CON LA INAUGURACION POR FRANCO DEL ULTIMO TRAMO DE LA LINEA EL FERROL-GIJON

CIRCUNVALACION FERROVIARIA

● Tiene 320 kilómetros, 88 estaciones y apeaderos, 110 túneles y 27 viaductos.

Desde el pasado 7 de septiembre ir de Galicia a Asturias o viceversa, ha dejado de ser un problema y un difícil viaje por las sinuosas carreteras de ambas regiones, que si bien ofrecen la belleza bravía de sus valles y montañas, presentan al mismo tiempo serios obstáculos al tráfico. Ahora, con la inauguración por el Jefe del Estado del último tramo del ferrocarril El Ferrol del Caudillo-Gijón, entre Vegadeo y Luarca, ambas regiones han quedado más unidas, y es posible hacer el recorrido en bastante menos tiempo que por la carretera.

El ministro de Obras Públicas entrega al Caudillo la primera medalla conmemorativa de la terminación del ferrocarril del Cantábrico. A la izquierda, Franco corta la cinta simbólica de la inauguración antes de subir al tren.

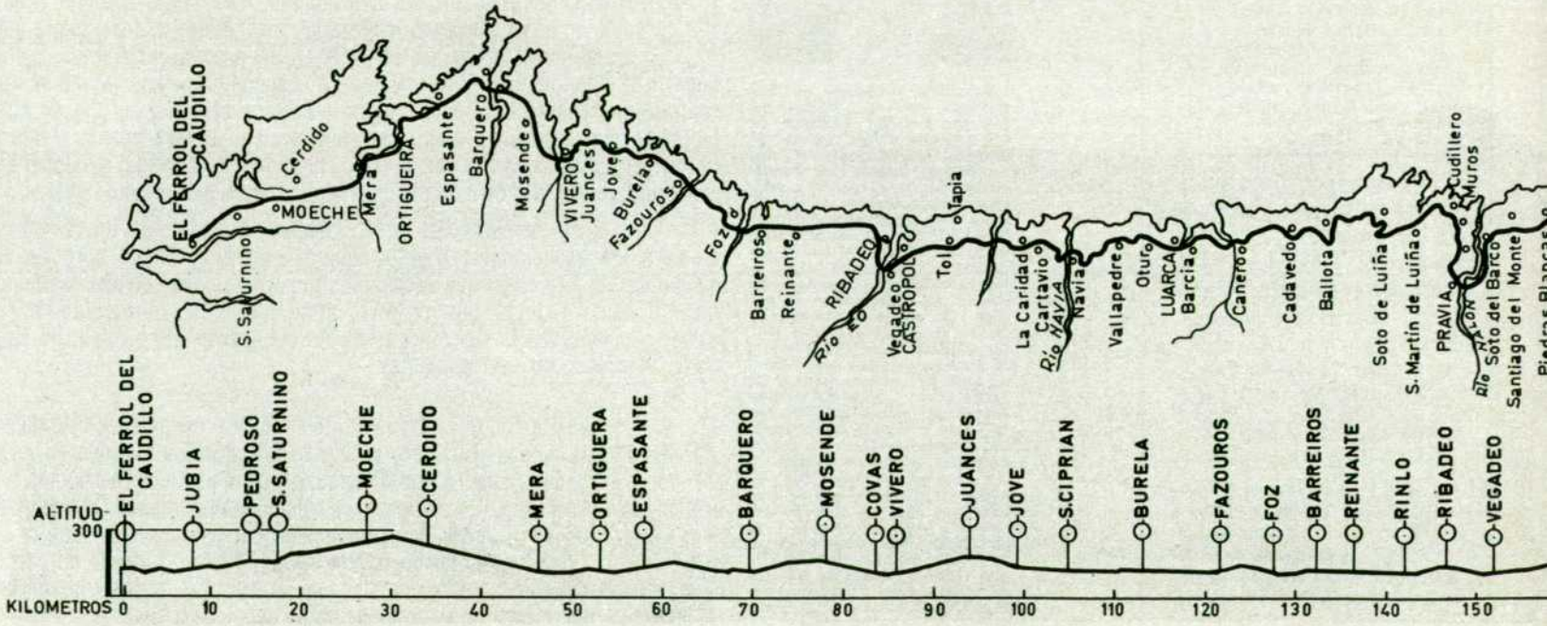


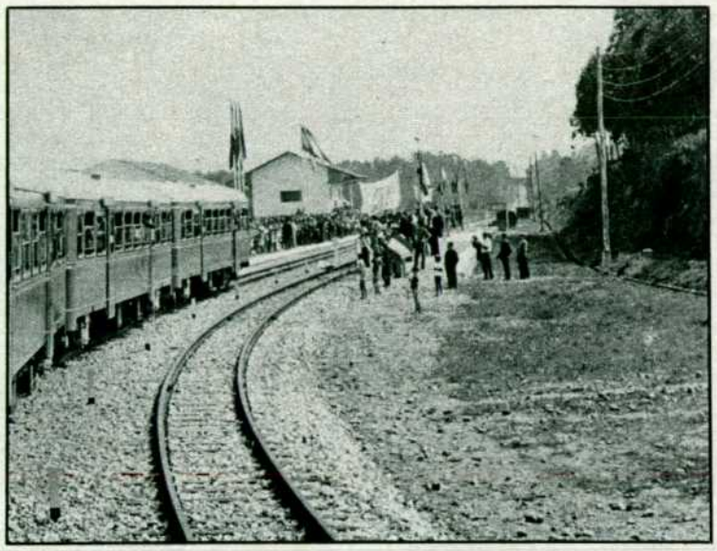
Gráfico: PRETEL

DE ESPAÑA

LA conclusión de esta línea férrea supone además el logro de una continuidad ferroviaria desde Galicia a la frontera francesa de Hendaya, a lo largo de toda la costa cantábrica española. Son 789 kilómetros de línea de ancho de un metro, que es la mayor de Europa en su género.

El acontecimiento inaugural, por su importancia, fue realzado con la presencia del Jefe del Estado y de los ministros de Obras Públicas, Ejército y secretario general del Movimiento, y refrendado por una multitud de gentes que en las estaciones del recorrido saludaban el paso del tren, en el que viajaban el Caudillo y demás autoridades. Cohetes, pancartas, banderas y aplausos eran la expresión del júbilo y las ilusiones acumuladas a lo largo de muchos años de espera de ver concluida esta obra.

¡Porque concluir un ferrocarril es abrir una serie de nuevas posibilidades de desarrollo a las regiones que atraviesa. Y aunque la valoración de estos proyectos ya no es la misma que las vigentes, hace cincuenta o cien años, cuando el ferrocarril tenía prácticamente el monopolio del transporte y la llegada del tren suponía el único lazo de comunicación con la civilización, la construcción de líneas férreas sigue siendo imprescindible en la actualidad, bien que con otros postulados o exigencias económicas.



Fotos: EUROPA PRESS

Un numeroso público aplaudió el paso del tren en todas las estaciones del recorrido. Abajo, a la izquierda, aspecto de la línea.

UN DIA HISTORICO

Por ello, en el discurso pronunciado en la estación de Vegadeo, antes de que el tren especial recorriera los kilómetros que iban a inaugurarse, el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, puso de relieve que éste era un día histórico para los caminos de hierro de España, porque con el tramo que se inauguraba concluía el programa de construcción de nuevos ferrocarriles convencionales y, a la vez, se terminaba la importante línea del Cantábrico.

«Con esta línea —añadió el ministro más adelante— se logra la circunvalación ferroviaria de España, se consigue la continuidad del trazado cantábrico, se estrechan los vínculos entre Galicia, Asturias, la montaña y el País Vasco, y se abre un nuevo camino del Noroeste hacia la Europa transpirenaica».

El tren especial, compuesto por cuatro automotores y un coche-salón, en los que viajaban el Caudillo, ministros y acompañantes, invirtió en el recorrido hasta Luarca poco más de hora y media. El tren no se detuvo en ninguna estación, pero pasó a marcha lenta por todas las estaciones intermedias.

En Luarca, que dispensó una gran acogida al Jefe del Estado, Franco pronunció el siguiente discurso:

«Asturianos y españoles todos:

Solamente unas palabras para agradecer vuestro entusiasmo y alegría al recibirme, para daros las gracias por esta contestación afirmativa del mañana, que es vuestra unión de hoy.

Se han necesitado cincuenta ▶

Nuestro lema:
MAXIMA CALIDAD
MINIMO PRECIO

PUNTO
Pastilla detergente de excepcionales cualidades
A mano o con lavadora, Vd. no conseguirá un producto más económico, ni su ropa un blanco más cegador.

DETERGENTE
FLOTA
La pastilla redonda que nunca se acaba.
Que todo lo lava, colada, vajillas, suelos y azulejos.

Super* SAN *cloro
Poderoso agente de limpieza y saneamiento para suelos, loza sanitaria, etc.
En botes de plásticos con 600 grs.

SAN
POLVOS ESPUMANTES
De gran poder desengrasante y abrillantador para limpieza de suelos, mármoles, lavabos baterías de cocina, etc. Es muy económico.

DETERGENTES *Bio*-**CRUCERO**
Con espuma reducida para lavadoras automáticas
Deja sus ropas blancas y limpias y suaves.
EN TAMBORES DE 5 Kilos NETO

Son productos
PERSAN **SEVILLA**
EMPRESA NETAMENTE ESPAÑOLA

años para llevar a cabo esta obra progresiva del ferrocarril El Ferrol-Gijón. Cuando se concibió este ferrocarril y se inició su construcción, se tuvo en cuenta la infraestructura necesaria para la Patria. Hoy vuelve otra vez a repetirse la necesidad de una estructura sólida, de una continuidad, de una asistencia, de la unidad de los españoles para seguir estas realizaciones, para aumentarlas y multiplicarlas hacia el bien general, a través del Sindicato, del municipio y de los cabezas de familia. En los tres radica la fortaleza. Gracias, asturianos, gracias».

CARACTERISTICAS DEL FERROCARRIL

El ferrocarril El Ferrol del Caudillo-Gijón tiene 320 kilómetros de longitud, de los que 153 corresponden a Galicia y 167 a Asturias. Es de vía métrica, sus rampas máximas son de quince milésimas, el radio mínimo de las curvas es de 150 metros, tiene 88 estaciones y 110 túneles y 27 viaductos, que representan una longitud total de 29,5 y 4,7 kilómetros, respectivamente; es decir, algo más del 10 por 100 del total.

El proyecto de este ferrocarril se remonta al siglo pasado. Dicha línea fue aprobada por la Ley sobre trabajos de utilidad pública, del 27 de julio de 1883, que entre sus apartados especificaba que la línea «debía realizarse en el más breve plazo de tiempo posible». Sin embargo, los trabajos no se iniciaron hasta 1921, y fueron interrumpidos posteriormente hasta después de la guerra civil. Tan largo período de gestación de las obras motivaron, como es lógico, numerosas controversias políticas y campañas de prensa. En un principio, la línea quedó incluida en el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1893, con la denominación Somorrostro (Vizcaya) a El Ferrol. Más tarde, ya con la denominación de El Ferrol-Gijón, fue englobada en el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1907 y en el Plan de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908.

HACE MEDIO SIGLO

Iniciadas las obras, según se ha indicado, en 1921, al estallar la guerra civil en julio de 1936, toda la infraestructura estaba prácticamente terminada, y gran parte del material de vía acumulado al pie de obra. Pero las necesidades de la guerra obligaron a disponer de este material, y los trabajos fueron de nuevo interrumpidos. En los años siguientes, la penuria de productos siderúrgicos que sufría España impidió la reanudación de las obras, que sólo pudieron ponerse en marcha cuando las condiciones de dichos suministros mejoraron. En 1953 se inauguró el primer tramo de 25 kilómetros entre Pravia y Avilés. Se llegó también a un acuerdo con la compañía del Ferrocarril del Carreño, que explota la línea Gijón-Avilés (27 kilómetros), para que la misma tomara a su cargo la explotación del recorrido total Gijón-Pravia.

En 1962 fueron inauguradas dos nuevas secciones: Pravia-Luarca (57 kilómetros) y El Ferrol del Caudillo-Mera (46 kilómetros), en el otro extremo de la línea. Dos años después se puso en servicio otra pequeña sección de siete kilómetros, desde Mera a Ortigueira, seguida en 1966 por otra prolongación de 35 kilómetros, desde Ortigueira a Vivero. El último tramo inaugurado, anterior al de Vegadeo a Luarca, lo fue en 1968 en el recorrido Vivero-Vegadeo, de 66 kilómetros.

LA ULTIMA SECCION: VEGADEO-LUARCA

Las obras del último tramo del ferrocarril, entre Vegadeo y Luarca (58 kilómetros), fueron adjudicadas en octubre de 1970 en 150 millones de pesetas. Comprendían la nivelación, construcción de las estaciones de Tapia, La Caridad, Navia, Villapedre y Otur, y el tentido de la vía entre Tol y Luarca. El plazo de ejecución de las obras expirada el 13 de marzo de 1973, pero han sido concluidas con más de seis meses de anticipación.

Pese al elevado número de obras de fábrica, la línea tiene un trazado sinuoso que se ciñe al terreno, pues no hay que olvidar que con él se pretende servir al mayor número posible de poblaciones.

El coste actualizado de las obras ha sido de 4.250 millones de pesetas, lo que representa una cifra de 14 millones por kilómetro. ■ **F. S. Gráfico: PRETEL.**