

Zamora, marginada ferroviariamente

F. ANTON SALGADO

En estos momentos me da verdadera pena tener que escribir sobre un tema del que ya, hace algunos años, escribí (ver EL CORREO DE ZAMORA de fecha 2-9-78 y 27-7-79). En aquella ocasión, mis artículos trataban un tema que, por desgracia, se hará realidad en una fecha no muy lejana. De todos es conocido el próximo cierre de la línea Plasencia-Astorga, anunciada por el Gobierno para primeros del año 1985. Esta línea, denominada «Ruta de la Plata», consta de 347 kilómetros, con unas 25 estaciones abiertas al tráfico, más los consiguientes apeaderos (algunos de los cuales, como sucede con el de Barcial y Pobladura, dan más productos a RENFE que muchas estaciones de toda la línea Medina-Zamora-Orense).

Con la pretendida clausura de esta línea, nuestra querida Zamora, casi podremos decir que, pasará a llamarse ferroviariamente hablando, «Zamora apeadero». Como único recuerdo nos quedará una explanación, unos carriles oxidados y unas estaciones con sus edificios medio en ruinas. Nuestros antepasados lucharon con muy pocos medios a su alcance por la construcción día, nos preguntarán: ¿Por Administración pretende hacer desaparecer y, si esto llega a suceder, serán nuestros sucesores (hijos o nietos) los que, algún día, nos preguntarán: ¿Por qué están ahí esos carriles? Será entonces cuando nuestra respuesta llenará de pena ese corazón infantil, lo llenará de nostalgia y sus pensamientos se centrarán en nosotros los mayores, culpables directos de una herencia egoísta.

MALA GESTION

La línea Plasencia-Astorga se cierra porque dicen que no es rentable; de ello no tienen la culpa ni los propios usuarios del ferrocarril ni los ferroviarios. La culpa, como ya se viene diciendo en todos los medios de comunicación, es de una mala gestión. Si tomamos como ejemplo la ciudad de Benavente, tendremos como resultado que esta estación produce más beneficios a RENFE que cualquier estación de la provincia de Zamora, con unos gastos de personal mínimos, debido ello a que por la noche toda la línea se encuentra cerrada al tráfico total. Vd., querido lector, se preguntará: ¿Cómo es posible que dos ciudades, unidas por el ferrocarril, como es el caso de Zamora y Salamanca, no sea un trayecto rentable?. La respuesta es muy sencilla: una mala gestión en horarios y en material ferroviario. Si desde nuestra ciudad diariamente circulara un tren con salida de Zamora a las 7,00 horas de la mañana y regreso de Salamanca a las 22,00 horas, unido este horario con dotar a nuestra capital de un apeadero a la altura del Estadio Municipal, tendríamos, sin lugar a dudas, unos beneficios rentables. En este caso, la mejora sería utilizada por los jóvenes que a diario se trasladan a la vecina ciudad para cursar sus estudios en la Universidad, teniendo en cuenta que el billete por ferrocarril entre las dos ciu-

dades cuesta ida y vuelta lo que un viaje sencillo en la empresa concesionaria por carretera. Por otra parte, desde Salamanca a Barcelona, circula diariamente un tren Ter; si este tren fuese desviado por vía Zamora, el recorrido solamente sería de 67 kilómetros y, el tiempo invertido de 56 minutos más; sus resultados serían beneficiosos. El mismo caso tenemos con el tren rápido Cáceres-Salamanca-Bilbao-Irún.

POSIBLES CONSECUENCIAS

El viajero, con estos servicios, tendría más comodidad, dado que, con ello, se evitaría el trasbordo en Medina del Campo y la larga espera que ello ocasiona.

RENFE tiene servicios por carretera entre Zamora y Bilbao y entre Zamora y Barcelona. Es totalmente absurdo esta explotación por parte de RENFE cuando la solución es tan fácil como la señalada anteriormente. Pero, al parecer, hay personas interesadas en potenciar la carretera en lugar del ferrocarril y no es un decir mío; tenemos las pruebas con el mal horario de llegada a Zamora del ferrobús Puebla de Sanabria-Zamora-Medina. El viajero utiliza el coche de línea debido a que llega antes a nuestra ciudad que el ferrobús. De igual modo, al parecer, se pretende que el Ter Coruña-Bilbao, deje de circular por vía Zamora-Medina. Por otra parte, desconozco por completo si la Administración central se ha parado a pensar y estudiar todas las posibles consecuencias que puedan derivarse con el cierre de la línea ya señalada. ¿Se han dado cuenta Vds. de las consecuencias si sucede una interceptación de la línea Zamora-Orense?. Hay que preguntarle a la Administración por dónde se realizarían los posibles desvíos. Hasta ahora, cuando ello sucede, éstos se realizan por la vía Zamora-Astorga.

Se pretende que nuestro país pertenezca a la CEE para el año 1986. Actualmente, los países integrados en la Comunidad, según su Comisión de Transportes, pretende aumentar sus inversiones en el ferrocarril. La actual crisis mundial ha hecho volver la vista al ferrocarril como medio de transporte del futuro. ¿Cuáles son las razones de esta esperanza?, ¿cuáles las posibilidades del tren?. En primer lugar, el ferrocarril es económico

de energía, ya que consume tres veces menos que el coche y cinco veces menos que el avión. En las cuentas del ferrocarril, se cargan gastos de infraestructura que las empresas de otros medios de transporte no soportan. El ferrocarril tiene que construir y conservar su propia infraestructura que las empresas de otros medios de transporte no soportan; ello representó hace un par de años, un gasto de 26.716 millones de pesetas (aproximadamente el 46% del déficit de la Red). Haciendo una pequeña comparación con otros países europeos, tenemos en nuestro país 13.533 kilómetros de red ferroviaria, frente a los 34.096 de Francia, e Italia, con 16.098 kilómetros. En cuanto al tráfico de viajeros, España tiene 16.758 (en millones), Francia 53.504; Italia 38.681, de lo cual se deduce que nos encontramos a la cola de la mejor alternativa del transporte.

EL FERROCARRIL, NECESARIO

En su debate de ayer, el presidente del Gobierno hizo mención al déficit de RENFE y al cierre de las líneas altamente deficitarias; lo que no dijo el presidente es el motivo de ese déficit en esta empresa pública. Como he dicho anteriormente, su mala gestión y la cantidad de contratos particulares son la base fundamental de ese gran déficit, para lo cual podría citar la cantidad de millones que se están gastando en el tramo de la línea Zamora-Puebla de Sanabria, en una mejora de la vía que, a la larga no se notará absolutamente nada, debido a que son remiendos momentáneos.

Con mis palabras no pretendo más que hacer un llamamiento a todos los zamoranos para evitar, con nuestra unión, que se nos prive de algo tan necesario como es el ferrocarril. Si ello llega a suceder, y algún día vemos en la estación del FF.CC. ese letrero que diga «Zamora apeadero», no seremos culpables directos de esa marginación que nuestra provincia siempre ha tenido.

Que esos autocares que tiene preparados el Gobierno para la explotación del cierre de la línea Plasencia-Astorga los utilice en esos pueblos donde no llega el ferrocarril.

No pretendemos conservar el ferrocarril como pieza de museo (palabras de un ministro), pero sí queremos que a nuestros pueblos y a sus gentes se les iguale a los de otras comunidades privilegiadas. No queremos más marginación en nuestros hombres, que se nos respeten los artículos 9 y 10 de nuestra Constitución.

Por último, quiero hacer constar que mis palabras se encuentran amparadas por el art. 20 de la Constitución en cuanto a la libre expresión se refiere.