



Asociación Soriana de Amigos del Ferrocarril

## 75 años de la inauguración del Soria-Castejón

**La línea de ferrocarril nació en 1941, la primera que se inauguró por la recién creada RENFE, permitiendo un servicio rápido entre Madrid y Logroño-Pamplona.**

Al iniciarse el último decenio del siglo XIX, la capital soriana formaba parte del pequeño reducto de capitales de provincia que no contaban con ferrocarril. Así pues, junto con Almería y Teruel<sup>[1]</sup>, integraban el club que no se había favorecido con la llegada del nuevo tipo de transporte. Como en el resto de España, la llegada del tren constituyó una demanda necesaria para favorecer el desarrollo del territorio. Las primeras iniciativas se frustraron, convirtiendo las demandas en exigencias. Ya en 1860, con la línea Madrid-Zaragoza en construcción, se realizaron los primeros estudios conducentes a la unión, a través de Almazán, con dicha línea.

Conviene recordar que el ferrocarril inició su paso por nuestra provincia de la mano de la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), llegando desde Madrid hasta Salinas de Medinaceli el 2 de Julio de 1862<sup>[2]</sup>. La unión del Torralba-Soria con esta línea, evitaba que esta no quedara aislada como si de una isla se tratase, permitiendo la fácil entrada y salida de productos y viajeros.

La historia del ferrocarril Torralba-Soria-Castejón comienza por 1861, cuando D. Julián Duro solicita al Ministerio de Fomento autorización para realizar el estudio de un ferrocarril que uniera las líneas de Madrid a Zaragoza y de Zaragoza a Alsasua. La línea partiría de Sigüenza, y pasando por Soria, enlazaría en algun punto de la Zaragoza-Alsasua. En Agosto de 1862 se había concluido el estudio del proyecto Baides a Castejón. La propuesta tenía dos trazados alternativos:

- El primero uniría Baides con Castejón, pasando por el campo de Gómara, y disponiendo de un ramal que enlazase con Soria. Tendría 195 kilómetros de línea a construir.
- La segunda propuesta, con igual recorrido que la primera hasta Almazán, pasaría por Soria, y saliendo por el Noreste de la ciudad llegaría a Castejón. La longitud de esta variante sería de 198 km.

Presentado el proyecto ante la Junta Consultiva de Canales, Caminos y Puertos, la compañía MZA remitió un escrito exponiendo una serie de inconvenientes que presentaba ese proyecto, presentando unos días más tarde una alternativa a la línea: su propuesta de ferrocarril de Monreal de Ariza a Castejón. En Julio de 1863, el Ingeniero Jefe de la provincia de Soria, Sr. Godino, emite un informe sobre ambos proyectos, indicando su preferencia por el Baides-Soria.

En la Ley Ardanaz del 21 de Agosto de 1864<sup>[3]</sup> se recoge la propuesta de líneas a realizar para completar la red, entre las que se incluye la Torralba-Soria de 93 kilómetros (Red del Nordeste), y de la Castejón-Soria de 105 kilómetros (Red del Norte).

En la Ley de 2 de Julio de 1870<sup>[4][5]</sup>, promulgada siendo Ministro de Fomento Dn. José Echegaray, se pretendía llevar el ferrocarril a aquellos puntos de interés general, que aun no disponían del mismo, entre

---

<sup>1</sup> Teruel quedó unida con otras líneas férreas en Calatayud y Sagunto el 1 de Julio de 1901. Ocurrió lo propio con Almería, uniendo su línea férrea en Linares, con la procedente de Córdoba, el 15 de Octubre de 1904 (El ffcc llegó en 1895, pero sin ninguna conexión con otras líneas).

<sup>2</sup> <http://www.fcmaf.es/cronologia.htm>

<sup>3</sup> <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000028526&page=3&search=Torralba&lang=es>

<sup>4</sup> [http://ferropedia.es/wiki/Ley\\_de\\_Bases\\_de\\_Ferrocarriles\\_del\\_2\\_de\\_julio\\_de\\_1870](http://ferropedia.es/wiki/Ley_de_Bases_de_Ferrocarriles_del_2_de_julio_de_1870)

<sup>5</sup> <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000048100&page=4&search=ley+1870&lang=es> (página 438)

ellos todas las capitales de provincia<sup>[6]</sup>. La realidad es que fue una reformulación del Plan de Ferrocarriles de 1867, intentando acallar las protestas de aquellas capitales de provincia que aun no disponían de ferrocarril, y que recogía en su artículo primero la construcción, entre otras de “una línea que partiendo de Torralba u otro punto más conveniente de la línea de Zaragoza, llegase a Soria”.

En Enero de 1885 se somete a deliberación del Congreso la proposición de Ley del Sr. Ramon Benito Aceña, autorizando la concesión del ferrocarril de Torralba a Soria, por Almazán.

La subasta se celebró el 3 de noviembre de 1887, adjudicándose a la oferta presentada por D. Eduardo Otlet, con una subvención de 9.990.000 ptas, sobre un presupuesto de 18.285.500 pts. El proyecto de continuación a Castejón quedó pospuesto.

No fue hasta el 1 de Julio de 1892, hasta cuando se produce la inauguración de este ferrocarril de 93 kilómetros, en el que el tren alcanzaba Soria. Pero ya habían transcurrido unos años (22 de Julio de 1887) desde que el ferrocarril de Torralba a Soria y Sangüesa hubiese sido declarado de Servicio General<sup>[7]</sup>, otro de los deseos de las fuerzas vivas de Soria. Y es que el Torralba-Soria y Castejón nació con vocación de *Gran Central Español*<sup>[8]</sup> (que es así como se denominó a la empresa en la que quedó englobada la primera, en 1891), es decir, vertebrar el territorio atravesado, consiguiendo llegar a la frontera con Francia, ahorrando muchos kilómetros sobre otras líneas ya establecidas. Así pues, el recorrido realizado por los trenes de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (o Compañía del Norte, la primera en cubrir el trayecto entre Madrid e Irún, en 1864, que dando un gran rodeo por el Noroeste evitaba el paso de Somosierra) era de 633 kilómetros; la segunda opción, mediante la línea desde Madrid a Zaragoza de MZA, ya comentada, enlazando con la línea de la Compañía del Norte de Zaragoza a Pamplona y Alsásua, y de aquí de nuevo con otra línea de Norte hasta Irún, 576 km. La opción de Madrid-Torralba por la línea de MZA, Torralba a Soria y Castejón, por nuestra línea, y desde esta ultima por Pamplona, Alsásua a Irún, daría 479 km.

Tuvieron que transcurrir casi 50 años, para que otra línea de ferrocarril trajera viajeros y mercancías; el denominado Santander-Mediterráneo<sup>[9]</sup>, que unía Ciudad Dosante y Burgos, con Calatayud, con la intención de llegar a Santander por el Norte, y a Sagunto por el Este enlazando con la línea de la Compañía Central de Aragón. Este proyecto resultó fallido al no llegar a tender los carriles en 63 kilómetros de recorrido (desde Santelices, en Burgos, hasta Barcena, en Santander, enlazando con la línea de la Compañía del Norte), e impidiendo comprobar de facto la utilidad del mismo. Pero el proyecto de buscar el Norte seguía presente, y este no se culminó hasta ahora hace 75 años, ya que fue el 30 de septiembre de 1941<sup>[10]</sup> cuando se comenzó a prestar servicio de Soria a Castejón.

Se retoma el proyecto de unión de Soria con Castejón con el proyecto de Ley presentado por el Ministerio de Fomento el 26 de Mayo de 1911<sup>[11]</sup>, en la que se anunciaba la subasta del trozo Soria-Castejón, con una subvención de 60.000 pts/km, y que no entusiasmó a ninguna empresa ferroviaria. Esto llevó a la aprobación del Ferrocarril Complementario de Soria a Castejón, suscribiendo un concurso de proyectos en vía única y ancho ibérico (1674 mm) con carril de 40 kg/ml.

Estando el proyecto parado, la Diputación de Navarra ofrece al concesionario, en 1915, una subvención de 25.000 pts/km, sobre la parte a realizar en su territorio, proponiendo a la de Soria igual medida<sup>[12]</sup>. Los

---

<sup>6</sup> Las capitales de provincia en las que aun no había llegado el ferrocarril en 1870 eran Salamanca y Coruña(1875), Huelva y Cáceres(1880), Jaén y Orense(1881), Cuenca(1883), Segovia y Pontevedra(1884), Almería(1895), y Teruel(1901), si bien en algunos casos ya estaba en construcción.

<sup>7</sup> Las líneas declaradas como de Servicio General, tanto las de construcción por parte del Estado, como las de concesión, tendrían derechos en cuanto a ocupación de terrenos, exenciones y desgravaciones aduaneras, y sobre todo ayudas por parte del Estado consistentes en subvenciones en la ejecución de obras concretas o en garantías de intereses mínimos al capital.

<sup>8</sup> <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/sc5.pdf>

<sup>9</sup> <http://www.spanishrailway.com/2012/05/10/gran-central-espanol-2/>

<sup>10</sup> <http://www.spanishrailway.com/2012/03/07/santander-mediterraneo/>

<sup>11</sup> <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/148/A00564-00564.pdf>

<sup>12</sup> <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/148/A00564-00564.pdf>

<sup>12</sup> <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000146909&page=5&search=&lang=es>

ayuntamientos de Fitero, Cintruénigo, Corella y Cervera cederían los terrenos para realizar las estaciones. Olvega<sup>[13]</sup> ofreció los terrenos necesarios en aquel punto para la construcción de la estación y edificios adyacentes, añadiendo el ofrecimiento de 10.000 jornales y el material necesario para las construcciones necesarias. En una posterior convocatoria de subasta (22 de abril de 1921) se anunció que el adjudicatario gozaría de una subvención de 60.000 pts/km, y de un anticipo reintegrable de 15.000 pts/km. El presupuesto de este ferrocarril ascendería a 38.952.462 pts., y debería ser realizado en cinco años.

En Mayo de 1926, se autorizó al Ministerio de Fomento para contratar, mediante concurso, la construcción de las obras<sup>[14]</sup>. La Sociedad Anónima de Ferrocarriles Soria-Navarra se presentó en asociación con la empresa Cubiertas y Tejados a dicho concurso. En Septiembre de ese mismo año se adjudican las obras a la empresa Sociedad de Vías y Riegos, que deberá construir la línea en tres años, con un presupuesto de 28.973.684 pts, sin incluir el material móvil. Las obras darán comienzo el 6 de Mayo de 1927, debiendo concluir el 26 de Julio de 1932, ya que se aplicó una prórroga en los plazos. Con posterioridad la entrega de las obras sufrió una nueva prórroga, siendo establecida a 30 de Junio de 1935. El 14 de septiembre de 1935 se firman las actas de recepción provisional de las obras, sin aguadas, señales, ni asiento de la vía en el tramo de enlace con la Torralba-Soria. El importe de las obras se elevaba a 41.128.304 pts.

El 18 de septiembre de 1935 se anuncia el concurso para la explotación del ferrocarril de Soria a Castejón<sup>[15]</sup>, al que solo se presenta una única oferta, la de la Sociedad Anónima de Ferrocarriles de Soria-Navarra, explotadora del Torralba-Soria. Esta fue desechada por el Consejo Superior de Ferrocarriles. La Guerra Civil paraliza la terminación de las obras, la adjudicación de la concesión y el comienzo de la explotación. Concluida la contienda se retoman las obras, pasando a formar parte de la recién creada RENFE el 30 de Abril de 1941, que finaliza la construcción de la misma, comenzando el servicio el 30 de septiembre del mismo año.

### Descripción de la línea Soria-Castejón

Originalmente planteada como continuación de la Torralba-Soria, el retraso de 50 años en la construcción se topó con la expansión urbanística de la ciudad de Soria. La estación de Soria-San Francisco, cabecera del ferrocarril a Torralba y situada en lo que hoy es la Avenida de los Duques de Soria, estaba rodeada de viviendas, siendo imposible dar salida a la nueva línea. Se barajó la construcción de un túnel de un kilómetro bajo lo que hoy son los jardines de la Dehesa (Alameda de Cervantes), saliendo al Norte de la ciudad, y siguiendo el curso del río Duero, atravesarlo para tomar la dirección hacia Valcorba, circulando en paralelo a la N-234. El problema de la continuación desde Soria hacia Castejón ya se estudió en la fase de construcción del Torralba-Soria, en el planteamiento de la edificación de su estación de cabecera, presentándose alternativas como la comentada anteriormente, o la del emplazamiento en Las Chorreras o Campo de la Muerte, terreno cercano al cementerio. Finalmente se impuso la de la instalación en las Huertas de San Francisco, lugar que con el tiempo se reveló erróneo.

Como en el momento de la construcción ya existía el ferrocarril Santander-Mediterráneo, cuya salida hacia el Este podía ser común a ambos aprovechando el paso del río ya resuelto, se decidía que la línea en cuestión tuviera su origen en la nueva estación de Soria-Cañuelo (la construida para el Santander-Mediterráneo),



<sup>13</sup> <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm>

recoge la modificación del proyecto, con construcción, haciendo común a ambas líneas

<sup>14</sup> <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//>

<sup>15</sup> <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//>

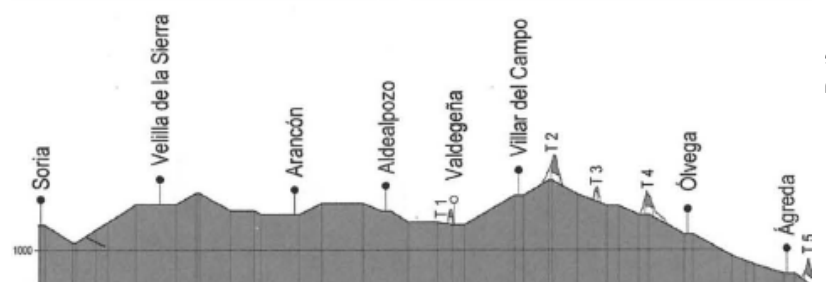


Grafico extraído de El Ferrocarril de Torralba a Soria y Castejón.

resolviendo parte del problema. Los trenes del Torralba-Soria entraban en la estación de Soria-San Francisco, siendo necesario un retroceso sobre la de Soria-Cañuelo para tomar la línea de Castejón. Esta situación se mantuvo hasta el 15 de Abril de 1967, fecha en la que San Francisco quedó clausurada, comenzándose a usar la variante construida ex profeso a partir de Fuente de la Teja. El diseño de esta variante requirió la construcción de un nuevo viaducto sobre el cauce del Golmayo, de fábrica de hormigón, cuya entrada en funcionamiento llevó al desmantelamiento del antiguo de hierro, paso obligado en el trayecto original del Torralba-Soria.

La línea Soria-Castejón, fue construida en su totalidad para vía única, y no fue preparada para su ampliación a vía doble como ocurrió en otras infraestructuras, seguramente por no tener perspectivas de un gran tráfico y abaratar sus costes de construcción. Comienza en la bifurcación de Valcorba, en donde se sitúa el punto kilométrico 0.0 de la misma (a unos 5 km de Soria-Cañuelo). Desde Soria-Cañuelo hasta este punto, el recorrido se realiza por la infraestructura creada para el ferrocarril Santander-Mediterráneo, incluyendo el imponente puente que permite salvar el río Duero.

La línea es ascendente, con rampas de 14 y 16 milésimas (ascenso de 14 mm de altura, por metro recorrido) hasta la primera estación de su recorrido, Velilla de la Sierra. Esta es una pequeña instalación, alejada de la población a la que pretendía servir, que permitía cruzar dos trenes que circularan en sentido contrario. La estación estaba dotada de edificio de viajeros, con una serie de espacios destinados a sala de espera, taquillas, gabinete de circulación, etc... en la primera planta, reservando la segunda altura para dos viviendas destinadas una de ellas al Jefe de Estación, mientras que la otra era la destinada al factor suplente. Además dispuso de otras dos viviendas en otro edificio, destinadas a otros trabajadores, así como de muelles cubierto u descubierta.

Siguiendo un perfil más suave, llegamos a Arancón, que se encuentra situada a 19 kilómetros del inicio de la línea, y su disposición y entidad es similar a la de Velilla, situándose algo más próxima a la población (1 kilómetro).

La estación de Aldealpozo se encuentra junto al pequeño núcleo de población, siendo una instalación también similar a las anteriores, con la salvedad de que disponía de una instalación para cargar de agua a las locomotoras de vapor, y que fue construida tras la guerra Civil, usando como mano de obra prisioneros republicanos. Esta se encuentra a 25 kilómetros del inicio de la línea, en Valcorba.

Valdegeña es un pequeño apeadero al que llegamos tras atravesar el primero de

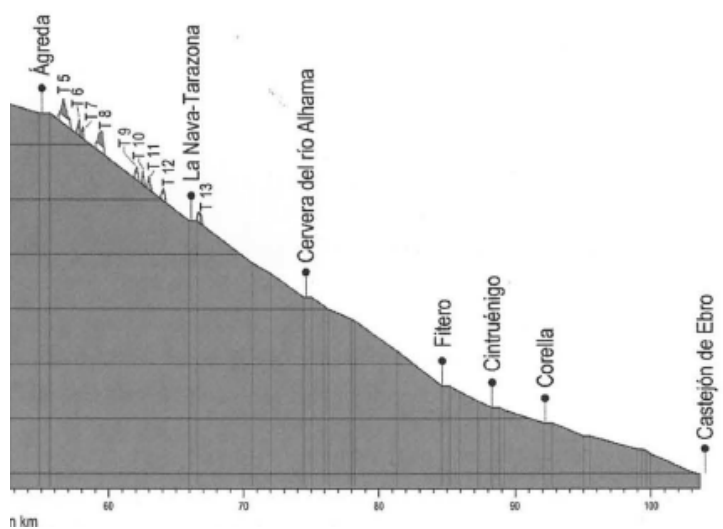


Grafico extraído de El Ferrocarril de Torralba a Soria y Castejón.

los 13 túneles excavados para realizar esta obra (245 metros de longitud). Esta estación no cuenta más que con un andén de 200 metros para facilitar la subida y bajada de viajeros, y un edificio de refugio para los mismos. Esta parada fue solicitada por el Ayuntamiento de Valdegeña, y construida con posterioridad a la inauguración de la línea, comenzando a prestar servicio en enero de 1945.

En el kilómetro 35, y tras una ligera subida, nos encontramos con Villar del Campo, instalación de dimensiones similares a las de estaciones anteriores, también situada a bastante distancia de la población (2,5 km).

Completado el ascenso de la vertiente del Duero, atravesamos el túnel denominado Villar El Campo I, de 763 metros de longitud, siendo el más largo de los existentes en la línea y conformando el paso de la divisoria entre la cuenca del Duero y la del Ebro. Desde este punto la línea continúa con un descenso continuado y sin contrapendientes, hasta su destino en Castejón. Atravesando en nuestro descenso otros dos túneles (El denominado Villa El Campo II y el Olvega, de 103 y 683 metros, respectivamente), en el punto kilométrico 48 no encontramos con la estación de Olvega, muy alejada de la población a la que pretendía servir y situada a unos 3,5 km. Las instalaciones son similares a las comentadas para las estaciones precedentes, con la salvedad de que disponía de una tercera vía con andén, entendiéndose con ello que se esperaba un mayor flujo de trenes en la misma. Esta estación sirvió como cargadero de mineral de hierro de la minas del Moncayo, lo que da una primera explicación a esa tercera vía. Además dispuso de báscula para el pesaje de los vagones de mercancías aquí cargados.

Recorriendo apenas 7 kilómetros nos encontramos con la estación principal de la zona, Agreda. Esta estación dispuso de instalaciones de reserva de tracción <sup>[16]</sup>, estado dotada de puente giratorio para invertir las locomotoras de vapor, rotonda cubierta para su resguardo, dormitorio de agentes, etc.. También dispuso de un cocherón para dos locomotoras en el lado Soria.

La importancia del enclave queda explicada con la reforma sufrida en los años 50, en la que se sustituyó el puente giratorio original de 23 metros, por otro de 25 metros que permitiera albergar locomotoras de mayores dimensiones y potencia. También dispuso de depósitos de agua para abastecer a estas máquinas, que de la misma forma que en Aldealpozo fueron construidos por prisioneros republicanos.

La Nava-Tarazona se sitúa en el kilómetro 66 desde el origen de la línea, a la que llegamos atravesando ocho túneles, que entre todos ellos acumulan la no desdeñable cantidad de 2100 metros de obra. Esta estación se encuentra muy alejada de las poblaciones que le dieron nombre. Así Tarazona se encuentra a más de 10 kilómetros, y La Nava a casi tres. La estructura de la estación es similar a la de Aldealpozo o Arancón, diferenciándose de estas en que en el lado Soria dispuso de una vía de estrelladero o de seguridad al encontrarse la estación precedida de una fuerte rampa de 20 milésimas en esa dirección. A la salida de esta estación atravesamos el último de los túneles que posee la línea, de 204 metros.

Cervera del Rio Alhama se sitúa a 8 kilómetros de La Nava por vía férrea, muy alejada de la población (10 kilómetros). Las instalaciones tienen mayor entidad que las de Arancón o La Nava, siendo similares a las de Olvega. La vía central de las tres de que dispone, se encontraba enarenada, de forma que sirviera como vía de seguridad, al continuar la fuerte rampa iniciada en Ólvega.

A 10 kilómetros de Cervera del Rio Alhama se llega a Fitero, primera estación que se encuentra fuera de los límites provinciales de Soria. Como en casos anteriores, la población se encuentra alejada de las instalaciones. En el aspecto técnico, dispone de tres vías, estando la central enarenada en su parte final (lado Castejón), dado que la pendiente de la línea en este punto es acusada. Como edificios dispone del edificio de viajeros, similar a los de las estaciones menores ya vistas, con muelle cubierto y descubierta.

Recorriendo tan solo cuatro kilómetros de un trayecto que se va tornando más suave, nos encontramos con la estación de Cintruénigo, situada en el centro de la población. Las instalaciones se realizaron a modo de copia de las de Cervera. En esta estación se instaló una báscula de pesaje de vagones.

---

<sup>16</sup> Pequeña base de locomotoras y maquinistas, e instalaciones para abastecer de carbón y agua a dichas locomotoras.

Cuatro kilómetros después atravesamos las instalaciones de la estación de Corella, que situada en las inmediaciones de la población que le da nombre, sigue la estructura definida para las estaciones básicas de esta línea. También dispuso de báscula.

Ya finalizando el recorrido de la línea, esta llega a Castejón, estación de entronque de esta con las líneas Zaragoza-Bilbao y Castejón-Pamplona. Estas líneas fueron de implantación muy anterior a la Soria-Castejón, por lo que las instalaciones usadas eran las de estas otras compañías, que finalmente fueron nacionalizadas formando Renfe.

La parte más dura de la línea se sitúa entre Cervera y Agreda, en donde se presentan pendientes de hasta 20 milésimas (subida de 20 mm cada metro) con rampas continuadas, cantidades importantes para el ferrocarril. La resistencia provocada al avance por esta inclinación, se ve acrecentada por las curvas de radio reducido impuestas en la línea, que frenan aun más la circulación por las mismas.

### Material usado

En la adjudicación de la línea, se declaraba el material requerido para la explotación de la misma. Esta, a fecha de 1 de febrero de 1921 <sup>[17]</sup>, era de:

Tipo de vehículo	Unidades
Locomotoras	12
Coches de viajeros	24
Furgones	12
Vagones	180
Breack	1
Coche celular	1
Vagones de socorro	2

si bien quedo en suspenso al hacerse cargo de la construcción de la línea el Estado, dejando para el momento de la concesión de la explotación los requerimientos del material necesario.

El estallido de la Guerra Civil impidió el inicio de la explotación de esta línea, aun cuando se tiene información de circulaciones esporádicas durante la misma, estando parte de la infraestructura sin recepcionar. La inauguración de la línea bajo las siglas de RENFE, y la situación adquirida tras la Guerra Civil, hicieron que el material requerido en los derechos de la concesión no fuera recibido, usándose el disponible en cada momento. En un principio este fue el recuperado de las antiguas compañías ferroviarias (nacionalizadas como RENFE) que se encontraban en orden de marcha, siendo con posterioridad usado el de nueva adquisición para la Red Nacional.

La lógica indica que deberían ser locomotoras del depósito de Soria, procedentes del absorbido Santander-Mediterráneo, las que realizasen los servicios por esta línea. La realidad fue que estas locomotoras siguieron prestando servicio en la línea de Burgos-Calatayud, internándose en la de Castejón en alguna ocasión esporádica. Las locomotoras que remolcaron los trenes de esta línea fueron las procedentes de la Compañía del Norte de los depósitos de Miranda y Castejón, que pasaban al depósito de Soria temporalmente, retornando a su base cuando sufrían averías de importancia.

La adquisición por parte de RENFE de locomotoras *Mikado* <sup>[18][19]</sup> en 1953, permitió que algunas de ellas (8-12) recalaran en el depósito de Soria, prestando su servicio en esta línea, si bien su base era Miranda o Arcos de Jalón. En esta última población se encuentra preservado un ejemplar de esta serie.

<sup>17</sup> <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000141635&page=11&search=&lang=es>

<sup>18</sup> El nombre de *Mikado* define un tipo de rodaje de locomotora de vapor.

<http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1092>

<sup>19</sup> [http://ferropedia.es/wiki/Renfe\\_Serie\\_141f-2101\\_a\\_2125\\_y\\_2201\\_a\\_2417](http://ferropedia.es/wiki/Renfe_Serie_141f-2101_a_2125_y_2201_a_2417)



Locomotora tipo *Mikado*, en el puente giratorio de Arcos de Jalón.

Con la tracción mencionada se remolcaban tanto trenes de mercancías, como los Correo, Expreso u Omnibus. En el caso de los trenes de viajeros, el material remolcado eran coches de madera, procedentes del Santander-Mediterráneo, y de Norte.

La modernización del material de viajeros, permitió que parte de los servicios se realizase con los automotores adquiridos por RENFE (si bien se pidieron por parte de la Compañía del Norte en 1939), y recepcionados en 1943. Estos, fabricados por CAF bajo licencia FIAT, disponían de dos motores diesel que aportaban 145 CV cada uno, lo que les permitía una velocidad máxima de 100 km/h, con una capacidad de 26 plazas en clase preferente y 66 en general. Se les conoció como Littorinas<sup>[20][21]</sup>, ya que esta era su denominación en Italia, país de origen.

El 23 de abril de 1952 se recepcionaba en Portbou (frontera con Francia) el primero de los 25 nuevos automotores adquiridos por RENFE a FIAT para la mejora de sus servicios de viajeros, a los que denominaron TAF (Tren Automotor Fiat). Estos trenes estaban formados por composiciones de tres coches, siendo los dos extremos motores, no disponiendo de tracción el intermedio. Gracias a unos curiosos fuelles de acoplamiento, típicos de FIAT, el tren podía desdoblarse en dos, separándose uno de los coches motores hacia otro destino, lo que permitió, según se fueron recibiendo más trenes, establecer servicios comerciales en forma de "Y", como el de Madrid a Logroño y Pamplona (cuyos coches se desacoplaban en Castejón) La llegada de los TAF<sup>[22][23]</sup>, con su librea plata, su elevado confort y velocidad, permitió que servicios punteros de la época (Madrid-Pamplona-Irún) permitieran ser usados por los sorianos.



Littorina FIAT

Por la misma época, RENFE necesitaba sustituir los lentos convoyes remolcados con locomotoras de vapor, que realizaban recorridos cortos, con frecuentes paradas. No requería trenes rápidos y de calidad, sino vehículos con una gran aceleración y frenado (para las frecuentes paradas que deberían realizar), de clase única (ya que los desplazamientos breves no requieren de una primera clase), pequeños (no se esperaba un gran número de viajeros), y económicos. Los ingenieros de RENFE encargados de dar solución al problema, la encontraron en un modelo de vehículo usado por los ferrocarriles alemanes, y

<sup>20</sup> <http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/02-AutorailsFIAT.pdf>

<sup>21</sup> <http://trenesytiempos.blogspot.com.es/2016/04/los-automotores-de-la-postguerra-xvii.html>

<sup>22</sup> <http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/03-LosTAF-VLibre092006.pdf>

<sup>23</sup> <http://trenesytiempos.blogspot.com.es/2014/09/taf-el-mito-y-la-realidad-i-los-anos.html>

fabricado por Wagonfabrik–Uerdingen en aquel país, de 13 metros de longitud y 18 Tn. de peso, con capacidad para 60 plazas y con una velocidad máxima de 90 km/h. En 1956 se adquiere un prototipo, cuya carrocería es ligera, hecha de aluminio y acero, y su construcción en general es bastante económica.

En 1962 se realiza un pedido de 176 unidades, solicitando mejoras en el vehículo. Se solicitan composiciones de dos, de tres coches y de cuatro coches, que puedan ser acoplados fácilmente entre sí. Estos vehículos, denominados popularmente *ferrobuses* <sup>[24]</sup> por su gran parecido a un autobús de uso ferroviario, prestaron servicio entre Madrid y Soria, y entre esta y Castejón.

La buena acogida de los servicios realizados con los automotores TAF, llevó a RENFE a aumentar el número de vehículos para prestar servicios diurnos de calidad, solicitando de nuevo a FIAT la construcción de 30 automotores de cuatro coches, que se pudieran segregar tal y como era posible con los TAF (1962). El primero estos vehículos se recibió en 1964, disponía de dos semi-trenes con un coche motor cada uno, dotado de un propulsor diesel de 775 Cv, y un remolque con cabina. Estos dos semi-trenes permitían segregarse y acoplarse, tal y como ocurría con los TAF. La velocidad máxima era de 120 km/h, disponiendo de 56 plazas en primera, y de 72 en segunda, cada semi-tren. Disponían de bar. La ampliación del parque de automotores con la compra de los primeramente denominados TAR (Tren Automotor Rápido), cambiado luego a TER<sup>[25][26][27]</sup> (Tren Español Rápido), rápidos y versátiles, mejoró mas la relación entre Madrid y Pamplona, beneficiando a Soria.

Entre 1978 y 1980, RENFE necesitaba sustituir los ya obsoletos TAF, con 30 años de historia, por nuevos automotores para prestar servicios en líneas no electrificadas. En aquellos años fueron contratados por RENFE 132 automotores, que al no poder ser entregados en tiempo por un solo fabricante, se repartieron entre dos constructores MAN (En consorcio con las empresas nacionales MACOSA y ATEINSA) y FIAT (Unida en esta aventura con CAF y Babcock&Wilcox). Los trenes fueron comenzados a ser entregados en 1981. Se componían de dos coches motores con cabina y un remolque intermedio.

Los primeros (Los fabricados por MAN), estaban dotados de cuatro motores de tracción, su transmisión era hidráulica de la casa Voith y poseían un buen sistema de aire acondicionado que albergaba en sus *jobas*, de donde vino el apelativo de *camellos* <sup>[28]</sup>. Este pedido constaba de 70 trenes.

Los segundos (los fabricados por FIAT), también disponían de cuatro motores de tracción, pero su transmisión era mecánica, a base de una caja de cambios. Su aspecto exterior era muy similar a los primeros, por lo que también se les subrogó el apodo de *camellos*, construyéndose 62 vehículos.

---

<sup>24</sup> [http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/04-Ferrobuses\\_VLibre1969-07.pdf](http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/04-Ferrobuses_VLibre1969-07.pdf)

<sup>25</sup> [http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/08-LosTAR\\_VLibre1964.pdf](http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/08-LosTAR_VLibre1964.pdf)

<sup>26</sup> [http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/08-TER\\_CaracteristicasTecnicas.pdf](http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/08-TER_CaracteristicasTecnicas.pdf)

<sup>27</sup> <http://trenesytiempos.blogspot.com.es/2015/02/su-majestad-el-ter-renfe-597-001060-i.html>

<sup>28</sup> [http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/06-Series592-593\\_VL1997.pdf](http://www.museodelferrocarril.org/expoter/documentos/06-Series592-593_VL1997.pdf)

## Horarios

En el inicio de la explotación de esta línea, se puso a disposición de los viajeros una sola circulación diaria en cada sentido, con paradas en todas las estaciones del trayecto. Este tren partía de Soria a las 10.30 llegando a Castejón a las 13.15 (38 km/h de velocidad comercial). El tren de retorno lo hacía partiendo de Castejón a las 17.30 h, con llegada a Soria-Cañuelo a las 20.30 (34 km/h, dado que el perfil es más duro). Con estos horarios, no había enlace posible con los trenes del Torralba-Soria, en ninguno de los dos sentidos.

En Julio de 1943 se comienza a prestar servicio con los automotores CAF, denominados *Littorinas*, con el servicio señalado como *Ligero*. Este servicio se comenzó a prestar uniendo Madrid con Irún,

saliendo de la primera a las 8.30 horas, y con llegada a Pamplona a las 21.05, y a la estación de Irún a las 0.50 horas Soria a las 15.30 y Castejón 20.05, sin parada en Arancon, Valdegeña, Villar del Campo y La Nava, L-M-V en un sentido, y M-J-S en el otro, según horarios de 1946 (40,3 km/h de velocidad comercial en el trayecto Soria-Castejón). Este servicio disponía de plazas en 1ª y tercera clase.

También circulaba un correo, que partiendo de Madrid (21.15), llegaba a Soria a las 5.50, continuando hacia Castejón (9.35), Pamplona (13.00) e Irún (19.45), parando en todas las estaciones, con una velocidad comercial de 27.7 km/h entre Soria y Castejón. Su circulación era en días alternos, admitiendo viajeros de 1ª y tercera clase.

El servicio más rápido se realizaba en el Expreso, que partiendo de Madrid (13.45), llegaba a Soria (18.04), Castejón (20.05) y Pamplona (21.45). Este tren admitía viajeros de 1ª y 2ª clase.

Por último, el servicio de menor velocidad comercial era un tren de mercancías entre Torralba y Castejón, que admitía viajeros de tercera clase. Partía de Torralba (4.30), llegando a Soria (10.10) y saliendo de la misma a las 16.05, con llegada a Castejón (22.50), con una media de 15.4 km/h.

27		MADRID A SORIA Y PAMPLONA (IRUN)										27	
(SERVICIO DESDE EL 15 DE JUNIO DE 1946)													
M. AIL.	Andén	K.	ESTACIONES	1826 1325 Cor 1-3	2816 2315 Lig. 1-3	872 321 Exp. 1-2	8331 8343 Mer. 3.ª	K.	ESTACIONES	2316 2815 Lig. 1-3	322 821 Exp. 1-2	1329 1825 Car. 1-3	8344 8332 Mer. 3.ª
619	DI		* MADRID (A.) X ... S.	21.15	8.30	13.45			IRUN ..... S.	6.30		L, M, V, D	9.-
589	D	34	Alcalá .....		9.13	14.14		17	SAN SEBAS- TIAN ... S.	7.-			9.40
642	D	57	Guadalajara .....	22.30	9.43	14.34		104	ALSASUA (L) S.	8.30			12.05
984	D	140	Sigüenza .....	1.16	12.21	15.50		151	PAMPLO- (L) S.	8.40	7.-		12.15
1108	I	156	*TORRAL- (L) BA Y ... S.	1.56	13.-	16.08			NA ..... S.	9.50	8.30		13.45
1162	I	165	Miño .....	2.25	13.01	16.10	4.30	42	Tafalla .....	10.10	14.-		16.-
1097	I	175	Radona .....	2.46			5.03	47	Olite .....	11.24	14.49		17.25
1034	I	180	Adrada .....	3.05			5.34	67	Marcella .....	11.34	14.56		17.35
967	I	199	*COSCURITA	3.32			6.22	87	*CASTE- (L) JON ... S.	12.08	15.17		18.20
940	I	207	*ALMAZAN	3.52	13.58	17.02	7.05	99	Corella .....	12.40	15.37		18.55
954	I	218	Matamaia .....	4.15	14.15	17.11	7.33	102	Cintruénigo ...	13.10	15.40		19.25
960	I	235	Tardelcuenda..	4.40			8.14	106	Fitero .....	13.28	15.56		19.54
1008	I	235	Tardelcuenda..	4.58		17.34	8.45	116	Cervera .....	13.37	16.03		20.07
1056	D	249	Navalcaballo ..	5.12			9.11	125	La Nava Ta- razona .....	13.46	16.10		20.21
1055	D	250	*SORIA X (L) S.	5.32			9.43	136	Agreda .....	14.05	16.25		20.47
1093	D	259	Velilla .....	5.50	15.20	18.04	10.10	143	Aldeapozo ...			21.08	8.28
1066	D	269	Arancon .....	6.20	15.30	18.10	10.10	156	Villar del Cam- po .....	14.42	16.55		21.43
1071	D	276	Aldeapozo .....	6.39	15.47		10.10	161	Valdegeña (ap.) .....	14.53			22.01
1045	.....	281	Valdegeña (ap.) .....	6.56			10.10	165	Aldeapozo ...			22.28	10.46
1101	I	286	Villar del Cam- po .....	7.08			10.10	172	Arancon .....			22.37	10.59
1021	D	299	Olvega .....	7.15			10.10	182	Velilla .....			22.47	11.17
945	I	306	Agreda .....	7.29			10.10	191	*SORIA X (L) S.	15.48			22.59
741	D	317	La Nava Ta- razona .....	7.50	16.40		10.10	201	Navalcaballo ..	16.-	18.-		23.06
604	I	325	Cervera .....	8.10	16.53	19.10	19.32	210	Quintana .....	16.10	18.05		23.25
437	I	335	Fitero .....	8.26			20.06	224	Matamaia .....			24.-	19.30
387	I	339	Cintruénigo ...	8.41	17.17	19.30	20.46	235	*ALMAZAN..	17.14	19.-		20.-
358	I	347	Corella .....	8.53	17.32	19.41	21.28	242	*COSCURITA	17.27	19.12		21.32
274	I	354	*CASTE- (L) JON ... S	9.07	17.40	19.47	21.57	251	Adrada .....				22.39
295	I	374	Marcella .....	9.17	17.48	19.53	22.96	266	Radona .....				3.03
386	I	394	Olite .....	9.35	18.05	20.05	22.50	277	Miño .....				3.26
420	I	399	Tafalla .....	10.05	18.30	20.07		285	*TORRAL (L) NA ..... S.	18.34	20.10		3.40
414	D	441	PAMPLO- (L) NA ..... S.	10.47	19.04	20.27		301	Sigüenza .....	18.35	20.11		4.17
532	I	493	ALSASUA (L) S.	11.32	19.41	20.49		385	Guadalajara ..	19.07	20.28		4.44
5	I	580	SAN SEBAS TIAN ... L.	11.45	19.53	20.57		407	Alcalá .....	21.11	21.39		7.-
15	I	597	IRUN ..... L.	13.-	21.05	21.45		441	* MADRID (A.) X ... L.	21.35	22.-		
				15.-	21.30					22.15	22.30		8.-

Tren 1825 coche directo Madrid-Soria ⊙⊙. Tren 1826 coche directo Soria-Madrid ⊙⊙.

Los martes sale un tren de Soria con 3.ª clase a las 6.-, que llega a Torralba a las 12.10 y de Torralba regresa a las 14.25 para llegar a Soria a las 21.55.

Trenes 821 y 822 sólo admiten viajeros para Soria y siguientes. Los trenes 1325, 2315, 2816 y 1826 exigen transbordo en Castejón. Desde Soria-Cañuelo sigue la composición de coches que queda en Soria, a Soria-San Francisco, adonde llega 20 minutos después, y de donde sale, al regreso, 25 minutos antes. Los trenes 8331, 8342, 8344 y 8332 hacen también servicio entre las dos estaciones.

En 1954 se sustituyen los automotores Littorinas, por los nuevos TAF, con clase única. Se pierde el servicio de Expreso, manteniéndose el Correo y un servicio de automotor con Salida de Soria a las 19.00 horas, y llegada a Castejón a las 22.00 horas (34.6 km/h).

En 1966, la llegada de los TER mejoró los tiempos ofrecidos por los TAF. Saliendo de Atocha (14.50) llegaba a Soria a las 18.06, y a Castejón a las 19.57 (53.9 km/h). El servicio se dividía en dos destinos, el que llevaba a Pamplona, con llegada a 21.20, y el de destino Logroño, con llegada a las 21.10.

Este servicio se completaba con dos Omnibus con salida de Soria a las 7.05 y a las 14.15, y llegada Castejón a las 9.04 y 16.47 respectivamente (52 y 41.1 km/h), continuando el de la mañana hasta Logroño y Miranda, con llegada a las 13.30 a esta última.

A partir de 1975, los servicios Omnibus pasan a prestarse con material Ferrobús. Estos servicios aparecen reflejados en el horario de 1981 como interurbanos, presentándose un servicio diarios de este tipo con destino Zaragoza. Su salida de Soria era a las 7.40, con llegada a Castejón a las 9.19, con una velocidad comercial de 63 km/h.

En 1982 los nuevos automotores FIAT/MAN de series 593/592 sustituyen a los ferrobuses en los trenes desde/hasta Madrid. En esta época el *automotor* era vespertino, partiendo de Soria a las 16.30, con llegada a Castejón a las 18.25, por lo que su velocidad comercial obtenida sería de 54,4 km/h.

18		Madrid-Soria-Pamplona										18
Km	ESTACIONES	Dir	032		034		011		1313		1301	
			0m.	1-3	0m.	1-3	0m.	1-3	0m.	1-3		
0	Madrid-Atocha	S	0	14.00	0	14.00	0	14.00	0	14.00		
140	Sigüenza	I	13.17	15.59	14.14	15.17	14.14	15.17	14.14	15.17		
106	Torraiba	S	7.50	11.25	10.16	11.16	10.16	11.16	10.16	11.16		
109	Miño de Medinaceli	S	8.06	14.41					10.07	10.11		
190	Adradas	S	8.20	14.55					10.21	10.25		
199	Coscurita	S	8.35	15.31	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05		
207	Almazán-Villa	S	8.48	15.49	17.16	17.16	17.16	17.16	17.16	17.16		
218	Masamala	S	9.34	16.09					18.06	18.10		
323	Tardelcuendo	S	9.49	16.24					18.21	18.25		
231	Quintana Redonda	S	10.10	16.35	17.43	17.43	17.43	17.43	17.43	17.43		
240	Navacaballo	S	10.16	16.51	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00		
250	Soria-Cañueto	S	10.30	17.05	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00		
250	Soria-San Francisco	S	10.40		18.10	18.10	18.10	18.10	18.10	18.10		
250	Soria-Cañueto	S			18.20	18.20	18.20	18.20	18.20	18.20		
250	Valilla de la Sierra	S	12.28	18.05	18.45	18.45	18.45	18.45	18.45	18.45		
259	Aranzón	S	12.33		18.50	18.50	18.50	18.50	18.50	18.50		
276	Aldasalzo	S	12.47		19.04	19.04	19.04	19.04	19.04	19.04		
281	Valdegeña (apd.)	S	12.58		19.15	19.15	19.15	19.15	19.15	19.15		
286	Villar del Campo	S	13.11		19.28	19.28	19.28	19.28	19.28	19.28		
299	Ovega	S	13.28	18.51	19.41	19.41	19.41	19.41	19.41	19.41		
308	Agreda	S	13.40	19.03	19.53	19.53	19.53	19.53	19.53	19.53		
317	La Nava-Tarazona	S	13.53	19.13	20.06	20.06	20.06	20.06	20.06	20.06		
323	Cervera del Río Alhama	S	13.54	19.24	20.17	20.17	20.17	20.17	20.17	20.17		
374	Masamala (apd.)	S	14.17	19.30	20.40	20.40	20.40	20.40	20.40	20.40		
323	Cintruénigo	S	14.23	19.41	20.50	20.50	20.50	20.50	20.50	20.50		
334	Corrallo	S	14.30	19.47	21.02	21.02	21.02	21.02	21.02	21.02		
343	Castejón de Ebro	S	14.47	19.59	21.05	21.05	21.05	21.05	21.05	21.05		
354	Cadrete	S	20.20	20.05	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35		
358	Milagro	S	20.34	20.13	0.53	0.53	0.53	0.53	0.53	0.53		
363	Villafraanca de Navarra	S	20.41	20.19	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03		
374	Marcilla de Navarra	S	20.51	20.30	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15		
374	Caparroso	S	21.02	20.35	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28		
384	Murillo del Cuende (apd.)	S	21.08	20.41	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34		
387	Piesllos	S	21.10	20.37	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40		
390	Baice	S	21.22	20.40	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52		
394	Tafalla	S	21.31	20.44	2.01	2.01	2.01	2.01	2.01	2.01		
399	Puyo	S	21.43	20.50	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13		
404	Garcinain	S	21.52	21.00	2.22	2.22	2.22	2.22	2.22	2.22		
408	Carrascal (apt.)	S	21.59	21.05	2.29	2.29	2.29	2.29	2.29	2.29		
415	Biurrun-Campanas	S	22.19	21.10	2.38	2.38	2.38	2.38	2.38	2.38		
421	Noain	S	22.30	21.15	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49		
435	Claurmayer	S	22.36	21.21	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55	2.55		
442	Pamplona	S	22.40	21.35	2.59	2.59	2.59	2.59	2.59	2.59		

Horarios de trenes de 1960

131		Madrid - Soria - Castejón - Logroño-Bilbao Pamplona-Irán										131
Km	ESTACIONES	Dir	031		131		143		1311		135	
			0m.	1-2	0m.	1-2	0m.	1-2	0m.	1-2		
0	MADRID-CHAMARTIN	S	0	14.00	0	14.00	0	14.00	0	14.00		
0	MADRID-Atocha	S	0	14.50	0	14.50	0	14.50	0	14.50		
140	Guadalajara	S	13.17	15.59	14.14	15.17	14.14	15.17	14.14	15.17		
106	Torraiba	S	7.25	11.00	9.41	11.00	9.41	11.00	9.41	11.00		
165	Miño de Medinaceli	S	7.54	12.30	10.16	12.30	10.16	12.30	10.16	12.30		
190	Adradas	S	8.15	12.41	10.37	12.41	10.37	12.41	10.37	12.41		
199	Coscurita	S	8.27	12.54	10.50	12.54	10.50	12.54	10.50	12.54		
207	Almazán-Villa	S	8.37	13.04	11.03	13.04	11.03	13.04	11.03	13.04		
218	Masamala	S	8.54	13.21	11.16	13.21	11.16	13.21	11.16	13.21		
323	Tardelcuendo	S	9.05	13.32	11.27	13.32	11.27	13.32	11.27	13.32		
231	Quintana Redonda	S	9.16	13.42	11.38	13.42	11.38	13.42	11.38	13.42		
240	Navacaballo (apd.)	S	9.31	13.56	11.53	13.56	11.53	13.56	11.53	13.56		
250	SORIA	S	9.44	14.10	12.06	14.10	12.06	14.10	12.06	14.10		
259	Valilla de la Sierra (apd.)	S	7.05	14.15	9.21	14.15	9.21	14.15	9.21	14.15		
269	Aranzón	S	7.16	14.26	9.32	14.26	9.32	14.26	9.32	14.26		
276	Aldasalzo (apd.)	S	7.27	14.37	9.43	14.37	9.43	14.37	9.43	14.37		
281	Valdegeña (apd.)	S	7.34	14.52	9.54	14.52	9.54	14.52	9.54	14.52		
286	Villar del Campo	S	7.40	15.01	10.05	15.01	10.05	15.01	10.05	15.01		
299	Ovega	S	7.47	15.10	10.16	15.10	10.16	15.10	10.16	15.10		
308	Agreda	S	8.00	15.27	10.27	15.27	10.27	15.27	10.27	15.27		
317	La Nava-Tarazona	S	8.08	15.38	10.38	15.38	10.38	15.38	10.38	15.38		
323	Cervera del Río Alhama	S	8.22	15.52	10.52	15.52	10.52	15.52	10.52	15.52		
374	Masamala (apd.)	S	8.31	16.04	11.04	16.04	11.04	16.04	11.04	16.04		
323	Cintruénigo	S	8.43	16.18	11.18	16.18	11.18	16.18	11.18	16.18		
334	Corrallo	S	8.48	16.27	11.27	16.27	11.27	16.27	11.27	16.27		
343	Castejón de Ebro	S	8.53	16.34	11.34	16.34	11.34	16.34	11.34	16.34		
354	Castejón de Ebro	S	9.04	16.47	11.47	16.47	11.47	16.47	11.47	16.47		
0	Castejón de Ebro	S	9.45	17.15	11.57	17.15	11.57	17.15	11.57	17.15		
6	Alfaro	S	9.54	17.24	12.06	17.24	12.06	17.24	12.06	17.24		
15	Rincón de Soto	S	10.07	17.37	12.19	17.37	12.19	17.37	12.19	17.37		
28	Calahorra	S	10.26	17.56	12.38	17.56	12.38	17.56	12.38	17.56		
41	Lodosa	S	10.42	18.12	12.54	18.12	12.54	18.12	12.54	18.12		
46	Fuencalderas	S	10.49	18.19	13.01	18.19	13.01	18.19	13.01	18.19		
55	Mendavia	S	10.56	18.26	13.08	18.26	13.08	18.26	13.08	18.26		
60	Arzobispo	S	11.06	18.36	13.18	18.36	13.18	18.36	13.18	18.36		
64	Agoncillo (apd.)	S	11.14	18.44	13.26	18.44	13.26	18.44	13.26	18.44		
68	Rocío	S	11.21	18.51	13.33	18.51	13.33	18.51	13.33	18.51		
77	LOGROÑO	S	11.31	19.01	13.43	19.01	13.43	19.01	13.43	19.01		
146	Miranda de Ebro	S	11.38	19.08	13.50	19.08	13.50	19.08	13.50	19.08		
250	Bilbao	S	11.47	19.17	14.00	19.17	14.00	19.17	14.00	19.17		
354	Castejón de Ebro	S	9.48	18.10	11.57	18.10	11.57	18.10	11.57	18.10		
358	Milagro	S	9.55	18.17	12.04	18.17	12.04	18.17	12.04	18.17		
363	Villafraanca de Navarra	S	10.03	18.21	12.12	18.21	12.12	18.21	12.12	18.21		
368	Villafraanca de Navarra	S	10.10	18.28	12.19	18.28	12.19	18.28	12.19	18.28		
374	Marcilla de Navarra	S	10.19	18.37	12.28	18.37	12.28	18.37	12.28	18.37		
382	Caparroso	S	10.32	18.50	12.41	18.50	12.41	18.50	12.41	18.50		
384	Murillo el Cuende (apd.)	S	10.38	18.56	12.47	18.56	12.47	18.56	12.47	18.56		
387	Piesllos	S	10.44	19.02	12.53	19.02	12.53	19.02	12.53	19.02		
390	Baice (apd.)	S	10.51	19.09								

105-B ( → Torralba Coscurita Soria Castejón de Ebro

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Identificación del tren	1 3051 3050	R 500 501	1 5070 5071	1 35072 35073	R 5070 33061	1 33051 33050	1 33063 33062					
Calidad/Nombre	Interurb.	Ter.	Interurb.	2	Ter.	Interurb.	6					
Plazas sentadas	2	1-2	2	2	1-2	2	2					
Plazas acostadas												
Restauración		2			2							
Observaciones		2			2							

Itin.	Km.	Km.	Origen	Velocidad	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo
				km/h	min	seg	min	seg	min	seg	min	seg
0	Torralba											
9	Ambrona	10,07										
19	Miño de Medinaceli	10,15										
34	Radona	10,36										
43	Adradas	10,44										
43	Coscurita	10,45	17,43									
51	Almazán-Villa	6,35	10,42	17,50	21,51	17,50	10,05					
62	Matamala	7,10	11,07	18,05	22,05	18,05	10,20					
69	Tardelcuende	7,10	11,13	18,11	22,10	18,11	10,26					
75	Quintana-Redonda	7,27	11,19	18,17	22,16	18,17	10,37					
84	Navalcalballo	7,38	11,32	18,31	22,29	18,31	10,48					
94	Soria	7,40	11,35			18,35	10,50	19,20				
103	Veilla de la Sierra											
113	Arancon											
120	Aldealpozo											
125	Valdegeña											
130	Villar del Campo	8,24	12,17			19,20	11,34	20,04				
143	Olvega											
150	Agreda	8,32	12,25			19,28	11,42	20,11				
161	La Nava-Tarazona	8,50				19,47	12,00	20,29				
169	Cervera del Rio Alhama											
179	Fitero	9,04	12,56			20,01	12,14	20,42				
183	Cornuengo	9,09	13,01			20,06	12,19	20,46				
187	Corella	9,19	13,10			20,16	12,29	20,56				
198	Castejón de Ebro											
	Destino											

- 1 De Soria a Castejón, sólo circula laborables, excepto el 9-XI. Los festivos sólo lleva composición de 2ª clase.
- 2 Tren Río Duero
- Nota Existe un servicio de autobuses municipales desde la estación de Soria al centro de la ciudad, a la llegada de los trenes que figuran en este itinerario.
- 3 Circula festivos y el 9-XI.
- 4 Circula festivos excepto el 2-VI.
- 5 Circula domingos excepto 24-VII y 14-VIII y los festivos 25-VII y 15-VIII, no circula el 2-VI.
- 6 Tren «Sierra del Maderero».

105-B ( ← Castejón de Ebro Soria Coscurita Torralba

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Identificación del tren	1 35080 35081	R 502 503	1 5082 5083	1 35011 35010	1 33501 33500							
Calidad/Nombre	Interurb.	Ter.	Interurb.	2	Ter.	Interurb.	4					
Plazas sentadas	2	1-2	2	2	2	2						
Plazas acostadas												
Restauración		2			2							
Observaciones		2			2							

Itin.	Km.	Km.	Origen	Velocidad	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo	Tempo
				km/h	min	seg	min	seg	min	seg	min	seg
0	Castejón de Ebro											
11	Corella	13,38										
15	Cintruénigo	13,54										
19	Fitero	13,54										
29	Cervera del Rio Alhama											
37	La Nava-Tarazona											
48	Agreda	14,35										
55	Olvega	14,44										
62	Villar del Campo											
73	Valdegeña											
78	Aldealpozo											
85	Arancon											
95	Veilla de la Sierra											
104	Soria	15,26				19,42	18,09					
104	Soria	8,05	15,30			19,00	19,44					
114	Navalcalballo											
123	Quintana Redonda	8,21	16,45			19,16	20,02					
129	Tardelcuende	8,26	16,50			19,21	20,07					
138	Matamala											
147	Almazán-Villa	8,43	16,06			19,37	20,22					
155	Coscurita											
155	Coscurita											
164	Adradas	16,14	19,44			19,54						
179	Radona											
189	Miño de Medinaceli											
198	Torralba	9,24	16,52			20,27						
	Destino											

- 1 Tren Río Duero.
- 2 Circula laborables y el 2-VI, 24-VII y 14-VIII.
- 3 Circula domingos excepto 24-VII, 14-VIII y los festivos 25-VII y 15-VIII.
- 4 Tren «Sierra del Maderero».
- Nota Existe un servicio de autobuses municipales, desde la estación de Soria al centro de la ciudad, a la salida de los trenes que figuran en este itinerario.

Horarios de 1981

502.—RAPIDO-TER

Tipo: 120

502.—RAPIDO-TER

Tipo: 120

Procede del Itinerario 103

Situación	ESTACIONES	Velocidad	Tempo	Horas	Tempo	Horas	Tempo	Observaciones
Kilómetros		km/h	concedido	de llegada	de salida	de llegada	de salida	
103.6	CASTEJON DE EBRO		9	16.12	14	16.26		
92.4	CORELLA		5	16.35	●	16.35		
88.6	CINTRUENIGO	120	4	16.40	●	16.40		
85.0	FITERO (APD)		4			16.44		
74.9	CERVERA DEL RIO ALHAMA (APT)	70	11			16.55		
66.4	LA NAVA-TARAZONA (APD)		9			17.04		
55.4	AGREDA	14	8	17.18	1	17.19		
48.1	OLVEGA (APT-CGD)	90	10	17.27	●	17.27		
37.7	C. DE R.		2			17.37		
35.3	VILLAR DEL CAMPO (APD)		4			17.39		
30.6	VALDEGERA (APD)		4			17.43		
25.8	ALDEALPOZO (APD)	80	5½			17.47		
19.0	ARANCON (APD)		6½			17.52½		
11.7	C. DE R.		2			17.59		
8.4	VELILLA DE LA SIERRA (APD)		2			18.01		
91.0	BIF. DE VALCORBA		3½			18.04½		

(Continuación)

Situación	ESTACIONES	Velocidad	Tempo	Horas	Tempo	Horas	Tempo	Observaciones
Kilómetros		km/h	concedido	de llegada	de salida	de llegada	de salida	
91.0	BIF. DE VALCORBA		85	2		18.04½		
93.5	C. DE R.		65	2½		18.06½		
95.9	SORIA		90	18.10	5	18.15		
83.3	NAVALCABALLO (APD)		120	2½		18.24½		
79.4	C. DE R.		105	3		18.27		
74.6	QUINTANA REDONDA (APD)		95	4		18.30		
68.8	TARDELCUENDE (APD)		5½			18.34		
61.2	MATAMALA (APD)		90	3		18.39½		
57.0	C. DE R.		5½			18.42½		
50.2	ALMAZAN-VILLA		105	18.48	●	18.48		
43.0	COSCURITA		90	7		18.54½		
33.9	ADRADAS (APD)		80	10		19.01½		
23.1	C. DE R.		80	4		19.11½		
18.6	RADONA (APD)		85	7½		19.15½		
8.4	MIÑO DE MEDINACELI (APD)		80	7		19.23		
155.6	TORRALBA		19.30	●		19.30		

Continúa en el Itinerario 201-A, con el número 503

Hojas pertenecientes al libro horario de Mayo de 1984

Conclusiones

Realizado un repaso al recorrido de la línea, se observa que la dureza del trazado seguido impidió que esta se aproximase a los núcleos de población, fuente de viajeros. Si además se le une la poca entidad de la mayoría de ellos, se llega a la conclusión del porque del pobre servicio que siempre tuvo la línea en este aspecto, tan solo resaltado por la conexión desde la capital de España con Pamplona y Logroño.

El tráfico de mercancías con origen/destino las estaciones de la línea tampoco prometían un flujo importante de trenes, aun cuando llego a mantener un tren diario en ambos sentidos, más bien fruto de

la posibilidad de transporte desde Torralba hacia Castejón para el mantenimiento del mismo. El cargadero de mineral de hierro de Ólvega y los tráficos estacionales de cereal o abono, fueron los de mayor relevancia.

Tras este simple análisis, se puede deducir que el beneficio aportado por la línea Soria-Castejón se limitaba a la reducción de recorrido entre Madrid y Logroño/Pamplona, y desde esta última a la frontera francesa.

<b>Recorrido</b>	<b>Kmts</b>	<b>Difer. con Torralba-Soria-Castejón</b>
Madrid-Torralba-Castejón-Alsásua-Irún	479	--
Madrid-Zaragoza-Castejón-Alsásua-Irún	576	97
Madrid-Valladolid-Miranda-Alsásua-Irún	633	154

La construcción de Torralba-Soria, y su posterior ampliación a Castejón, ambas en vía única, con un perfil duro en el último tramo del recorrido, y sin ninguna propuesta de electrificación de la línea, hicieron que fueran las líneas Madrid-Zaragoza y Zaragoza-Castejón las que asumieran los tráficos destinados a la Torralba-Soria-Castejón. La mejora de la Madrid-Zaragoza con el desdoblamiento de su recorrido (con la terminación de la duplicación del trayecto Alhama-Ateca el 21 de julio de 1989, aunque inacabada en el trayecto Calatayud a Ricla) y la electrificación de todo su recorrido (justificada por el mayor tráfico entre Madrid y Zaragoza, y entre esta y Barcelona, el 31 de Mayo de 1981), acabaron con el traspaso del tráfico de viajeros más importante de nuestra línea, el Madrid-Logroño/Pamplona. Inicialmente realizado con material automotor diesel en doble composición, al realizarse su recorrido con automotores eléctricos de mayores prestaciones, se aumentó la velocidad media, con lo que el beneficio de un menor recorrido quedaba diluido.

Por otro lado, la falta de mantenimiento e inversiones en una línea con poca demanda, conllevó a la reducción de velocidad y de confort, redundando en una menor demanda, que cierra el círculo vicioso.

Así, el 1 de Diciembre de 1996 se suprimió el servicio en la línea, no volviendo a recorrerla ninguna circulación ordinaria.

Esperando haber creado un relato ameno de la azarosa vida del Ferrocarril Soria-Castejón, sirva este documento de homenaje al mismo en su 75 aniversario, fecha que se cumple el 30 de Septiembre de 2016. También como prolegómeno para la celebración del 125 aniversario de la inauguración del Torralba-Soria, fecha que se cumplirá el próximo 1 de Julio de 2017.