



Asociación Vía Férrea de la Plata

Historia de la Línea Astorga-Plasencia

Antecedentes.

El 21 de Julio de 1877 se firman en París unos documentos vinculantes a la construcción de dos Líneas de Ferrocarril en España, y otra Línea en Portugal, de forma y manera que se cumpliese el objetivo de la Compañía creada para unir Madrid con Lisboa. Se construye por un lado, la Línea de Cáceres a Malpartida y Plasencia (ya con la idea de continuarse posteriormente hacia el Norte) y por otro de Cáceres a Valencia de Alcántara. Se impone un plazo para la construcción de dos años, y la Compañía Portuguesa la apoya financieramente.

El Gobierno autoriza el 17 de Septiembre de 1880 a Francisco Padrós la construcción de una Línea que continúe desde el Puente de Bazagona (en construcción a cargo a la Compañía del Tajo) y subiendo paralelamente al Río Tiétar, vaya por el Puerto de Rabanillo hasta Plasencia, con la idea de unirse posteriormente Cáceres y Salamanca.

El 22 de Noviembre de 1880, se reúnen en París los directivos de la Compañía con los de la Compañía del Tajo y el Conde de Camondo, y deciden disolver la Compañía y constituir una nueva Sociedad para gestionar las Líneas. Se constituye así la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, con fecha 7 de Diciembre de 1880.

Comienza la explotación de las Líneas, y dado su carácter internacional, se establece una circulación diaria de un Tren de Madrid a Lisboa (que invertía en este trayecto unas 20 horas), además de un tren Correo y otro de los que se denominaban "cortos". Sin embargo, las cosas no van bien en estos comienzos. Por entonces se padecía la epidemia del cólera, y esto era uno de los motivos por los que se mantenía un escaso tráfico de viajeros. Por otra parte, se originaban excesivos gastos de explotación. A pesar de las dificultades, la nueva Compañía tiene el proyecto de continuar su trazado de Plasencia a Astorga, la llamada Línea transversal, retomando la idea en 1882.

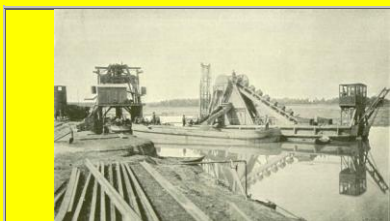
Cabe señalar que en 1870, una Ley consideraba dentro de los Ferrocarriles de Primer Orden, la construcción de una Línea de Mérida a Salamanca. Una vez concluidas las de Mérida a Cáceres, y la de Cáceres a Malpartida de Plasencia, una Disposición ministerial, reconsidera el estudio ampliándose el trazado, pasando por Zamora, hasta Astorga.

Línea de Plasencia a Astorga.

La Ley General de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 contemplaba el trazado de una nueva Línea de Ferrocarril transversal, paralela a la frontera portuguesa. La Compañía M.C.P. (Madrid a Cáceres y Portugal), se interesa por la propuesta de ampliación hasta Astorga, y el 27 de Noviembre de 1882 presenta su propio Estudio al Gobierno. Se pretendía entonces que la Línea llegando a Astorga enlazase con la de Galicia (Palencia-La Coruña). Después de un año de trámites, se aprueban definitivamente los Estudios de la M.C.P. el 23 de Marzo de 1884.

El Gobierno saca a subasta la construcción de la Línea de Plasencia a Astorga, y resulta adjudicada el 12 de Junio de 1888 a una Empresa representada por Ramón M. Lobo, que estaba ligada económicamente a la M.C.P. Dicha empresa, transfiere sus derechos creando de esta forma la Compañía de Ferrocarriles del Oeste de España, para la construcción de la Línea Plasencia-Astorga y que posteriormente, se fusiona con la M.C.P., pasando a formar la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de M.C.P. y del Oeste.

La nueva Empresa cuenta con importante capital (Felipe y Mauricio Bunau Varilla, que eran grandes capitalistas y propietarios del Periódico francés "Le Matin") y técnicos competentes para la construcción de la nueva Línea. Además se cuenta con una subvención en metálico del Estado, que supone la cuarta parte del presupuesto de las Obras. En Zamora, por su estratégica ubicación se dispuso un centro de acopio de materiales y se constituyó el centro de operaciones. Las Obras fueron adjudicadas a Duparchy, Bartissol y Legerse & Cia.



Draga sistema Bunau Varilla trabajando en el río Esla en la construcción de los cimientos de las pilas estribo del puente metálico. **Imagen de la Revista "Ilustración española y americana" (08-07-1896)**

El primer tramo en construirse de esta Línea fue el de Plasencia a Béjar, en el año 1884. Entre Plasencia y Hervás (55,730 Kilómetros) se comenzó la explotación el día 1 de Agosto de 1893. Entre Hervás y Béjar, el 1 de Agosto de 1894. Entre Béjar y Salamanca, (86,706 Kilómetros) se comenzó la explotación el 15 de Abril de 1896, y entre Salamanca y Astorga, se comenzó el 10 de Julio de 1896.

El 20 de Junio de 1895 se firma el contrato para la explotación de la Línea. La inauguración oficial de toda la Línea se produce el 21 de Junio de 1896.

Ese día, según la prensa local, "...un larguísimo tren de 100 metros... " formado por varios coches de viajeros, un coche especial para las autoridades y dos coches-cama, parte a las 18:20 horas de la Estación de Plasencia, arrastrando la composición dos Locomotoras. Viajaban también personalidades de la época que habían llegado en otro tren desde Cáceres. En la Estación de Salamanca se celebró una Misa de campaña, presidida por el Obispo de Salamanca y asistido por el de Zamora. Bendijeron la Línea y prosiguieron la marcha hacia Astorga. Se señala que este tren llegó a hacer una marcha media de 60 Km/h.



Llegada del primer tren a la Estación de Benavente.

Grabado de la Revista "Ilustración española y americana" (08-07-1896)

Los gastos de la construcción de esta línea se cifraron en 84.623.973 de pesetas, aportando el Estado una cuarta parte en concepto de subvención. Se dispusieron inicialmente para la explotación ferroviaria 10 Locomotoras de vapor con rodaje 2-2-0 fabricadas en 1881 por Hartmann, y de las cuales, 6 llegaron a Renfe. En el Pliego de condiciones particulares, sin embargo, el listado de Material móvil exigido era el siguiente:

35 Locomotoras con Ténders, 20 coches de viajeros de 1ª clase, 30 coches de viajeros de 2ª clase, 45 coches de viajeros de 3ª clase, 8 coches de viajeros mixtos de 1ª y 2ª clase, 10 coches de viajeros mixtos de 2ª y 3ª clase, y 590 vagones de diversos tipos.

La explotación de la Línea se fue manteniendo, hasta el año 1927 en que el estado de conservación de las Líneas es muy precario y se producen numerosas pérdidas. Por este motivo, el Estado tiene que disolver las concesiones e incautarse de las Líneas de la Compañía. Como consecuencia, por un Real Decreto de 8 de Septiembre de 1928, se crea la Compañía Nacional del Oeste. Esta nueva Compañía de Ferrocarriles absorbe también a la MZOV, por lo que las dos Líneas de Ferrocarril que hay en Zamora en ese momento, (Ruta de la Plata y Medina - Zamora) pasan a ser de la CNO.

En el mes de Febrero de 1941 todas las Compañías de la Red de los Ferrocarriles de Interés General pasan a ser Estatales, con la creación de la RENFE.

A partir de este momento, si bien resultan penosos los comienzos, como sucede en general con todas las Líneas debido a la precariedad del material móvil y de las infraestructuras por los efectos de la guerra, comienza a despuntar esta Línea en cuanto al tránsito de viajeros y mercancías. Ya en los

años 60, se van mejorando los servicios de viajeros, que son numerosos, y se hacen mejoras en los sistemas de enclavamientos y señalización.

De esta forma pasa el tiempo hasta llegados los años 80, en los que inexplicablemente se recortan drásticamente los servicios, a pesar de la demanda. Conseguir viajar en el TER "Ruta de la Plata", por ejemplo, era realmente difícil si no se hacía la reserva de billete con antelación.

Y en el mes de Octubre de 1984, en un Consejo de Ministros con Enrique Barón como máximo responsable de Transportes, se decide el cierre de varias Líneas por ser "deficitarias" y en este caso, la supresión del servicio de viajeros de la Ruta de la Plata, entre Plasencia y Astorga. Supresión que toma efecto el día 1 de Enero de 1985, fecha triste en la Historia de los Ferrocarriles Españoles.

De nada sirvieron las protestas de la ciudadanía contra semejante atropello. En lugar de replantear los servicios y hacer las inversiones precisas en mejoras de infraestructura, se decidió el cierre. En otras Comunidades autónomas, como por ejemplo Extremadura, se llegó a un acuerdo con el Gobierno autonómico, y sí se realizaron estas mejoras. Hoy en día estas Líneas prestan un buen servicio a la ciudadanía, pues el Ferrocarril, ante todo es un transporte que realiza una labor social, y su utilidad no sólo debe medirse desde el prisma económico.

(fuente: http://www.afzamorana.es/linea_plata.htm)