

VIADUCTO MARTÍN GIL.

La gigantesca mole de hormigón del viaducto Martín Gil se adueña del paisaje desde varios kilómetros antes de llegar a él, tanto que sus descomunales medidas sobrecogen al caminante a medida que se acerca a sus dominios.

Es una leyenda mundial de construcciones civiles de la primera mitad del siglo XX y todo un símbolo ferroviario, gracias a su bóveda centra, que ostento el récord de ser la mayor del mundo durante varias décadas. También, un orgullo para Zamora, al ser una infraestructura que, cualquier día del año recibe numerosas visitas de curiosos, amantes del ferrocarril o alumnos de las escuelas de Caminos, Canales y Puertos, que se maravillan al presenciar esa imponente obra, que ahora durante estos fríos días vuelve a ser noticia, gracias a que el pasado 21 de octubre cumplió su cincuenta aniversario desde que se inició su uso comercial. Por cierto, por distintas causas burocráticas los trenes comenzaron a rodar por él varios años después de finalizar las largas obras.

LA CONSTRUCCIÓN

El viaducto que salva las aguas del embalse de Ricobayo, se encuentra en el tramo ferroviario de Zamora a La Coruña a unos 15 kilómetros de la capital en plena Tierra del Pan. Los primeros estudios de su construcción surgen como necesidad de superar el pantano, una vez que éste se construyó en la década de los 20 del pasado siglo.

Así en febrero de 1929 fueron redactados al efecto dos proyectos. El primero de ellos, firmado por el ingeniero señor Salazar, fue rechazado, admitiéndose al mismo tiempo el del señor Pérez moreno.

No obstante y dada la magnitud del problema de ingeniería que se planteaba con la construcción de la parte central del viaducto, se ordena, con fecha de 17 de noviembre de 1929, que los ingenieros de la Jefatura de Puentes ampliasen junto con el señor Pérez Moreno, la solución dada por éste. En esa ampliación por la que afecta a la Jefatura de Puentes, los ingenieros César Ovillaba y Francisco Martín Gil, propusieron la construcción de un gran arco de hormigón de una luz aproximada de 200 metros y 60 metros de flecha, de 3,50 metros de altura en clave y 7,50 metros de ancho, que cubicaría unos 4.200m³, y cuya carga unitaria de trabajo sería de unos 75kg/cm². El presupuesto sería de unos cinco millones de pesetas, sin duda una autentico dineral para la época.

Una vez que es aceptada esta propuesta, se autoriza el 13 de diciembre de 1929 a la Jefatura de Puentes a desarrollar la idea, a cuyo efecto, el 10 de julio de 1939 se envía a informe superior el correspondiente proyecto redactado por el ingeniero Francisco Martín Gil. Su presupuesto ascendía al final a 4.360.127,36 pesetas y fue aprobado el 30 de septiembre de 1932, abriéndose en ese momento el concurso para las obras.

Se presentaron tres pliegos al concurso y fue adjudicad el 25 de julio de 1934 al segundo de los pliegos, el que oferto Max Jacobson.

A los efectos de plan de ejecución de las obras queda fijado el comienzo de las mismas el 1 de octubre de 1934, realizándose los trabajos por el contratista Jacobson en un principio y que luego fue la administración quien acaba las obras siendo destajista en lo que al arco se refiere, a Ricardo Barredo y en la parte metálica a Esa Ibérica. S.A.

Las obras culminaron con la colocación de la barandilla y la limpieza de los diferentes materiales sobrantes de la obra, todo esto durante el mes de noviembre después de haber comenzado las obras.

Finalmente tras un largo proceso burocrático el 21 de octubre de 1953 comenzó de manera interrumpida su actividad comercial, que llega hasta nuestros días convirtiendo al MARTÍN Gil en uno de los legítimos orgulllos de la provincia de Zamora.

Entre las muchas curiosidades que encierra, basta decir que el sistema de construcción se estudia en escuelas de ingeniería de Caminos. También que ha recibido infinidad de elogios a cargo de importantes personalidades e, incluso la mayoría de los altos directivos de RENFE viene ex proeso a conocerlo.

Tampoco puede quedar en el tintero que el mismo Francisco Franco lo visito una tarde en septiembre de 1956 donde contemplo maravillado la estructura, poco después de que el tren que lo trasladara a Madrid parase en el hoy desaparecido apeadero que existía para que en verano los bañistas y el personal pudieran disfrutar de una jornada de ocio en el embalse de Ricobayo. Precisamente esa jornada Franco había inaugurado la presa de Vega de Tera, de trágicos recuerdos unos años mas tarde.

En definitiva el Viaducto de Martín Gil continua siendo uno de los legítimos tesoros de esta provincia y uno de los orgulllos que han quedado como un legado del siglo XX en esta tierra, gracias a su gigantesca mole de hormigón que sobrecoge al viajero a medida que se acerca a sus dominios.

A raíz de la rotura de la presa de Tera en 1959 entre las gentes de la comarca de Sanabria cundió el pánico del personal ante las grandes obras de hormigón. Así durante largos años se negaban a montar en tren, pues desconfiaban que aquella mole (como era el puente de Martín Gil por donde debía acudir hasta Zamora) pudiera venirse abajo al paso de algún convoy.

Luego poco después el miedo desapareció y el Viaducto Martín Gil escribió su leyenda como un legítimo orgullo de Zamora. Y allí sigue viendo pasar el tiempo.