

El Correo de Zamora

Director: Eduardo Peralta de Ana
Año 92 - Número 27.223 - Precio: 60 pesetas.

Diario Independiente-Fundado en 1897

Jueves, 2 de marzo de 1989

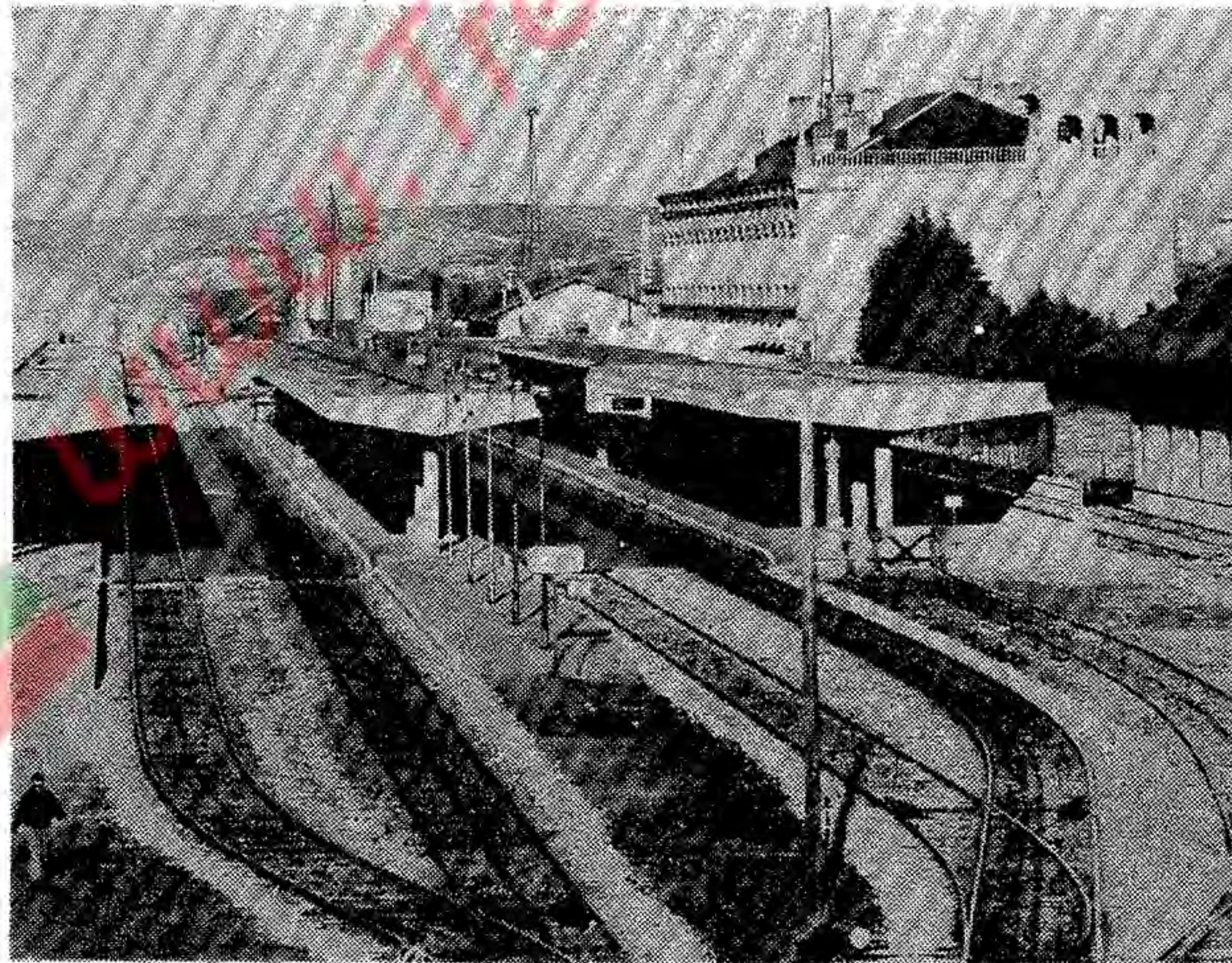
El descenso de viajeros por tren sitúa a Zamora en vía muerta

Zamora está en vía muerta. Lo dicen las estadísticas: según fuentes sindicales, consultadas por este periódico, el servicio de viajeros por tren ha descendido —a partir del cierre de la línea Ruta de la Plata— en un 70 por ciento.

En ese período de tiempo —desde 1984 a 1988—, la plantilla de trabajadores de Renfe se ha visto reducida en un cincuenta por ciento. Y persiste la amenaza, a medio plazo, de nuevas reducciones, como la posible desaparición de los talleres y su traslado a León.

El tráfico de mercancías se ha reducido en un veinte por ciento, y en la actualidad, por la estación de Zamora capital transitan sólo diez trenes de viajeros. En total son 256 kilómetros de vía férrea los que surcan la provincia, en la que hay diez estaciones, 23 apeaderos y 64 pasos a nivel.

En la estación de Zamora ya no existe comisaría, ni cafetería-restaurante, como años atrás. Mientras tanto, las gestiones para el restablecimiento de la línea Ruta de la Plata no han conseguido sus objetivos. (Editorial y págs. 8 y 9.)



La soledad se apodera de la estación de Zamora.

Qué razón tenía, según dicen nuestros viejos, Miguel de Unamuno: «En Zamora, se ve la España que se va». Lo escribió en 1906. Para el caso, como si fuese ayer. La última copa siempre se reservaba para la cafetería de «la estación». Cuando todos los establecimientos del gremio habían echado el cierre, ese bar acogía a los morosos, recalcitrantes, desarraigados, marginales, perdidos, bohemios... y a algún otro que estaba de paso, o indocumentado, o que se cayó —no se sabe cómo— por allí... También se cerró. No era negocio. Y la Comisaría de Policía. Que, a ver, casi estaba de más. Los agentes, señor guardia, vigilando los raíles o viendo crecer la hierba. Y el quiosco, ¡ay! Sólo ha faltado que, un buen día, se parasen los relojes. Porque la campana, una Nochevieja...

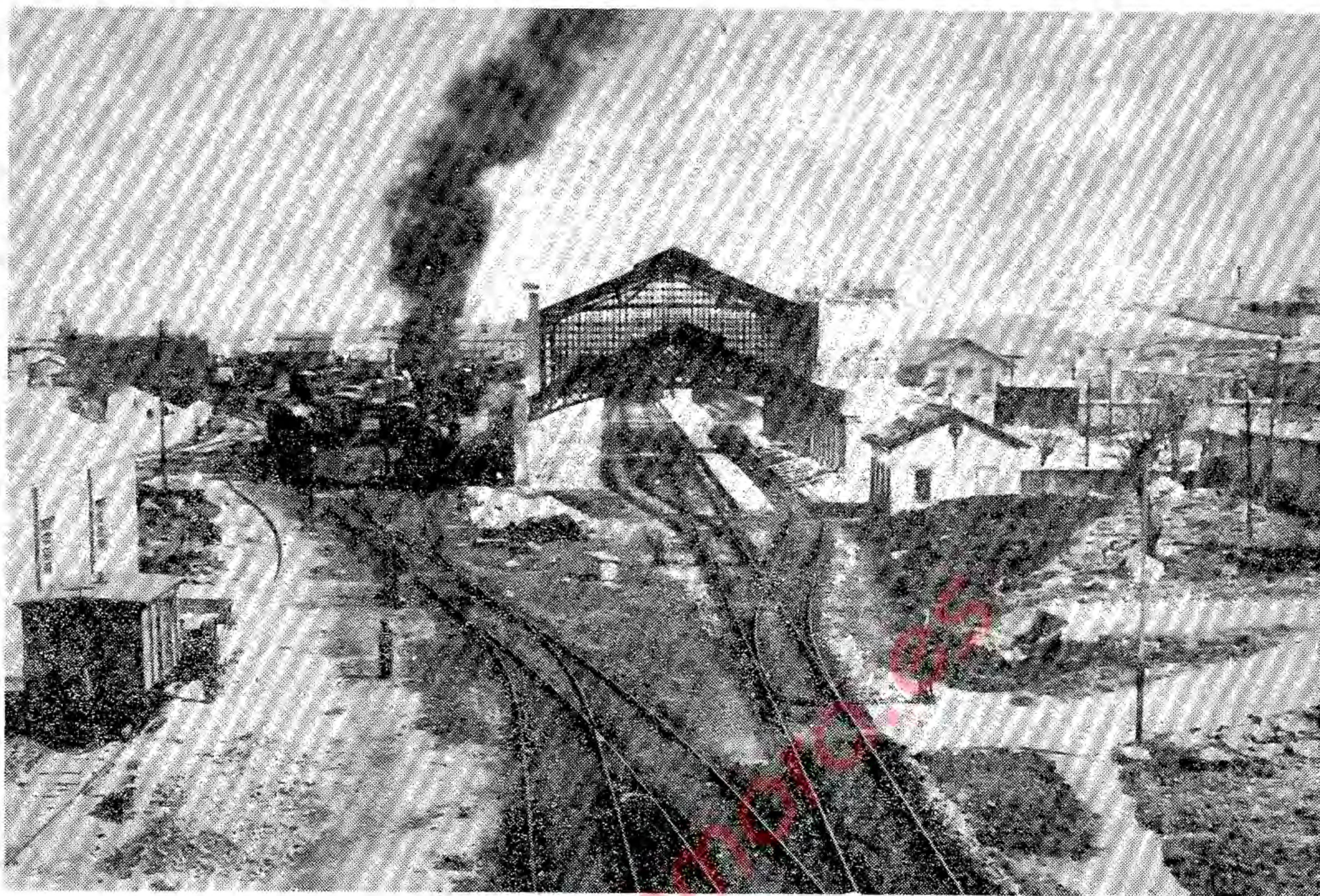
Jesús Hernández

Si prestamos atención a los antiguos historiadores, el tren —el primero, aquel de la inauguración oficial— llegó a Zamora en mayo de 1864. No se ponen de acuerdo, por esta vez, los cronistas locales. Pudo arribar el día 1 o, con más demora, el 28 del florido mes. Aquella primera línea —la concesión se debió a Claudio Moyano, ministro de Fomento en 1862— no era otra que la de Zamora a Medina del Campo. La de Zamora a Astorga, por Benavente, fue otorgada en 1878.

Alguno se atreve a fechar el gran suceso. Y fija en el 20 de marzo de 1864 la llegada —acezante, bufando, que no podía más— «de la primera locomotora». La gente se echó al campo, para observar la novedad de la que tanto se hablaba.

De poco sirve

De entonces —1864— data la primera estación de ferrocarril. A ésta la sustituyó la construida en 1935. El 21 de octubre, con la presencia de Niceto Alcalá Zamora, presidente de la República, se iniciaron las obras. La empresa concesionaria obsequió a las autoridades con un cóctel, «servido por el barman Perico Chicote», a tenor de lo que relata la Prensa de la época. Y, finalmente, la actual, que entro en funcionamien-



Vieja estampa ferroviaria y provinciana.

Zamora, vía muerta

El tráfico de viajeros por tren ha descendido un setenta por ciento

to —el edificio de viajeros— el 23 de junio de 1958.

El emplazamiento es cuanto une a las tres estaciones.

El día 1 de enero de 1985 fue suprimido el tráfico de viajeros de la línea Palazuelo-Astorga. El Consejo de Ministros lo había aprobado, en Real Decreto, el 30 septiembre de 1984. Y se suprimieron, de paso, diversos apeaderos, que cambiaron de categoría: de apeaderos a cargaderos. Una retahíla de localidades.

Se constituyeron, mediado 1985, las coordinadoras en defensa del ferrocarril. Y se formó la Coordinadora Estatal. El filósofo zamorano Agustín García Calvo sería elegido presidente, en febrero de 1986, en un pleno celebrado en Madrid. No quiere recordarlo, ni oír hablar de aquello. Todas las coordinadoras reivindicaban lo mismo. Una sola cosa: la reapertura de los servicios de las líneas férreas suprimidas. Se celebraron manifestaciones contra el cierre. De poco sirvió.

Y de poco sirve, sentimentalmente, que señalados escritores hayan ambientado sus novelas o sus obras en el tren. Es el caso, entre los españoles, de Jorge Semprún (El largo viaje), Ignacio Aldecoa (Santa Olaja de Azero), Miguel Delibes o Camilo José Cela. La rentabilidad económica no tiene nada que ver con la rentabilidad social. Las entendederas, sin embargo...

Y, para acabar de arreglarlo, en el mes de septiembre de 1983

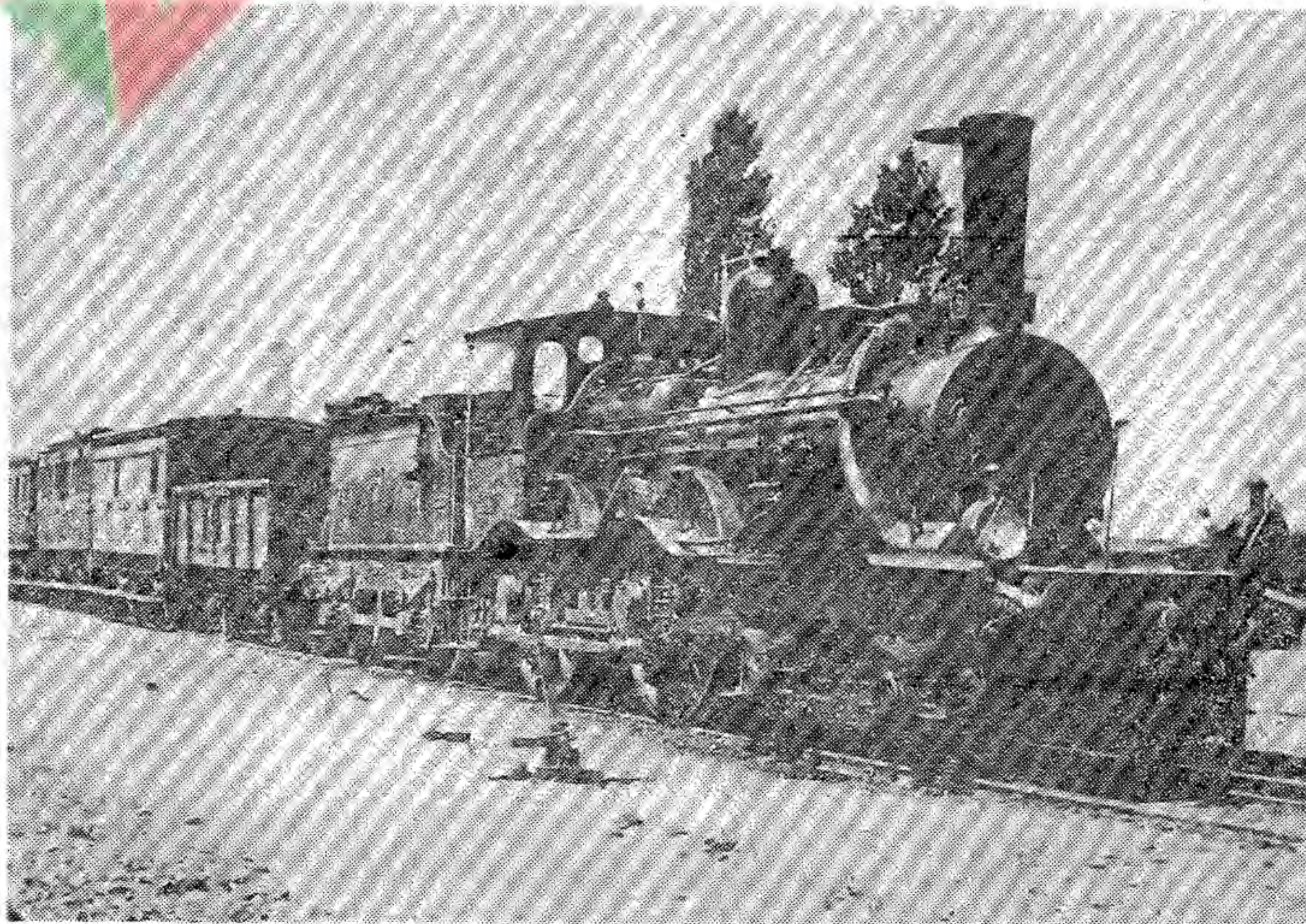
se suspendió el tren de mercancías-colectores de Zamora a Astorga, prestando servicio únicamente entre Astorga y Benavente. ¿Hay quien dé más?

Reducciones y traslados

La plantilla de Renfe, en Zamora, es de 175 trabajadores. No se facilitó a este periódico el nivel profesional, la edad o la antigüedad en la empresa. Se conoce que era mucho averiguar. No hubo manera.

Esa plantilla —que, al parecer, se ha visto reducida en un cincuenta por ciento— puede desglosarse del siguiente modo: departamento de transporte, 86 agentes, incluidos los de la guardería de los pasos a nivel; material remolcado, 35 operarios; sección eléctrica, 29 trabajadores, y obras e instalaciones, 25. ¿Cometidos de unos y otros? Efectuar reparaciones, cíclicamente, a los vagones. Atender las instalaciones eléctricas, de señalización y telecomunicación. Y la conservación o mantenimiento de las mismas.

Los trabajadores de la sección material remolcado proceden, en su mayoría, de la Escuela de Aprendices, de Valladolid. Los talleres fueron inaugurados en el año 1972, mediante la gestión del ministro benaventano Federico Silva Muñoz. «Aunque reúnen buenas condiciones —indica su jefe— los trabajadores somos pesimistas con respecto a su conti-



Esta locomotora trajo, en 1930, al rey Alfonso XIII.

(Para a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

nidad». Les amenaza el cierre, en un plazo breve.

Informaciones a las que ha tenido acceso EL CORREO DE ZAMORA, señalan que «están llamados a desaparecer». Los talleres serán trasladados a León.

La longitud de la red explotada por Renfe, en la provincia de Zamora, alcanza los 256 kilómetros de vía férrea. Existen diez estaciones y 23 apeaderos, distribuidos del siguiente modo: línea Zamora-Medina del Campo, cuatro estaciones y un apeadero; línea Zamora-La Coruña, cinco y nueve; línea Palazuelo-Astorga, una y trece. Los pasos a nivel se cifran en sesenta y cuatro, ya sean guardados, semibarreras o barreras levadizas. En la línea Zamora-Medina del Campo, y siempre dentro del ámbito provincial, 20. De los cuales ocho son guardados por personal o a través de las estaciones más próximas enclavadas en el recorrido, y los restantes carecen de guarda. Algunos de estos pasos se hallan incluidos en el Plan de Supresión. En la línea Palazuelo-Astorga hay 64 pasos a nivel, aunque debido al escaso tránsito no disponen de guarda. Solamente tres son guardados al paso de la circulación por agentes que viajan en el tren. En la línea Zamora-La Coruña no existen.

Tráfico de viajeros

Algunas veces está de más preguntar. Te vienen con la misma canción: «No estamos autorizados». Posiblemente, por lo que pueda pasar. Alguno debió pensar que facilitar los datos requeridos es un descarrilamiento, o algo así. Menos mal que este periódico no solicitaba resultados económicos o preguntaba por índices de accidentalidad o productividad.

Según fuentes sindicales, consultadas por EL CORREO DE ZAMORA, el tráfico de viajeros —en esquema comparativo— fue el siguiente: año 1984 —antes del cierre de la Ruta de la Plata—, 236.471 billetes, lo que equivale a 106.589.186 pesetas (se incluye a la estación leonesa de La Bañeza). Año 1988, 78.874 billetes, lo que representa 75.270.805 pesetas (se incluyen las estaciones vallisoletanas de Nava del Rey, Pollos y Castronuño). Consecuentemente, el descenso en la venta de billetes se aproxima al 67 por ciento.

En cuanto al transporte de mercancías —vagón completo— estos son los resultados ofrecidos: año 1984, 100.632 toneladas (incluida la estación de La Bañeza). Año 1988, 81.077 toneladas (incluida la estación de Nava del Rey). El descenso ronda el 20 por ciento.

Los datos hablan por sí solos. Mejor que discursos, alocuciones y demás retóricas.

Diariamente circulan diez trenes de viajeros —los llamados Rías Altas, Rías Bajas, Talgo e Interurbano— y cuatro de mercancías. Doce y cuatro menos, respectivamente, que en 1984. Un viejo ferroviario manifestaba a este periódico que, en el presente, sólo hay cinco maquinistas, y



La vieja y destartada estación.

que en 1945, «fíjese usted», había 53.

Viejo trasto

Ese viejo trasto, construido por una compañía francesa en 1878, fue puesto en funcionamiento el 20 de abril de 1879. Durante 96 años prestó servicio. Hizo un recorrido total de 2.926.693 kilómetros. En su etapa final, ya acezante, sería alquilada, en la época recolectora de remolacha, a las compañías azucareras. Casi había que empujarlo.

Si hacemos caso a lo que se dice, remolcó el tren real, en el que viajaba Alfonso XIII, de Zaragoza a Barcelona. Eso ocurrió en las primaveras de 1900 y de 1905.

Fue cedido a la ciudad de Zamora, e instalado en el parque de la Avenida el 16 de marzo de 1978.

De continuo le desaparecen piezas. Lo desguazan. Cosa de niños, de mozalbetes, desaprensivos. Algo habrá que hacer. Si el traslado es la solución...

Existe, tal vez con más pena que gloria, la Hermandad Ferroviaria Nuestra Señora de Lourdes —fundada por el sacerdote Clemenciano González—, e integrada por una cuarentena de miembros. Y el año 1949 se crearon las escuelas unitarias de la referida hermandad. En el presente consta de dos unidades de preescolar.

La Asociación Amigos del Ferrocarril fue creada el 25 de febrero de 1985. En la actualidad cuenta con 54 asociados. Entre sus fines estatutarios se hallan el fomento del coleccionismo, los viajes y excursiones de carácter ferroviario, las conferencias y exposiciones de maquetas u objetos...

Por pedir...

La implantación del ancho de vía europeo marginará aún más a Zamora. La modernización del ferrocarril arrinconará a la raya fronteriza del subdesarrollo, a las regiones deprimidas. Se agravará la incomunicación, el aislamiento, el retraso. Recientemente, las cámaras de comercio de la región acordaron solicitar, al Gobierno

central, «la inclusión de Castilla y León en los planes de instalación del ancho de vía europeo». Algunos partidos políticos, también, han pedido la palabra. ¿Servirá de algo? Por pedir... Nos quedaremos con el «tren del románico», que tiene anunciada su salida para el mes de mayo. Fomentará, tal vez, la actividad turística los fines de semana. No obstante, quedará en eso: en el tren del románico.

El olvido, otra vez. Como siempre. Porque el futuro tren de alta velocidad, ese que dio lugar al «contrato del siglo», no se verá pasar por Zamora. Aquí lo que llega, cuando llega, se produce con demora.

Si a todo ello se añade que la provincia está mal comunicada por carretera...

Ni un alma

Sin vida que vivir. La soledad mortecina apoderándose de todo. De las salas de espera, de los andenes, del ambiente. No se ve ni un alma. El reloj se pasa las horas muertas sin dar la hora de salida a un tren. Por Zamora, la vida pasa de largo.

Los bohemios ya no acaban, como antes —y para el arrastre—, en el bar de la estación. Ya no rematan la faena con los treneros, noctívagos y demás. Ya no les dan las tantas allí.

Zamora está en vía muerta. Perder el tren, cualquier tren, es lo que siempre ha hecho. Ahora, con mayor motivo. Es lo nuestro: ser furgón de cola. Y aquí nos las den todas.

Zamora está en vía muerta.



La vida pasa de largo.

El tren pasa de largo

LA estación de ferrocarril de Zamora ya no es lo que era. Aquellos gloriosos tiempos en los que constituía un importante centro de comunicación, han pasado a mejor vida y es ya un recuerdo, como el de las estampas gráficas que ofrecemos en el amplio reportaje que hoy publica este diario, en el que se analiza con profundidad la crisis ferroviaria que padece la provincia.

Todo el mundo sabe que la estación se ha convertido en casi un apeadero y pocas perspectivas existen para que la situación cambie a mejor, incluso parece que los talleres están llamados a desaparecer. Los expansivos planes de futuro proyectados por Renfe y basados en los denominados trenes de alta velocidad y ancho de vía europeos no contemplan, ni por asomo, a Zamora, y sólo la capital de la región, Valladolid, tiene posibilidades y está luchando por ello.

No vamos a reivindicar que estas nuevas líneas atraviesen la provincia, pero sí el restablecimiento de la llamada «Ruta de la Plata», capaz de comunicar el norte y el sur de España y de dar una mayor vitalidad a Zamora. Desgraciadamente, pocas posibilidades hay de éxito cuando hasta ahora han resultado vanos todos los esfuerzos realizados. El Gobierno regional ha mostrado interés, sin embargo no se ha producido respuesta por parte de Renfe, que mantiene su argumento de que la línea es deficitaria. Pero este argumento no es válido, cuando el ferrocarril tiene que cumplir un servicio social con el que puede buscarse una rentabilidad y, por otra parte, al convertirse en una tabla de salvación para impulsar a ciertas provincias en su desarrollo, con lo cual cumpliría un papel trascendental e, incluso, es posible que dejara de ser deficitaria.