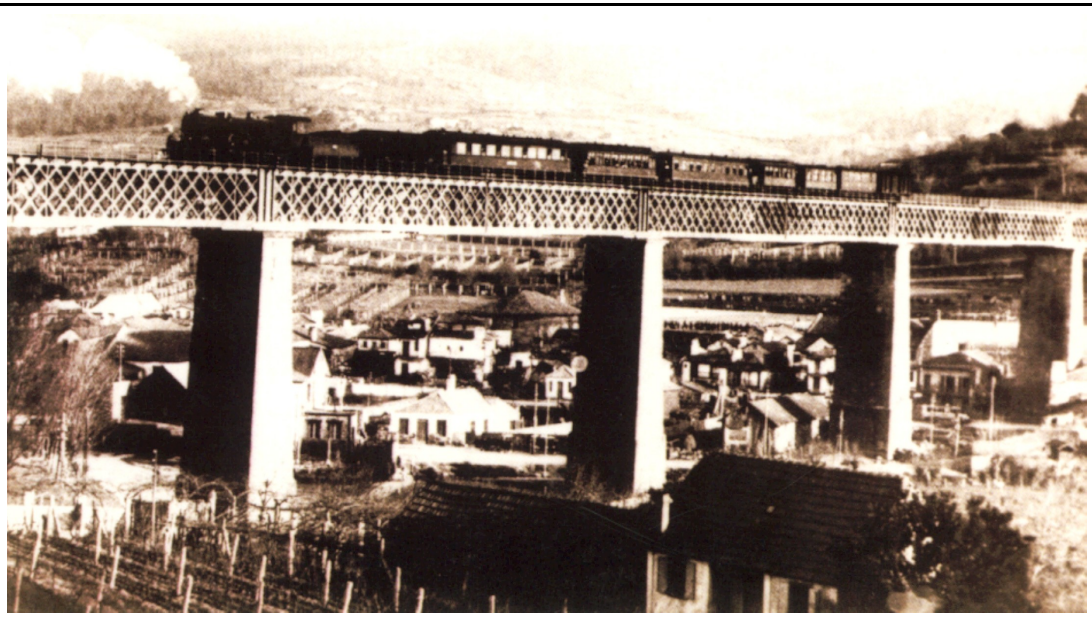




D E V I A X E P O L O T E M P O E N T R E N

UN FERROCARRIL NO VAL DA LOURIÑA: A LIÑA OURENSE-VIGO (1881)

UN TARDÍO E BENEFICIOSO EFECTO

1.1. PRESENTACIÓN

O ferrocarril foi percibido dende as súas orixes como o impulsor do progreso en tódalas súas variantes, cuestión esta que queda recollida no texto; a frase “*non pérda-lo tren*” ven a significar quedar no atraso, no obsoleto, quedar nun punto de inmovilidade e ver de lonxe a modernidade. O tren era non só un enxeño calquera xurdido da incesante actividade tecnolóxica, significaba algo moito mais profundo, unha nova filosofía, un novo xeito de entende-la vida. Non obstante, co paso dos anos, conforme os investimentos en outras infraestruturas facilitaron o avance do transporte por estrada, o ferrocarril caeu nun profundo estancamento primeiro e posterior declive. Nestes últimos anos onde a rapidez prima estamos a asistir a un novo reforzamento do tren. Debido ás novas tecnoloxías dispónse de trens de alta velocidade e pódense mellorar os tempos da viaxe ferroviaria. Temos por diante un novo mundo e neste marco non podemos “*perde-lo tren*”.

Con motivo da celebración dos 150 anos do ferrocarril na España peninsular hai uns anos, incrementouse a bibliografía sobre a historia do ferrocarril español, moitas son as publicacións que se poden encontrar a ese respecto pero moi pouco hai sobre a historia do ferrocarril en Galicia, neste senso o traballo que se presenta ven a encher un oco existente como é a liña MZOV. Trátase o tema con absoluto rigor científico con achegas documentais e hemerográficas inéditas.

Por último, quero agradecer a tódolos membros do seminario permanente a súa intensa e excelente colaboración neste proxecto, ós alumnos e alumnas que participaron o seu interese, e ós asesores do Centro de Formación e Recursos de Vigo Antonio Castro Castro e M^a José Pérez Mariño, o apoio prestado e o alento para a culminación deste traballo.

Juan Aguilar Madrazo

Coordinador do Seminario Permanente.

1. 2. INTRODUCCIÓN.

O estudio da xestación, proxecto, execución e impacto económico dunha liña de ferrocarril como a de Ourense - Vigo, inaugurada en 1881, supón un valiosa aproximación práctica a diversos aspectos do coñecemento. Aspectos que no ámbito escolar podemos relacionar coa tecnoloxía, xeografía, historia, arquitectura, plástica, etc.

Dende un punto de vista tecnolóxico a análise da implantación do ferrocarril na bisbarra implica o estudio, co seu reflexo nunha maqueta, de aspectos constructivos de apertura e tendido da vía, resolución de problemas naturais como o paso dun val ou un río, mediante a construcións de pontes e viaductos metálicos. Tamén e de singular interese o estudio das distintas formas de tracción coa evolución das locomotoras de vapor.

O trazado dunha liña de ferrocarril atravesa un espacio xeográfico, salvando as dificultades propias dese espacio, polo que o seu estudio tende a relacionarse dunha forma directa con diversos aspectos xeográficos como: formas do relevo, ríos, vexetación, diversos tipos de solo, climatoloxía, núcleos de poboación, tipos de poboamento, etc. A análise do trazado facilita tamén a comprensión, dende unha óptica actual, do impacto que sobre a natureza supón a realización de grandes obras de infraestrutura sobre a paisaxe e o entorno xeográfico. Dende o punto de vista histórico a presenza do ferrocarril significa na nosa terra as ansias de superación dunha situación de endémico atraso económico. Foron moitas as esperanzas postas nesta vía de progreso, filla da Revolución Industrial, que facilita o acercamento de mercados e a posibilidade de que os produtos dunha zona teñen mercado en puntos moi afastados, impensables cos medios de transporte tradicional. O estudio desta liña Ourense-Vigo é unha boa forma de aproximarse á historia económica de Galicia e a propia historia local do Porriño e da súa bisbarra.

O FERROCARRIL NO VAL DA LOURIÑA: A LIÑA VIGO-OURENSE (1881).

A aplicación da máquina de vapor de Watt a locomotoras que nas minas inglesas arrastraban vagonetas sobre raís de ferro favoreceu o desenvolvemento dun novo e revolucionario sistema de transporte: o ferrocarril. Nese ambiente da minería e da siderurxia inglesa aparece a primeira locomotora de vapor, construída en 1804 por lo enxeñeiro de minas británico Richard Trevithick (1771-1833). No ano 1813 Christopher Blackett e William Heldey realizan estudos sobre a utilidade da locomotora no arrastres de pesadas cargas.

As investigacións e traballos de George Stephenson derivaron na locomotora Rocket, que incrementaba a potencia sobre as súas predecesoras, permitindo o emprego da máquina de vapor no transporte de viaxeiros e mercadorías. En 1825 ábrese unha liña de ferrocarril entre as cidades mineiras de Stockton e Darlington, no condado de Dirham, con obxecto de transportar carbón. Inglaterra convértese en pioneira deste medio de transporte. En outubro de 1929 George Stephenson participa no concurso Rainhil, demostrando que a súa locomotora Rocket era máis rápida que o cabalo.. Os primeiros proxectos de liñas ferroviarias destinadas ao transporte de viaxeiros e mercadorías convértese en realidade en Inglaterra coa inauguración en 1830 do trazado de 58 quilómetros entre Liverpool a Manchester. Neses mesmas datas ábrese nos Estados Unidos a primeira liña e en Francia o tramo entre Saint Etienne e Lyon. Estas liñas demostran a supremacía do ferrocarril como novo medio de transporte de pasaxeiros e mercadorías, iniciándose en toda Europa e nos Estados Unidos unha primeira, intensa e rápida etapa de construcións ferroviarias. No ano 1840 estaban xa construídos 7.700 quilómetros de liñas de ferrocarril.

O século XIX asiste á implantación deste beneficioso medio de transporte, fillo da Revolución Industrial, que chega tardiamente a España en relación co resto dos países europeos. O ferrocarril ten unha directa incidencia sobre a economía das zonas nas que se implanta, sobre todo naquelas que contaban cun incipiente desenvolvemento pre-industrial ou con abundancia de recursos naturais ou materias primas. A presenza do ferrocarril altera os esquemas tradicionais de transporte: reduce distancias, acerca mercados, aumenta os intercambios, aproxima as áreas industriais e as zonas de produción de materias primas e sobre todo diminúe os custes de transporte, xa que incrementa de forma considerable o volume mercadorías transportadas, deixando en evidencia os sistemas tradicionais de tracción animal utilizados ata ese momento. O ferrocarril contribúe de forma notable á creación dun “mercado nacional” homoxéneo naqueles países nos que se implanta con prontitude. Por outra banda, a construción dunha rede ferroviaria tivo un efecto multiplicador e de arrastre sobre outras actividades económicas, en especial sobre a siderurxia, aumentando a demanda de ferro para a

construcción de pezas de locomotoras, vías, elementos metálicos de pontes, etc. Ademais de potenciar a industria metalúrxica e de construcións mecánicas, este novo medio de transporte aumentou tamén a demanda de carbón.

1.3. A liña ourense-vigo no contexto das primeiras construcións ferroviarias.

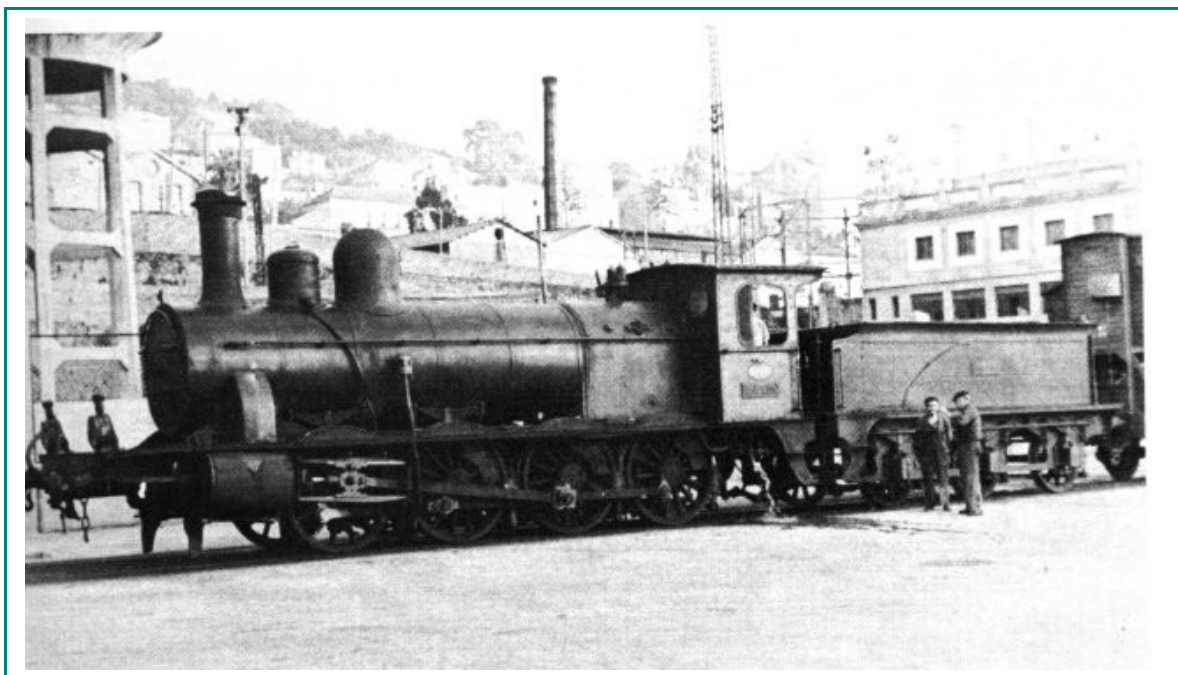
A presenza do ferrocarril en España é tardía en relación co resto de países europeos. Se ben as primeiras iniciativas e concesións de liñas se producen con prontitude, as primeiras liñas ábreanse case cun cuarto de século de atraso. A primeira concesión en España recíbea José Díez Imbrechts en setembro de 1829 para a construción dun ferrocarril que comunicara Xerez co río Guadalete, co obxecto de transportar viño ao porto de Cádiz. Esta liña, que non alcanzaba os seis quilómetros, non se chega a construír. En marzo de 1830 José Díez Imbrechts, asociado con Marcelino Calero, recibe do Estado unha nova concesión para establecer unha liña entre Xerez, Sanlúcar de Barrameda, Porto de Santa María e Rota, que tamén fracasa. Nese ano iniciábase o gran período de construcións ferroviarias en Europa e nos Estados Unidos, trala apertura da liña entre Manchester e Liverpool. En España tampouco se chega a construír o ferrocarril entre Burgos e o porto de Bilbao, proposto en 1831 pola Deputación de Biscaia, e o de Reus a Tarragona, concedido en 1834 a Francisco Fasio.¹

A historia da presenza efectiva do ferrocarril en España comeza o 28 de outubro de 1848 coa inauguración da liña de pouco máis de 28 quilómetros entre Mataró e Barcelona, se ben o primeiro ferrocarril español estableceuse en terras de ultramar, na illa de Cuba, ao abrigo da importante industria azucreira da illa. O 10 de novembro de 1837 ábreanse os primeiros vinteseite quilómetros entre A Habana e Bejucal da liña proxectada para o transporte de cana de azucre e tabaco de Güines á Habana.

As primeiras liñas españolas construídas en territorio peninsular presentan traxectos curtos, como é o caso do ferrocarril entre Mataró e Barcelona, e dos realizados a continuación entre Madrid a Aranjuez (inaugurado en 1851) e de Sama de Langreo a Xixón (1852). Outras solicitudes de construcións ferroviarias non prosperan, como o dunha liña entre Madrid e Cádiz e outra entre Madrid, León e Avilés. A creación dunha rede ferroviaria en España aínda terá que esperar á promulgación da lei xeral de ferrocarrís de 1855. Durante este período países como Inglaterra, Francia ou Estados Unidos completaran a construción dun importante número de liñas, mentres que en España o escaso desenvolvemento económico e técnico, xunto coa deficiente visión da administración do Estado e a falta de iniciativa empresarial, provocaron un atraso considerable na presenza

¹ Sobre a concesión das primeiras liñas ferroviarias en España e sobre a apertura dos primeiros trazados, véxase: WAIS SAN MARTÍN, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles* (2ª edición), Madrid, Ed. Nacional, 1974.

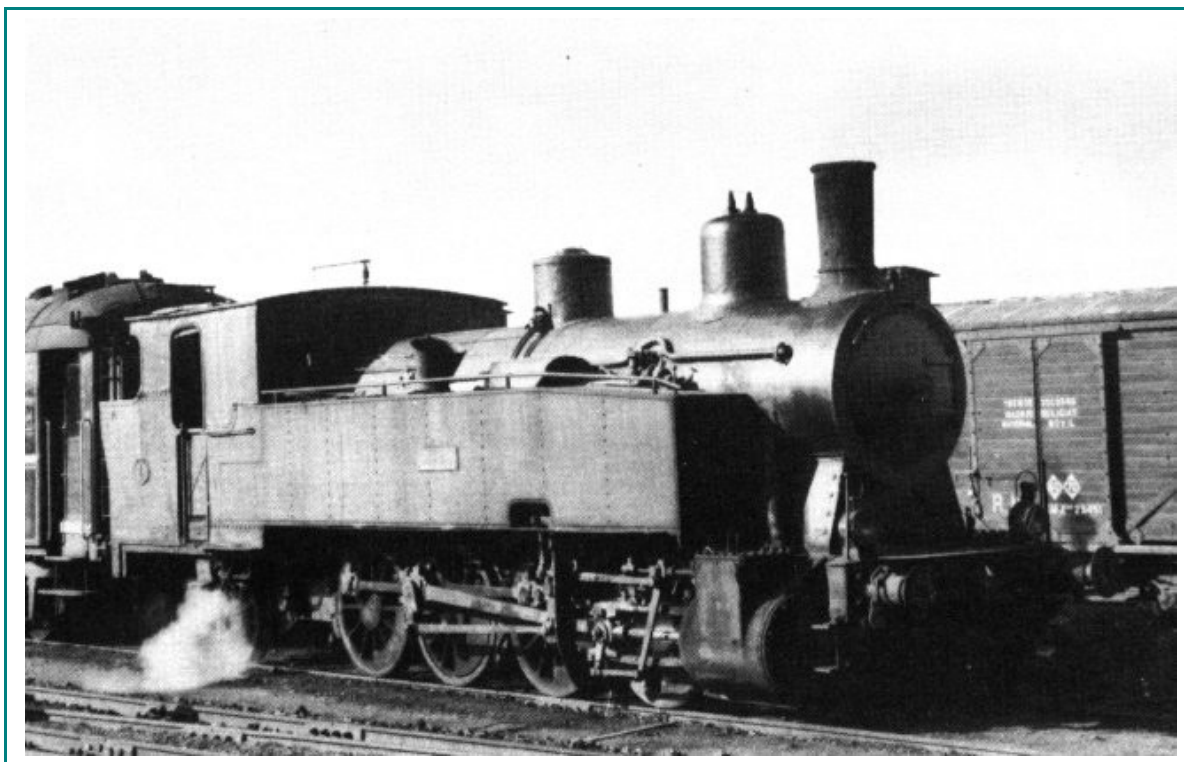
do ferrocarril.²



1. Locomotora 040 de vapor (Oeste n: 821-826 RENFE 040/2194) no porto pesqueiro do Berbés de Vigo.

Co goberno de Sabela II iníciase a creación dun marco legal que regularice a concesión de liñas de ferrocarril. Nese sentido promúlgase a Real Orden de 31 de decembro de 1844, redactada tras un informe dunha comisión de enxeñeiros. Unha das cuestións máis delicadas deste informe foi a recomendación de utilización dun ancho de vía de 1, 689 metros, quince centímetros maior que o utilizado no resto de Europa. A maior anchura de vía, recollida na citada disposición, xerou problemas ao ferrocarril español na súa conexión co resto da rede europea e repercutiu negativamente sobre a economía española, illándoa da europea. Aínda que en relación con esta delicada decisión se teñen sinalado razóns de estratexia debidas ao temor a unha invasión militar, na recomendación da comisión de enxeñeiros prevaleceron razóns técnicas, argumentando que debido as características do relevo español se necesitaban grandes e potentes locomotoras. O paso do tempo demostrou que a maior anchura do eixo das locomotoras nos supuña un aumento de potencia. Se ben a comisión de enxeñeiros era partidaria da construción estatal da rede de ferrocarrís, a devandita Real Orden abría as portas a intervención privada, se ben esta disposición non chegou a activar a construción ferroviaria, xa que favoreceu a petición de concesións cuns fins especulativos. O número de quilómetros postos en explotacións ata 1855 non chegaba aos cincocentos.

² Vid. TORTELLA CASARES, Gabriel, "La economía española, 1830-1900" en *Revolución burguesa, oligarquía y caciquismo*, Barcelona, Labor, 1981, páxs. 11-166.



2. Locomotora de vapor 0-41 (ex-Oeste n: 911: 041/0201, RENFE)

Coa chegada dos progresistas ao poder 1854, tralo pronunciamento de O'Donnell, intensifícase a preocupación pola creación dunha rede de ferrocarrís en España ao considerar que o novo medio de transporte era un destacado elemento de desenvolvemento económico. En xuño de 1855 promúlgase a Lei Xeral de Ferrocarrís, que será un instrumento clave na activación da apertura de liñas ferroviarias en España, establecendo condicións moi favorables para a súa construción. En primeiro lugar abría as portas á intervención de compañías privadas e a presenza de capital estranxeiro, á vez que o Estado asumía o pago de subvencións. Se ben as liñas podían ser construídas tamén por iniciativa do Estado, na práctica foron as compañías privadas as que asumiron a súa construción e explotación en réxime de concesións, recibindo axudas estatais. En segundo lugar a Lei de 1855 concedía grandes facilidades arancelarias para a importación de material móbil e fixo para a construción, apertura e explotación das diversas liñas ferroviarias. O marco legal completouse coa Lei de Bancos de Emisión (1856) e de Sociedades de Crédito (1856). Nalgúns países europeos a construción de ferrocarrís tamén descasou na iniciativa privada, mentres que noutros, como Bélxica e Alemaña foi o estado o que asumiu esta empresa. En España a Lei de Ferrocarrís de 1855 favoreceu a participación estranxeira, xa que, ademais das franquías aduaneiras dadas á importación de material fixo e móbil, facilitaba a creación de compañías ferroviarias e garantía as inversións contra certos riscos. O capital foráneo, fundamentalmente francés, irrompeu con forza no negocio ferroviario español. Grupos foráneos ou familias de financeiros como os Pereire, Rothschild e Prost, formarían con capitalistas españois as principais compañías, como as poderosas Madrid – Zaragoza - Alacante (MZA, 1856) e Ferrocarrís do Norte (1858).

A decisión do Estado de construír unha rede de estrutura radial, que enlazara Madrid coa periferia, non se axustaba á realidade española, nunha situación na que a poboación e a industria tendía a concentrarse na periferia. Faltaron enlaces periféricos e ramais secundarios de conexión entre os principais trazados radiais. Esta estrutura da rede provocou que algunhas liñas fosen deficitarias na súa explotación. A presenza de numerosas compañías dificultou tamén o transporte de mercadorías e viaxeiros, xa que nalgúns das liñas máis importantes eran necesario cambiar de tren e de compañía, como ocorría na conexión entre Madrid e Barcelona, na que era necesario facer transbordo en Zaragoza ao ser compañías distintas as concesionarias dos dous tramos.

Trala promulgación da Lei Xeral de Ferrocarrís en 1855 prodúcese unha intensa e febril actividade na construción ferroviaria en España que abarca o período comprendido entre os anos 1855 e 1865, construíndose unha media de 450 quilómetros por ano. A rede española quedou basicamente configurada neste período, pasando dos menos de cincocentos quilómetros en 1855 a 4.826 en 1865. Este febre constructiva favoreceu aos sectores siderúxicos e metalúxicos dos países inversores, importándose masivamente locomotoras, pezas metálicas, vagonetas, raís, pontes, etc. Nese sentido a intensidade da apertura de liñas no citado período non serviu de estímulo e arrastre da industria siderúxica e da construción mecánica española, se ben era difícil que esta asumira toda a demanda de ferro que esixía a intensa construción. Como sinala Jordi Nadal a construción da rede ferroviaria en España foi unha ocasión perdida para o desenvolvemento da siderurxia en España.³

As importantes subvencións cos fondos públicos e as franquías aduaneiras vincularon o negocio do ferrocarril á propia construción, comprobándose posteriormente que algunhas das liñas non producían os beneficios de explotación calculados, polo que moitas das compañías que se formaron neses anos tiveron problemas financeiros na explotación, obrigando ao Estado a intervir no rescate de concesións. A partir de 1865 comeza unha etapa de crise, quebrando parte das sociedades de crédito creadas no ambiente da primeira e intensa etapa de construcións ferroviarias. Entre os anos 1866 e 1875 prodúcese unha drástica diminución da actividade constructiva, pódose en explotación poucos quilómetros. Da crise ferroviaria saíron potenciadas as grandes compañías MZA e Ferrocarrís do Norte, que completaron a súas explotacións coa adquisición de compañías menores e coa concesión de novos tramos. A tendencia na apertura de novas liñas en España volve a cambiar coa publicación dunha nova lei de ferrocarrís en 1877, iniciándose outro período de importante actividade constructiva entre os anos 1877 e 1887. Aínda que cunha intensidade menor que na primeira etapa de máximo tendido de vías, ábreuse á explotación unha media de 300 quilómetros anuais. Neste segundo agromar ferroviario inscríbese, tardiamente, o inicio da construción das liñas ferroviarias galegas, incluído o tramo entre Ourense e Vigo, que no se abre ata o ano 1881.

³ NADAL, Jordi, El fracaso de la Revolución Industrial en España, Barcelona, Ariel, 1988, páxs. 154-187 .

O ferrocarril contribuíu á modernización económica da España do século XIX. Nun espazo xeográfico no que non existían outros medios de transporte alternativos para un transporte rápido e barato de mercadorías, como o fluvial, o ferrocarril paliou o pésimo estado das comunicacións españolas á mediados do século XIX. Sen embargo, como sinala Tortella Casares⁴ a súa construción tardía, precipitada e intensa provocou unha planificación deficiente e unha excesiva concentración da inversión no propio proceso constructivo, absorbendo unha parte do capital que debía investirse na industria. Nese sentido non existiu un complemento entre a construción de ferrocarrís e o desenvolvemento industrial.

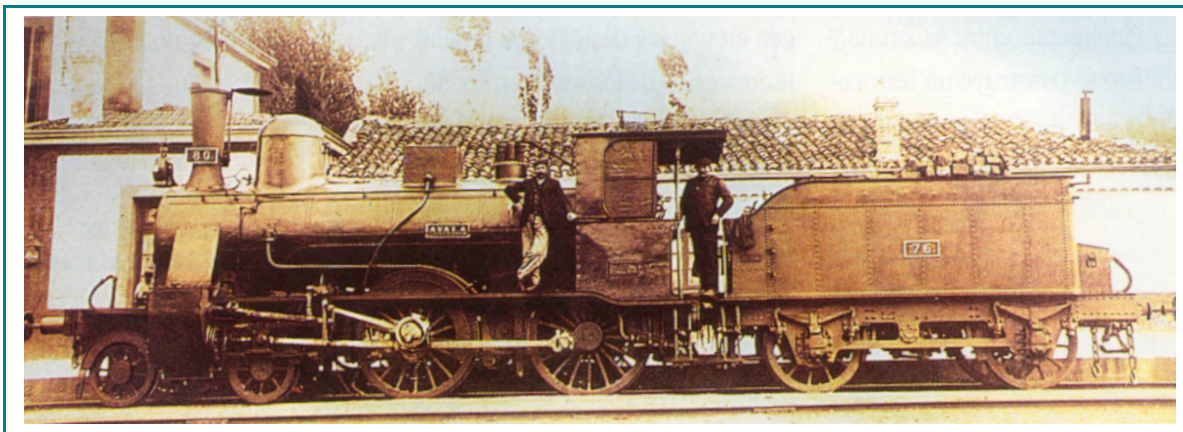
1.4. O contexto da construción de ferrocarrís en Galicia.

A presenza do ferrocarril en Galicia é un fenómeno tardío, quedando a nosa terra totalmente maxinada da primeira etapa de máxima construción ferroviaria en España entre os anos 1856-1865. Esta circunstancia contribuíu a consolidar unha situación de prostración e atraso económico. As dúas liñas galegas, que partindo da Coruña e Vigo porían en comunicación o interior da península con Galicia, terían que esperar á década de 1880 para efectuar esa conexión. O ferrocarril chega a Galicia case cun cuarto de século de atraso en relación con outros puntos da xeografía española. A comunicación ferroviaria polo interior do país, necesaria para dinamizar amplas zonas de base económica agraria aínda se fixo esperar máis tempo, non abríndose a liña que, dende Zamora, enlazaba Ourense, Santiago e A Coruña, ata a etapa posterior á guerra civil.

Galicia tivo pouco interese para as grandes compañías que investiron en liñas que aseguraban unha maior rendibilidade e proveito inmediato, tanto polo propios beneficios do transporte de mercadorías e viaxeiros, como por la posibilidade de intervir na explotación de recursos naturais. A explotación dirixiuse nun primeiro momento cara á zonas máis desenvolvidas ou con maior riqueza en minerais, materias primas ou produción agrícola. Como sinala Jordi Nadal, “dende a orixe o groso do tendido ferroviario estivo pensado como instrumento de colonización e de explotación, moito máis que como instrumento de auténtico desenvolvemento”⁵

⁴ TORTELLA CASARES, Gabriel, *op. cit.*, páxs. 113-114.

⁵ NADAL, Jordi, *El fracaso de la Revolución Industrial...* *op. cit.*, pág. 50.



4. Locomotora de vapor "Ayala" na antiga estación de Vigo.

A situación de subsistencia da economía galega non ofrecía incentivos atractivos para as grandes compañías españolas preocupadas en obter con présa beneficios do investimento no ferrocarril. O trazado ferroviario en Galicia necesitaba de grandes inversións e os rendementos non eran inmediatos. Non existía un mercado interior galego e interese pola extracción de materias primas, nin tampouco unha gran demanda de produtos do exterior.⁶ A propia topografía galega, que implicaba trazados complexos e custosos, restou interese ao capital foráneo que atopaba unha primeira rendibilidade no negocio ferroviario no propio proceso constructivo ao importar gran cantidade de material e recibir subvencións estatais. Xoan Carmona⁷ sinala tamén entre as causas do atraso da presenza do ferrocarril en Galicia a debilidade do sector financeiro, con ausencia de grandes capitais vernáculos e disposición dos existentes a investir no ferrocarril. Tamén pesaron en contra os intereses localistas que xeraron disputas entre as diversas cidades e bisbarras galegas en apoio e defensa daqueles trazados que máis lles conviñan. Pola súa parte a administración do Estado tampouco incidiu na presenza do ferrocarril en Galicia, outorgando escasas subvención ao inicio da etapa de apoxeo da construción ferroviaria entre os anos 1856-1865

Os primeiros estudos e proxectos do ferrocarril en Galicia aparecen a mediados do século XIX. Serán os portos da Coruña e Vigo os que capitalicen o interese inicial, quedando as primeiras propostas no papel, como sucede cunha liña entre Vigo e León, promovida pola compañía inglesa F. Alston ou a liña Barcelona Vigo, da que o Real Decreto de 7 de agosto de 1853, do Ministerio de Fomento, ordenaba se fixeran estudos. Na década de 1860 vanse a delimitar tres liñas: o ferrocarril Compostelán de Santiago a Carril, a liña de Coruña a Palencia e a de Vigo a Ourense, que enlaza coa rede española a través de Monforte.

⁶ Sobre a tardía presenza do ferrocarril en Galicia e as súas consecuencias, véxase: QUINTANA GARRIDO, Xosé Ramón, "Reflexións históricas no centenario da integración de Galicia na rede ferroviaria española (1833-1983) en *Boletín Auriense*, T. XVI, 1986, págs. 237 -273; "Industria y ferrocarril" en *Historia de Galicia*, Vol. IV, Faro de Vigo, 1991, págs. 765-784

⁷ CARMONA BADÍA, Xoán, "Ferrocarril" en *Gran Enciclopedia Gallega*, Vol. XII, Gijón, Silverio Cañada, 1974, pág. 167-174.



5. Locomotora de vapor O30 SAR, coñecida popularmente como "Sarita". Pertenceu á *The West Galicia Railway Company*, rematando como locomotora de manobras na estación de Vigo.

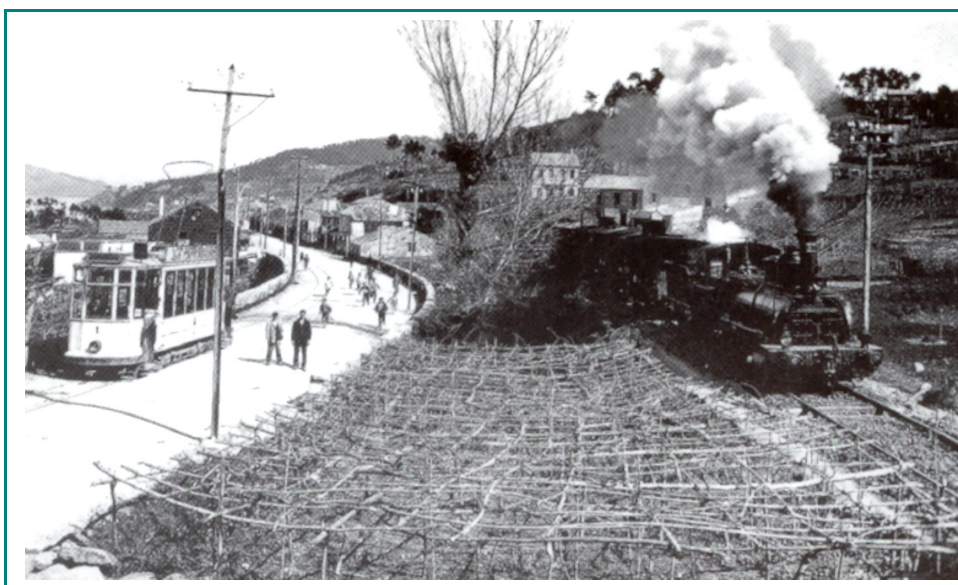
O inicio da presenza do ferrocarril en Galicia caracterízase pola debilidade financeira das compañías que interveñen na súa construción, provocando, trala inauguración das obras das diversas liñas constantes atrasos, necesidade de prórrogas, subvencións estatais, etc. Nos primeiros anos de construción quebran compañías, créanse outras novas e prodúcense diversas fusións ou absorcións. Como se comentou, a rede ferroviaria galega constitúese con atraso con relación a do resto de España, configurándose na segunda gran etapa de construcións ferroviarias. No período situado entre os anos 1873 e 1886 ábrese ao tráfico o 55 por cento da actual rede galega de vía ancha.⁸

En abril de 1861 outorgase a concesión dunha liña de ferrocarril entre Santiago de Compostela e Carril, iniciándose as obras en 1862 baixo a dirección de John Stephenson Mould e Camilo Bertorini. Pouco tempo despois, en agosto de 1863, a concesión é transferida á *Sociedade do Ferro-carril compostelano da Infanta Dona Isabel, de Santiago ao Porto de Carril*. Esta liña, de aproximadamente corenta e dous quilómetros entre as estacións de Cornes (Santiago de Compostela) e Carril, foi a primeira en abrirse o tráfico en Galicia, efectuándose a súa inauguración o 15 de setembro de 1873. Esta liña sería absorbida en 1886 pola *The West Galicia Railway Company*.

En 1858 apróbase un proxecto dunha liña de ferrocarril de Palencia a Galicia con ramais a Vigo e á Coruña. En febreiro de 1861 o Estado outorga a concesión dos tramos entre Palencia e León e entre esta última cidade e Ponferrada, constituíndose a Compañía do Ferrocarril de Palencia a Ponferrada ou do Noroeste de España. A concesión do tramo entre Ponferrada e a cidade da Coruña demórase ata setembro de 1864, pasando xunto co tramo de León a Xixón á citada compañía, que en 1865 comeza a denominarse

⁸ *Ibidem*, páx. 173.

Compañía do Ferrocarril de Palencia á Coruña e de León a Xixón ou do Noroeste de España. O 10 de outubro de 1875 ábrese o segundo tramo dunha liña en Galicia, efectuándose a conexión ferroviaria entre as cidades da Coruña e Lugo. Trala inauguración a compañía pasa por graves problemas financeiros que dificultan a continuidade das obras cara á Ponferrada, declarándose en quebra no ano 1878. O Estado vese na obriga de proceder á súa incautación, sacando a poxa a explotación dos tramos construídos e o remate das obras. A concesión recae na Compañía do Norte, que a transfire a unha nova sociedade na que ten capital maioritario: a Compañía dos Ferrocarrís de Asturias, Galicia e León. O 1 de setembro de 1883, trala finalización das obras do tramo Toral de los Vados a Oural, inaugúrase o ferrocarril da Coruña a Palencia. Dous anos despois, efectúase o enlace co resto da rede española da outra gran liña galega, ao comunicar o ferrocarril as localidades de Vigo, Ourense e Monforte.



6. Tren de vapor da liña Ourense-Vigo ao seu paso pola zona de Chapela.

1.5. A liña do ferrocarril Ourense – Vigo

A cidade de Vigo e a súa área de influencia, dentro da que se atopa a vila do Porriño, van a demandar con forza a presenza do ferrocarril. O Porriño e todo o val da Louriña vanse a beneficiar do trazado, quedando a través da liña Ourense-Vigo conectados co resto da rede española. A vila do Louro contará tamén a principios do século XX cunha liña de ferrocarril eléctrico de vía estreita, ao abrirse a liña do tranvía entre Vigo e o Porriño, dentro dun ambicioso e fracasado proxecto que tentaba comunicara a cidade de Vigo co balneario de Mondariz, estación termal de grande importancia e sona nas primeiras décadas século XX.

1.5.1. O estado das comunicacións e a demanda do ferrocarril

A principios do século XIX o estado das comunicacións era na nosa terra un mal endémico, continuando o tradicional illamento de Galicia. A rede viaria galega, esquecida

pola administración do Estado, estaba formada por escasas estradas, con dificultoso trazado, mala conservación e pésimo estado. Os desprazamentos de persoas efectuábase por medio de dilixencias ou tartanas, mentres que as mercadorías máis liviáns eran transportadas en caravanas de machos e as máis pesadas en carros tirados por bois ou machos. A topografía galega, abrupta e accidentada, o mal estado dos camiños e a necesidade de renovar e alimentar aos animais facían custoso o transporte de mercadorías e inviable o de produtos perecedoiros, que tiñan vedados os mercados do interior. A cuestión das comunicacións presentábase como un complexo e perentorio problema. No caso de Vigo e a súa bisbarra, atopamos na prensa da época reiteradas queixas pola lentitude e carestía dos medios de transporte que impedía a explotación da riqueza natural da ría e da comercialización dos produtos relacionados coa pesca, cando se desenvolvera xa unha forte actividade na salgadura de sardiña.

Antes de xerarse unha demanda relacionada co ferrocarril o primeiro anhelos da cidade de Vigo e da súa bisbarra céntrase na apertura da estrada de Castela. Estrada, que segundo sinala Taboada Leal,⁹ ten antecedentes xa no ano 1786. En xuño de 1803 apróbase a apertura dunha estrada entre Benavente e Vigo, pasando por Puebla de Sanabria e Monterrei e ramais ás cidades de Santiago, Tui e Pontevedra.¹⁰ En febreiro de 1832 a corporación municipal viguesa¹¹ acorda remitir, xunto coa cidade de Ourense, unha solicitude para abrir unha estrada que, atravesando as antigas provincias de Tui e Ourense, comunique con Castela e coa capital do reino. Pouco tempo despois unha disposición de marzo de 1833 ordena o ensanchado e afirmado do antigo camiño real de Vigo a Benavente, iniciándose ao ano seguinte as obras da chamada estrada de Castela ou de Villacastín a Vigo.¹² Antes da apertura desta estrada a comunicación en dilixencia co interior da península e con Madrid non era directa, polo que serán constantes as reclamacións sobre os atrasos que dende o inicio das obras acumula esta estrada:

"...debemos llamar la atención del Sr. Ministro de Fomento de que salga la carretera de Vigo del vergonzoso estado en que se encuentra. La paralización de los trabajos ha sido debida a la falta de dinero, la intriga más miserable ha entrado en ello por mucha parte para colmo de vergüenza de lo que en nuestro país acontece. (...) El *Faro de Vigo*, que recibimos ayer, ocupándose de los medios de comunicación del mismo puerto con el interior hace notar que desde allí salen para Madrid diariamente dos diligencias, pero estas vienen por La Coruña, vía de gran rodeo..."¹³

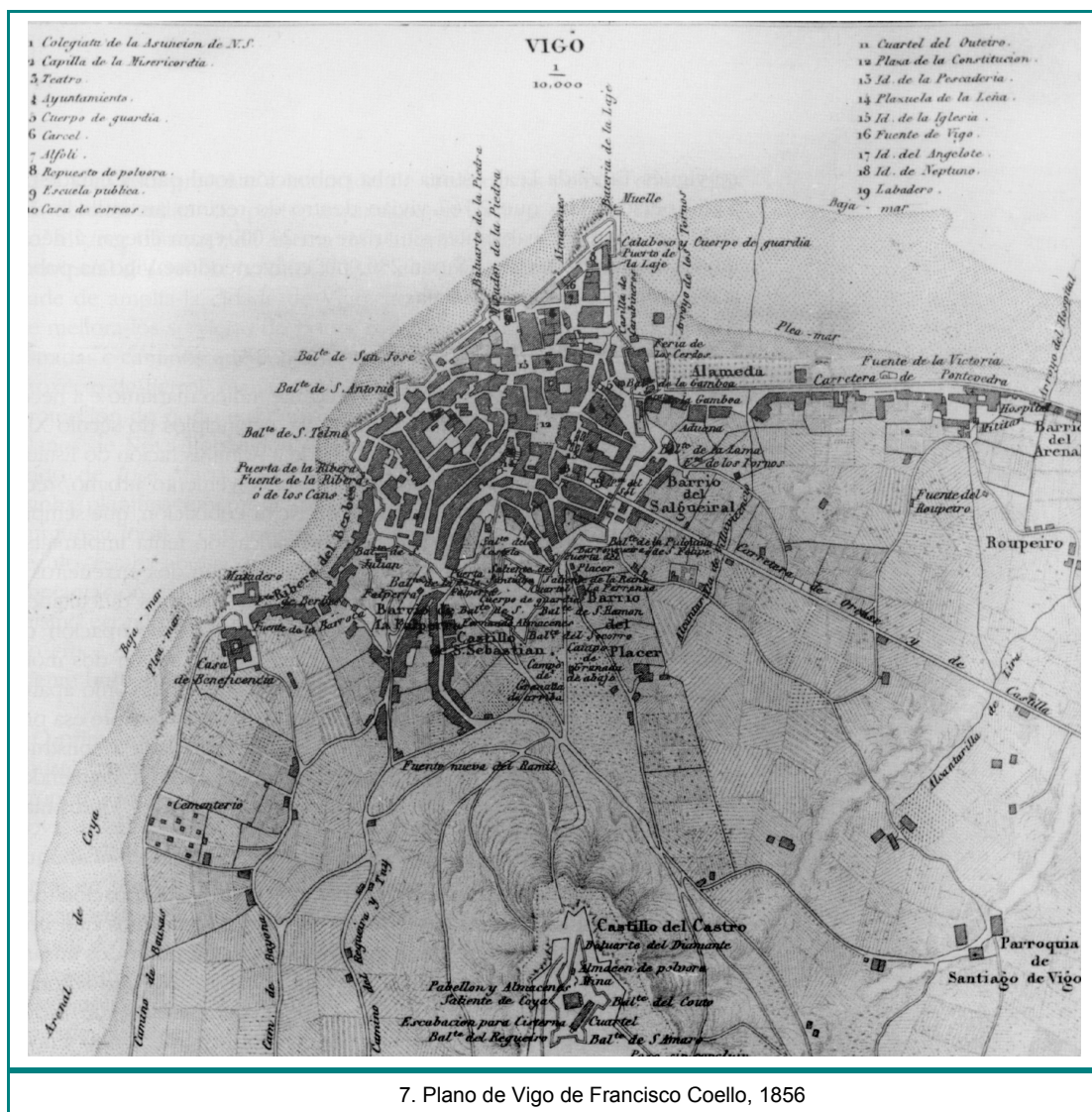
⁹ Vid. TABOADA LEAL, Nicolás, *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores*, Santiago de Compostela, Imprenta de la Viúda e Hijos de Compañel, 1840 (Edicións facsímil: Vigo, 1977, 1998)., págs. 139-140.

¹⁰ Arquivo Municipal de Vigo (A.M.V), acta da sesión municipal de 8-VI-1803; LABRADA, L, *Descripción económica del Reino de Galicia (1804)*, Vigo, 1971, páx. 159.

¹¹ A.M.V., acta da sesión municipal de 21-II-1832.

¹² ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, J. M^a, "Vigo en el siglo XIX" en *Vigo en su Historia*, Caixa de Aforros Municipal de Vigo, 1997, páx. 393. A estrada de Villacastín sufrirá considerables atrasos na súa execución. Aínda en 1858 se aprobaba a apertura do tramo entre Ávila e Villacastín (*Faro de Vigo*, 20-VI-1958)

¹³ (*El Diario Español*, reproducido en *Faro de Vigo*, 28-I-1855.



7. Plano de Vigo de Francisco Coello, 1856

Coa autorización do derrubamento de parte das murallas da cidade de Vigo en 1861, a estrada de Castela, que partía da actual praza da Porta do Sol, comeza a recibir edificación nas súas beiras, transformándose o seu primeiro tramo en pouco tempo nas actuais rúas de Príncipe e Urzaiz. Estas rúas, transformadas en principais, xunto coa antiga estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal) e Camiño de Circunvalación (hoxe García Barbón e Policarpo Sanz) convértense na base do ensanche decimonónico de Vigo, confirmando a importancia das vías de comunicación na primeira expansión urbana desta cidade. No caso do Porriño, como se comenta máis adiante, o paso polo centro urbano da estrada de Castela ou de Villacastín a Vigo ten tamén unha gran repercusión no desenvolvemento urbano, xa que vai a dar orixe ás rúas principais da vila, acollendo os exemplos máis significativos da súa arquitectura histórica.

A esperanza depositada na apertura da estrada de Castela e despois na presenza do ferrocarril foi moi intensa na cidade de Vigo e a súa bisbarra, como amosan os comentarios da prensa da época, nos que aparece de forma reiterada a queixa pola lenta e dificultosa marcha das obras desta estrada:

“...Desde que el Faro de Vigo vio la luz pública, consignando está el pensamiento y

ardiente deseo de que pronto y muy pronto se termine esta carretera de Vigo a Madrid, veinte años ha iniciada, ni en tan largo tiempo -el suficiente quizá para cubrir de líneas férreas toda la Península Ibérica-, ni las reclamaciones de muchos pueblos, ni los clamores de la agricultura, comercio y navegación, fueron sobrado poderosos para dar cima a una empresa para que la mitad de Galicia especialmente tiene hecho desembolsos considerables, empleadas muchas veces en comunicaciones de un orden muy subalterno y que sólo sirvieron para distraer los fondos destinados a obras de interés nacional para satisfacer las exigencias de villas sin porvenir de ninguna clase, para contrariar por medios indirectos las aspiraciones del más bello y seguro puerto, circunstancias que lo obligan a esta en pugna con otros, que por muy recomendables que hayan sido en tiempos pasados, el desenvolvimiento de la riqueza y el grande y sorprendente desarrollo del comercio le hacen ser insignificantes para secundar en gran escala los ramos de producción interior y costanera de la provincia de Orense y de mucha parte de la de Lugo, particularmente los distritos del Ribero, Valdeorras, Amandi, experimentan tal notable detrimento por no haberse concluido la carretera general que parte del puerto de Vigo. Las provincias de Zamora y Salamanca participan de los mismos perjuicios y el comercio y la navegación aún no pueden obtener ese nuevo elemento de fuerza..."¹⁴

Nas décadas centrais do século XIX aparece con claridade a conciencia do atraso e prostración de Galicia, amosando a prensa o anhelo da época pola modernización do país. O ferrocarril aparece como gran esperanza de progreso, como solución ao tradicional illamento de Galicia e panacea dun ansiado progreso. A súa presenza convértese nas décadas centrais do século XIX na gran reivindicación de Galicia, acentuándose a demanda trala publicación da Lei de Ferrocarrís en 1855. Esta cuestión xerou unha riada de artigos na prensa, xogando esta un papel relevante na difusión das vantaxes do ferrocarril. A presenza deste novo medio de transporte foi considerado como sinónimo de progreso e modernización, unindo en cada localidade galega vontades enfrontadas noutros temas. Sen embargo, a paixón e as ansias que suscitou a presenza do ferrocarril, ben ao que aspiraban tódalas cidades e vilas galegas, levantou exaltadas e acendidas polémicas localistas que restaron impulso a esta gran reivindicación.

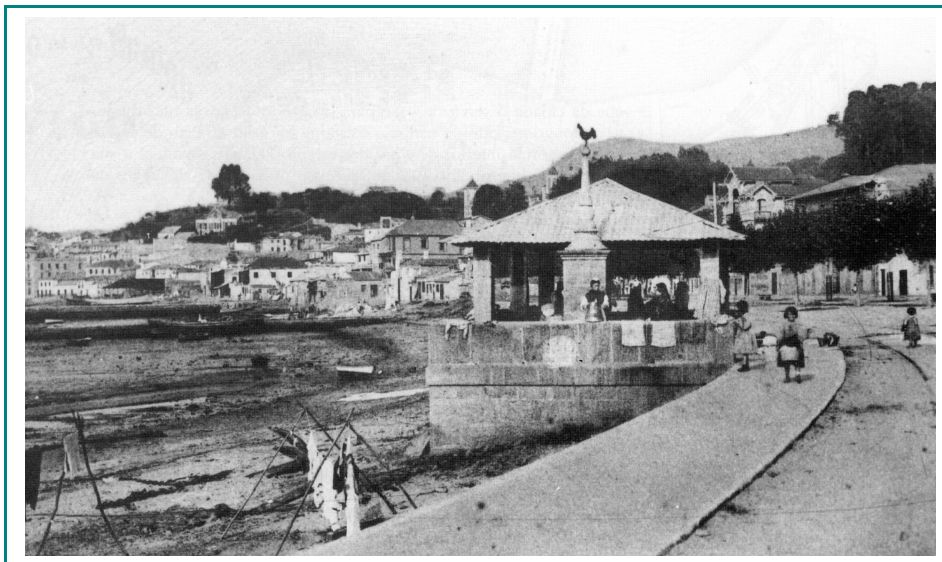
Como noutras localidades galegas o ferrocarril foi demandando con forza na cidade de Vigo e na súa bisbarra, anhelándose os seus efectos benéficos sobre a industria e o comercio ao acercar novos e afastados mercados. Numerosos artigos demandan a mellora das comunicacións, aparecendo o tema do ferrocarril como unha das cuestións prioritarias da prensa local e de xornais que ven a luz nestes anos, como sucede co *Faro de*

¹⁴ *Faro de Vigo*, 30-III-1854, pág. 2. A la vez que inicia la gran reivindicación del ferrocarril, son frecuentes las editoriales y artículos que reclaman la mejora de las comunicaciones como instrumento de progreso: "...En vano declaramos contra el atraso de nuestra agricultura, industria y comercio, si les falta agente tan poderoso para su vida, movimiento y adelanto. Reconocida la ciudad de Vigo como punto más a propósito para servir de gran depósito a todos los productos de nuestro suelo y de los de una gran parte de los de Castilla, forzoso es que Vigo atendiendo al mejoramiento de tantos pueblos reciba las infinitas mejoras de que es susceptible y que tanto reclama el interés de la generalidad. La pronta terminación de la carretera de Castilla es el primer y principal objeto del principio de su engrandecimiento..." (*Faro de Vigo*, 22-VI-1854, páx. 1).

Vigo, que sae á rúa o 3 de novembro de 1953 como xornal mercantil, agrícola e industrial. Neste xornal atópanse abundantes referencias da gran inquietude que xerou a xestación e tardía execución da liña do ferrocarril entre Ourense e Vigo e a súa conexión coa rede nacional. Hoxe é un valioso documento para seguira a secuencia histórica da apertura desta liña. Noutras localidades próximas aparecen xornais relacionados coa reivindicación deste novo medio de transporte, como sucede en Pontevedra co semanario *El Ferrocarril*.¹⁵ No caso de Vigo a prensa implícase con forza na cuestión do ferrocarril, chegando a polemizar con outras localidades sobre o inicio das obras e sobre os beneficios ou inconvenientes de certos trazados. Nas necesidades de comunicación da cidade de Vigo e da súa área de influencia, non só se reclamaba a comunicación co interior da península e Madrid, senón que aparece con prontitude a necesidade dunha liña que enlace Oporto con Vigo.

1.5. 2. A liña Ourense – Vigo

Se ben existen antecedentes do estudo dunha liña entre León e Vigo, a historia da presenza do ferrocarril na bisbarra viguesa ten un punto álxido no ano 1853 ao promulgarse o 7 de agosto un Real Decreto que establecía a creación dunha liña entre Barcelona e Vigo, por Zaragoza e Madrid. O porto de destino desta liña suscitou a polémica entre diversas localidades galegas, que apoiaban, segundo os seus propios intereses, o emprazamento da estación final do traxecto nas cidades de Vigo ou da Coruña.¹⁶



8. Praia do Areal de Vigo. Lugar onde se inauguran as obras da liña do ferrocarril Ourense-Vigo en 1863.

¹⁵ Defendía un trazado do porto de Marín a Pontevedra para seguir a Santiago e Lugo, enlazando en Valladolid co ferrocarril do Norte. Vid. ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, J. M^a, "La prensa periódica viguesa en el siglo XIX" en *Vigo en su Historia*, Caixa de Aforros Municipal de Vigo, 1997, páx. 511.

¹⁶ ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, J. M^a, "La prensa periódica..." *art. cit.*, Recolle do xornal coruñés *El Clamor* (6-III-1856) a seguinte afirmación: "Si Vigo llegase a tener ferrocarril, no lo tendrá el resto de Galicia sinó por incidencia"

A prensa local seguira atenta os progresos nesta cuestión, reflectindo sobre todo as sucesivas e iniciais decepcións que producía o atraso da implantación desta mellora nas comunicación. En 1855 informa da presenza de enxeñeiros ingleses na cidade de Vigo co obxecto de estudar unha liña ferroviaria que partira do porto.¹⁷ En xaneiro de 1857 apróbase o estudio dunha liña de Zamora a Vigo que enlazaría coa de Madrid-Irún por Valladolid, encargándolle inicialmente este traballo ao enxeñeiro Práxedes Sagasta. Nese mesmo ano son nomeados para facer este estudio os enxeñeiros Gutiérrez Calleja e Garaizabal. Un dos primeiros estudos de liña férrea entre Vigo e Castela corresponde o enxeñeiro Melitón Martín, que con apoio de subvencións provinciais, realiza o proxecto do tramo inicial ata Caldelas. En xuño de 1857 o enxeñeiro Eduardo Gutiérrez Calleja, encargado do estudio da liña de Zamora a Vigo, chega a esta última cidade por mandato do Director Xeral de Obras Públicas para facer as comprobacións pertinentes do trazado proposto por Melitón Martín.¹⁸ No mes de agosto traballa no replaneamento da liña na zona do Porriño.¹⁹ Melitón Martín realiza no inicio da década de 1880 o proxecto dun porto comercial para a cidade de Vigo que se situaría na enseada de Coia e quedaría comunicado cunha prolongación da liña do ferrocarril, que dende a estación transcorría pola parte alta da cidade, bordeando o monte do Castro cun túnel na zona do antigo Campo de Granada. O proxecto, defendido polo político Eduardo Chao, quedou finalmente no papel. Melitón Martín traballou tamén como enxeñeiro para a Compañía dos Ferrocarrís de Palencia á Coruña e de León a Xixón ou do Noroeste de España.

Á vez que se seguen con interese as novidades relacionadas cunha comunicación ferroviaria co interior da península e Madrid, xorde con forza a aspiración do trazado dunha liña que poña en contacto a cidade de Vigo co norte de Portugal. A prensa recolle as opinións que se producen na cidade de Oporto, onde aparecen reticencias ante o temor á competencia do porto de Vigo, con mellores condicións naturais que o da cidade portuguesa.²⁰ En 1857 o *Faro de Vigo* publica un escrito do Barón de Mascarellhos, no que reproduce parte do informe que redactou e presentou diante da Asociación Comercial de Oporto, propugnando a construción dun enlace ferroviario entre Oporto e Vigo. O informe, unha vez aprobado pola citada asociación, foi elevado ao goberno portugués en resposta a unha consulta solicitada en relación con esta cuestión.²¹

¹⁷ *Faro de Vigo* (F.V.) 14-I-1855.

¹⁸ F.V. 21-VII-1857, 19-XI-1857; *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 8-II-1880.

¹⁹ F.V., 25-VIII-1857, páx, 2: “Los ayudantes de obras públicas encargados de replantear el tramo de ferrocarril de Vigo a Castilla practicado por el ingeniero Sr. Martín llegan al Porriño. Además de en la provincia de Zamora se están haciendo estudios para empalmar con los que parten de Galicia.”

²⁰ F.V., 15-11-1857. A defensa desta cuestión está presente nun novo xornal que aparece en abril de 1858 co nome de *El porvenir hispano-lusitano*. Só publica 14 números ata agosto dese mesmo ano.

²¹ “Dictamen que el barón de Mascarellhos presentó a la Asociación Comercial de Oporto sobre la conveniencia del Camino de Hierro de Oporto a Vigo” en *Faro de Vigo*, 10, 13, 24-XII-1857, páx. 1. “Por todas estas consideraciones la Asociación Comercial de Oporto tiene la honra de informar, según le fue ordenado por R. Orden del 14 de agosto último, que una línea férrea partiendo de Oporto hasta la margen izquierdo del Miño, a fin de continuar después hacia el puerto de Vigo, cuando de este continúe a toda España para enlazarlos con la Europa es de una conveniencia incontestable para el país en general y para esta ciudad en especial y será un fecundo manantial de prosperidad pública...”

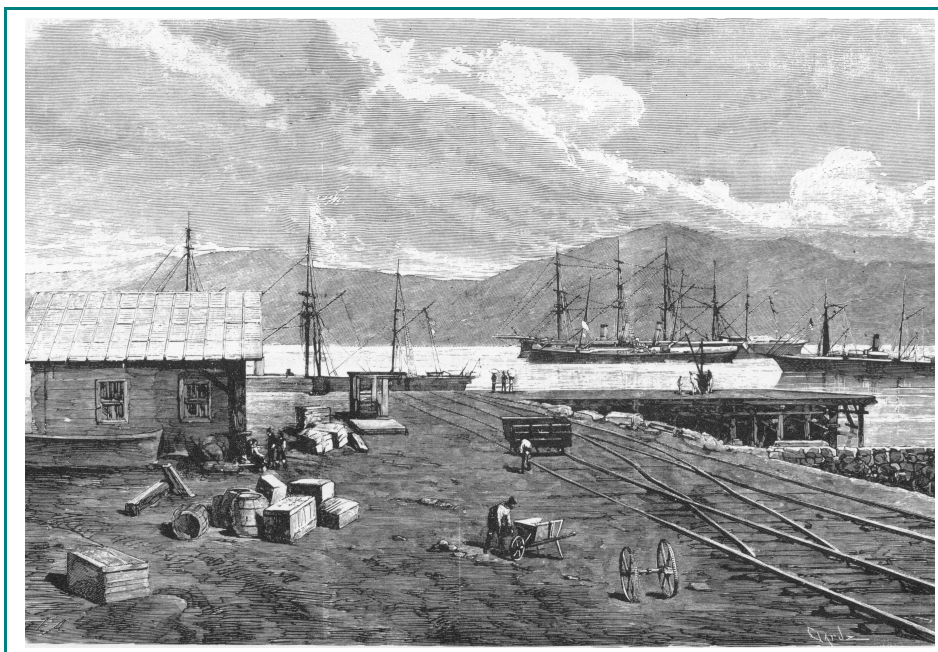
En marzo de 1858 o Congreso aproba o proxecto do ferrocarril galego, cunha liña de primeira orde de Palencia a Monforte con ramais ás cidades da Coruña e Vigo. Nesta última cidade, a nova será comunicada, o 29 de marzo, a tódolos vigueses mediante un bando do alcalde Vicente Méndez Quirós.²² En outubro de 1860, tralo informe da Xunta Consultiva de Camiños e Portos, unha Real Orden aproba o proxecto definitivo do tramo entre Vigo e Ourense, trazado polo enxeñeiro Francisco Javier Boguerín, sinalando que os modelos e deseños especiais de obra de fábrica da liña entre Vigo e Ourense serviran tamén para o enlace entre Monforte e Ourense, substituíndo aos propostos. O estudio do tramo Monforte-Ourense correu por conta do Estado e o de Ourense-Vigo polo de varios capitalistas.²³

A concesión da liña do ferrocarril entre Ourense e Vigo foi adxudicada en 1861 a Manuel Mollinedo e posteriormente o ferrolán Juan Flórez. As obras son inauguradas con gran solemnidade o día 23 de xuño de 1863 na zona da praia de Guixar de Vigo, lugar onde inicialmente se decidira emprazar a estación final da liña, proxectada polo enxeñeiro José Elduayen e Gorriti.²⁴ O posterior cambio da estación ao emprazamento actual, nunha cota elevada sobre o mar, provocou unha fonda polémica na cidade e graves problemas de comunicación do ferrocarril co porto de Vigo, polo que posteriormente será necesario facer un dificultoso tramo de enlace entre a estación e as instalacións portuarias. O acto inaugural asiste Juan Flórez, representante da empresa concesionaria, que en 1864 transfire a concesión a Compañía de Medina do Campo a Zamora (M.Z.), da que forman parte os banqueiros Bertrán de Lis e o político e enxeñeiro José Elduayen. Dentro dos intereses da compañía, e dos propios das cidades de Ourense e Vigo, estaba a idea de buscar unha comunicación directa coa Meseta a través de Zamora, cun percorrido de menor distancia en quilómetros que o proposto a través de Monforte. Esta ansiada comunicación ten que esperar ao período á guerra civil para verse concretada.

²² F.V. 1-IV-1858.

²³ F.V. 1-XI-1860.

²⁴ FV, 27-VI-1863, páx. 1-2. ALTABELLA, José, LEAL INSUA, Francisco, *Faro de Vigo y su proyección histórica*, Madrid, Editora Nacional, 1965, páx. 30.



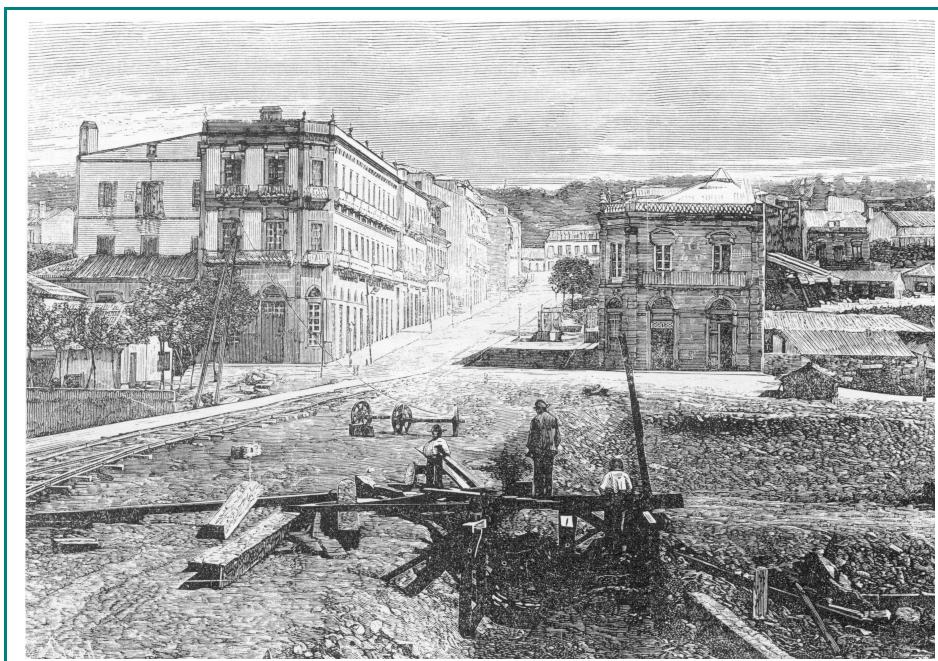
9. Peirao de madeira do porto de Vigo no século XIX. Gravado da revista *La Ilustración Gallega y Asturiana*. 1879

Se ben no verán en 1863, a prensa viguesa anuncia con esperanza do inicio dos expedientes de expropiación e da presenza na cidade de diversas compañías constructoras interesadas nas obras,²⁵ as dificultades económicas pronto comezarán a atrasar a apertura da liña Ourense-Vigo, quedando as obras paralizadas ao suspender pagos a compañía tras producirse en 1865 a quebra do banqueiro Rafael Bertrán de Lis, un dos principais accionistas. As dificultades da Compañía do Ferrocarril de Medina do Campo a Zamora e Ourense a Vigo (M.Z.O.V), provocan en 1873 unha nova paralización das escasas obras emprendidas. A compañía necesitou de varias prórrogas e de altas subvencións estatais para conseguir rematar este tramo de 126 quilómetros. As deputacións de Ourense e Pontevedra participaron na compañía coa adquisición de paquetes de accións.

En 1875 a prensa local informa das obras que se efectúan no túnel dos Valos e dos traballos de acondicionamento do porto de Vigo, xa que tanto o material fixo como o móbil chega por vía marítima, iniciándose a apertura e tendido da vía dende a cidade de Vigo.²⁶ As obras do túnel dos Valos, a maior dificultade do traxecto entre Vigo e Ourense, estaban a cargo do contratista Carlos Vaquero, veciño de Arbo. Neste ano está tamén en obras o edificio da estación de Vigo.

²⁵ F.V., 1-VII-1863, páx. 1.

²⁶ F.V. 24-II-1875; 10-VIII-1875; 7-IX-1875.



10. Rúa do Ramal (hoxe Colón). Por esta rúa subía do porto parte do material móbil e fixo para a construción do ferrocarril. Gravado da revista *La Ilustración Gallega y Asturiana*. 1879

A principios de outubro o contratista Bartolomé Peña dá comezo os traballos de asentamento das primeiras travesas e vías dende a estación de Vigo, baixo a dirección de Antonio Cantero, enxeñeiro que, ese mesmo ano, acababa de ser nomeado xerente da compañía, despois de efectuar previamente diversos traballos para a M.Z.O.V.²⁷ Os traballos de asentamento da vía iníciáanse con atraso en relación a outras liñas próximas, xa que nese ano de 1875 inaugurábase o tramo entre A Coruña e Lugo do ferrocarril do Noroeste e en Portugal o tramo entre Oporto e Braga. Bartolomé Peña, veciño do Porriño, que asume obras de fábrica entre Vigo e Salvaterra, ocúpase nese ano dos traballos de apertura de trincheiras en Mos e obras de contención no Porriño.²⁸ Na parte técnica dos traballos desta liña do ferrocarril intervén Isidro Palacios García e Teruel, pai do arquitecto Antonio Palacios Ramilo. Como axudante de obras públicas Isidro Palacios trasládase a Galicia, contraendo matrimonio na vila do Porriño con Jesusa Ramilo Nieves. O afamado arquitecto foi o benxamín da familia.

Cando xa era un afamado profesional, Antonio Palacios comentará como o ambiente das obras do ferrocarril influíu decisivamente na súa vocación de arquitecto. Nunha entrevista concedida ao crítico de arte E. Estévez Ortega sinala como a familia acompañaba o pai cando este facía traballos para o ferrocarril no norte de Portugal:

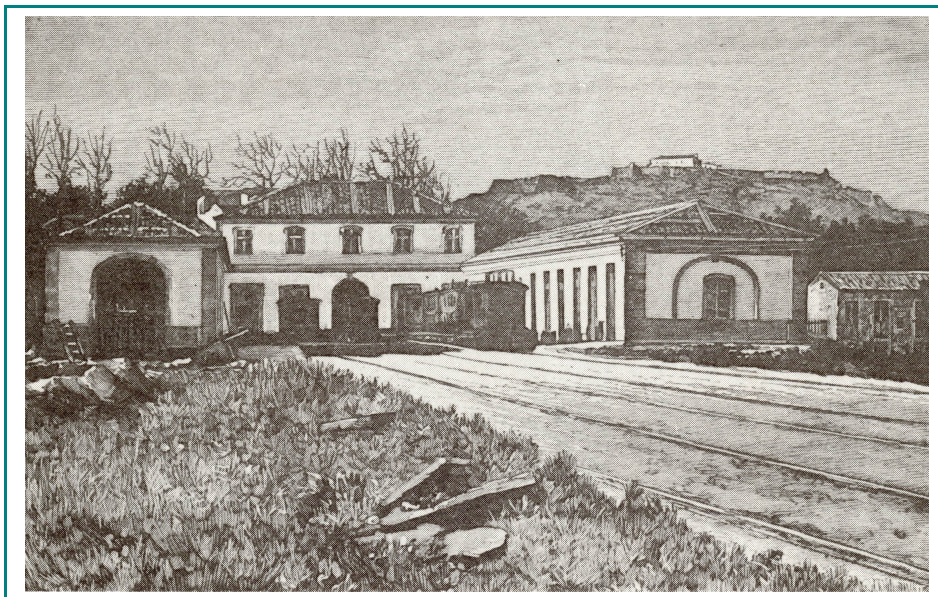
“Nosotros imagínese, vivíamos en el campo; en barracones, como en un campamento. Yo no veía más que útiles de trabajar y planos... gruas, vías, rieles,

²⁷ F.V., 5 e 12-X-1875. Antonio Cantero actuaría como xerente ata 1879. Na compañía M.Z.O.V. traballa o seu irmán, Federico Cantero Seirullo, como xefe de material e tracción no tramo Medina do Campo a Zamora e logo xefe de explotación da liña Ourense a Vigo. Tamén está vinculado a esta liña o seu fillo Federico Cantero Villamil. Vid. GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo, “Los Cantero, familia de ingenieros ligados al ferrocarril desde hace más de 130 años” en *Faro de Vigo* (El año del Faro. 145 aniversario), 3-X-1908, págs. 5-7.

²⁸ F.V., 21-X-1875, páx. 1; 4 e 6-11-1875, pax. 1.

maderos, ladrillos, herramientas... Estaba familiarizado con los croquis, así que a fuerza de convivir con ello, me hizo que me gustara todo esto y terminé por tener una afición loca por la carrera..."²⁹

En 1865 a familia atopábase en Ribadavia, localidade na que nace Jesús, un dos irmáns maiores do arquitecto.



11. Imaxe da parte posterior da estación de Vigo, pouco tempo despois de ser construída. Gravado da revista *La Ilustración Gallega* y

A principios do ano 1876 chegan a través do porto de Vigo as primeiras pezas das locomotoras, plataformas e coches, iniciándose na estación de Vigo a súa montaxe.³⁰ Todo o material móbil e fixo necesario para a apertura da liña é transportado dende o porto á zona da estación de Vigo por unha vía provisional que subía dende o peirao pola rúa do Ramal³¹ (hoxe Colón), permitindo a compañía o seu emprego polos comerciantes da citada rúa. O 12 de xuño dese mesmo ano, Antonio Cantero, xerente da empresa, proba a primeira locomotora, conducíndoa polos nove quilómetros de vía asentados dende Vigo cara á vila de Redondela:

"...A poco más de las ocho regresó la máquina de la inspección verificada por el Sr. Cantero, altamente satisfecho del estado de las obras y de los trabajos y de la vía y de lo bien que la máquina se ha portado, andando hacia adelante y hacia atrás [...] casi a las diez en punto volvió a marchar la máquina llevando por delante grandes plataformas cargadas con traviesas y railes, a fin de seguir trabajando en el asiento

²⁹ ESTÉVEZ ORTEGA, E., "Paisanos ilustres: Antonio Palacios"; en *Vida gallega*, Núm. 155; 30-9-1920, páx.. 5-7.

³⁰ F.V., 4, 13, 14, 15, 20, 27-I-1876; 1,8-II-1876. Ó longo do ano 1876 son constantes as referencias da chegada de material fixo e móbil o porto de Vigo. F.V. 25-IV-1876; 16, 18, 20-IV-1876...

³¹ F.V. 31-X-1876; 4-XI-1876. "La vía está tendida a mano derecha de dicha calle donde no hay más que unos pocos edificios en construcción, casi todos con tres o cuatro almacenes quedando las dos terceras partes de aquella espaciosa calle tan ancha como la de Alcalá en Madrid, libre de embarazo alguno..."

de la vía ya próxima a Redondela.”³²

Dende esta data a propia locomotora contribúe de forma notable á apertura da liña facilitando o transporte de materiais e son numerosos os curiosos que na estación de Vigo se acercan a contempla-las súas saídas.



12. Tren de vapor pasando sobre un dos viaductos de Redondela

Neste momento remátase tamén o primeiro viaducto de Redondela, construído con tramos metálicos sostidos por piares de cantería por unha casa francesa, baixo a dirección do enxeñeiro Augusto Cazaux. O 30 de xuño de 1876, con gran expectación, a locomotora percorría por primeira vez os máis dos trescentos metros deste viaducto:

“...Ayer atravesó la locomotora el gran viaducto de Redondela conduciendo material para los trabajos de la vía [...] A eso de la una el silbido de la máquina anunció a los espectadores que el momento era llegado y al entrar la máquina y las dos vagonetas en los estribos del viaducto rompió a tocar una música y multitud de bombas y cohetes poblaron el espacio. La prueba no tuvo accidente, regresando a la tarde la misma máquina con ocho vagonetas La concurrencia a este acto de tanta importancia para esta provincia fue numerosa, habiendo venido a presenciarla el Sr. Gobernador Civil y varios diputados provinciales y algunas otras personas facultativas importantes...”³³

O viaducto é unha excelente mostra do auxe que alcanzou o ferro na construción neste período, aplicándose ademais de nas pontes e obras do ferrocarril, en mercados, pavillóns, estacións, etc. Construcións desaparecidas en moitos lugares, que son expresión dunha época e símbolo dos progresos alcanzados coa Revolución Industrial. Nestes anos lévanse a cabo estudos da prolongación da liña do ferrocarril “El Compostelano” dende o porto de Carril a Pontevedra, para enlazalo coa liña Ourense-Vigo cun ramal dende a

³² F.V., 13-VI-1876.

³³ F.V., 1-VII-1876.

Pontevedra a Redondela.³⁴

Da euforia con que a prensa local relatou o paso da locomotora polo viaducto de Redondela, pasouse a decepción ao producirse o 22 de xullo de 1876 o derrube de parte do túnel dos Valos na boca sur en dirección ao Porriño, cando se esperaba un avance das obras. O accidente, que non provocou vítimas, afectou aos últimos aneis, agretándose unha parte do mesmo. A compañía contrata os traballos de reparación e remate do túnel co porriñés Bartolomé Peña que substitúe ao contratista inicial Carlos Vaquero.³⁵ No ano 1877 a compañía M.Z.O.V. consegue a concesión dunha nova prórroga de dous anos para rematar a liña ata Ourense. No verán dese mesmo ano o rei Alfonso XII, que visita Castela, Asturias e Galicia, realiza a viaxe en tren dende Redondela a Vigo, acontecemento³⁶ que posteriormente será considerado como a inauguración oficial da liña, aínda que esta non se abre realmente entre Vigo e Ourense ata o ano 1881.

Nese momento traballábase xa na zona de Ribadavia nas obras de fábrica, continuando ao fronte da xerencia da compañía Antonio Cantero, mentres Manuel Tabuenca desempeñaba o cargo de enxeñeiro xefe. O 6 de decembro de 1877 efectúase as probas de resistencia do viaducto de Redondela co paso dunha locomotora e vintedous coches cargados de material:

“El jueves por la mañana salió de la estación de Vigo una máquina y 22 coches cargados para verificar la prueba del viaducto de Redondela. Era tal el peso que representaba el convoy, compuesto en su mayor parte de hierro, que la máquina se paró por falta de vapor. Algunas personas pensaron que el tren había descarrilado, pero no fue así afortunadamente y reforzado el tiro con otra máquina se llevó a efecto la referida prueba [...] El tren pasó cuatro veces, a gran velocidad el viaducto...”³⁷

O día 17 de marzo de 1878 entra en funcionamento o primeiro tramo da liña entre Vigo e Guillarei, cun percorrido de aproximadamente 37 quilómetros. José R. Ballesteros, xefe de movemento, tracción e tráfico da liña Ourense-Vigo dá conta na prensa local das distancias quilométricas e dos prezos entre as diversas estacións deste primeiro tramo que se pon en explotación:

“La distancia entre la Estación de Vigo a Redondela es de kilómetros 11,549 y 28 minutos el viaje. De Redondela a Porriño, kilómetros 11,166 y 34 minutos el tiempo invertido. De Porriño a Tuy, kilómetros 11,124 y 28 minutos [...] Los precios de asientos en primera costarán a Redondela 6 reales, 13 a Porriño y 18,50 a Tuy. En segunda: 4,50 a Redondela, 9,75 a Porriño, 14 a Tuy. Tercera: 2,75 a Redondela, 6 a Porriño y 8,10 a Tuy...”³⁸

³⁴ F.V., 7-XII-1875.

³⁵ F. V. 25-VII-1876; 17 e 31-VIII-1876; 26-XII-1876; 9-VII-1878, páx. 1 e 2.

³⁶ F.V., 19, 24-VII-1877; 2-VIII-1877.

³⁷ F. V., 8-XII-1877.

³⁸ F.V., 19-III-1878; 17-I-1878.

En xuño dese mesmo ano ampliáase a liña ata os baños de Caldelas. A apertura deste tramo coincide coa chegada do ferrocarril portugués a Camiña³⁹ co que os veciños de Vigo e a súa bisbarra ven a posibilidade de mellorar o dificultoso viaxe a Madrid facéndoo a través de Portugal. A cidade de Vigo terá antes comunicación férrea con Lisboa que con Madrid. O viaxeiros que optaban por este percorrido collían o tren na estación de Vigo, deténdose no apeadeiro do Cerquido⁴⁰ ou na estación de Guillarei. Alí eran recollidos por unha dilixencia que os levaba ata o río Miño, atravesándoo en barca. Primeiro en Camiña e despois na estación de Segades collían o ferrocarril portugués que os levaba a Lisboa, dende onde comunicaban con Madrid, véndose favorecidos dende o ano 1881 pola inauguración da liña Lisboa-Madrid. Na prensa da época atopamos os reclamos publicitarios deste dificultoso viaxe para comunicar con Madrid:

“La empresa de carruajes “Volador de Vigo” ha montado un nuevo servicio internacional de la Estación de Guillarey a la de San Pedro en Portugal, para el empalme de la línea férrea que parte a Camiña. Esta nueva línea ofrece comodidad y economía a los numerosos viajeros que aprovechan las líneas férreas de Portugal para su paso a Madrid...”⁴¹

As obras continúan e en setembro de 1878 córrese o primeiro tramo metálico da ponte do ferro sobre o río Tea a dous quilómetros de Salvaterra, posibilitando a inauguración da liña ata esta localidade o 10 de novembro dese mesmo ano. Na inauguración deste tramo ata Salvaterra prodúcese un dos primeiros accidentes graves na liña ao falecer na estación do Porriño o vixilante do telégrafo, José Rouco, tras ser atropelado polo tren cando procedía a pechar unha das portas dun vagón.⁴²

Os traballos na liña seguen con dificultades ao seguir padecendo a compañía M.Z.O.V. graves problema financeiros para rematar o tramo entre Vigo e Ourense. A principios de 1879 James Perry, representante dos banqueiros Cutbille e Son percorre cun equipo de técnicos ingleses as obras para estudar a viabilidade de asumir o remate do traxecto⁴³. No mes de xuño os enxeñeiros Pablo Boucher da Lamartinière e Ernesto Mounier,⁴⁴ enviados pola Sociedade Catalana Xeral de Crédito, realizan traballos de replaneamento e recoñecen a parte do trazado que faltaba para levar o ferrocarril ata Ourense e construír a liña de enlace co ferrocarril portugués en Tui. Finalmente a empresa M.Z.O.V. establece un convenio con esta sociedade catalana, trasladándose a Barcelona a dirección e o consello de administración. En outubro de 1879 Antonio Cantero deixa a

³⁹ F.V., 9-VII-1878, páx. 2.

⁴⁰ F. V., 3-VIII-1878. “El Sr. Ballester, jefe de la empresa del ferrocarril, ha ordenado que todos los trenes de ida y vuelta se detengan al pasar en el apeadero del Cerquido, que es donde suben o bajan los viajeros que se dirigen a Portugal buscando el empalme del ferrocarril de Camiña...”

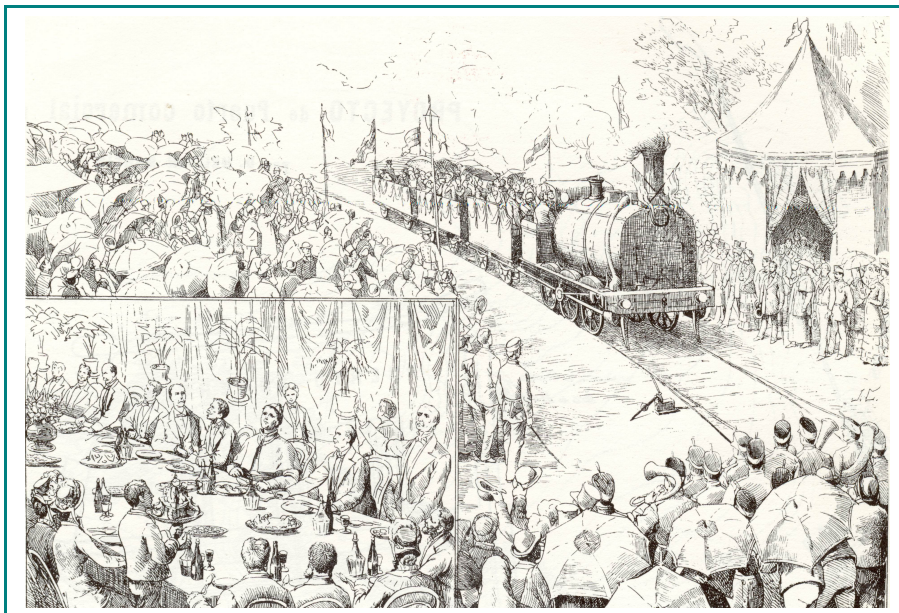
⁴¹ F.V., 26-IV-1879. En 1880 a propia compañía do ferrocarril de Ourense a Vigo adquire unha embarcación para o paso do Miño, con fin de facilitar a conexión co ferrocarril portugués (F.V. 15-VII-1880)

⁴² F.V., 26-IX-1878; 12-XI-1878.

⁴³ F.V., 18 e 25-II-1879, páx. 2 e 1; *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 10-III-1879.

⁴⁴ F.V., 24-VI-1879; *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 20-XI-1879; 30-XI-1879; 10-XII-1879.

xerencia da compañía M.Z.O.V., que pasa a ser ocupada por Luís Rouvière, actuando o Sr. Huardel como novo enxeñeiro xefe das obras da liña. Como técnicos inspectores do Estado actúan nos últimos anos de traballos na liña o enxeñeiro Andrés Castro Teixeira e o axudante de obras públicas Manuel Fernández Soler.



13. Gravado da revista *La Ilustración Gallega y Asturiana* da chegada da locomotora a Ourense.

Os diversos tramos da liña en dirección á cidade de Ourense vanse abrindo progresivamente. O 25 de setembro de 1879 ábrese os sete quilómetros de vía entre Salvaterra e As Neves,⁴⁵ esperándose máis dun ano a prolongación da liña ata a localidade de Arbo,⁴⁶ que se abre o 14 de outubro de 1880, se ben non se pon en explotación ata decembro dese mesmo ano. O 25 de febreiro de 1881 celébrase con grande entusiasmo a chegada do ferrocarril á ponte de Ribadavia.⁴⁷ Un entusiasmo similar rodeou a entrada da primeira locomotora na estación de Ourense o día 31 de marzo de 1881. O ferrocarril, o "Cristo dos tempos modernos" como denominou o poeta Curros Enríquez, chegaba 17 anos despois de inauguradas as obras na praia de Guixar de Vigo:

"Diecisiete años han pasado desde que se inauguraron los trabajos de esta línea. Referir las irregularidades, los atropellos, las iniquidades, las miserias de todos los linajes en la más completa impunidad realizados durante este largo período por hombres que, unas veces contando con la benevolencia de los gobernantes, y otras con el carácter por demás bondadoso y sufrido de nuestro pueblo, a todo se atrevieron y nada respetaron, larga tarea sería, y tan enojosa ya como inoportuna en estos momentos en que, abierto el corazón a las oxigenadas corrientes de la popular alegría, sólo parece sentirse bueno y sano mientras olvida con olvido

⁴⁵ F.V. 25, 26-IX-1879

⁴⁶ F.V. 15-X-1880; 9, 13-XII-1880.

⁴⁷ *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 8-III-1881.

heroico sus propios inveterados dolores..."⁴⁸

A inauguración oficial da liña Ourense-Vigo efectúase o 9 de xuño de 1881 cun tren que parte da estación de Vigo, recollendo nas diversas estacións as autoridades invitadas e os membros do consello de administración. A cerimonia oficial de inauguración efectúase na estación de Ourense.⁴⁹

A liña Vigo-Ourense prolóngase para conectar co resto da rede nacional cun novo tramo entre Ourense-Monforte de gran dificultade técnica seguindo ao río Sil. En 1882 Carlos Cardenal deixa o seu cargo de enxeñeiro xefe de vía e obras desta compañía para incorporarse a liña Madrid-Zaragoza. Será substituído polo enxeñeiro Eduardo Escalona.⁵⁰ En novembro de 1884 queda aberto o tramo entre Ourense e Os Peares, producíndose a conexión con Monforte en 1855. A apertura da liña supuña unha redución no tempo da viaxe a Madrid que se efectuaba por Portugal. En marzo de 1886 a prensa informaba da saída dos expresos a Madrid e dos tempos investidos no percorrido:

"...Desde la fecha indicada el tren Correo para Vigo y La Coruña saldrá de Madrid (estación del Norte) a las siete de la noche, llegando a Coruña y Vigo a las once y doce respectivamente de la siguiente. En el sentido inverso los trenes correos saldrán de Vigo y Coruña a las cinco y seis de la tarde para llegar a Madrid al día siguiente a las diez de la noche. El trayecto en ambos sentidos se verificará, pues, en veinticuatro horas para Vigo y veintiocho para La Coruña, en vez de las treinta y cuatro que se emplea actualmente entre Madrid y Vigo, pasando por Portugal..."⁵¹



14. Expectación ante o paso do ferrocarril na estación do Porriño.

⁴⁸ *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 18-IV-1881; F.V., 2-IV-1881.

⁴⁹ "Ourense y Vigo. Inauguración de la línea férrea" en *Faro de Vigo*, 11-VI-1881, páx. 1.

⁵⁰ F.V. 22-XI-1882, páx. 2; 27-XII-1882, páx. 3.

⁵¹ F.V. 20-III-1886, páx. 2.

O trazado foi deficiente para os intereses da cidade de Vigo, xa que a conexión directa con Madrid a través de Zamora, foi abandonada, comunicándose cun rodeo a través de Monforte. O anhelos por unha liña directa de Ourense a Zamora, que acurtara o traxecto dende Vigo a Madrid e abaratará o prezo do transporte non desapareceu, converténdose nun tema de constante reivindicación por parte das institucións e prensa das cidades de Vigo e Ourense. En 1912 apróbase un proxecto para esta liña que redactara en 1906 o enxeñeiro Federico Cantero Villamil, sobriño de Antonio Cantero, un dos primeiros xerentes da compañía M.Z.O.V. A distancia entre Vigo e Madrid que por Monforte era de 823 quilómetros reducíase a 665 con este proxecto. Sen embargo, as obras neste tramo non comezarán ata o ano 1926 en plena dictadura de Primo de Rivera, sufrindo considerables atrasos e paralizacións. A pesar das protestas e folgas nas cidades de Vigo e Ourense pola paralización dos traballos este tramo non se completa este tramo ata a posguerra. Nese momento ampliouse a liña cunha prolongación polo interior, comunicando Ourense, Santiago e A Coruña.

O emprazamento da estación de Vigo nunha cota elevada sobre o mar provocou a necesidade de redactar un proxecto de enlace co porto, que se aproba en 1893. O trazado presentaba gran dificultade, xa que tiña que salvar unha gran pendente ao conectar a estación, na zona de Montecelo, coas instalacións portuarias, atravesando ademais a rúa Duque da Victoria (hoxe García Barbón) mediante un túnel que tiña a súa saída nas proximidades do cruce da actual rúa República Arxentina con García Barbón. As obras, a cargo dos contratistas Diego Franco e Juan Puente comezan no mes de outubro de 1895, expropiándose e derrubándose algunhas casas da rúa Hospital para franquear o paso cara ao porto.⁵² En febreiro de 1896 comeza a perforación do túnel de 192 metros que atravesa a rúa García Barbón, estando rematados os traballos en outubro dese mesmo ano.⁵³ En decembro de 1897 a locomotora baixa por primeira vez dende as proximidades da estación aos terreos do recheo do porto, esperando a compañía M.Z.O.V ao verán de 1898 a por este enlace en explotación.

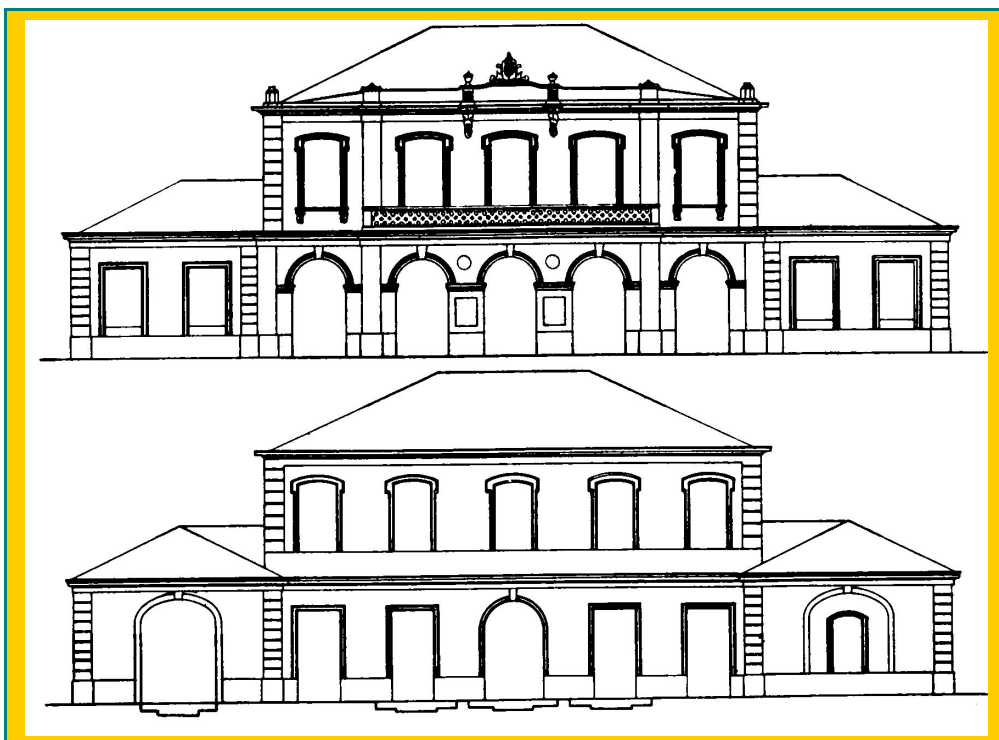
⁵² “Ferrocarril. Bajada al puerto” en *Faro de Vigo*, 16-X-1895, páx. 2.

⁵³ “Ferrocarril del puerto de Vigo” en *Faro de Vigo*, 27-X-1896, páx. 1.



15. A locomotora nas instalacións portuarias de Vigo.

Cara ao final da década de 1920 a compañía M.Z.O.V. pasa a formar parte da Compañía Nacional dos Ferrocarrís do Oeste de España. Esta, a súa vez, será incautada polo estado en 1941 pasando a integrarse en RENFE. A compañía M.Z.O.V, se ben desapareceu do negocio ferroviario, permaneceu como empresa constructora, participando na apertura da liña entre Zamora e Ourense. Nesa actividade constructora continúa nos nosos días.



16. Proxecto primitivo da estación de Vigo. Fachadas principal e posterior (Arquivo da Estación, copiado por Pablo Rivas Caride)

Como foi característico doutras liñas de ferrocarril, o enxeñeiro Francisco Javier

Boguerín, autor do proxecto da liña Ourense-Vigo, clasificou as diversas estacións do traxecto en categorías diversas, en función da importancia da localidade onde se emprazaban. A estación de Vigo foi considerada como a única de primeira categoría, a de Ourense de segunda, as de Ribadavia, Tui, O Porriño e Redondela de terceira e as restantes de cuarta.⁵⁴ A estación de Vigo recibiu unha arquitectura ecléctica de base clasicista e depurada na súa ornamentación. Unha linguaxe arquitectónica sinxela, de carácter académico, que marca a liña e os trazos compositivos do resto de estacións de orden inferior. As propias características da liña e as dificultades económicas da Compañía M.Z.O.V. levaría a este tipo de arquitectura enxeñeril e académica, renunciando a outro tipo de edificio singular que algunhas grandes compañía abordaron e implantaron en cidades como Madrid, Valencia, Sevilla, etc. Ademais do edificio de viaxeiros cos seus servicios públicos e administrativos e de vivenda do xefe de estación, a estación de Vigo contiña plataformas cubertas e descubertas, peiraos para embarque de gando, almacéns, talleres, etc.⁵⁵ O edificio principal está rematado en 1878, presentando unha disposición en planta en forma de U, formada por tres corpos, un central con dous andares e dous laterais paralelos que acollían o espacio no que se situaban as plataformas e as tres vías terminais.

A súa presenza dinamizou o ensanche da cidade de Vigo, potenciando a expansión natural da cidade cara ao leste a través da antiga estrada de Castela (hoxe rúas do Príncipe e Urzaiz) e provocando a apertura da rúas Lepanto e Alfonso XIII. Dende o momento da súa construción converteuse en porta da cidade e lugar de encontro dos cidadáns. A *Ilustración Gallega e Asturiana*, sinalaba en 1879, con motivo da publicación dun gravado da estación de Vigo:

“...Construída recentemente, está en uno de los sitios más bellos de los alrededores de Vigo (...) convertida en uno de los predilectos paseos de los vigueses la carretera que conduce a la estación vese ésta, con especialidad los domingos, inundada por alegres y bulliciosas partidas, que invadiendo los coches, salen a disfrutar las delicias del campo por las pintorescas cercanías de la ciudad.”⁵⁶

⁵⁴ Archivo Xeral da Administración. Alcalá de Henares. Sección: Obras Públicas, nº 3.737, cartapacio: 8686.

⁵⁵ Vid. GARRIDO RODRÍGUEZ, J., e IGLESIAS VEIGA, J. R., *Vigo. Arquitectura urbana*. Patrimonio Histórico do Concello de Vigo – Caixa Galicia, 2000, páx., 156-164.

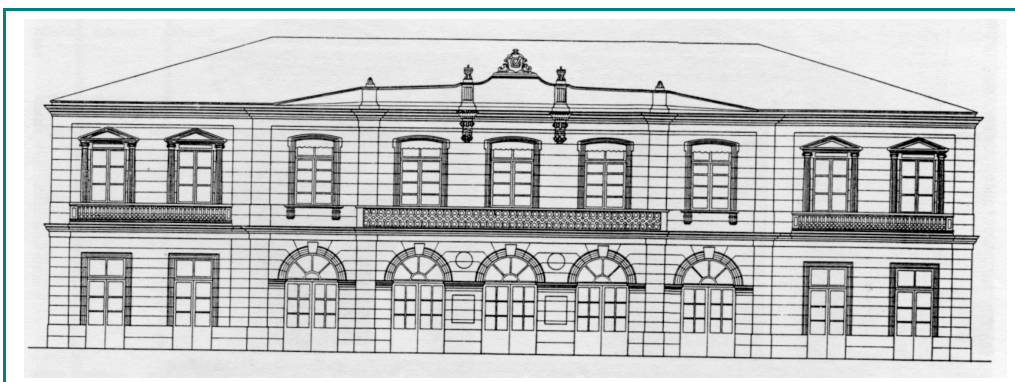
⁵⁶ La Ilustración Gallega e Asturiana, 20-IV-1879



17. Estación do ferrocarril de Vigo antes da súa ampliación na fachada principal.

Inaugurada a liña Ourense-Vigo en 1881 dótese a estación de Vigo dunha ampla plataforma cuberta destinada a mercadorías que será construída por Francisco Roura.⁵⁷ En 1891 recibe un novo proxecto para cubrir as vías e plataformas cunha estrutura de ferro, zinc e cristal que está rematada ao finalizar ese mesmo ano.⁵⁸ De novo en 1923 amplíase o espacio cuberto interior sobre plataforma cunha estrutura de ferro e unha lanterna para a iluminación interior.

Neste ano amplíase tamén o edificio principal de viaxeiros, que primitivamente estaba formado por un corpo central de dous andares nos que se situaban cinco vans por planta e dous laterais baixos como cabeceiras das ás laterais. A ampliación afecta a parte frontal do edificio, elevándose unha segunda planta nos laterais, co quedaba igualada en altura toda a fronte principal. Esta ampliación distínguese na fachada principal da vella estación polas dúas ventás-portas da saída ao balcón que contén cada un dos laterais. Están flanqueadas por esveltas columnas xónicas de fina labra de granito que soportan un frontón triangular.



18. Estación de Vigo

Segundo sinala a prensa da época a estación do Porriño debeu

⁵⁷ FV. 22-VI-1881, páx. 2; 28-VII-1881.

⁵⁸ FV. 2-IV-1891; 2-VI-1891, páx. 2; 23-XII-1891, páx. 2.

19. Antiga estación do ferrocarril de Vigo.

construcción provisional de madeira nos primeiros anos de funcionamento da liña Ourense-Vigo. En xaneiro de 1889 os conselleiros do empresa do ferrocarril señores Sallehy y Bros trasládanse o Porriño para tratar co Conde de Ramirás sobre o emprazamento da estación,⁵⁹ que se situará nas proximidades do desaparecido pazo da familia Ramirás. En marzo dese mesmo ano comezan os traballos de cimentación do edificio,⁶⁰ que estará concluído en xaneiro de 1890, entrando en funcionamento a nova estación ese mesmo ano.⁶¹



21. Estación do
ferrocarril do
Porriño.
Fachada
principal.

⁵⁹ F.V., 30-I-1889, páx. 3.

⁶⁰ F.V., 1, 8-III-1889, páx. 2; 8-X-1889, páx. 3.

⁶¹ F.V. 5-I-1890, páx. 3



20. A estación do Porriño na actualidade. Non sufriu cambios importantes dende a súa construción.

A estación do Porriño, seguindo unhas liñas compositivas similares ás do resto de estacións da liña, resólvese cun eclecticismo simplificado con total restricción da decoración. O tratamento arquitectónico límitase a unha ordenación simétrica de vans e o resalte dos elementos compositivos.

22. Estación do ferrocarril do Porriño, pouco tempo despois da súa construción. Aínda no rematara o peche exterior da estación.





23. Estación do Porriño nunha nevada nos primeiros anos da década de 1960.

1.5.3. Ramal de enlace de Guillarei á fronteira portuguesa.

Dende o inicio da reivindicación da presenza do ferrocarril na comarca viguesa reclamouse con insistencia, como xa se comentou, a conexión co ferrocarril portugués:

“...Si esto que era de imprescindible necesidad llega a unirse a la realización de las gestiones que hizo en Madrid el alcalde de Tuy para echar un puente al Miño que enlace el Ferrocarril de Orense de Vigo con el de Portugal, pronto muy pronto nada tendremos que envidiar a las demás provincias, Vigo será el emporio del comercio del vecino reino y la arteria potente que ha de nutrir la vida y adelanto de toda Galicia en el porvenir...”⁶²

⁶² F.V. 12-VI-1875, páx. 2. En 1864 xa se nomeara unha comisión hispano-portuguesa formada por Eusebio Page Inocencio Gómez Roldán, Francisco M. de Souza Brandão e José Diego Mascarenhas.



24. Ponte Internacional de Tui en construción.

Coa apertura do tramo entre Vigo e Guillarei en 1878 e a chegada do ferrocarril portugués a vila de Camiña nese mesmo ano, formúlase a necesidade de estudar o enlace das dúas liñas e determinar o lugar por onde se salvaría a dificultade do río Miño. O estudio deste enlace encárgaselle ao enxeñeiro Luís Page Blake que propón tres solucións, recomendando a de "Poste Vermelho", a máis próxima as vilas de Tui e Valença que quedarían directamente comunicadas. Nesta solución, a definitivamente adoptada, a popular "Ponte Internacional" emprazábase nun punto no que o río Miño presentaba un canle estable. A proposta defendida por Luís Page será aceptada o 31 de xullo por parte dunha comisión hispano-portuguesa formada por Buenaventura José Vieira, Pedro Alves de Avellar e José Bandeira Coelho de Melho por parte portuguesa e José Montero e Eugenio Page por parte española. A comisión acepta tamén o proxecto de ponte sobre o Miño trazado polo enxeñeiro español Pelayo Mancebo en xuño de 1879. A ponte, por motivos de economía e enlace entre as dúas poboacións fronteirizas, acollería no taboleiro inferior unha estrada para o tráfico normal de peóns e mercadorías e no superior o paso e vía para o ferrocarril. Sería unha ponte metálica de cinco tramos, con tres centrais de 66 metros cada un e dous laterais de 60 metros. A estrutura soportaríase con catro piares metálicos centrais, que serán substituídos na execución por outros de fábrica de cantería.⁶³ O trazado do ferrocarril de enlace e o proxecto da ponte foron aprobados⁶⁴ oficialmente por un Real Orden de 26 de febreiro de 1880.

⁶³ *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 20-II-1879, 28-I-1880, 18-III-1880.

⁶⁴ F.V. 8-III-1880, pax. 2.



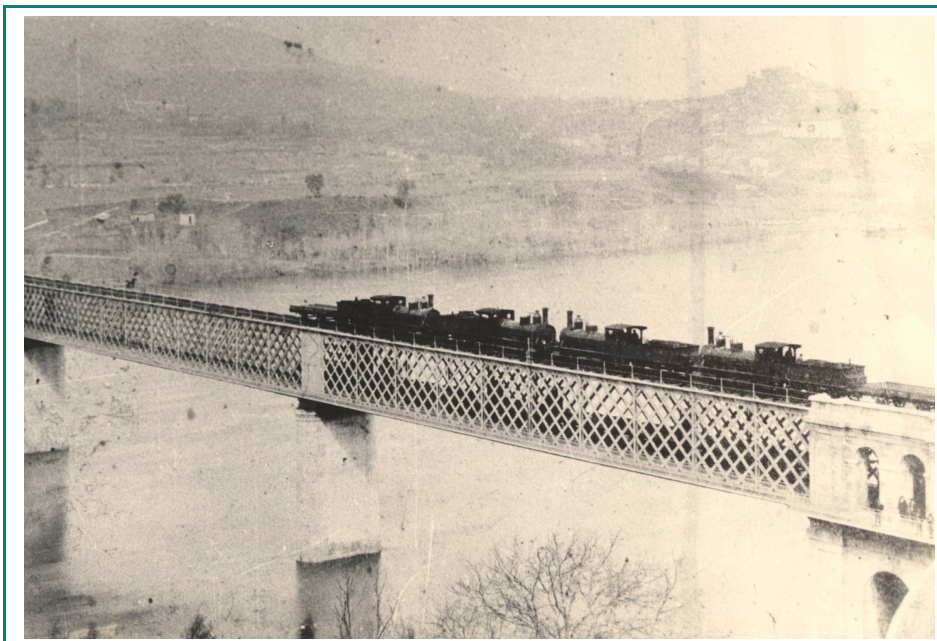
25. Ponte Internacional de Tui no tramo final da súa construción.

Nese mesmo ano noméase unha comisión para o estudo das condicións⁶⁵ de construción da ponte formada polos enxeñeiros portugueses Xoaquín de Mattos, Justino Teixeira e Antonio Luciano Siomoes de Carballo e dos españois Eusebio Page, Eduardo Godino e Pelayo Mancebo. A construción da ponte foi adxudicada na poxa celebrada en Lisboa en xuño de 1881 a casa belga Braine-le-Compte, dirixida en Portugal polo enxeñeiro Eugéne Rolín. As obras comezan ao ano seguinte baixo a dirección de Auguste Cazaux que terá como axudante ao tamén enxeñeiro Schoulepnikow, de orixe ruso. A ponte está rematada en 1884, corréndose o último taboleiro no mes de setembro. Do día 8 o día 12 de febreiro de 1885 efectúanse as probas de resistencia coa presenza de Ricardo Catarineu e Eduardo Escalona, xerente e enxeñeiro xefe da compañía M.Z.O.V. Asisten tamén, ademais dos membros da comisión hispano-portuguesa citada, os enxeñeiros José Nogales, Antonio Perecaula, Eugéne Rolín e Augusto Cazaux e o contratista das obras de fábrica Julio Astray Caneda.⁶⁶ A ponte inaugúrase⁶⁷ oficialmente o 25 de marzo de 1886.

⁶⁵ “Condiciones particulares y económicas [...] han de regir en la construcción del Puente Internacional del Miño en la frontera portuguesa...” en *Faro de Vigo*, 15-I-1881, páx. 1.

⁶⁶ F.V., 9-IX-1880, páx. 3; 30-V-1881, páx. 2; 4, 5-VIII-1881, páx. 2; *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 18-VI-1881; “Pruebas del Puente Internacional sobre el Miño” en *Faro de Vigo*, 14-II-1885, páx. 1.

⁶⁷ “Inauguración del Puente Internacional” en *Faro de Vigo*, 27-III-1886, páx. 2.



26. Probas de forza na Ponte Internacional de Tui.

27. Ponte de Tui en construción (abaixo) .



As obras do tramo entre Guillarei e a fronteira portuguesa comezaran en setembro de 1880. Nestas obras, así como nas da Ponte Internacional sobre o Miño, actuarán como inspectores do Estado o enxeñeiro Andrés Castro Teixeira e o axudante de obras públicas Manuel Fernández Soler. En abril de 1882 está aberto o camiño entre Guillarei e Tui, procedéndose a colocación de travesas e vías. En setembro dese mesmo ano realízanse as probas dos tramos metálicos do traxecto, en especial o paso sobre o río Louro, que ao igual que o segundo viaducto e a ponte metálica de Sampaio do ramal Redondela-Pontevedra,

foron construídos pola Terrestre Marítima de Barcelona, baixo a dirección do enxeñeiro Luís Meric. A principios de xaneiro de 1884 anúnciase a apertura do tramo entre Guillarei e Tui.⁶⁸

1.5.4. Ramal de enlace de Redondela a Pontevedra.

A liña de Ourense a Vigo completábase cun ramal de Guillarei á fronteira portuguesa e outro de Redondela a Pontevedra. Como sucede co tramo á fronteira

⁶⁸ F.V. 19-VII-1880, páx. 2; 23-IX-1880, páx. 3; 25-IV-1882; 28-IX-1883, páx. 3.

portuguesa, os antecedentes do enlace entre Redondela e Pontevedra remóntanse ás primeiras reivindicacións do ferrocarril na comarca viguesa. No ano 1863 o enxeñeiro e político José Elduayen e Gorriti ocúpase do estudio desta conexión e do lugar de emprazamento da estación en Pontevedra.⁶⁹ En agosto de 1870 é nomeado pola Dirección Xeral de Obras Públicas ao enxeñeiro Manuel Tabueca para realizar un estudio dunha liña entre Redondela e o porto de Carril, co obxecto de enlazar coa trazado do ferrocarril “El Compostelano” dende esa localidade a Santiago.⁷⁰ O proxecto de enlace entre Redondela e Pontevedra é aprobado⁷¹ en maio de 1880, facéndose cargo da concesión a propia compañía M.Z.O.V. As obras inaugúranse o 17 de marzo de 1881, iniciándose os traballos no verán dese mesmo ano baixo a dirección do enxeñeiro Carlos Cardenal. Como contratista intervéen Francisco Roura.⁷²



28. Estación de Pontevedra.

De novo volve a aparecer o problema do paso por Redondela, polo que Manuel Tabuenca propón a construción dun segundo viaducto, rexeitando outras posibilidades de conexión coa liña Ourense-Vigo. En xullo de 1881 o enxeñeiro Mariano Cordereda presenta o proxecto reformado, fixando o emprazamento definitiva o viaducto, que será construído pola casa “Marítimo Terrestre” de Barcelona, encargándose da súa montaxe o enxeñeiro Luís Wirtz. O viaducto presenta unha estrutura de ferro con tres tramos soportados por piares metálicos. O primeiro tramo ten unha lonxitude de 57,60 metros e os dous laterais 46 cada un. As probas de resistencia e carga efectúanse en abril de 1884. A mesma casa catalana constrúe en Sampaio (Arcade) unha ponte metálica de ferro, baixo a dirección de Luís Meric. En abril de 1884 está concluído o túnel de Figueirido, construído por Victor Bilbatua⁷³ e está a punto de rematarse o edificio da estación de Pontevedra, faltando o desmonte e afirmado da súa estrada de acceso e a cocheira de locomotoras. O 16 de maio de 1884 chegan a primeira locomotora a Pontevedra en viaxe de probas,

⁶⁹ F.V. 1-VII-1863.

⁷⁰ F.V. 8-VIII-1878; 28-IX-1878.

⁷¹ F.V., 25 e 31-V-1880; 11-XI-1880.

⁷² F.V., 15, 17 e 18-III-1881, páxs. 1 e 2; 10-VII-1881, páx, 1

⁷³ F.V., 12-IV-1884.

constituíndo todo un acontecemento na capital da provincia.⁷⁴ No mes de xuño lévanse a cabo as probas oficiais deste tramo baixo a dirección de Andrés Castro Teijeiro.⁷⁵ O tramo inaugúrase⁷⁶ o 30 de xuño de 1884, abríndose á explotación ao día seguinte. Co fin de buscar a conexión co resto da rede española da liña de Santiago de Compostela a Carril en abril de 1889 concédese ao ferrocarril “El Compostelano” a apertura do tramo entre Carril e Pontevedra, que entra en servicio⁷⁷ en setembro de 1899. Este tramo facilitaría o conexión de Santiago e toda a súa bisbarra coa rede ferroviaria española, posto que a comunicación directa Zamora-Ourense-Santiago non se establece ata a posguerra.

1.6. UN FERROCARRIL ELÉCTRICO DE VIA ESTREITA: O TRANVÍA DE O PORRIÑO A VIGO.

A vila do Porriño queda tamén comunicada con Vigo por un ferrocarril eléctrico ou tranvía, o único tramo executado dun ambicioso proxecto que pretendía comunicar o balneario de Mondariz coa cidade de Vigo. As primeiras referencias sobre os intentos de establecer este ferrocarril eléctrico aparecen na prensa viguesa en 1887, que informa do estudos dunha liña entre Mondariz e Vigo, xurdindo as primeiras discrepancias por onde debería levarse o trazado a partir do Porriño, se ben a través alto do Confurco ou ben pasando por Caldelas ou Guillarei, Entienza, Nogueira, Cristiñade, Areas, Ponteareas, Pías e Mondariz.⁷⁸ En xuño de 1895 a *Gaceta de Madrid* publica a aprobación da concesión dun ferrocarril de vía estreita entre Mondariz e O Porriño por Ponteareas a Antonio Álvarez Redondo.⁷⁹ En 1897 aparece unha nova posibilidade de variante do trazando, propóndose unha comunicación directa entre Redondela e Mondariz.⁸⁰

⁷⁴ FV., 18-V-1884.

⁷⁵ F.V., 4-VI-1884.

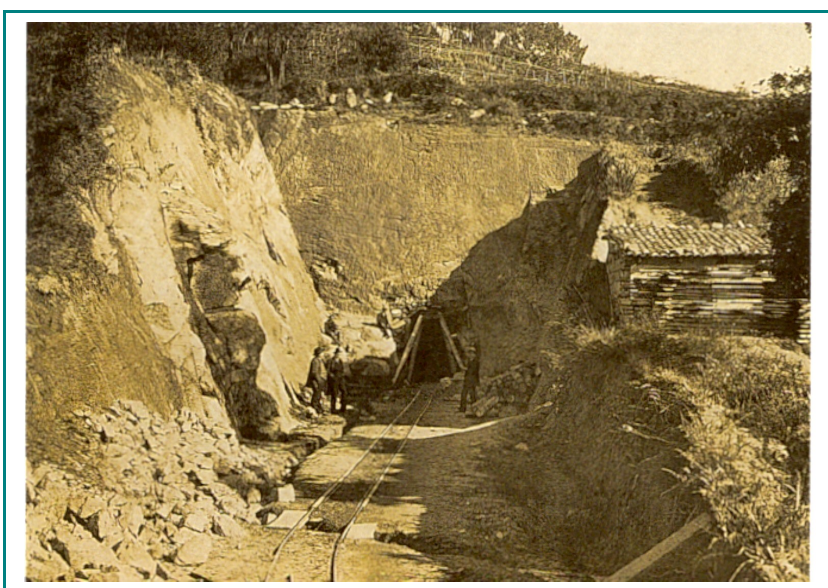
⁷⁶ F.V., 2-VII-1884.

⁷⁷ “El ferrocarril Compostelano. Inauguración de la nueva línea de Pontevedra a Santiago” en *Faro de Vigo*, 23 e 25-VII-1899, páx. 1.

⁷⁸ F.V. 25 e 26-V-1887, páx. 2.

⁷⁹ “El ferrocarril a Mondariz” en *Faro de Vigo*, 24-IV-1895, páx. 2; “De Mondariz a Porriño” en *Faro de Vigo*, 16-VI-1895.

⁸⁰ “Tranvía a Mondariz” en *Faro de Vigo*, 15-IX-1897, páx. 2.



29.30. Obras de
apertura da liña do tranvía de
Mondariz a Vigo, do que só se
constrúe o tramo Vigo- O
Porriño.

Cara ao ano 1902 a prensa reseña un novo proxecto de tranvía de Vigo a Mondariz a través da estrada de Villacastín, pasando polo Porriño e Pontearreas. Para o seu funcionamento prevíase aproveitar a potencia eléctrica subministrada por unha presa en Barral, no concello de Castrelo de Miño. O proxecto fora trazado polo enxeñeiro José Bores Romero e concedido á empresa “Iberia Concesionaria”, representada neste proxecto por Eugenio Montero Villegas. O proxecto interesou a membros da burguesía local, formándose comités en Vigo, Porriño, Pontearreas e Vigo. Neles atopamos apelidos como Carrera, Palacios, Candeira, Ojea, Oya, Sanjurjo, Peinador, Tapias, Curbera, etc.⁸¹ En febreiro de

⁸¹ “El tranvía Vigo a Mondariz” en *Faro de Vigo*, 16 e 17-X-1910, páx. 1.

1903 o Goberno Civil de Pontevedra remite ao Concello do Porriño o plano do paso do tranvía pola vila, informando a corporación municipal negativamente do proxecto ao considerar perigoso o seu paso polo centro, especialmente os días de feira e mercado.⁸² No mes de marzo dese mesmo ano un grupo de enxeñeiros ingleses e franceses enviados pola sociedade americana Westhinghamhouse, estudian sobre o terreo as posibilidades de construción do ferrocarril eléctrico entre Mondariz e Porriño. Aparece nesas datas como concesionario Aventino Guillén de Barcelona representando a un grupo catalán que, coa devandita sociedade americana, pretenden levar a cabo o proxecto.⁸³



31. Inauguración da liña do tranvía entre o Porriño e Vigo. Marzo de 1920 (*Vida Gallega*)

Un dos grandes impulsores do proxecto do tranvía foi Enrique Peinador Vela, propietario do balneario de Mondariz. Balneario convertido a principios do século XX en estación termal de primeira orde. As súas instalacións comezaran nos últimos anos do século XIX a sufrir un proceso de ampliación, que se iniciara a finais do século XIX coa construción do "Gran Hotel", proxectado por Jenaro de la Fuente Domínguez. Dende os primeiros anos do novo século intervéñen no balneario o prestixioso arquitecto porriñés, Antonio Palacios Ramilo, que conxuntamente co seu compañeiro Joaquín Otamendi Machimbarrena, traza unha nova serie de proxectos: "Pavillón da Fonte" e planta embotelladora, edificio "A Varanda" (hoxe hotel), hotel-sanatoria e edificio de Correos e Telégrafos.

Enrique Peinador Vela tiña interese en comunicar Mondariz Balneario coa cidade de Vigo e coa estación do ferrocarril do Porriño, por onde chegaban gran parte dos clientes do hotel que procedían do interior, especialmente de Madrid. Cara ao final do verán de 1904 constitúese en Madrid a Sociedade Eléctrica do Miño, que, aproveitando o

⁸² Arquivo Municipal do Porriño (A.M.P.), acta da sesión da corporación municipal de 15-II-1903. O Concello de Vigo chega a aproba-lo paso deste tranvía pola cidade (A.M.V. acta da sesión municipal de 15-VII-1914)

⁸³ "El ferrocarril eléctrico a Mondariz" en *Faro de Vigo*, 8-III-1903, páx. 2.

citado salto de Barral, propón a construción do ferrocarril eléctrico entre Mondariz e Vigo, anunciando a inmediata apertura dun prazo para a subscripción de accións. No consello de administración da nova sociedade atopábanse entre outros Enrique Peinador, Eugenio Montero Villegas, Luis Vasconi e José Lameyer.⁸⁴ Novo intentos de levar a cabo o proxecto prodúcese en 1908, constituíndose en xuño unha nova sociedade que adquire a concesión e estudos.⁸⁵



32. Tranvía de Vigo
a Porriño.(O
Tranvía)

En 1913 créase en Ponteareás a Sociedade Tranvía de Mondariz a Vigo, que baixo o impulso de Enrique Peinador, abordará de forma definitiva o proxecto. O 22 de outubro asínase diante do notario de Ponteareas Francisco Gamallo Paz un acordo entre a Sociedade "Hispano-Belga" e Enrique Peinador para a constitución dunha sociedade que posibilite a realización das obras do tranvía.⁸⁶ En Ponteareas e no Porriño créanse comités locais nos que están presentes José Palacios, Rafael Candeira, Ramón González, José Carrera, etc. O tranvía proxectado partía do balneario de Mondariz cara á Ponteareas, localidade onde se situaba unha primeira subestación eléctrica. Dende Ponteareas dirixíase á vila do Porriño salvando a dificultade do alto do Confurco mediante un túnel. Cruzaba o Porriño seguindo a liña da estrada de Castela que pasaba diante do actual Instituto "Pino Manso", situándose nas súas proximidades as cocheiras do único tramo construído de Vigo ao Porriño. Seguindo a rúa Antonio Palacios pasaba por diante do Concello, praza da Central e rúa Ramirás para tomar a estrada de Redondela ata a variante de Sanguñeda onde atravesaba o Louro e volvía a antiga estrada de Madrid-Vigo. Seguía ata Tameiga onde volvía a desviarse cara á subestación eléctrica de Peinador, onde comezaba o descenso cara a Cabral, empalmando neste punto coa liña

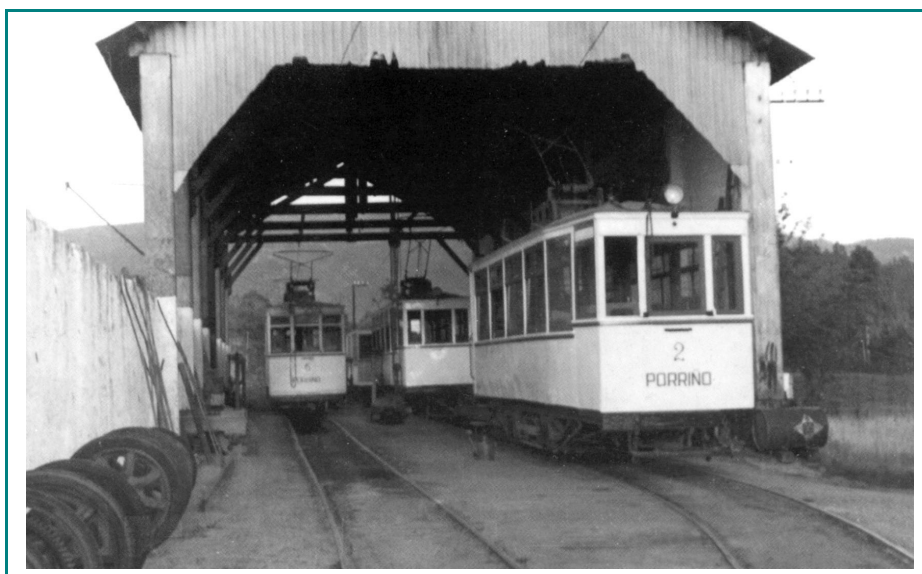
⁸⁴ F.V., 20 e 21-IX-1904, páx. 1.

⁸⁵ "El ferrocarril de Porriño a Mondariz" en *Faro de Vigo*, 7-VII-1908, páx. 1.

⁸⁶ "Tranvía de Mondariz a Vigo" en *Faro de Vigo*, 23, 28 e 30-XI-1913, páx. 1.

do tranvía urbano de Vigo.⁸⁷ A lonxitude do trazado entre O Porriño e Vigo era de 19 quilómetros, correspondendo os 6 últimos, dende Cabral a Vigo, á Sociedade Tranvías de Vigo. No tramo O Porriño-Vigo proxectábanse dúas subestacións eléctricas en Tameiga e no alto de Peinador.

33. Cocheiras do tranvía no Porriño.
Liña do tranvía entre
Vigo e O Porriño.



As obras, contratadas con Joaquín Peralba González, iníciáanse en setembro de 1913 nas variantes do Porriño e Puxeiros baixo a dirección do enxeñeiro Sr. Corton.⁸⁸ A finais dese ano trabállase na cimentación da ponte sobre o río Louro. A principios de 1914 rómpese o acordo o acordo subscrito coa Sociedade Hispano-Belga representada polos señores Otelet, feito que xeraría a desconfianza entre os subscritores de accións. En febreiro de 1914 constitúese unha nova sociedade, refórmanse os estatutos e noméase unha nova dirección de obras que asume o enxeñeiro Noberto Elberdín, introducindo unha serie de variantes no proxecto.⁸⁹ Nese mesmo ano rematan as obras de explanación de terreos da variante situada entre as estradas de Redondela e de Vigo-Madrid e comézase a construción da ponte que cruza a liña do ferrocarril Vigo-Ourense. Á vez que chegan ao porto de Vigo as primeiras partidas de material fixo, iníciase neste momento os traballos do túnel do Confurco en ámbolos dous extremos, estando a mediados de 1915 perforados uns

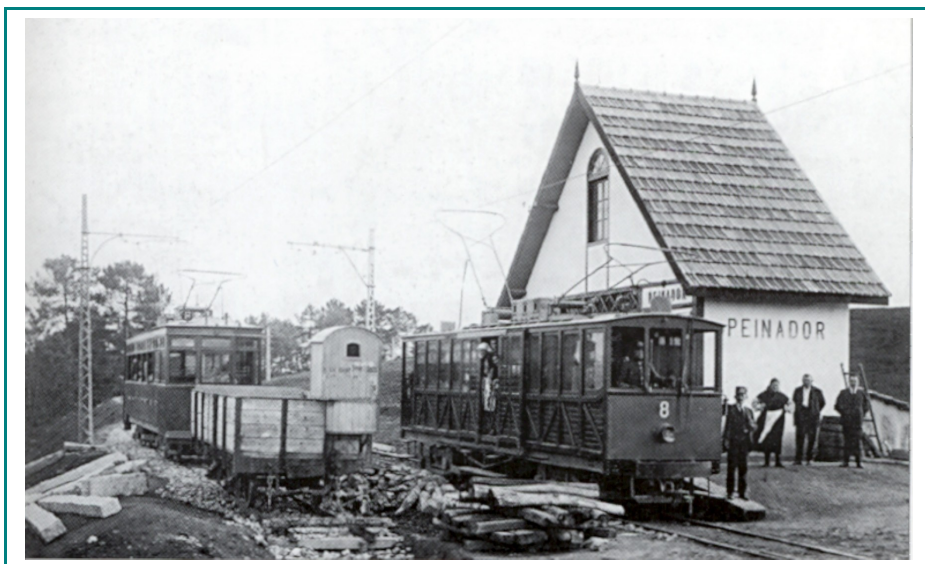
⁸⁷ “El tranvía. Memoria del consejo” en *Faro de Vigo*, 1-III-1913, páx. 1; “Línea férrea a Mondariz” en *Faro de Vigo*, 9-III-1913, páx. 1; “Una obra necesaria” en *Faro de Vigo*, 30-VI-1913, páx. 1; “Mondariz-Vigo” en *Faro de Vigo*, 2, 6 -VII-1913, páx. 1; “Mondariz-Vigo. El proyecto del tranvía” en *Faro de Vigo*, 11-X-1913, páx. 3 e 4.

⁸⁸ “Tranvía de Mondariz a Vigo” en *Faro de Vigo*, 15-IX-1913.

⁸⁹ “El tranvía de Mondariz a Vigo” en *Faro de Vigo*, 7, 9, 15, II-1914, páx. 1; 13-IV-1914, páx. 1.

250 metros. As obras do túnel, cunha lonxitude duns 800 metros, foran contratadas con irmáns Franchs, que traballaran con anterioridade no tendido da vía do tranvía urbano de Vigo.⁹⁰ O túnel, así como o tramo entre O Porriño e Mondariz, nunca completarán a súa execución.

O inicio da Primeira Guerra Mundial dificulta a continuidade das obras, ao verse afectado ao transporte de materiais dende Bélxica, conseguindo Noberto Elberdín paliar a situación contratando material fixo a unha empresa do ferrocarril do norte de España. En novembro de 1914 chegan ao porto de Vigo procedentes de Bilbao as primeiras partidas de raís para o tendido da vía dende Cabral ao Porriño.⁹¹ Se ben nas obras permanece a actividade dos contratistas Srs. Franch e séguese recibindo material durante o ano 1915, non será ata 1918 cando o enxeñeiro electricista Sr. Reinhart inicie a instalación dos equipos e material eléctrico que foran importados dos Estados Unidos e Suecia. O tendido do cable eléctrico efectúase con postes de formigón con celosía en diagonal.



34. Estación de Peinador. A dedicación desta estación a Enrique Peinador Vela deu orixe ó topónimo deste espacio.

O material móbil da liña do tranvía entre Vigo e O Porriño foi contratado en maio de 1916 á casa Lladró Cuñat e Cía de Valencia e a montaxe dos primeiros equipos eléctricos dos coches motores procedentes dos Estados Unidos⁹² verifícase nos talleres da Sociedade de Tranvías de Vigo. A principios de febreiro de 1920 chega á vila do Porriño o primeiro tranvía en viaxe de probas. O 1 de marzo dese mesmo ano realízanse as probas oficiais baixo a dirección do enxeñeiro provincial Joaquín González. No Porriño a compañía merca os solares de "Vila Felisa", nas proximidades do Instituto "Pino Manso" para instalar as cocheiras, almacéns e talleres da liña.⁹³ O tranvía VigorPorriño, única parte construída do proxecto ata

⁹⁰ "El tranvía de Mondariz a Vigo" en *Faro de Vigo*, 27-VIII-1914, páx. 1; 30-VIII-1914; 9-X-1914.

⁹¹ "El tranvía de Mondariz" en *Faro de Vigo*, 10,-XI-1914, páx. 1; 9-XII-1914, páx. 1.

⁹² "Tranvía de Mondariz a Vigo. Los coches en construcción" en *Faro de Vigo*, 13-V-1917, páx. 1.

⁹³ "Tranvía Mondariz a Vigo. Pruebas oficiales en el trozo Vigo-Porriño" en *Faro de Vigo*, 2-III-1920, páx. 1.

Mondariz, inaugúrase⁹⁴ oficialmente o 14 de marzo de 1920. No punto máis alto do traxecto, dedícase a estación na que se atopa a subestación eléctrica a Enrique Peinador Vela, principal impulsor deste tranvía que falecera en 1917. Desta circunstancia deriva o actual topónimo de Peinador que dá nome a esta zona e ao aeroporto da cidade de Vigo.

Trala inauguración, sinálase na prensa do momento a intención de continuar a liña ata Ponteareas, falándose incluso dun proxecto de ampliación a Tui. Sen embargo, o pasamento de Enrique Peinador Vela, tres anos antes da definitiva inauguración, fixo languidecer o proxecto. A Sociedade Tranvía de Mondariz a Vigo explotará a liña ata 1860, data na que esa empresa sería absorbida por Tranvías de Vigo. O 13 de febreiro de 1967 deixou de prestar servicio este emblemático ferrocarril eléctrico de vía estreita.

1.7. A VILA DO PORRIÑO E O FERROCARRIL.



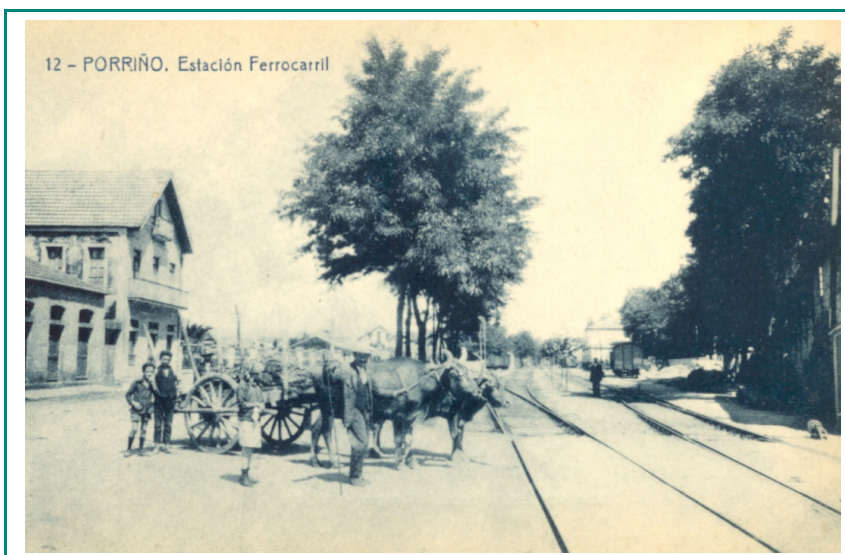
35. Vista da vila do Porriño nas primeiras décadas do século XX.

A apertura da estrada de Villacastín a Vigo e a presenza do ferrocarril inciden directamente na morfoloxía urbana do Porriño e no seu desenvolvemento económico. Durante o século XIX no aspecto urbanístico ten unha gran importancia a apertura das estradas de Vigo a Villacastín ou de Castela e a de Pontevedra a Camposancos. A primeira cruzaba a vila dende a actual rúa Progreso polo paso a nivel e praza da Central para torcer diante do actual edificio do Concello e dirixirse cara á vila de Ponteareas pola rúa Elduayen (hoxe Antonio Palacios).

A estrada de Pontevedra a Camposancos atravesaba o Porriño en sentido lonxitudinal, dando orixe ás actuais rúas Ramirás, Ramón González e Manuel Rodríguez, mentres que o ramal que conducía a Gondomar e a orixe da actual avenida de Bos Aires.

⁹⁴ “Tranvía Mondariz a Vigo” en *Faro de Vigo*, 14-III-1920, páx. 1; “Inauguración del tranvía Mondariz-Vigo” en *Faro de Vigo*, 16-III-1920, pax. 1.

Estas estradas reciben no século XIX e nas primeiras décadas do XX unha importante edificación, concentrando o principal da arquitectura singular da vila.



36.37. Imaxes da vila do Porriño a principios do século XX.

No momento da chegada do ferrocarril o desenvolvemento urbano do Porriño canalízase a través destas estradas que se transforman en rúas principais. A presenza do ferrocarril, pola contra, crea unha barreira infranqueable á expansión urbana en paralelo ao río Louro, só salvada pola edificación na zona central do paso a nivel. Nestes anos, o plano urbano aparece xa totalmente condicionado polas vías de comunicación, circunstancia que se mantén na actualidade. A particularidade de que as principais rúas da vila sexan á vez estradas leva implícito que todo o referente a súa conservación, arranxos, condicións de edificación, etc. teña que ser informado polos enxeñeiros destas estradas, polo que a corporación porriñesa solicita no ano 1909 do director xeral de Obras Públicas a total propiedade municipal destas travesías.⁹⁵

Dentro das actividades relacionadas coa urbanización da vila nestes anos destaca

⁹⁵ A.M.P, Acta da sesión municipal de 7-II-1909.

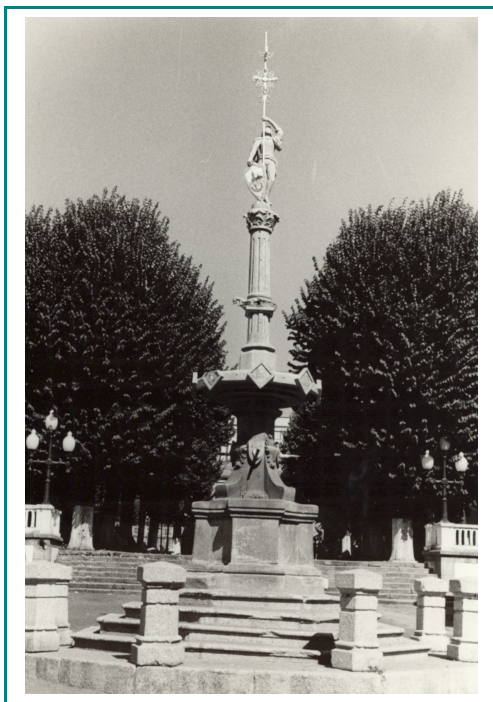
o trazado da Rúa Nova (actual Domingo Bueno), iniciándose os traballos de apertura en 1927 tras contratar a corporación municipal ao ano anterior un préstamo de duascientas mil pesetas co Banco de Crédito Local de España para levar a cabo as obras da rúa e construír unha escola graduada na vila e seis escolas rurais nas parroquias.⁹⁶ A escola graduada, hoxe un dos edificios singulares da vila transformado en centro cultural, foi proxectada por Antonio López Fernández, arquitecto que deixa importante obra nas cidades de Pontevedra e A Coruña.



38. Rúa Nova (Hoxe Domingo Bueno) co edificio da escola graduada proxectada polo arquitecto Antonio López Hernández.

Alguns espacios urbanos reciben tamén a atención de particulares ou das autoridades municipais. A principios do século XX defínese o espazo do parque do Cristo e praciña contigua. No ano 1899 ao rematarse e inaugurarse a actual capela do Cristo o filántropo Servando Ramilo Nieves fai doazón á igrexa dunha franxa de terreo arredor da mesma, acondicionando os terreos contiguos nos que asume o pago da plantación de árbores, colocación de bancos e construción do actual palco ou quiosco da música.

⁹⁶ A.M.P., actas das sesións municipais: 25-XII-1925 e 16-IX-1926.



40. Fonte do Cristo, proxectada por Antonio Palacios en 1904 (abaixo).

En 1909 este espacio convértese en parque público ao facer Servando Ramilo doazón ao Concello destes terreos. En 1904 Antonio Palacios Ramilo proxecta para este espacio urbano a Fonte do Cristo, que será construída polo constructor Sabino Torres e inaugurada o 4 de xuño de 1905.



41. Casa de Manuel Rodríguez e Angelina Bonín, coñecida como "Villa Florida" en antes como "Villa Angelita".

A vila do Porriño dótese nos últimos anos do século XIX e primeira décadas do século XX de exemplos dunha singular arquitectura na que está presente a secuencia dos

estilos da época: eclecticismo, historicismo neomedieval, rexionalismo, etc. Na configuración desa arquitectura terán un papel destacado indianos ou emigrados retornados como Ramón González, Manuel Rodríguez e Angelina Bonín, José Fernández Areal, etc. Entre os exemplos de eclecticismo afrancesado destaca “Villa Angelita” ou casa da familia Manuel Rodríguez-Angelina Bonín situada na rúa Manuel Rodríguez. Unha das mellores mostras da provincia de Pontevedra do eclecticismo aplicado á tipoloxía de “hotel” ou residencia burguesa, que probablemente foi proxectada por Jenaro de la Fuente Domínguez.



42. Casa de Bernardo Carrera na rúa Progreso.

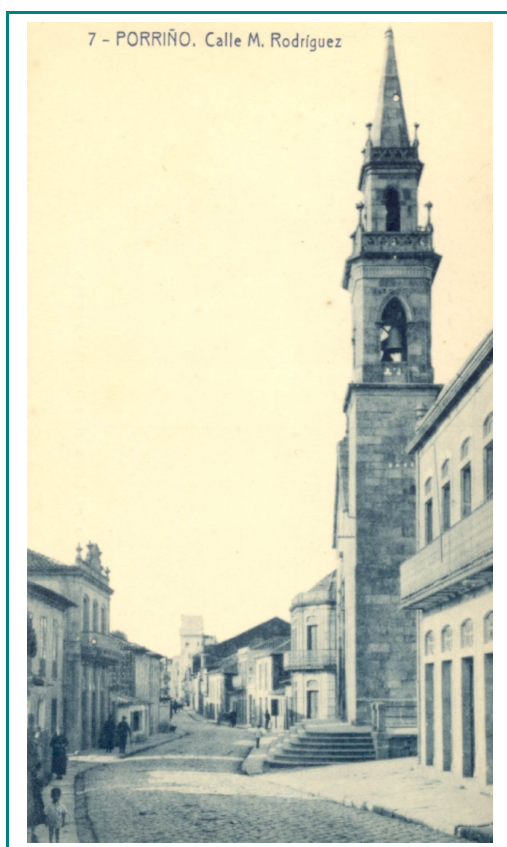
A este afamado técnico vigués tamén se lle pode atribuír a casa de Bernardo Carrera da rúa Progreso. Na vila atopamos outros exemplos da arquitectura ecléctica finisecular, como o antigo edificio da “Jerezana”, fronte á Fonte do Cristo, ou a casa da familia Rodríguez, que se atopa pegada ao edificio do Concello.⁹⁷

Dentro do historicismo ecléctico sitúanse as capelas do Cristo e San Benito e a igrexa parroquial. A capela de San Benito comeza a construírse cara o ano 1887 con numerosas axudadas dos emigrados. A igrexa parroquial foi proxectada polo arquitecto Manuel Felipe Quintana Ochaita cun desornamentado e austero neogótico de compoñente ecléctica, na liña que marcan outros proxectos seus como a igrexa de

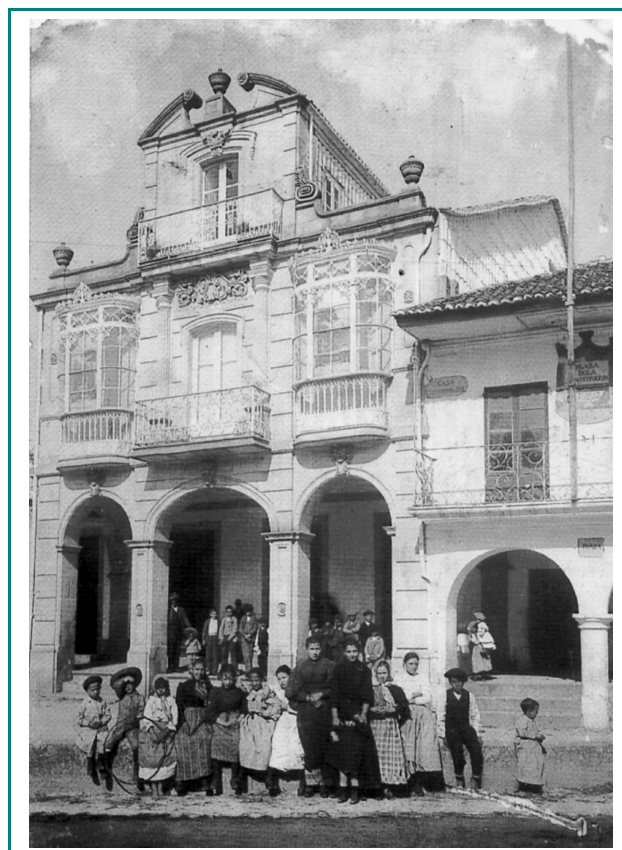
⁹⁷ Véxase sobre a arquitectura do Porriño: IGLESIAS VEIGA, X. R., *Antonio Palacios, Arquitecto. De O Porriño a Galicia*, Pontevedra, Deputación Provincial, 1993; “Indianos e arquitectura no Porriño” en *Malladoura*, núm. 0, xaneiro 2000, páxs. 11-18; GIRÁLDEZ, Diego, “A casa da familia Rodríguez: o mellor exemplo de arquitectura ecléctica do Porriño” en *Malladoura*, núm. 2, páxs. 9-14.

Santiago de Vigo. O antigo templo parroquial presentaba dende os inicios do século XX síntomas de ruína, acordándose e 1906 a construción dunha nova igrexa aproveitando parte e materiais do vella. A obra foi posible gracias as achegas de filántropos como Manuel Rodríguez, Ramón González, Servando Ramilo, etc. A nova igrexa ábrese ao culto o en xullo de 1913.

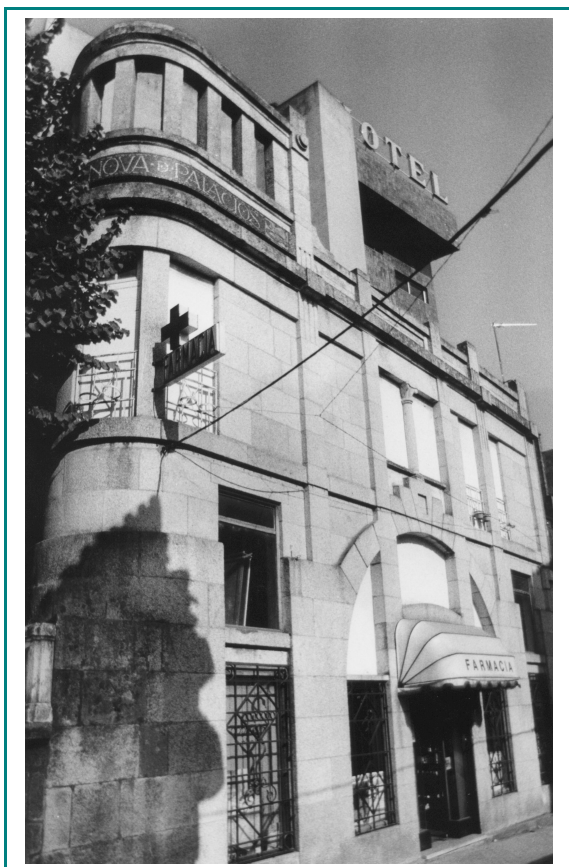
Antonio Palacios deixa unha importante obra na súa vila natal do Porriño. Ademais da citada Fonte do Cristo, proxecta o a desaparecida escola Fernández Areal, a "Botica Nova" do seu irmán José e o edificio do Concello. Este último é un significativo exemplo da tendencia rexionalista na arquitectura galega de principios do século XX e o primeiro proxecto destas características que completa a súa construción. O proxecto, trazado por Antonio Palacios en 1919, foi realizado gracias as axudas de Ramón González, que no ano 1921 asume os gastos de construción. Inaugúrase oficialmente o 15 de xuño de 1924.



43. Igrexa parroquial.



44. Casa da familia Rodríguez.



45. "Botica Nova", proxectada cara ó ano 1909 polo arquitecto Antonio Palacios Ramilo.

A vila do Porriño presentaba antes da chegada do ferrocarril unha economía de base agropecuaria e algunhas actividades de tipo artesanal, contando con talleres de curtido de peles,⁹⁸ fabricación de tella, serradoiros de madeira, cantería, etc. Algún destes serradoiros funcionaba utilizando como forza motriz a auga, cun procedemento similar ao dos muíños. Nos anos finais do século XIX a prensa da época reseña tamén a presenza no termo municipal de talleres de pirotecnia. Nese período mantén a tradición panadeira, que quizais derive da presenza, anos atrás, dunha Fábrica Real de pan, que abastecía ás tropas de guarnición na antiga provincia de Tui.⁹⁹

Se na cidade de Vigo a presenza do ferrocarril foi importante na consolidación do sector conserveiro e no transporte de pesca en fresco cara ao interior. O ferrocarril xoga un papel importante, aínda que non exclusivo, na modernización daquelas zonas nas que se implantou. No Porriño podemos observar o efecto benéfico deste prezado ben, fillo da Revolución Industrial, que amplía e acerca novos e afastados mercados, activando algunhas das actividades preexistentes na bisbarra, como a exportación de gando cara ao interior peninsular, a industria madeireira especializada na fabricación de tabliñas para caixas e a presenza de granxas avícolas. Co ferrocarril adquire notoriedade a empresa

⁹⁸ Un dos fabricantes de curtidos, con fábricas en Redondela e Porriño era Bernardo Ramilo Nieves.

⁹⁹ ESPINOSA RODRÍGUEZ, J., *El valle de la Louriña*, Santiago de Compostela, El Eco Franciscano, 1944, páx. 26.

“Avícola Gallega, que cun singular sistema de transporte en ferrocarril remitía aves vivas de curral, sobre todo galiñas, a diversos mercados españois, especialmente aos de Madrid e Barcelona. No ano 1901 a prensa viguesa reseñaba a importancia destes envíos: “Es en estos días grandísima la exportación de aves con destino a Barcelona. Hace unos tres, ofrecía el andén de la estación un aspecto extraordinario...”¹⁰⁰



46. Edificio do Concello do Porriño (1919-1924), proxectado por Antonio Palacios Ramilo.

Unha das grandes melloras que se incorporan co inicio do século XX é a chegada da enerxía eléctrica. Os primeiros intentos para subministrar enerxía eléctrica ao Porriño datan de 1901, cando a corporación municipal outorga a M. Gardeazabal a concesión de subministro de electricidade para alumeadado público e privado. Sen embargo, os traballos de electrificación serán levados a cabo máis tarde, encargándose dos mesmos a empresa

¹⁰⁰ “Porriño” en *Faro de Vigo*, 17-VII-1906, páx. 2.

de Laureano Salgado *Electra de Redondela*, que no ano 1908 se ocupaba do tendido de cables dende a localidade de Redondela a do Porriño. A corporación municipal contrata con Laureano Salgado a substitución do alumeadado publico de gas polo eléctrico, inaugurándose este durante as festas patronais de setembro de 1908. Dos traballos de electrificación que Laureano Salgado realiza no Porriño deriva probablemente a amizade de Antonio Palacios co industrial da que xorde o encargo do proxecto da Virxe da Roca en Baiona.



47.48. Imaxes da vila do Porriño a principios do século XX.

O ferrocarril tamén potencia unha primeira actividade das canteiras de granito de Atios no Porriño. A finais do século XIX as hoxe afamadas canteiras de Atios atopábanse nun estado embrionario, dedicándose só a fabricación de perpiaño, pasta para o pechamento de fincas e postería para viñedos. As características do grao e dureza deste granito non permitían a labra fina, polo que non era apropiado para a suntuosa arquitectura ecléctica que neses momentos se incorporaba á cidade de Vigo. Nos últimos

anos do século XIX perfíase unha nova actividade nestas canteiras que se relaciona coa fabricación de lastros (*adoquín*) para a pavimentación das rúas de Vigo e doutras localidades galegas. O ferrocarril desempeña un papel importante, xa que facilita o transporte deste material producido no Porriño. As primeiras referencias desta nova actividade relaciónanse co proxecto de pavimentación da rúa do Príncipe que traza en 1894 o facultativo municipal Jenaro de la Fuente Domínguez, propondo a utilización dun pavimento de lastros por primeira vez na cidade de Vigo. O técnico vigués visita diversas canteiras na procura dun granito duro con tódolos seus compoñentes en estado de pureza e certo predominio do cuarzo, atopando ese material na parroquia de Atios. Se ben se fan varias probas de pavimentación con granito porriñés nas rúas viguesas de Príncipe e Colón, este primeiro intento fracasa ao desconfiar os *monterios* de Atios das propostas de Jenaro de la Fuente Domínguez. Poucos anos despois as canteiras do Porriño están en plena produción de lastros, aparecendo en 1900 o termo de “adoquín del Porriño” como material específico no prego de condicións facultativas do Concello de Vigo para a pavimentación de rúas desa cidade.¹⁰¹

No Porriño encárganse da produción Sabino Torres e Serafín Antonio da Cruz. Este último nomea en 1916 a Manuel Tomé e despois a Tadeo Sotelo, como os seus representante na cidade de Vigo con encargo de recibir as expedicións de “adquín del Porriño” que se remitían por ferrocarril, transportar o material a pé de obra e manter a relación comercial co Concello de Vigo. O Porriño convértese no principal produtor de lastros para a cidade de Vigo e vilas circundantes, provocando esta actividade unha primeira presenza de inmigrantes portugueses, segundo se desprende da lectura da prensa da época:

“Con motivo de los constantes altercados habidos entre la numerosa colonia portuguesa residente en esta villa dedicada a hacer adoquines para las calles de Pontevedra, Vigo y esta localidad, parece un hecho que nuestro celoso alcalde de acuerdo con los Srs. Gobernador Civil y Vice-consul de Portugal en Tuy, pondrá en práctica enérgicas medidas a fin de evitar la continúa zozobra que están originando estos desmanes. Mucho celebramos que esto se lleve a la práctica cuanto antes.”¹⁰²

Dende principios do século XIX a corporación municipal porriñesa aborda tamén a mellora do pavimento das rúas da vila aproveitando a produción de lastros na parroquia de Atios. Como estradas do Estado as rúas do Porriño presentaban neses anos un afirmado común ou *macadán* formado por capas de pedra machucada recubertas de xábrego. Sistema que presentaba o problema do intenso po que levantaba no verán e os constantes lamazais e charcos que se producían no inverno. No ano 1906 o Concello inicia os traballos de empedrado das principais rúas,¹⁰³ acondicionándose en primeiro lugar a rúa

¹⁰¹ IGLESIAS VEIGA, José M. Ramón, “As canteiras de granito de O Porriño: Notas para a súa historia” en *O Tranvía*, núm. 9, abril-setembro, 1994, páxs. 25-30.

¹⁰² “Porriño” en *Faro de Vigo*, 25-VII-1906, pág. 1.

¹⁰³ A.M.P., Actas das sesións municipais: 17-I-1904; 3-IV-1905; 9-IX-1906.

Real (hoxe Ramón González). En 1916 paviméntase a rúa do Cando (na actualidade Francisco Carrera Mariño) e no ano 1920 a Praza da Constitución e as rúas Peña, Servando Ramilo, travesías da Igrexa, Estación etc.¹⁰⁴

Paulatinamente aparece unha nova aplicación do granito do Porriño, adquirindo importancia a súa presentación puída con emprego na construción. Un dos primeiros e principais divulgadores das calidades do granito porriñés nesta presentación puída foi o arquitecto Antonio Palacios Ramilo que o utiliza nalgúñas obras súas, tanto en Galicia como en Madrid. Con prontitude utiliza unha variedade similar á do Porriño con presentación puída nas columnas do Pavillón da Fonte de Mondariz:

“Las columnatas semicirculares están constituídas por fustes pareados de un bellissimo granito pulimentado de piedra que existe en las cercanías del Balneario y que hasta ahora no se ha empleado en construcciones y si solo en cerramientos y soportes de viñedos, lo cual no deja de ser una rehabilitación de este magnífico material gallego”¹⁰⁵

Neste obra utilízanse maquinaria para puír o granito que o propietario do balneario de Mondariz merca no estranxeiro, quizais por indicación do arquitecto. Segundo a prensa da época esta maquinaria é a primeira que se instala en Galicia. Na época tamén atopamos referencias hemerográficas do envío por ferrocarril de granito do Porriño con destino a obras do arquitecto en Madrid:

“Hemos recibido de nuestro socio honorario, el ilustre arquitecto D. Antonio Palacios, una fotografía en la que aparece la llegada a Madrid de una enorme columna de las canteras de la parroquia de Atios y pulimentada en las mismas, con la cual se ornamentará el Palacio de Bellas Artes de Madrid. A corta distancia de la capital de España habría encontrado el insigne arquitecto el granito que necesita, pero prefiere ir a buscarlo a mil Km. de distancia, porque así da remunerativa ocupación a sus convecinos...”¹⁰⁶

Co paso do tempo e a mellora da técnica o granito puído do Porriño foi acadando relevancia internacional, deixando no esquecemento aquela primeira gran actividade das canteiras de Atios que foi a fabricación de lastros. A boa comunicación ferroviaria co interior peninsular é unha das causas que favorece a instalación no Porriño dunha das primeiras e importantes industrias: o Matadoiro de MARUCOGA (Matadoiros Rurais Cooperativos Galegos). O proxecto xorde da actividade cooperativa dos sindicatos agrarios católicos e o iniciador do mesmo é Domingo Bueno Arenas, cóengo da catedral de Tui, que no ano 1924, tras varios anos de estudar o problema gandeiro galego, presenta a proposta de creación de matadoiros ás Federaciós Católico Agrarias de Galicia reunidas en Mondoñedo.¹⁰⁷

¹⁰⁴ AMP, acta da sesión municipal de 2-XI-1919. F.V., 15-III-1920.

¹⁰⁵ “Juventud triunfante: Antonio Palacios” en *Galicia*, nº 14, Madrid, 15 de xullo 1908, pp. 262-265.

¹⁰⁶ *Boletín da Sociedade de Fomento de Porriño e o seu Distrito*, outubro de 1923.

¹⁰⁷ Sobre as actividades das Federaciós Católico Agrarias, véxase: MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte, O



49.50. Imaxes das instalacións do Matadoiro de MARUGOCA en 1828, trala súa inauguración.

En xuño de 1924, iniciada a dictadura, o proxecto de construción de dez matadoiros en Galicia é presentado ao xeneral Primo de Rivera. A proposta inicial contemplaba a creación de tres matadoiro en cada unha das provincias de A Coruña e Lugo, dous na de Pontevedra e outros dous na de Ourense. O dictador amosa interese polo proxecto e solicita de Domingo Bueno a redacción dunha memoria e a confección do presuposto necesario para levar a cabo a primeira construción. O 21 de maio de 1925 díctase unha Real Orde que ofrecía ás Federacións Católico Agrarias de Galicia un préstamo dun millón de pesetas que debía ser avalado polos sindicatos da federación. No proxecto implícanse José Mosquera Nocelo, inspector xeral da Confederación Nacional Católico Agraria e Enrique Santos Bugallo, inspector da Federación Católico Agraria de A Coruña, que comezan unha intensa campaña por toda Galicia co fin de conseguir as actas de garantía dos sindicatos agrario católicos. Decídese tamén o emprazamento do

cooperativismo católico no proceso de modernización da agricultura galega (1900-1943), Pontevedra, Deputación Provincial, 1989.

primeiro matadoiro no Porriño, cuestión que non deixou de levantar polémica entre os diversos sindicatos galegos. Esta elección estivo quizais motivada, como apunta Martínez López,¹⁰⁸ polas boas comunicacións do Porriño co interior da península a través da liña do ferrocarril de Vigo-Ourense-Monforte e co resto da provincia o que permitía a recollida de bois cebóns, moi apreciados no mercado madrileño.¹⁰⁹ Tamén debeu pesar o apoio da corporación municipal do Porriño que destina unha partida de cartos do seu presuposto para a compra de terreos ao lado da vía férrea, pondoos de seguido a disposición das Federacións Católico Agrarias. O Concello do Porriño pon como única condición a de poder utilizar de balde as instalacións do novo matadoiro para as reses que se consumiran na vila, liberando á vez ao propio matadoiro de impostos sobre o gando sacrificado para comercializar.¹¹⁰

O 5 de xullo de 1926 unha Real Orden dispoñía a entrega do préstamo para iniciar a concreción do proxecto. Nese mesmo mes reúnen na Coruña representantes dos diversos sindicatos agrarios católicos e o cóengo Domingo Bueno para constituír a Sociedade Cooperativa MARUCOGA, nomeándose a Jacobo Varela Limia e Menéndez como presidente e José Mosquera Nocelo como xerente. O proxecto buscaba liberar aos gandeiros da rede de intermediarios que controlaban o negocio da comercialización de gando, absorbendo a meirande parte dos beneficios. Pretendíase tamén un abaratamento dos custes de transporte do gando por ferrocarril, cambiando o hábito de remitilo vivo. O matadoiro sacrificaría en orixe e remitiría a carne en vagóns frigoríficos aos mercados do interior, conseguindo, ademais de abaratar o transporte, o beneficio de iniciar unha primeira transformación e o aproveitamento de produtos derivados como a pel, que se curtiría noutras industrias do país. Jacobo Varela Limia como presidente e José Mosquera Nocelo despregarán unha forte actividade propagandística na provincia para conseguir que diversas localidades adquiren o compromiso de convertese en abastecedores do matadoiro do Porriño.

O proxecto do edificio e das instalacións trázao o prestixioso arquitecto madrileño Luís Bellido, estando a cargo das obras os contratistas Marcial Peralba e Serafín Fernández. As instalacións mecánicas foron executadas pola casa Canela, Maluenda e Cia. e as frigorífica por Bastos e Compañía. O 3 de abril de 1928 é inaugurado oficialmente o Matadoiro Rural do Porriño polo xeneral Primo de Rivera, sendo alcalde da vila José Palacios.¹¹¹ No ano 1952 o matadoiro foi arrendado polo industrial José Fernández, iniciándose entón unha nova etapa desta industria. As boas comunicacións favorecen neste período a instalación doutras industrias menores. Na década de 1920 establece

¹⁰⁸ *Ibidem.* páxs. 167-189.

¹⁰⁹ Galicia Agraria. Órgano de la Federación Católico-Agraria de La Coruña, 15-III-1928, núm. 29, páxs. 78-99; “Nueva era para la ganadería gallega. Los mataderos rurales de Porriño” en *Faro de Vigo*, 3-IV-1928, páx. 1.

¹¹⁰ A.M.P., Actas das sesións municipais: 7-VIII-1926; 1-IX-1926; 16-IX-1926; 1-II-1927.

¹¹¹ “Los mataderos rurales. La estancia de Primo de Rivera en Galicia” en *Faro de Vigo*, 4-IV-1928, páx. 1; “Inauguración de los mataderos rurales de Galicia” en *El Pueblo Gallego*, 3 e 4-IV-1928, páxs. 1, 2, 3 e 5.

Valentín Pérez Chacón nas Gándaras de Budiño unha das primeiras industrias neste espacio, transformando unhas antigas telleiras nunha moderna fábrica de cerámica.



51. Instalacións de Zeltia, pouco tempo despois da súa inauguración en 1939.

A secuencia da primeira industrialización do Porriño, na que incide a presenza do ferrocarril, péchase coa inauguración en 1939 da primeira industria química da bisbarra: Zeltia S.A. Ademais de crear numerosos postos de traballo, esta empresa funcionou, como sinala Valverde Mayo, "como unha escola de formación de administrativos, mandos e persoal especializado, ao mesmo tempo, que o nutrido e selecto grupo de técnicos necesarios á industria, supuxo por osmose un beneficio extraempresarial, con enriquecemento do medio social" ¹¹²

1.8. BIBLIOGRAFÍA.

ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M., e NÁRDIZ ORTIZ, C., *Pontes históricas de Galicia*, Santiago, Consellería de Cultura-Xunta de Galicia, 1989.

ÁLVAREZ BLÁZQUEZ, José María, *La ciudad y los días. Calendario histórico de Vigo*, Vigo, Edicións Monterrey, 1960.

ÁLVAREZ LIMESES, G., "Provincia de Pontevedra" en *Geografía General del Reino de Galicia*, Barcelona, Ed. Alberto Martí, 1933.

ANTUÑA SOUTO, Carlos A., "Os viaductos de Redondela" en *Historia de las rías*, Vigo, Faro de Vigo, cap. 16, Vigo, páxs. 253-258.

ARTOLA, Miguel, *Los ferrocarriles en España, 1844-1913*, Barcelona, Ariel, 1975.

CARMONA BADÍA, X., "Cen anos de ferrocarril en Vigo" en *Faro de Vigo*, 17-XII-1978.

CARMONA BADÍA, Xoán, "Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936" en Jordi Nadal e Albert Carrera (coord.) *Pautas regionales de la industrialización*

¹¹² VALVERDE MAYO, Antonio, "Porriño. Esbozo histórico" en *Faro del Lunes*, 29-IV-1985, pág. 12.

española (siglos XIX y XX), Barcelona, Ariel, 1990, págs, 23-48.

CASARES ALONSO, Aníbal, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico, 1973.

COMIN COMIN F., e outros, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

COMÍN COMÍN, Francisco, MATÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Migue, e VIDAL OLIVARES, Javier, *150 años de historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Anaya-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

EL FARO DE VIGO. Proyecto de una línea entre Orense y Zamora. *El Ferrocarril de Orense a Zamora. Su historia, sus ventajas como estratégico y su importancia para el porvenir de Galicia*. Vigo. 1909.

FERNÁNDEZ SOLER, M., "Bajada al puerto" en *Faro de Vigo*, 9-V-1888, páx. 1.

FERNÁNDEZ SOLER, M., "Bajada del ferrocarril al puerto de Vigo" en *Faro de Vigo*, 3-VIII-1888, páx. 1.

FERNÁNDEZ SOLER, M., "Bajada del ferrocarril al puerto" en *Faro de Vigo*, 22-VI-1889, páx. 1.

FERNÁNDEZ SOLER, M., "De Monforte al puerto de Vigo" en *Faro de Vigo*, 2-V-1882, páx. 1.

FERNÁNDEZ SOLER, M., "Puente Internacional sobre el Miño" en *Faro de Vigo*, 25-II-1883, páx. 1.

GARCÍA LOMBARDEO, J., "La formación de un mercado regional. Galicia, 1860-1890" en *Moneda y Crédito*, núm. 119. 1971.

GIL, Francisco J., "El transporte que cambió España cumple ciento cincuenta años" en *Faro de Vigo*, (*El año del Faro. 145 aniversario*), 3-X-1908, págs. 2-4.

GIL, Francisco J., "Los orígenes del ferrocarril en Galicia" en *Historia de las rías*, Vigo, Faro de Vigo, cap. 51, páxs, 809-824.

GÓMEZ MENDOZA, A. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza Editorial, 1982. p. 21.

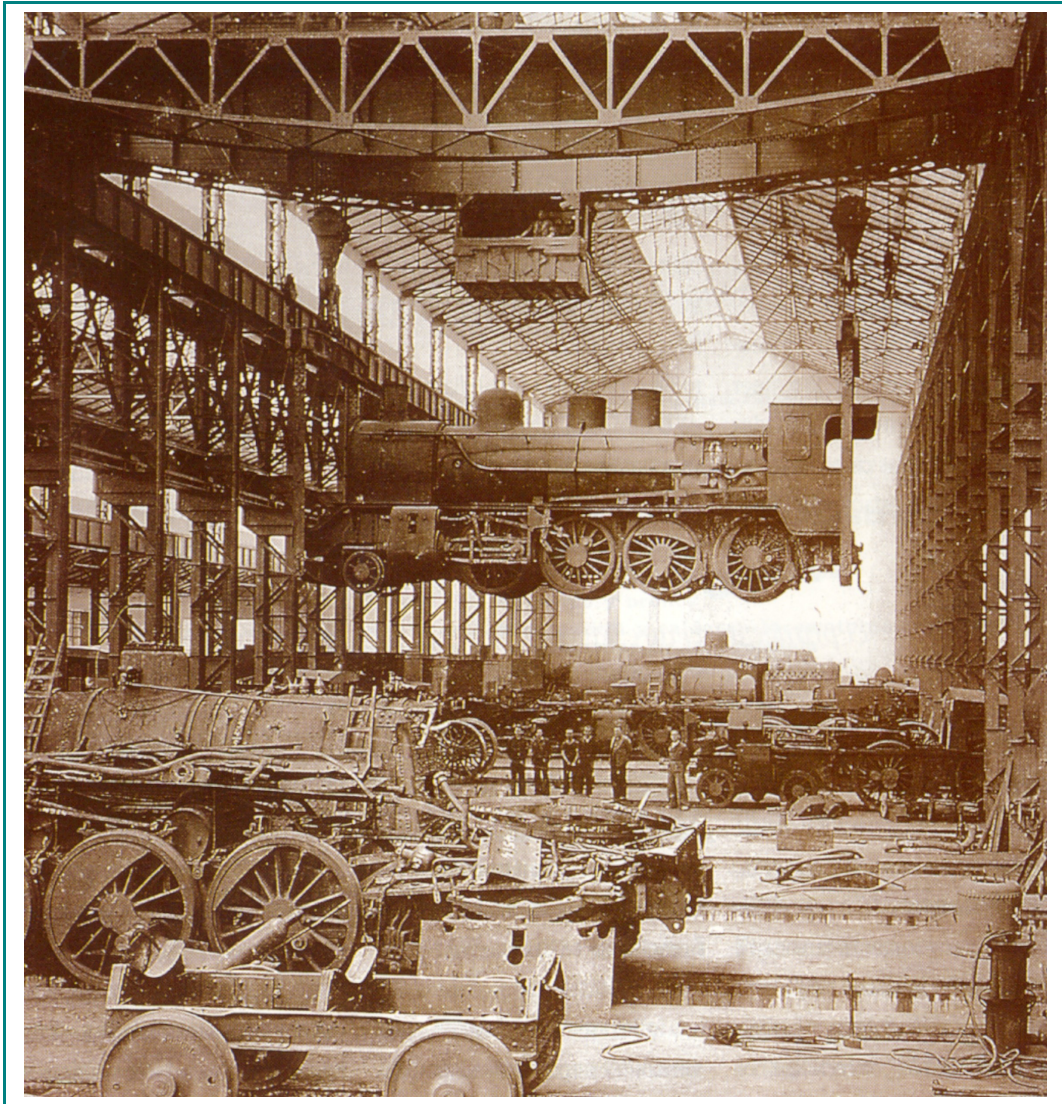
GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo, "Los Cantero, familia de ingenieros ligados al ferrocarril desde hace más de 130 años" en *Faro de Vigo* (*El año del Faro. 145 aniversario*), 3-X-1908, págs. 5-7,

IGLESIAS VEIGA, José Ramón, "El ferrocarril Ourense-Vigo: un bien tardío" en *Faro de Vigo*, (*El año de Faro. 145 Aniversario*), 3 de outubro de 1998, páxs. 8-10.

IGLESIAS VEIGA, José Ramón, "Un tranvía na memoria do Porriño e Mos" en *O Tranvía*, nº 1, abril - xuño, 1992, pp. 4-5.

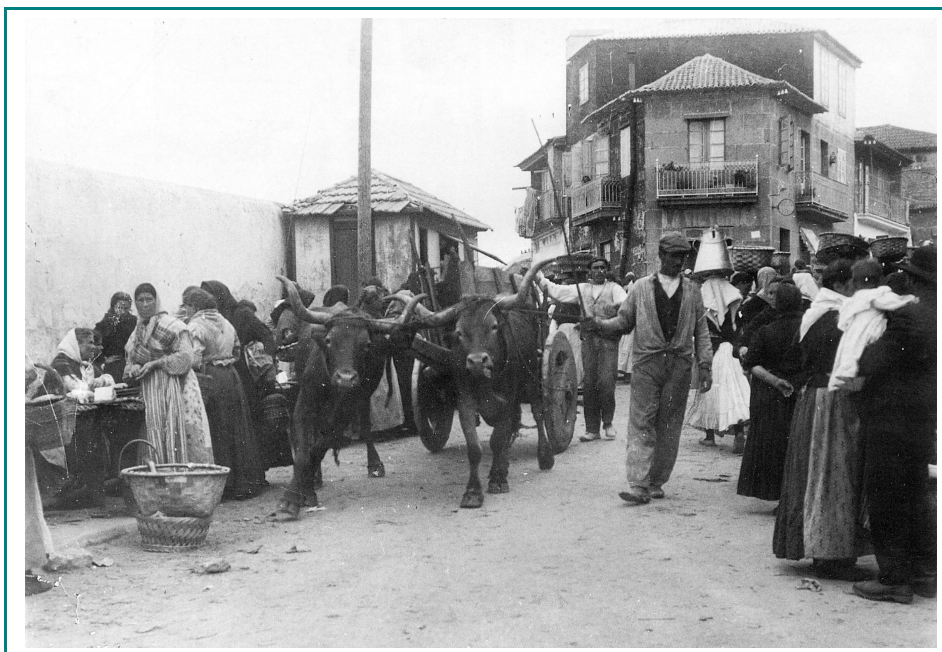
IGLESIAS VEIGA, José Ramón, *Antonio Palacios, Arquitecto. De O Porriño a Galicia*, Pontevedra, Deputación Provincial, 1993.

- IGLESIAS VEIGA, José Ramón e GIRÁLCEZ GARCÍA, Diego, *O Porriño. Arquitectura urbana*, O Porriño, Concello, 2004.
- MATEO DEL PERAL, D. Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877) en ARTOLA, M. (Dir) *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978. Tomo 1, p. 32-33.
- NADAL, Jordi, *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, Barcelona, Ariel, 1988.
- POSE ANTELO, José M.: “Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos” en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 33, 98, Santiago, 1982.
- POSE ANTELO, José Manuel, “Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos” en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XXXIII, 1982...
- QUINTANA GARRIDO, Xosá R., “Industria y ferrocarril” en *Historia de Galicia*, Tomo IV, Vigo, Faro de Vigo, 1991, páxs. 765-784.
- QUINTANA GARRIDO, Xosé R., “Reflexións históricas no centenario da integración de Galiza na rede ferroviaria española (1883-1893) en *Boletín Auriense*, XVI, Ourense, 1986, páxs. 237-273.
- RENFE. *Los ferrocarriles en España 1848-1958*. Madrid: Imprenta Sucesores de Rivadeneyra, 1958.
- SAURÍN DE LA IGLESIA, María Rosa, *Apuntes y documentos para una historia de Galicia en el siglo XIX*. A Coruña, Deputación Provincial, 1977.
- VV.AA., *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco, *Historia general de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Ed. Nacional, 1967 (2ª edición, 1974).



1.9. LIÑA DO FERROCARRIL OURENSE - VIGO

TEXTOS.



52. Mercado do Campo de Granada, na rúa Pracer de Vigo (Foto Magar)

Nicolás Taboada Leal relata as dificultades de realización do proxecto da estrada de Castela ou de Villacastín a Vigo:

“Por espacio de medio siglo el antiguo reino de Galicia estuvo reclamando la apertura de una carretera, que atravesando por el centro de la provincia de Orense, como ramales a Santiago, Pontevedra, Tuy y otros pueblos; proporcionase el tráfico y exportación de las abundantes y variadas producciones del país, proporcionase; facilitase la introducción de los géneros coloniales; diese impulso a su industria y comercio; y últimamente que pusiese en comunicación al interior de Galicia con las Castillas y en contacto al famoso puerto de Vigo con el centro de la Monarquía.

En varias épocas los habitantes de los pueblos de la misma provincia de Orense y los de la antigua de Tuy, dirigieron sus clamores al Gobierno y repetidas veces demostraron las incalculables ventajas que el país en particular y hasta la Nación entera debían reportar de la realización de la grandiosa obra. Pero ni esto, ni las varias memorias que se han escrito sobre el mismo objeto, ni los luminosos informes de los ingenieros y otros hombres ilustrados, ni en fin el general convecimiento de la importancia de este proyecto, fueron suficientes para decidir su ejecución. ¡Pasmoso y hasta increíble parece a la verdad que en aquellos tiempos no se pensase en abrir una carretera, siquiera para conducir a la Corte las ricas producciones y los inmensos tesoros, que traían de nuestras colonias las innumerables embarcaciones que aportaban a Vigo...”

[TABOADA LEAL, Nicolás, *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores*, Santiago de Compostela, Imprenta de la Viúda e Hijos de Compañel, 1840 (Edición facsímil: Vigo, 1977, 1998), páxs. 139-140.]

Sobre o estado das comunicacións na cidade de Vigo e na súa bisbarra é significativo este anuncio insertado no Faro de Vigo en 1854.:

“ANUNCIO: "Los carruajes de la Compañía titulada Poniente salen diariamente de Vigo a las cuatro de la mañana en la época de verano y a las seis en la de invierno, llegando a Pontevedra a las siete de la mañana en la primera época y a las nueve en la segunda . En dicha ciudad se concede una hora de descanso para almorzar, saliendo pasada ella para Santiago y al día siguiente para La Coruña, desde cuya ciudad hay diariamente para Madrid silla, correo y diligencia. (...) Muy en breve se establecerá la línea para que los viajeros que desembarquen en Vigo procedentes de los vapores o procedentes de cualquier otro punto puedan sacar billetes directamente para la Corte llegando en un día a la Coruña y en cuatro desde dicha ciudad a la capital, para cuyo efecto las respectivas empresas de esta ciudad, Pontevedra, Santiago y La Coruña, se están poniendo de acuerdo con la del Poniente, establecida en la Corte, que tiene ya diligencias diarias para las demás provincias de España en cómodos carruajes."

[Faro de Vigo, 4 de xuño de 1854, páx. 3]

Crónica do Faro de Vigo da inauguración das obras do ferrocarril na praia de Guixar o 23 de xuño de 1863.

"... sí llegó el día 23 señalado para el acto solemne de inauguración. Dadas las diez de la mañana se puso en marcha el cortejo oficial, presidido por el gobernador interino de la provincia, asociado a la excelentísima diputación y ayuntamiento [...] De este motivo, detenida a veces por la multitud se hizo el tránsito desde las Casa Consistoriales a la Playa de Guixar, punto designado para estación y lugar dispuesto para la solemne inauguración y bendición de las obras. La empresa constructora tenía levantado en el sitio una gran tienda de campaña y en el punto designado para el arranque de la vía un altar colocado debajo de un pabellón todo vistosamente adornado. se entraba a este espacioso local por una gran portada en la cual había las adecuadas inscripciones. La vía preparada a la roturación estaba señalada con altos postes desde los que se desprendían arcos de mirto y flores y banderas y gallardetes sobre los escudos de armas de los ayuntamientos del partido comprendidos en la línea de esta provincia..."

[Faro de Vigo, 27-VI-1863, páx. 1 e 2]



Locomotora de vapor. (Foto Ángel Llanos)

O ferrocarril converteuse en sinónimo de progreso e en esperanza de superación da tradicional postración de Galicia.

“...Y todos, todos quieren llegar a porfía a nosotros con más afán si cabe que el que nosotros tenemos por llegar a los demás, por eso vemos que al paso qué, próximo a concluirse el ferrocarril de Orense a Vigo, el digno ministro de Fomento trata de sacar a subasta su continuación a Monforte y Zamora, para que su buena obra compita con la actividad que despliegan nuestros hermanos los lusitanos que aleccionados en penosa experiencia vienen a encontrarnos en las pintorescas orillas del Miño.

¿Qué diremos sobre el sonriente porvenir que espera a nuestro pueblo con elementos tan poderosos de vida? Nada que no sea pálido.

Nuestra industria, nuestra agricultura y nuestro comercio, serán rivales en sus buenas obras con las que hoy florecen en otras provincias. Entonces nuestros frutos serán más conocidos, nuestros vinos apreciados porque se trabajarán mejor, nuestra pesca será vendida en los centros de Castilla, mayor exportación de nuestros ganados porque serán menores los gastos de transporte mejorando sus precios, y por último, los que hoy son oasis tranquilos, valles risueños, cuyas cintas de plata tanto realce le dan, se verán convertidos por la industria en fábricas que tejen nuestros hilos y nuestras lanas, que purifiquen los desechos que se embarcan hoy para puntos más dichosos, convirtiéndoles en clisé de la idea, en blancas sábanas en las que se estampan por medio de la imprenta, esos signos cabalísticos que hacen la felicidad de los pueblos...”

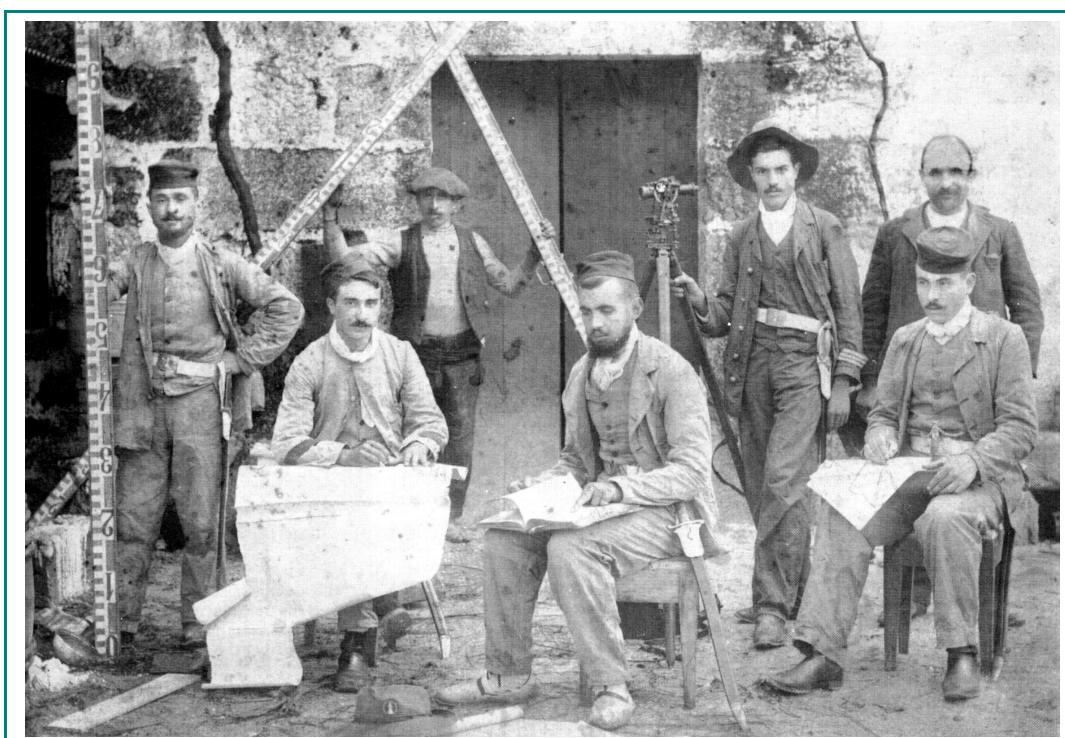
[*La Concordia*, 13 de maio de 1873, páx. 1].

"...Como no se comprende que además de las explicaciones que hemos dado acerca de los perjuicios que viene ocasionando el mal trato que se da a las importantísimas industrias de ganado mular y vacuno y la pesca y fabricación de arenque unido al abandono en que se tiene todo por la generalidad de los hombres influyentes y muy especialmente por la indiferencia con que se mira el que quedemos en el mundo sin ferrocarril y que además que la quintas se han convertido en levas y las contribuciones elevadas y a una altura desde la cual da vértigo contemplar tantas ilusiones perdidas son causas más que suficientes para que se haya convertido la emigración en despoblación y ruina..."

[Faro de Vigo, 29 de junio de 1875, páx. 1]

"...Por eso vemos con tan marcado interés los trabajos que se llevan a cabo sentando la vía, porque cada rail que cae sobre la tierra es como una arteria de nueva vida en nuestro país. Es un filón de plata que en breve a de explotar lo mismo el labrador que el artesano. el artista como el comerciante, de sus ventajas participarán por un igual[...] Ojalá que esta mejora se realice pronto..."

[Faro de Vigo, Martes 19 de octubre de 1875]



O Porriño: grupo de topógrafos que traballaron na liña do ferrocarril Ourense-Vigo. (*O Tranvía*)

A ledicia pola inauguración en 1881 da liña Ourense-Vigo, non esconde as continúas decepcións que os atrasos das obras provocaron.

“Diecisiete años han pasado desde que se inauguraron los trabajos de esta línea. Referir las irregularidades, los atropellos, las iniquidades, las miserias de todos los linajes en la más completa impunidad realizados durante este largo período por hombres que, unas veces contando con la benevolencia de los gobernantes, y otras con el carácter por demás bondadoso y sufrido de nuestro pueblo, a todo se atrevieron y nada respetaron, larga tarea sería, y tan enojosa ya como inoportuna en estos momentos en que, abierto el corazón a las oxigenadas corrientes de la popular alegría, sólo parece sentirse bueno y sano mientras olvida con olvido heroico sus propios inveterados dolores. Por otra parte ¿a que recordar, sin acibarar el presente con las memorias del pasado, tantos trazados torpes, tantas construcciones falsas y tantas prórrogas escandalosas?

[*La Ilustración Gallega y Asturiana*, 18 de abril de 1881]

A esperanza na presenza do ferrocarril en Galicia reflíctese nos versos de Curros Enríquez:

Velahí ven, velahí ven avantando
comaros e corgas, e vales e cerros.
¡Vinde véla, mociños e mozas!
¡Saludáina, rapaces e vellos!

Por onde ela pasa
fecunda os terreos,
espértanse os homes,
frolecen os eidos.

Velahí ven, velahí ven tan houpada,
tan milagrosiña, con paso tan meigo,
que parece unha Nosa Señora,
unha Nosa Señora de ferro.

Tras dela non veñen
abades nin cregos;
mais ven a fartura
¡i a luz i o progreso!
.....

Bon samaritano
dálle auga ó sedento;
que a máquina é o Cristo
dos tempos modernos.

MANUEL CURROS ENRÍQUEZ. Na chegada a Ourense da primeira locomotora. 1881.