

CENTENARIO DEL FERROCARRIL ZAMORA-OURENSE

El trazado más difícil

JULIA SOLA LANDERO

Se acaban de cumplir 100 años desde que el proyecto de la línea férrea Zamora-Ourense fuera presentado al Ministerio de Fomento por su autor, el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Federico Cantero Villamil, el 5 de septiembre de 1913. Considerado el tramo más difícil de cuantos jalonaban la red ferroviaria por entonces, su construcción estuvo sacudida por toda suerte de vicisitudes hasta su definitiva apertura en 1957.

Por su trascendencia histórica, la Asociación Ferroviaria Zamorana, en colaboración con los familiares descendientes del ilustre ingeniero, organizaron la exposición titulada «100 años en línea. Un viaje apasionante», con el fin de conmemorar el centenario del proyecto de ferrocarril Zamora-Ourense, y dar a conocer los elementos que resultaron determinantes en la elección del trazado final para su construcción. Esta dio comienzo en 1927, aunque las convulsiones políticas y económicas del país aplazaron su finalización hasta el año 1957.

La exposición ha estado abierta al público durante casi todo el mes de septiembre en el Palacio de La Alhóndi-

ga (Zamora), y ha contado con fondos fotográficos, planos y objetos –muchos de ellos inéditos– relacionados con la historia del proyecto, procedentes de diferentes archivos y colecciones, así como varias maquetas y un catálogo recopilatorio de los acontecimientos más relevantes que surgieron en torno a la elaboración del proyecto y su tramitación.

Precedente

El enlace directo entre la meseta y Galicia por Zamora quedó excluido en el Plan General aprobado por las Cortes en 1867. Tampoco se menciona en las leyes de 1877 y 1887. Habría que esperar hasta finales de 1912, tras la aprobación de la Ley de Ferrocarril-

les Complementarios, para que la elaboración del proyecto del ferrocarril directo entre Zamora y Ourense cobrara su impulso más definitivo. En febrero de 1913 se convocó el concurso de proyectos para este ferrocarril, al que solo se presentó el realizado por Cantero Villamil, en ese momento director de la línea Medina-Zamora, que pertenecía a la compañía de ferrocarriles MZOV.

Tras cinco años de silencio administrativo, el proyecto de Cantero Villamil fue aprobado finalmente en 1918. Sacado a subasta en 1919, no se presentó ninguna empresa para construirlo y explotarlo, hasta que en 1926 el Estado asumió su construcción ampliando el tramo inicial Zamora-Ourense con el trazado

directo hasta Santiago de Compostela y A Coruña.

El proyecto Zamora-Ourense, de 249 kilómetros de longitud, está considerado por los expertos como el más audaz, complicado y costoso de cuantos se han acometido en España, ya que incluía la ejecución de 95 túneles, (entre los que destaca el del Padornelo, que con sus casi 6 kilómetros de longitud es el más largo de la red convencional española).

El tramo forma parte de la línea que, con 453 kilómetros de longitud, llega hasta Santiago y A Coruña, y que fue proyectado para ejecutarse en ocho años. Sin embargo, las obras se prolongaron desde 1927 hasta 1958. Treinta y un años durante los cuales trabajaron en ellas más de 15.000 personas pertenecientes a tres

generaciones, y durante los que hubo que superar las enormes dificultades técnicas debidas a la complicadísima orografía del trazado. Aunque además, paralelamente a esas dificultades, la línea tuvo que sortear los infortunios históricos y avatares políticos ocurridos durante sus tres décadas de construcción: desde la dictadura de Primo de Rivera, pasando por la República y la Guerra Civil, hasta la época de Franco.

Con su ejecución se cumplió un viejo anhelo de la sociedad de la época, empeñada en impulsar el notable progreso que suponía la conexión directa de la meseta norte y Madrid con Galicia a través de Zamora. De aquella línea, el primer tramo inaugurado fue el que unía Santiago y A Coruña, en 1943. Posteriormente vendrían las inauguraciones de los dos tramos en que se ejecutó la línea Zamora-Ourense: Zamora-Puebla de Sanabria, en 1952, y Puebla de Sanabria-Ourense-Carballino, en 1957. El último fue el de Carballino a Santiago de Compostela, inaugurado en el año 1958.

Difícil gestión

Desde el inicio mismo del proyecto acontecieron toda suerte de adversidades. La idea de enlazar Madrid y Vigo se planteó desde el mismo momento en que comenzaron a proyectarse las primeras líneas férreas en España, a mediados del siglo XIX. La propuesta era prolongar la línea Madrid-Medina del Campo, que llegaba hasta Zamora, para que alcanzara Ourense y Vigo. Pero por el camino se sucedieron toda una serie de dificultades que han hecho de la historia de esta línea una de las más azarosas –si no la que más– de la construcción ferroviaria española.

El proyecto chocó de primeras con la comisión de in-

Los expertos consideran esta línea como la más audaz, complicada y costosa de las realizadas en España

genieros encargada de proponer las nuevas líneas que debían incluirse en el Plan General de Ferrocarriles, que en 1864 la excluyó de sus previsiones. Estimaba la comisión que los 323 kilómetros que habría que salvar entre Puebla de Sanabria y Ourense presentaban demasiada dificultad orográfica, hasta el punto de que lo catalogaron como el tramo más difícil de España, incluso por encima del que cruza el puerto de Pajares para llegar a Asturias. Y además –sentenciaron–, en la comarca que atravesaría el trazado «no se encuentra una sola población que supere las dos mil almas». Como alternativa más fácil y económica para unir Madrid y Vigo apuntaron a la construcción del tramo Zamora-Astorga y la prolongación de la línea Vigo-Ourense hasta Monforte, donde convergía la salida de Galicia hacia León.

Medio siglo de espera

Hubieron de transcurrir más de 50 años para que se volviera a reconsiderar ese viejo anhelo. Cuando en 1927 el Gobierno de Primo de Rivera decidió emprender la construcción de nuevas líneas férreas, el proyecto Zamora-Ourense se incluyó en el llamado

Plan Preferente de Urgente Construcción, en el que se contemplaba, además, que desde Ourense el tren alcanzara Santiago y A Coruña. Se trataba de la infraestructura más costosa y de mayor envergadura del citado Plan. El presupuesto inicial era de 350 millones de pesetas para toda la línea Zamora-A Coruña, aunque solo el tramo Puebla de Sanabria-Ourense, con sus más de 80 túneles, se llevaba la mitad del presupuesto.

El comienzo de las obras no se hizo esperar, pero el proyecto volvió a encontrarse con uno más de los muchos obstáculos que tuvo que salvar. En 1931, tras la proclamación de la Segunda República, el ministro de Fomento, Indalecio Prieto, no consideró rentable la línea y decidió paralizar las obras, que daban trabajo a más de 12.000 personas. La suspensión provocó de inmediato las airadas protestas de los empleados, los llamados *carrilanos*, que llegaron a asaltar el consistorio ourensano de Villar del Barrio. Su acción fue seguida por multitudinarias manifestaciones y revueltas, tan violentas, que provocaron la muerte del estudiante Genaro Ortiz. Tras la celebración de una jornada de huelga general, la si-

tuación se hizo insostenible y el Gobierno decidió dar la orden para que prosiguiera la construcción del ferrocarril, pero esta vez financiado por las diputaciones y ayuntamientos por donde este pasaría. Los trabajos, aunque a menor ritmo, no tardaron en retomarse.

Pero pronto la azarosa línea se vio envuelta en un nuevo conflicto. Esta vez fue el estallido de la Guerra Civil lo que paralizó los trabajos por completo. Cuando terminó la contienda, el nuevo régimen se hizo cargo de las obras y se volvieron a reiniciar los trabajos, en los que participaron cientos de presos políticos.

Los tramos

El primer tramo de los dos que componen la línea Zamora-Ourense –el de Zamora a Puebla de Sanabria–, de 106 kilómetros de longitud, contó con alrededor de 35 millones de pesetas de presupuesto. Su ejecución fue mucho menos compleja que el tramo gallego dado que discurría por una orografía menos escarpada, aunque sí halló dificultades debido a la escasez de materiales suministrados siderúrgicos.

El trazado se desliza por el valle del Duero y salva el río Esla sobre el embalse de Ricobayo, con un impresionante viaducto de 192 metros de luz, conocido como viaducto de Martín Gil y que en su momento fue el mayor del mundo entre los de su clase. Dos viaductos más lo acompañan: el del Vertillo –una serie de arcadas con trece arcos de 10 metros de luz y tres de 12 metros– y el de Truchas, que salva el río del mismo nombre, formado por 13 arcos de 12 metros de luz y cinco de 20 metros. Además, en este primer tramo se construyeron siete túneles que salvan pequeños desniveles, por lo que son de poca longitud, excep-

Más de 15.000 personas pertenecientes a tres generaciones trabajaron para completar la línea en 31 años

to el que cruza el barrio de San Lázaro de Zamora, de 441 metros, y el túnel de Abejera, de 431 metros.

El 24 de septiembre de 1952 el entonces jefe del Estado, Francisco Franco, inauguró el tramo zamorano. El segundo tramo, desde Puebla de Sanabria hasta la estación de Ourense-Empalme, suma 135 kilómetros. Aquí el esfuerzo humano y material llevado a cabo fue descomunal, ya que es con diferencia el de mayor dureza, tanto por sus pronunciadas pendientes –rampas de hasta 15 milésimas (15 x 1.000) y curvas de 400 metros de radio mínimo– como por el número y longitud de los túneles que hubo que construir para salvar la imponente orografía. Su excavación, buena parte de ella a barreno, pico y pa-

la, fue un trabajo penoso, insalubre y peligroso para los trabajadores, muchos de los cuales murieron a causa de la silicosis. Tanto es así que Requejo de Sanabria llegó a llamarse «Requejo de las Viudas», por las más de 60 de mujeres que perdieron a sus maridos en las obras.

Túnel del Padornelo

Para la construcción del inmenso túnel del Padornelo, que necesitó más de 4.000 trabajadores y 25 años de obras, en 1932 se levantó todo un poblado para acoger a la mayor parte de los operarios de la obra: el llamado Campamento de Santa Bárbara, que estaba en el lado sur del Padornelo, a poco más de un kilómetro de distancia de la bo-

ca del túnel. Allí llegaron a convivir hasta 1.500 personas, lo que supuso la creación de una serie de infraestructuras de servicios de los que aún carecían muchos pueblos de la zona, como la luz eléctrica, o un centro sanitario, un puesto de la Guardia Civil, pensión y una capilla.

Dada su longitud, la obra se acometió simultáneamente por las dos bocas de entrada y desde el centro, a través de un pozo de 240 metros de longitud, que alojó un montacargas para el acceso del personal, así como para el acopio y desalojo de materiales.

El 1 de julio de 1957, Franco inauguró este segundo tramo, aunque la puesta en servicio ya se había producido en el mes de abril de ese mismo año para uso de trenes de

mercancías. Como era de rigor, aquel caluroso día inaugural fue declarado festivo para que todos los ciudadanos de ciudades y pueblos cercanos pudieran acercarse a las estaciones a saludar al jefe del Estado al paso del convoy, que, arrastrado por una locomotora Mikado 1-4-1, incluía un coche-salón para el jefe del Estado, otro para autoridades, un coche-restaurante y cuatro vagones más para invitados

Una vez terminadas las obras del túnel, el poblado de Santa Bárbara fue demolido. Cien años después, de su existencia y efervescente actividad solo queda la huella de la explanación y algunos vestigios de la subestación eléctrica, los almacenes o los barracones del personal. ■