

55 años con poco vapor y mucho diésel en la directa de Galicia

La línea directa de Galicia, así conocida por su menor kilometraje para alcanzar desde Madrid la Comunidad gallega por Medina del Campo y Zamora hasta entrar en la provincia de Orense, tiene nuevos trenes que la recorren, los de la serie 730, que se añaden a una larga lista de trenes diésel que han circulado por la línea desde el año 1958.

La directa de Galicia es una línea joven en comparación con la mayoría de las que componen la red de Adif. El remate de las obras que la hacían llegar hasta tierras gallegas fue ya en tiempo de Renfe, en el mes de julio de 1957, al quedar inaugurado el día 1 de ese mes el tramo entre Puebla de Sanabria y Orense, más su continuación a Carballino. Con el paso del tiempo, el próximo mes se cumplen 55 años de este enlace ferroviario entre Medina del Campo y Orense, muchas líneas han sido electrificadas, pero no es el caso de esta línea directa porque Renfe siempre la dejó al margen, recibiendo pocas modernizaciones en su conjunto.

Por la fecha de su conclusión, bien entrado el siglo XX, la tracción vapor no es la que más historia ha escrito en la línea, sino que la tracción diésel es la indiscutible reina de la directa de Galicia. Las viejas locomotras de vapor fuelizadas, Mikados básicamente, recorrieron las vías zamoranas y orensanas entre 1957 y 1972, 15 años, mientras que los distintos modelos de máquinas y automotores diésel han ido circulando por la línea desde su puesta en marcha hasta la actualidad, siendo la guinda final a tal dominio diésel estos trenes de la serie 730, aunque sean híbridos y también se les pueda clasificar como material de tracción eléctrica.

La primera sección de la línea sí tiene solera porque fue abierta en el siglo XIX, ya que la Compañía de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV) puso en marcha, en el año 1864, los tramos entre Medina y Toro y entre esta localidad y Zamora, prácticamente 90 kilómetros con pocas dificultades orográficas que en el año 1928 pasaron a formar parte de la red de la Compañía del Oeste. Por lo tanto, a Zamora ya llegaban trenes en 1864, pero su conexión hacia el noroeste peninsular no llegó hasta 88 años después, cuando se inauguró el tramo entre la capital zamorana y Puebla de Sanabria, en septiembre de 1952. Por esas fechas, las locomotoras de vapor más representativas que llegaban a Zamora eran las de la serie 1000 del Oeste, que tenían su depósito principal en Salamanca.

Pocos años más tarde, desde 1957, las locomotoras que circulaban mayoritariamente por la línea directa eran las Mikados fuelizadas, sobre todo entre Zamora y Orense. Cuentan las crónicas de la época que estas máquinas estuvieron un par de años sin circular entre Medina del Campo y Zamora hasta que Renfe acometió la consolidación de algunos puentes para que admitieran el peso por eje de estas 141-F, que al inaugurarse la línea eran, por ejemplo, las responsables entre la capital zamorana y la estación de Orense del Expreso Madrid-Orense-Vigo/Lugo/La Coruña, que necesitaba en ese tramo citado una doble tracción de 141-F y en el que empleaban cuatro horas y 38 minutos para recorrer los 249 kilómetros (Zamora, 0.55 horas/Orense, 5.33 horas).

El viaje podía ser algo más liviano para los viajeros, dado que Renfe en 1957 ya grafió servicios con los trenes TAF, conocidos en Galicia porque antes circularon desde Madrid por León y Monforte de Lemos. Por esta línea directa los trenes italianos viajaban desde la capital a Orense-Vigo/Lugo/La Coruña los lunes, miércoles y viernes mientras que los servicios inversos los realizaban los TAF los martes, jueves y sábados. Orense era el punto de unión y segregación de uno de los coches de la composición. El tiempo del viaje en estos automotores diésel era, por ejemplo en el tramo antes citado entre Zamora y Orense, de cuatro horas y un minuto (Zamora, 13.54 horas/Orense, 17.55 horas).

Las Mikado pronto fueron apartadas de los servicios para viajeros porque Renfe pudo empezar a plasmar sobre las vías sus planes de dieselización de muchas líneas. En el cambio del vapor al diésel aparecieron en la línea directa las flamantes máquinas Alco de la serie 1800, en los últimos meses de 1958, para hacerse cargo de los expresos desde Orense hasta Zamora y de otros servicios más modestos entre ambas estaciones, como los ómnibus. Pese a la llegada de estas locomotoras americanas, las piezas de vapor, sobre todo las Mikado, siguieron circulando por la línea con trenes de mercancías, principalmente con cortes entre Zamora y Puebla de Sanabria, y, excepcionalmente, con algún ómnibus hasta 1961.

Bastante antes de la desaparición del vapor en la línea directa de Galicia, algo que ocurrió de manera casi total en el año 1972 cuando arrastraban esporádicos trenes de mercancías, también aparecieron por allí las más modernas máquinas Alco de la serie 2100 y otros automotores diésel también de origen italiano, los TER. Por lo tanto, la relación diurna de calidad pasó de cubrirse con los TAF a hacerlo con los TER en el año 1965. Estos automotores recorrían la línea directa con unos mejores tiempos de viaje que sus antecesores, ya que entre Zamora y Orense empleaban tres horas y nueve minutos (Zamora, 16.10 horas/Orense, 19.19 horas).

En aquel momento se produjo una deliciosa anécdota con relación a la estación de Toro y sus viajeros, que en aquellos años eran bastantes en los movimientos hacia y desde Zamora. Pese a que la infraestructura de la línea no permitía velocidades mayores de las grafiadas para los TAF, Renfe quería reducir el tiempo de viaje entre Madrid y Vigo/La Coruña con los nuevos TER, por lo que ideó la supresión de algunas paradas, como la de Toro. Lo que no se esperaba la Compañía era una respuesta enérgica de los toresanos a favor del restablecimiento de la parada, objetivo que al final consiguieron con sus masivas movilizaciones.

En cuanto a locomotoras, las Alco 2100 fueron acompañadas no sólo por las más antiguas 1800 al frente de los trenes ómnibus, los semidirectos y los expresos que recorrían en parte la línea, sino también por las modernas 333, que traccionaban, por ejemplo, los Expresos Rías Altas (Madrid-Zamora-Orense-La Coruña) y Rías Bajas (Madrid-Zamora-Orense-Vigo). Hablar de las máquinas 333 es hablar ya del cuarto final del siglo XX, ya que en cuanto a locomotoras diésel son, ellas o sus derivadas 333-4 y 334, las que han servido por la línea en servicios de viajeros en estos últimos años, dejando los trenes de mercancías para otra rama de su familia, las 333-3. En el año 2012, con las máquinas 334 al frente de los Talgo, antes de la entrada en servicio de los trenes de la serie 730, el tiempo de viaje entre Zamora (16.55 horas) y Orense (19.50 horas) es de dos horas y 55 minutos, es decir, 14 minutos menos de lo que necesitaban los TER hace 47 años, en 1965.

Pero el material diésel que ha realizado servicios comerciales sobre esta infraestructura es aún más variopinto de lo apuntado hasta ahora porque a la par de los TER circularon desde 1968 los Ferrobuses de la serie 591, y después de ellos los trenes diésel 593 con motores Fiat, los automotores 596 y también los 594, unos vehículos en unos tramos más largos que otros sobre esta línea directa de Galicia. Los Ferrobuses tuvieron en la década de los años '70 su mayor protagonismo en la línea al coincidir su asignación a tres relaciones distintas, que eran Orense-Puebla de Sanabria, Zamora-Puebla y Medina del Campo-Zamora, servicios en los que se mantuvieron circulando regularmente hasta la primavera de 1988, los últimos de ellos ya en una versión modernizada a todos los niveles.

Antes de la retirada de los Ferrobuses también circulaban ya por la línea los trenes 593, que, además, eran sus sustitutos en muchas relaciones gallegas desde 1983. Es de resaltar que estas composiciones M+Ri+M tuvieron un servicio de largo kilometraje durante unos meses de 1991 y otros de 1992, que consistía en unir Madrid con Ferrol pasando por Medina-Zamora-Orense, después reducido a una relación entre Medina del Campo y Ferrol, y, más tarde, a un Valladolid-Orense. Los últimos servicios comerciales de estas composiciones 593 por la línea fueron entre Valladolid y Puebla de Sanabria por un lado, y por el otro entre Orense y la estación sanabresa.

Es en estas dos últimas relaciones apuntadas donde también aparecieron otros automotores diésel distintos que también forman parte de la historia de esta línea directa, como son las unidades de las series 596 y 594, siendo estas composiciones M+M las que ahora realizan los servicios regionales que llegan a Puebla de Sanabria, bien desde Orense bien desde Valladolid.

G. Morata

Franco, habitual en las inauguraciones

Como la línea directa se concluyó bien avanzado el siglo XX, todas las grandes inauguraciones contaron con la presencia del entonces Jefe del Estado, Francisco Franco, que acudió a tan importantes actos ferroviarios a bordo de trenes traccionados por locomotoras de vapor... siempre que esto era posible. No fue así en octubre de 1942, cuando estando varios tramos de la línea en obras inauguró el viaducto de Martín Gil, sobre el embalse del Esla, con un espectacular arco central de 192 metros de luz.

Diez años más tarde, el 24 de septiembre de 1952, una locomotora 1000 del Oeste, en concreto la 1021, remolcó el tren de Franco que tenía como objetivo inaugurar el tramo entre Zamora y Puebla de Sanabria, de 106 kilómetros. Un tiempo después, el General regresó a la estación sanabresa para dar por finalizadas otras obras, las de la infraestructura ferroviaria hacia Orense y Carballino. Fue el día 1 de julio de 1957 y la tracción de su tren especial correspondió a la Mikado 141F2374.