



El Ferrocarril Betanzos-El Ferrol

Por ALFREDO ERIAS

Ya en el año 1853 (datos del Archivo Municipal) se presentó al Gobierno un proyecto para la construcción del ferrocarril Betanzos - Ferrol, aunque con poco éxito. En 1858 (Brais da Bouza en la GEG) se inauguró en Betanzos una oficina de telégrafos y eso era una buena señal pues el telégrafo y el ferrocarril fueron generalmente de la mano.

A nivel legislativo la idea tomó forma a partir de 1864 debido en buena manera a las gestiones de Frutos Saavedra Meneses, director general de Obras Públicas. La gran ley del tema se dará, sin embargo, el 27 de julio de 1883, precisamente el mismo año de la inauguración del llamado «Ferrocarril del Noroeste» que pasaba a 3 kilómetros de la ciudad por Betanzos Infesta: esta localidad también se conoce por la Estación del Norte, debido a que la línea era explotada por la empresa «Camino de Hierro del Norte de España».

De la envergadura del proyecto nos da cuenta un escrito del Ayuntamiento de Betanzos al Gobierno en 1891: «No se trata sólo de comunicar pueblos entre sí, sino de algo más importante, cual es el construir un trozo o sección de la línea general transversal que una vez construido el ferrocarril de Santiago a la línea férrea del Norte... haya de recorrer nuestro litoral atlántico, llevarnos directamente sobre nuestras fronteras con Portugal y unir en rápida comunicación los dos mejores puertos que posee España sobre el océano». Esta «línea transversal» iría por: «Ferrol, Puentedeume, Betanzos, Santiago, Carril, Villagarcía, Pontevedra, Redondela, Vigo y Tuy». A esto hay que añadir que ya en la ley de 1883 se decía: «El Gobierno... mandará hacer, con toda brevedad, los estudios de un ferrocarril que partiendo de Ferrol y pasando por Santa Marta, Vivero y Ribadeo, termine en Gijón».

En 1895 en vista de que repetidamente ha-

bían quedado desiertas las subastas de obras, el Gobierno se pone al frente de ellas: era ministro de Fomento Laureano Linares Rivas. Paralelamente, se constituye en la ciudad una comisión popular de apoyo y defensa de los intereses locales, con base en el Ayuntamiento y presidida por Maximiliano Linares Rivas, hermano del ministro. Tres fueron los problemas más importantes que se plantearon: 1) lograr que la estación se situase lo más cerca posible de la ciudad; 2) hacer que el puente de hierro, que debía construirse sobre la ría, no se hiciese tan bajo que impidiese el tráfico de los barcos, y 3) intentar que esta línea empalmase con la del «Ferrocarril del Noroeste» en el supuesto punto de unión a la que debería venir de Santiago.

De una manera o de otra los problemas se fueron solucionando. En 1905 se terminaron de construir, en Barcelona, las piezas de hierro para el puente que se instalaría en los años siguientes. El 26 de julio de 1906 el ingeniero jefe de las obras escribe al alcalde: «En todo el próximo mes de agosto se terminarán las obras de la desviación de la ría de Betanzos, abriéndose al tráfico el nuevo cauce y el muelle en él construido». El 1 de septiembre de ese año, el mismo ingeniero le comunica que: «Habiéndose terminado las obras de apertura del nuevo canal de la ría de Betanzos, pongo en su conocimiento para que lo anuncie al público, que desde el 16 del mes actual empezarán las obras de corte y relleno del cauce antiguo de la ría, teniendo por tanto que atracar los barcos de palo alto en el muelle nuevo».

La fotografía de Ferrer, que ilustra estas palabras y figura en la exposición «Betanzos onte», muestra a la gente esperando a los Reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia en la estación Betanzos - Pueblo con motivo de la inauguración de este ferrocarril, en 1912.