



GALICIA *y el* FERROCARRIL

Puente metálico sobre el Eume, en la línea La Coruña-Ferrol.

El ferrocarril del Oeste de Pontevedra, junto a la ría de Vigo.

Un puente de grandes dimensiones entre Neda y el Ferrol.

El tren salva la confluencia de los ríos Miño y Sil, en Peares.



ENTRE los temas que en el presente número de *MUNDO HISPANICO*, dedicado a la exaltación de Galicia, la bella región del Noroeste español, ninguno es tan apasionante para la misma Galicia como el tema de sus comunicaciones ferroviarias. En la geografía de la Península Ibérica, ocupa Galicia el extremo más alejado del centro, por lo que la distancia de sus puertos importantes—Ferrol, La Coruña, Vigo—de Madrid, por ferrocarril, es la de mayor recorrido entre las que separan la capital de España de sus costas. Y, además, quien conozca la orografía ibérica, sabe que para llegar desde Madrid a las bellísimas rías gallegas hay que traspasar, no sólo la cordillera del Guadarrama, inevitable para salir de Madrid por el norte, sino los contrafuertes de la cantábrica, tan difíciles de salvar, que han exigido de los ingenieros españoles que tuvieron que resolver el paso de aquellos puertos, la elección de características extremas para el trazado y el perfil de la línea. Como nota curiosa, puede servir para dar una idea el hecho de que en el puerto que franquea la línea de Madrid-Coruña (el llamado puerto de Brañuelas, recientemente electrificado, según verían los lectores de *MUNDO HISPANICO* en el número anterior), ha habido que hacer un túnel helicoidal en lazo, es decir, que el trazado del ferrocarril forma un bucle completo, pasando la vía bajo sí misma, para escalar el desnivel del terreno.

Esta dificultad de trazado existente en trayectos bastante extensos, ha producido un estrangulamiento del tráfico, impidiendo el desarrollo de la actividad ferroviaria con toda la intensidad que las actividades de la región gallega demandan. Sin embargo, el ferrocarril no ha cesado un instante de mejorar su línea de Galicia para obtener de ella el máximo partido, y así, además de la electrificación antes aludida, que es la más moderna hasta la fecha, incesantemente ha ido mejorando la línea con refuerzo de puentes, con obras de ampliación y aumento de estaciones, para reducir las distancias entre sí, destinando al servicio de estas líneas sus locomotoras más potentes, para aprovechar al máximo su capacidad de tráfico, que limitan tanto las dificultades de trazado y el ser de vía única. Puede decirse que, en la actualidad, ningún tren que circule por la línea de Galicia deja de encontrarse en casi todas las estaciones con otro tren—cuando no con varios—

unas veces cruzando con ellos, otras alcanzándolos y pasándolos.

No hace muchos años se inauguró la línea que une por ferrocarril Santiago de Compostela, la vetusta ciudad de gloria de Galicia y del arte románico, con La Coruña, la ciudad gallega que se baña en el Atlántico.

Con ello no se han dado por terminados los trabajos de nuestros ferrocarriles gallegos, ya que se encuentra en construcción, con todo el apoyo que le presta el Estado, la línea que, partiendo de Zamora, enlazará esta capital con Orense y después con Santiago de Compostela, con la cual se acortará notablemente la distancia del centro a Galicia.

En el trazado de esta línea se han salvado también zonas accidentadas, con obras de ingeniería del mayor atrevimiento, entre las que hay que citar el viaducto sobre el pantano del Esla, que tiene el mayor arco de hormigón de España y el segundo del mundo.

Se está construyendo también una línea de vía estrecha, que unirá el puerto de Gijón con el Ferrol del Caudillo a lo largo del litoral cantábrico, y que pondrá en comunicación una gran cantidad de pueblos en aquella región, tan poblada y rica.

Desde el punto de vista del tráfico de viajeros, no se pueden dejar de citar—y menos en esta época del año—sus bellísimas playas y comarcas, donde acuden a pasar sus vacaciones veraniegas cada día más habitantes del centro. Al punto de que hoy circulan desde Madrid tres trenes: un rápido, un expreso y un correo. Hay otro tren rápido que une Galicia con Cataluña sin pasar por Madrid. Tren que ha encontrado en el público una gran acogida, porque permite desplazarse a tan bella región a los habitantes de la zona calurosa que es todo el centro de España, y que este tren recorre con un cómodo horario.

Los trenes de cercanías o de cortas distancias dentro de la región Coruña-Ferrol, Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo, se hallan servidos con trenes omnibus y varios automotores, empleándose estos últimos en los servicios en que el total de los viajeros lo permite.

Por lo dicho se demuestra que la red ferroviaria española hace cuanto está en su mano para el mejor servicio de esta región, que todo lo merece por su belleza, riqueza y laboriosidad.