

El paisaje de Zamora cambia al ritmo del AVE

Túneles, pasos ecológicos, puentes y grandes viaductos modifican la fisonomía de la provincia en los 225 kilómetros del trazado ferroviario

24.05.2014 | 01:21

JOSÉ MARÍA SADIA. Con el cambio de milenio, Zamora es una de las provincias españolas que más se ha beneficiado del avance de las infraestructuras. Relegada históricamente a una esquina de la piel de toro, la provincia había visto apagarse el antiguo privilegio de hallarse en plena calzada romana, una Vía de la Plata que, con la conquista romana, conectaba el territorio con el Camino de Santiago y, por ende, con la semilla de una Europa en ciernes. Mientras las autovías se aliaban con las grandes capitales, que empezaban a sumar nudos a sus incipientes circunvalaciones, Zamora tenía que contentarse con las promesas de una modernización que no empezó a fraguarse hasta el inicio de la pasada década.

La colocación del primer cartel azul -el de la autovía entre la capital, Toro y Valladolid- suponía un punto de inflexión, el inicio de una nueva era de las comunicaciones para la provincia. Con el último tramo de la Autovía de la Plata entre la capital y Benavente avanzando a marchas forzadas, el viento del AVE comienza a soplar con fuerza (225 kilómetros de trazado por la provincia, unos 7.000 millones de euros de inversión). Con todos los tramos en obras entre Olmedo y Galicia (y la promesa del primer tren en la capital en 2015), hay otro factor que ha cambiado al ritmo del tren de Alta Velocidad: el paisaje. El viaje en coche hacia Puebla de Sanabria permite descubrir el avance de las vías ferroviarias. Y no solo eso: la infraestructura busca asiento en una orografía que se complica a medida que alcanza la comunidad gallega. Túneles, pasos ecológicos, puentes y grandes viaductos abren camino al tren veloz. Siempre en llano, en línea recta.

Así y todo, lo que no se ve supera a lo que puede contemplarse desde la carretera. Desde hace diez años, el trabajo de la asociación Tren Zamora ha sido testigo del avance de las infraestructuras. Primero fotografiando palmo a palmo la Ruta de la Plata y el trazado completo de vías férreas que surcan la provincia. Desde hace cuatro años, siguiendo la pista del AVE para poner ojos al nacimiento del trazado de Alta Velocidad. Esta labor permite hoy disfrutar, a través de la web del colectivo, de instantáneas actualizadas de túneles y grandes viaductos, desde los primeros pasos hasta que cobran forma y están ya listos para entrar en funcionamiento.

"El tramo entre Olmedo y la capital es muy normal porque la orografía es llana, acaso hay que destacar el puente sobre el Duero en la zona de Toro", explica Luis Cortés, uno de los tres miembros de la asociación. La segunda parte del trazado es distinta. "A uno le sorprende el puente sobre el río Esla, que podría ser el de una carretera, pero, sobre todo, el viaducto sobre el embalse de Agavanzal, que es espectacular", añade. "La orografía se complica cuando vamos llegando a Galicia, donde se multiplican los túneles, los pasos y los puentes", señala Cortés.

Tiene su peculiaridad el AVE. El trazado es continuo, no permite pasos a nivel, ocupa menos territorio que una autovía. Ligerero, pero sólido. Surcando valles sin fracturar el paisaje ni la vida de la fauna.

Ese es el motivo de los pasos ecológicos, los túneles artificiales. "Excavan el terreno, realizan el túnel y luego lo tapan", explica Cortés. Así el impacto del paso del tren es menor, el paisaje continúa. "A partir de Puebla de Sanabria comienza el plato fuerte", indica Luis Cortés. Se refiere a la montaña, que pone el acento cuando se acerca la provincia de Orense. Aquí no caben modernidades. Las obras consisten en horadar la roca, como en cualquier túnel de toda la vida, para conectar las dos provincias. A un lado, Zamora. Al otro, Orense, Galicia. Por eso, los tramos de construcción son más cortos y concretos, mientras que la inversión se dispara.

A los ojos de la asociación Tren Zamora, resulta "espectacular" observar el rápido avance de las obras del AVE. Pero hay una incógnita: "¿Será un tren para todos o para unos pocos privilegiados?". "Es una infraestructura que se hace con el dinero de todos los ciudadanos y cualquiera tiene derecho a utilizarla. Esperemos que los billetes nos permitan a todos coger el tren. De lo contrario, no servirá para nada", precisa Cortés.

A partir del próximo año -según las previsiones- los zamoranos podrán coger el billete para Madrid y plantarse en la capital en poco más de una hora. Un sueño, una realidad casi increíble. Y una vez que el tren esté rodado, la distancia con el centro del país será como darse un paseo. "El número de trenes no va a cambiar, actualmente hay cinco o seis Alvia. Esperamos que los horarios sean adecuados para aprovechar que la distancia se reduce", añade Luis Cortés.

Así las cosas, siempre hay un pero. Al menos para la asociación que tiene fotografiado el trazado completo. "No estamos en contra de la modernidad, pero sí reivindicamos el tren que conocieron nuestros padres y nuestros abuelos. Es cierto que no nos podemos quedar en el vapor, que todo avanza. Confiamos en que la llegada del AVE sea para bien", añaden desde Tren Zamora.

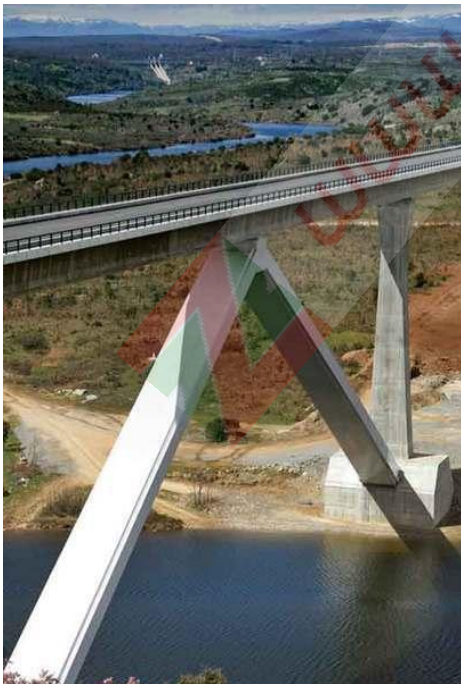
[Fotos de la noticia](#)



Puente sobre el embalse del Esla. Aunque tiene la fisonomía de un viaducto corriente, como el de una autovía, se trata del paso del AVE sobre el embalse del río Esla. La estructura cambia únicamente en la anchura, dado que el tren necesita menos espacio para circular. | **Foto Tren Zamora** | **ZAMORA**



Paso ecológico de Tábara. Son túneles artificiales que respetan el paisaje y la fauna, como este situado en el término de Tábara. | **Foto Tren Zamora** | **ZAMORA**



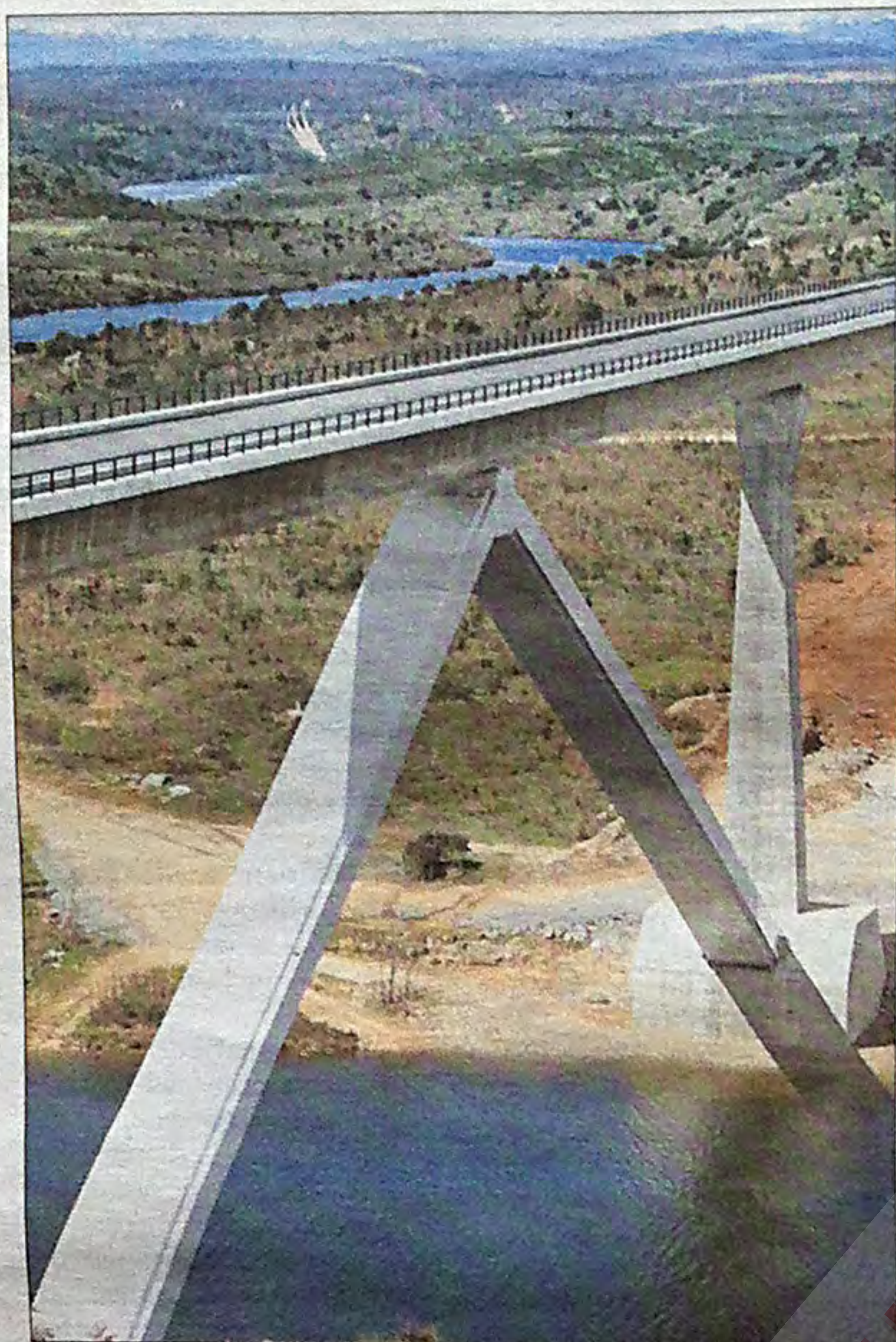
El espectacular viaducto de Agavanzal. Sin duda, el tramo más espectacular del trazado entre la capital y Galicia se sitúa sobre el embalse de Agavanzal con un viaducto de grandes dimensiones. | **Foto Tren Zamora** | **ZAMORA**



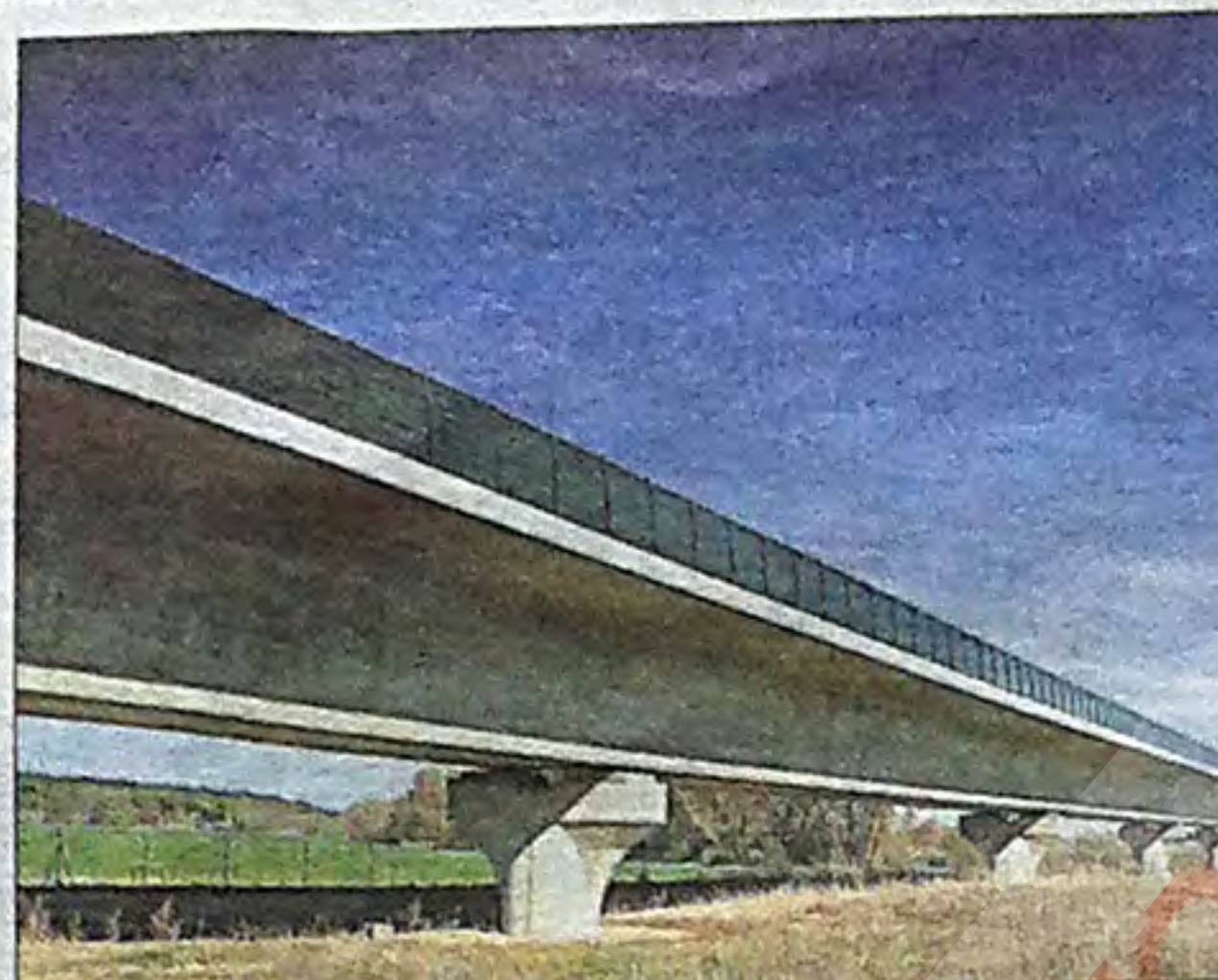
Estructura sobre el Duero. En la primera parte del trazado (Olmedo-Zamora) la mayor estructura se encuentra en Toro, sobre el río Duero. | **Foto Tren Zamora** | **ZAMORA**

<http://www.laopiniondezamora.es/zamora/2014/05/19/paisaje-cambia-ritmo-ave/761999.html>

El avance de las infraestructuras en Zamora



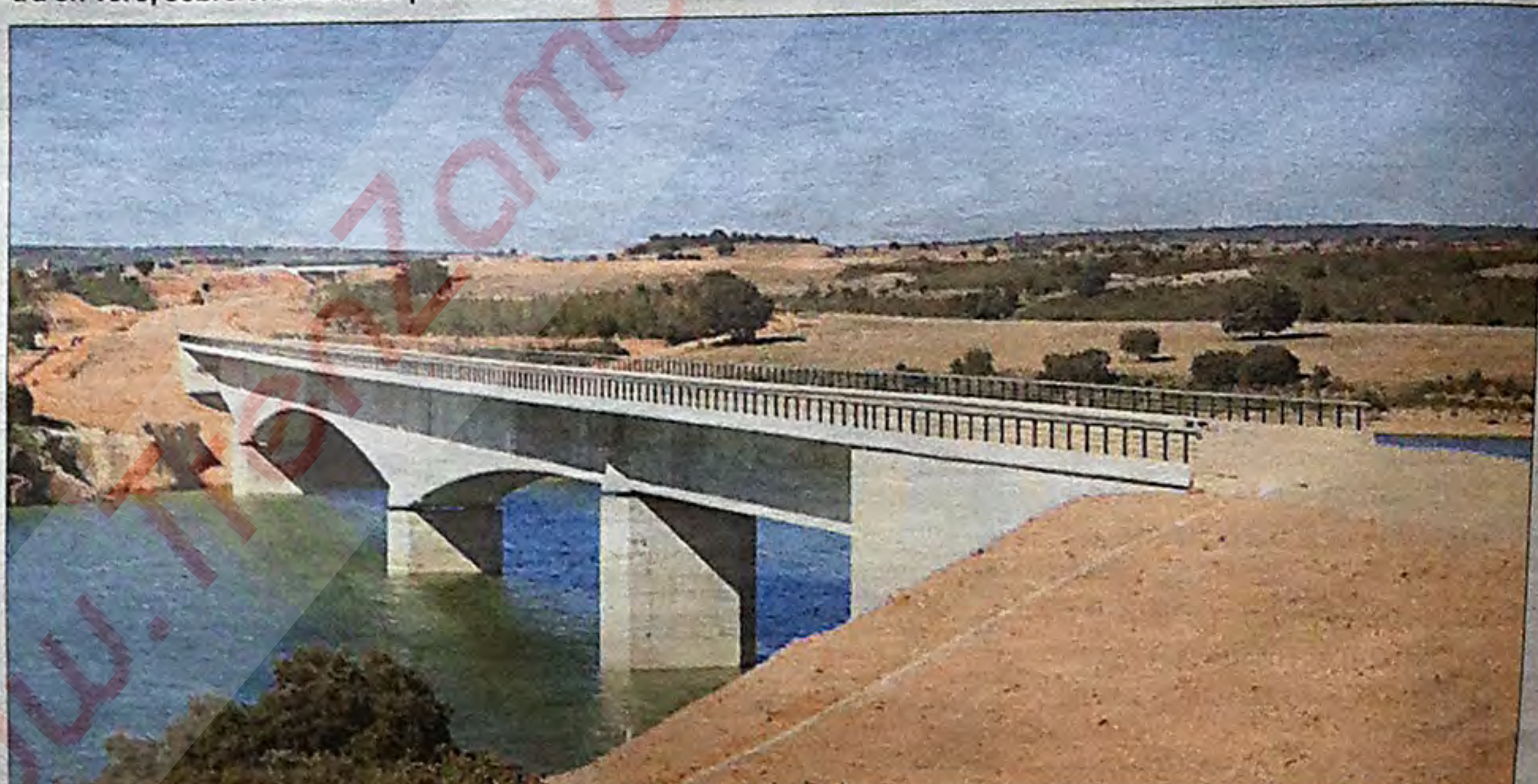
EL ESPECTACULAR VIADUCTO DE AGAVANZAL. Sin duda, el tramo más espectacular del trazado entre la capital y Galicia se sitúa sobre el embalse de Agavanzal con un viaducto de grandes dimensiones. | FOTO TREN ZAMORA



ESTRUCTURA SOBRE EL DUERO. En la primera parte del trazado (Olmedo-Zamora) la mayor estructura se encuentra en Toro, sobre el río Duero. | FOTO TREN ZAMORA



PASO ECOLÓGICO DE TÁBARA. Son túneles artificiales que respetan el paisaje y la fauna, como este situado en el término de Tábara. | FOTO TREN ZAMORA



PUENTE SOBRE EL EMBALSE DEL ESLA. Aunque tiene la fisonomía de un viaducto corriente, como el de una autovía, se trata del paso del AVE sobre el embalse del río Esla. La estructura cambia únicamente en la anchura, dado que el tren necesita menos espacio para circular. | FOTO TREN ZAMORA

El paisaje cambia al ritmo del AVE

Túneles, pasos ecológicos, puentes y grandes viaductos modifican la fisonomía de la provincia en los 225 kilómetros del trazado ferroviario

José María Sadia

Con el cambio de milenio, Zamora es una de las provincias españolas que más se ha beneficiado del avance de las infraestructuras. Relegada históricamente a una esquina de la piel de toro, la provincia había visto apagarse el antiguo privilegio de hallarse en plena calzada romana, una Vía de la Plata que, con la conquista romana, conectaba el territorio con el Camino de Santiago y, por ende, con la semilla de una Europa en ciernes. Mientras las autovías se aliaban con las grandes capitales, que empezaban a sumarse a sus incipientes cir-

cunvalaciones, Zamora tenía que contentarse con las promesas de una modernización que no empezó a fraguarse hasta el inicio de la pasada década.

La colocación del primer cartel azul —el de la autovía entre la capital, Toro y Valladolid— suponía un punto de inflexión, el inicio de una nueva era de las comunicaciones para la provincia. Con el último tramo de la Autovía de la Plata entre la capital y Benavente avanzando a marchas forzadas, el viento del AVE comienza a soplar con fuerza (225 kilómetros de trazado por la provincia, unos 7.000 millones de euros de inversión). Con to-

dos los tramos en obras entre Olmedo y Galicia (y la promesa del primer tren en la capital en 2015), hay otro factor que ha cambiado al ritmo del tren de Alta Velocidad: el paisaje. El viaje en coche hacia Puebla de Sanabria permite descubrir el avance de las vías ferroviarias. Y no solo eso: la infraestructura busca asiento en una orografía que se complica a medida que alcanza la comunidad gallega. Túneles, pasos ecológicos, puentes y grandes viaductos abren camino al tren veloz. Siempre en llano, en línea recta.

Así y todo, lo que no se ve supera a lo que puede contemplarse

desde la carretera. Desde hace diez años, el trabajo de la asociación Tren Zamora ha sido testigo del avance de las infraestructuras. Primero fotografiando palmo a palmo la Ruta de la Plata y el trazado completo de vías férreas que surcan la provincia. Desde hace cuatro años, siguiendo la pista del AVE para poner ojos al nacimiento del trazado de Alta Velocidad. Esta labor permite hoy disfrutar, a través de la web del colectivo, de instantáneas actualizadas de túneles y grandes viaductos, desde los primeros pasos hasta que cobran forma y están ya listos para entrar en funcionamiento.

«El tramo entre Olmedo y la capital es muy normal porque la orografía es llana, acaso hay que destacar el puente sobre el Duero en la zona de Toro», explica Luis Cortés, uno de los tres miembros de la asociación. La segunda parte del trazado es distinta. «A uno le sorprende el puente sobre el río Esla, que podría ser el de una carretera, pero, sobre todo, el viaducto sobre el embalse de Agavanzal, que es espectacular», añade. «La orografía se complica cuando vamos llegando a Galicia, donde se multiplican los túneles, los pasos y los puentes», señala Cortés.

Tiene su peculiaridad el AVE. El trazado es continuo, no permite pasos a nivel, ocupa menos territorio que una autovía. Ligerito, pero sólido. Surcando valles sin fracturar el paisaje ni la vida de la fauna.

Pasa a la página siguiente

El avance de las infraestructuras en Zamora



EL AVE, POR MOMBUEY. En el término municipal de Mombuey se sitúa este paso ecológico. | FOTO TREN ZAMORA



TÚNEL DE LA CANDA DESDE EL LADO GALLEGO. La dificultad se multiplica en el tránsito de la provincia de Zamora a la de Orense. Aquí, el túnel de La Canda (visto desde Galicia) une a las dos regiones. | FOTO TREN ZAMORA



VIADUCTO SOBRE EL TERA. Una imagen reciente muestra la evolución de este viaducto sobre el Tera, un espectacular puente que permite dar continuidad al trazado hacia el norte del país. | FOTO TREN ZAMORA



A TRAVÉS DE LUBIÁN. Este es el túnel que atraviesa el territorio de Lubián hacia Galicia, una distancia de unos pocos kilómetros. | FOTO TREN ZAMORA

Viene de la página anterior

Ese es el motivo de los pasos ecológicos, los túneles artificiales. «Excavan el terreno, realizan el túnel y luego lo tapan», explica Cortés. Así el impacto del paso del tren es menor, el paisaje continúa. «A partir de Puebla de Sanabria comienza el plato fuerte», indica Luis Cortés. Se refiere a la montaña, que pone el acento cuando se avicina la provincia de Orense. Aquí no caben modernidades. Las obras consisten en horadar la roca, como en cualquier túnel de toda la vida, para conectar

«El plato fuerte llega en Puebla»

La asociación Tren Zamora ha fotografiado, palmo a palmo, la evolución de las obras los últimos cuatro años

las dos provincias. A un lado, Zamora. Al otro, Orense, Galicia. Por eso, los tramos de construcción son más cortos y concretos, mientras que la inversión se dispara.

A los ojos de la asociación Tren Zamora, resulta «espectacular» observar el rápido avance de las obras del AVE. Pero hay

una incógnita: «¿Será un tren para todos o para unos pocos privilegiados?». «Es una infraestructura que se hace con el dinero de todos los ciudadanos y cualquiera tiene derecho a utilizarla. Esperemos que los billetes nos permitan a todos coger el tren. De lo contrario, no servirá para nada», precisa Cortés.

A partir del próximo año —según las previsiones— los zamoranos podrán coger el billete para Madrid y plantarse en la capital en poco más de una hora. Un sueño, una realidad casi increíble. Y una vez que el tren esté rodado, la distancia con el centro del país será como darse un paseo. «El número de trenes no

va a cambiar, actualmente hay cinco o seis Alvia. Esperamos que los horarios sean adecuados para aprovechar que la distancia se reduce», añade Luis Cortés.

Así las cosas, siempre hay un pero. Al menos para la asociación que tiene fotografiado el trazado completo. «No estamos en contra de la modernidad, pero sí reivindicamos el tren que conocieron nuestros padres y nuestros abuelos. Es cierto que no nos podemos quedar en el vapor, que todo avanza. Confiamos en que la llegada del AVE sea para bien», añaden desde Tren Zamora.

