



DE VIAXE POLO TEMPO ENTREN

4. FERROCARRIL E PAISAXE

Un percorrido polas nosas vías

4.1. Introdución



Tren expreso na estación de Valença do Minho

No fondo, a afección ao ferrocarril non é senón un xeito de romanticismo disfrazado de maquinismo. Non se ama ao tren – aínda que así se afirme oficialmente-, pola súa “capacidade de transformación das relacións entre os pobos”, nin polo seu “potencial dinamizador da situación socioeconómica dunha determinada rexión xeográfica”. Tampouco son as innegables vantaxes medioambientais (ver ANEXO I) que presenta fronte a outros medios de transporte ou as súas características técnicas (velocidade, potencia, capacidade de transporte...) as que fan proliferar as asociacións de “amigos do tren”. O poder de fascinación que o ferrocarril levanta, ten máis ben que ver (ou eso cremos), con esa mestura de paixón nostálxica e goce estético que nos producen os obxectos industriais cando a función para a que foron deseñados xa non existe, ou existen xa outros aparellos que a realizan máis eficientemente.

Desaparecida a función, queda só a forma. E esta, que xurdiu como resposta á esixencias prácticas, revelase agora como un estraño e escultórico ensamblaxe de carcasas, válvulas, pistóns e engrenaxes, adquirindo ante os nosos ollos un valor estético impensable incluso para os seus creadores. O obxecto creado e valorado segundo a súa eficacia funcional aparece agora como obxecto de contemplación estética, inseparable,

eso si, da capacidade de transportarnos ao pasado (sexa este persoal ou histórico) que el mesmo suscita. Emoción semellante a aquela que provoca en nós o achado inesperado daquel xoguete esquecido da nosa infancia recuperado un día nalgún faiado (real ou imaxinario) da nosa memoria.



Vellas chemineas ó carón das vías.

Dirásenos que este non é o caso do ferrocarril, que aínda que fillo primoxénito e predilecto da Revolución Industrial, segue cumprindo hoxe en día a súa función. Aclaramos, xa que logo, que do que falamos aquí é do ferrocarril tradicional, aquel que segue percorrendo liñas tendidas, en moitos casos, hai máis dun século. Ferrocarril e liñas que, por certo, e, afortunada ou desafortunadamente, son as únicas que gozamos nas comarcas obxecto do noso estudo. Non falamos, polo tanto, aquí, de AVEs nin TAVs, nin altas velocidades nin anchos de vía europeos. Falamos dese tren tradicional que, por unhas ou outras causas languidece ano a ano e vese relegado a un discreto segundo plano por outros medios de transporte como o avión ou o automóbil.

Hai, ademais, outro elemento que confire ao ferrocarril este carácter de “transporte emocional”: a súa relación coa paisaxe. E isto, dende calquera dos dous posibles puntos de vista que o home pode adoptar nela: a do pasaxeiro, que ve deslizarse o mundo tralo cristal da súa ventaniña, ou a do paseante, quen, dende o outro lado do cristal, o que ve pasar é precisamente o tren, ou, cando menos, as súas vías.

No primeiro caso, o do pasaxeiro, o tren ofrécese como unha especie de balcón privilexiado dende onde gozar cunha perspectiva diferente e, sobre todo, cun grao de

atención e relaxamento moito maior, das paisaxes que atravesa. Incluso naqueles lugares coñecidos e percorridos unha e mil veces en automóbil, o ferrocarril preséntanos novos puntos de vista, visións inéditas que nos converten esa paisaxe que creemos xa sen segredos, coñecida, en algo novo e sorprendente.

Nas cidades, o tren non parece interesarse polas grandes avenidas ou os grandes monumentos. Semella máis ben querer pasar de incógnito, ás agachadas. Elixo, máis ben, atravesar o “patio traseiro”. Un camiño, é certo, menos coidado, máis triste e de “andar por casa”. Pero tamén máis real, íntimo e, en definitiva, humano. Dende o tren non veremos, posiblemente, nin fermosas catedrais nin resplandecentes rúas comerciais. A cambio, pasaremos case invisibles entre tendais de roupa, paredes curtidas en mil pintadas, solares, hortas con doce pés de leituga ou ruínas industriais. O mundo das “aforas”, vivo e salvaxe, onde home e natureza loitan diariamente por non ceder terreo. Unha paisaxe urbana que non aparecerá xamais nos folletos turísticos pero que, cremos, é dona de certa secreta beleza.



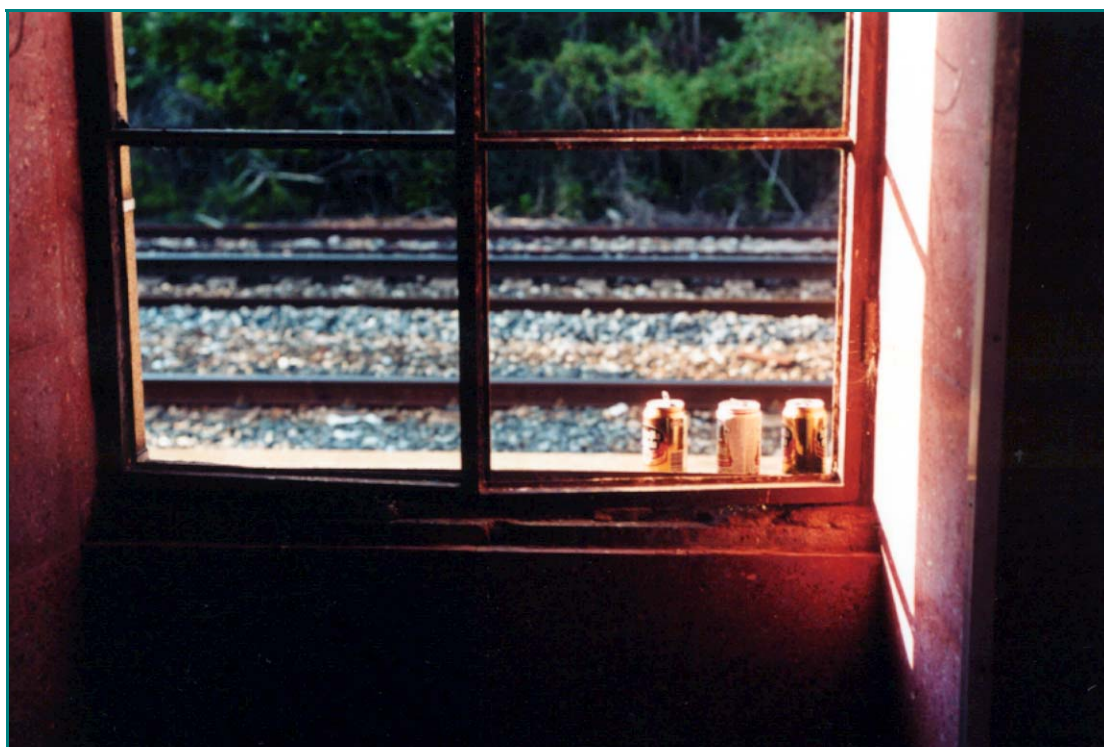
Paso das vías do ferrocarril por Remuíños (Tui).

No campo, a gran vantaxe do tren é que este ofrece a paisaxe en primeirísimo plano, sen o obstáculo para a visión que, por exemplo, nas estradas, supón esa case continua cidade lineal que as acompaña: estacións de servizo, fondas, bares, moteis, carteis, sinais, quitamedos, rótulos, anuncios... No tren dispomos de quilómetros e quilómetros de paisaxe soa e aberta, tendida mesmo do outro lado do noso cristal.

Se adoptamos, pola contra, o punto de vista de quen ve ao tren (ou simplemente as súas vías) atravesar unha determinada paisaxe percibiremos, case sempre, como o diálogo entre o home e a natureza, entre a enxeñería e a paisaxe, mantén aquí un delicado e case milagroso equilibrio. Equilibrio que dota a esa paisaxe “humanizada” polo tren dunha beleza á que obviamente non foi allea a arte dos dous séculos anteriores (ver ANEXO II). Nada que ver, dende logo, co impacto paisaxístico que produce unha autovía. ¿As razóns dese equilibrio? Aventuramos dúas: en primeiro lugar, os propios materiais con que se construíron (e case se constrúen) as liñas férreas: ferro, pedra, madeira. Materiais que hoxe case denominariamos nobres. En segundo lugar, a capacidade de reabsorción que a natureza ten de toda obra humana maniféstase nas vías con toda rotundidade. As árbores, as herbas e as silvas recuperan pronto o territorio perdido, respectando unicamente o estreito túnel por onde, sen excepcións pero sen variacións, ha pasar o tren.



Vella chocolatería abandonada ó pé da liña Vigo-Oporto.



Ventá da estación de Salvaterra.



Os materiais: ferro, pedra e madeira.

Dereita: banco e varanda da
Estación de Caldelas de
Tui.

Abaixo: matos de herbas
entre as vías.





A liña Vigo-Ourense ó seu paso polo muíño do río Caselas (Caldelas de Tui).

4.2. O noso percorrido

Na confianza no valor plástico desta espontánea “enxeñería da paisaxe” e na procura de imaxes que constitúan a xeito de probas gráficas deste equilibrio, iniciamos un percorrido a carón (e dende) as nosas vías, sen outro obxectivo que o de ser testemuñas desa singular beleza que, segundo cremos, o continuo e lento combate entre a obra humana e a natureza produce.

Case reporteiros de guerra, polo tanto, percorrерemos o tendido do ferrocarril e as ducias de estradas, camiños, pistas e corredoiras que o bordean. Buscamos, primeiro, percibir directamente o diálogo da vía coa paisaxe e, segundo, reflectir en imaxes os momentos máis felices dese diálogo: as pontes, noiros e túneles con que se salvan, perforan ou eluden ríos e montes; as tendidas perspectivas das rectas e as elegantes tanxencias das curvas atravesando eiras, viñedos e bosques; o paso por arrabaldes e vilas: tapias, ventás próximas, casas novas ou arruinadas e esqueletos industriais; a xeometría das estacións e o seu universo branco: apeadoiros, casetas de gardaagullas e marquesiñas; os reloxos, sinais e pasos a nivel ; o abandonado á natureza e o recuperado por ela: ferruxe, musgo, herbas. E, por suposto, o sempre emocionante paso do tren.

Partiremos do Porriño cara ao Sur para tomando a liña Vigo-Ourense achegármonos a Salvaterra, cruzar alí a fronteira e baixar co Miño ata Valença, dende onde pola vella Ponte Internacional de Tui volveremos a Guillarei. Un percorrido de pouco máis dunha hora en automóbil por espazos e lugares próximos e coñecidos, pero que feito sen presas e en disposición de experimentar a paisaxe directa e plenamente -condición necesaria para coñecela e valorala-, e de facelo dende o inusual e, moitas veces, case inaccesible punto de vista do “camiño de ferro”, pode constituír toda unha verdadeira viaxe.



Planta crecendo entre os raís
dunha vía abandonada.



Arriba: paso a nivel en Valença.



Dereita: estación de Tui.

Dereita: ventás en
Caldelas.

Abaixo: vías paralelas en
Salvaterra





O tendido do ferrocarril no arrabalde industrial do Porriño.

4.3. Primeira etapa: do Porriño a Guillarei

A privilexiada situación xeográfica do Porriño convérteo no centro das comunicacións entre Vigo, Ourense e Portugal. Cando menos, das comunicacións por estrada. O enlace ferroviario entre estas mesmas direccións atópase uns quilómetros máis ao sur, na tudense estación de Guillarei. Percorrer, polo tanto, o traxecto entre estas dúas poboacións, é transitar polo eixe de comunicacións do sur de Pontevedra.

Abandonamos O Porriño dende a súa coqueta estación situada no mesmo corazón da cidade, e, atravesando o polémico paso a nivel que divide en dous o seu casco urbano, e mergullándonos nun desordenado arrabalde onde as industrias conviven con pequenas leiras, hortas e viñas, enfilamos a – os nosos ollos de galegos pouco axeitados as grandes perspectivas- case infinita recta que, xunto a autovía Tui-Vigo, e paralelamente a ela, atravesa como dobre eixe de simetría o Val do Louro.

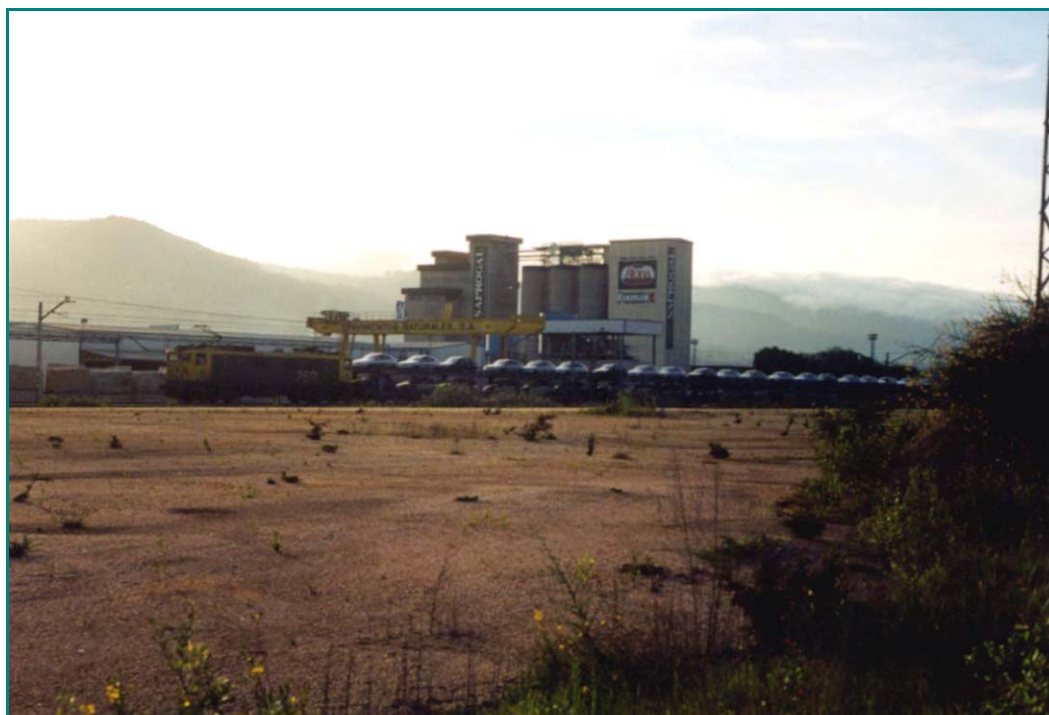
É esta unha paisaxe estraña. E non só no contexto xeográfico (Baixo Miño, Galicia) no que se atopa: semella case como caída doutro planeta. Por unha banda, un val absolutamente plano rodeado de considerables macizos graníticos (O Galiñeiro, O Faro, A Risca...) que semella ter sido produto do impacto dun gran meteorito. Algúns deses macizos presentando, ademais, as descomunais “dentadas” das canteiras de extracción de granito. Por outro lado, a propia condición arxilosa do terreo, que nos fai lembrar a

superficie vermella de Marte. Por se isto non bastase, as extravagantes construcións dos dous polígonos industriais que ocupan o val (A Granxa e As Gándaras, realmente un só polígono dividido precisamente polo eixe ferrocarril- autovía), confiren ao contorno un certo carácter de ciencia-ficción.

Espacio poboado de torres, chemineas, depósitos e cubertas quebradas de fábricas, no que agardan, milimetricamente ordenados, milleiros de vehículos da factoría Citroën, e presidido por dúas enormes torres de almacenamento de áridos que, incluso nos rótulos que as nomean (“Cementos Cosmos”) parecen querer xogar coa hipótese extraterrestre, o tren atravesa o Val transitando entre hangares, apeadoiros, zonas de embarque e vías paralelas onde sempre agarda algún convoi especialmente adaptado para o transporte de vehículos, bloques de granito ou cemento.

Lugares onde se teñen atopado vestixios prehistóricos do paleolítico e da idade de bronce, o viaxeiro pode, o percorrelo dende a vía do tren, exercitar outro tipo de arqueoloxía: a industrial. Chegados a Budiño, cando tren e estrada se cruzan e abandonan, os agudos perfís das industrias vense substituídos polas vellas e cilíndricas chemineas de ladrillo das telleiras, cerámicas e fabricas de gres, algunha delas cumprindo hoxe en día, por certo, a inesperada función de servir de improvisada base dun niño de cegoñas.

Atravesando o Camiño de Santiago portugués e unha das principais vías de comunicación dos romanos en Galicia, e transcorrendo por uns intres polo concello de Salceda de Caselas, chegamos a Guillarei, onde a progresiva aparición de sementeiras e bosques, vains anunciando a próxima presenza do Miño.



Convoi para o transporte de vehículos atravesando o Polígono das Gándaras.



Hangares e depósitos de cemento



A vía ao seu paso por unha fábrica de cerámica.



Estación de Guillarei.

4.4. Segunda Etapa: de Guillarei a Caldelas de Tui

A estación de Guillarei é xemelga da do Porriño. Conserva, iso si, o tradicional branco nos seus muros. Mantén o ritmo propio dunha estación secundaria: longas horas de somnolencia e tempo detido que se convarten, nuns intreiros, nese bulir nervioso previo á partida dalgún tren de pasaxeiros. E, de novo, descenso e regreso a esa atmosfera densa e silenciosa dos espazos públicos baleiros. Espacio poboado –se acaso– por algún taxista facendo tempo, algún curioso arrastrando os pés ou o sono inqueda dalgún can sen dono.

Ao abandonala, a vía debuxa unha prolongada curva na busca do Miño. Atravesamos as parroquias de Guillarei, Paramos e Baldrás, deslizándonos entre casas, cubertos, tendais e incluso algún cemiterio. Comprobamos, unha vez máis, o inverosímil arraigamento que aquela máxima taoísta de “se queres ser feliz, faite xardineiro”, ten entre os habitantes do Baixo Miño.

E, por fin, xa case chegando a Caldelas, vía e río míranse por vez primeira e comezan ese facerse as beiras que os levará en íntima viaxe ata Ourense, e constitúe, ao noso entender, un dos máis fermosos traxectos que o home pode facer en tren. Aquí aínda, e quizais intimidados pola severa mirada do monte Faro portugués, río e vía manteñen certa prudente distancia: eiras, algún camiño e a fileira de árbores da ribeira os separan. O Miño aparece así, dende o tendido, como unha intermitente e estreita banda azul que divide as dúas marxes xemelgas, galega e portuguesa, aos seus simétricos viñedos, fragas e campos de millo, e ao seu parello e infindo repertorio de verdes.

Caldelas fainos regresar ao pasado. Un pasado, é certo, se cadra máis literario que real. En efecto, a súa pequena estación e as vetustas construcións que a rodean, semellan o escenario idóneo para ver baixar - entre o fume dun vello tren de vapor- , a algún anacrónico detective tipo Hércules Poirot, chamado polo inescusable deber de esclarecer algún deses escuros crimes que a vida provinciana produce. O decimonónico “Gran Hotel Balneario” e as, en boa parte, ruinosos casaríos que o rodean, soportando o paso do tempo ao pé mesmo das vías, así como a fermosa varanda que acompaña o paso da liña pola vila, fan xurdir, na nosa memoria, imaxes non só dun tempo pasado, senón tamén doutras latitudes: certos aires de vila centroeuropea ou de campiña inglesa.



Casas en Caldelas de Tui na beira da liña do ferrocarril.

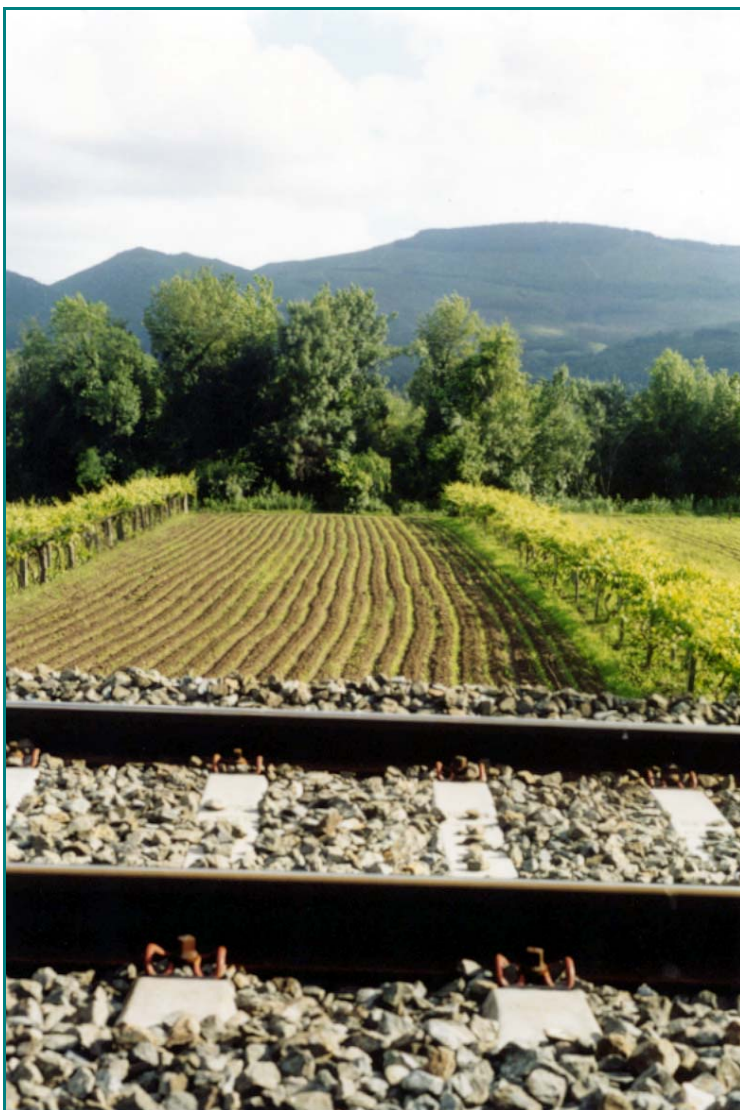


Gran Hotel Balneario.

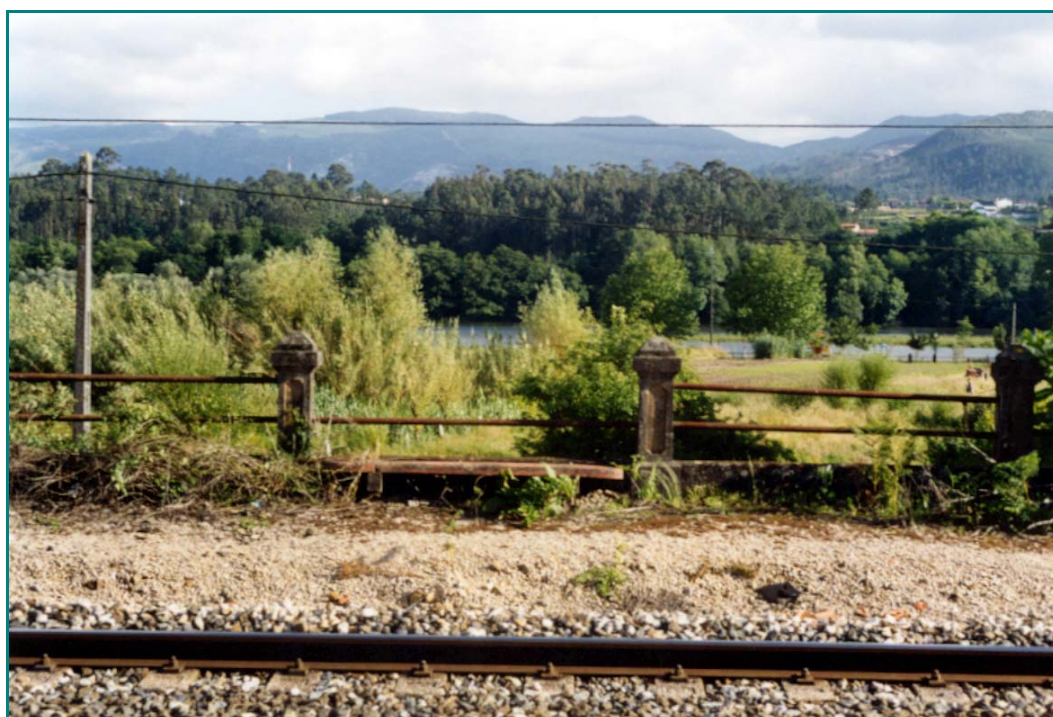


Paso da liña polo centro urbano de Caldelas.

Dereita: río e vías
separados por
sementeiras. Baldráns.



Abaixo: vista do Miño
dende a estación de
Caldelas.





Vía e vexetación. Porto (Salvaterra).

4.5. Terceira etapa: de Caldelas a Salvaterra de Miño

Mais como sexa que Poirot non chega, continuamos o noso camiño. Deixando atrás Caldelas e pasando a carón do muíño do río Caselas, e do lugar onde contan aterrou Lindberg, nunha das súas épicas viaxes trasatlánticas, entramos no Concello de Salvaterra de Miño. Atravesamos, ata chegar á vila que lle dá nome, as parroquias de Porto e Arenteí, por onde o ferrocarril acompaña xa sen melindres a un Miño xa sen presas (nos dous sentidos da verba). É un percorrido inédito, dificilmente accesible e case virxe, por canto as principais estradas que comunican os distintos núcleos urbanos, prefiren aquí ir terra adentro, e tan só chega ata ao río, algunha corre道ira de terra na procura dunha pesqueira solitaria.

Así, e exceptuando os repentinos claros das bodegas de viño do condado, cós seus viñedos en xeométrico descenso de valiñas e veigas, e algún esporádico cruce cun camiño que serve de improvisado cemiterio de inesperados obxectos (unha furgoneta, o cabeceiro dunha cama....), a vía achégase ao río discorrendo por un enguedellado e escuro túnel de árbores, silvas e arbustos que a fan case invisible dende o exterior.

A referencia literaria pasa agora do policíaco inglés á novela de aventuras americana: Mark Twain e calquera das súas historias das salvaxes ribeiras do Mississippi. Temos o río, un río denso e maino como aquel, unha vexetación tupida e escura dende onde semellan axexarnos milleiros de ollos, e as vellas pontes baixo as que o Miño, O Caselas e o Tea dirimen as súas entregas. Pontes que, sirva como exemplo a do río Tea, preséntanse de súpeto no medio da boscade e como asediadas por ela, sen que esta permita xamais a súa enteira contemplación.

Chegamos así a Salvaterra que, xunto con Monçao, forma unha das parellas de vilas ribeiras que, a un e outro lado do río, nos falan, coas súas fortalezas e demais construcións defensivas, dun pasado de mutua inquina e desconfianza cara a outra beira. A vía tamén pasa aquí polo medio da vila, resolvendo, como en Caldelas, un paso subterráneo para coches e peóns. Acompañada de parques e xardíns, e de algunha casa con algún vestixio rexionalista na súa fachada, vai parar nunha estación á que, sen dúbida, non lle faría ningún mal un pequeno arranxo. En fronte, nas ruínas do que semella ter sido unha gran serraía, con altiva cheminea de tixolo incluída, dormen o seu derradeiro sono os enferruxados esqueletos de Deus sabe que esquecidos conxuntos mecánicos.



Ponte sobre o río Tea.

Dereita: a ponte, dende a
ribeira.

Abaixo: caseta da estación
de Salvaterra.





Estación de Friestas.

4.6. Cuarta etapa: de Salvaterra (Monção) a Valença do Minho

Aínda que a liña segue da man do río, camiño a Ourense, por terras de As Neves, Arbo, Crecente, etc., nos escollemos abandonala aquí e cruzar a Portugal para, río abaixo, achegármonos dende Monção ata Valença. E isto, cunha dobre finalidade: por unha banda, a de comprobar, dende a media distancia que nos proporciona o Miño, o efecto que sobre a paisaxe produce o tramo de vía que acabamos de percorrer. Por outra, a de verificar sobre o terreo, ese poder de reabsorción que a natureza ten do abandonado polo home -da que xa falamos máis arriba-, seguindo o rastro da hoxe desaparecida liña entre estas dúas vilas do Alto Minho portugués.

Para o primeiro aspecto, a propia Monção ofrécenos un precioso exemplo do diferente impacto paisaxístico que o tendido do ferrocarril e o trazado de estradas producen: o miradoiro en que remata a Praza de Deu-la-deu (antiga heroína local “perante grande assédio de castelhanos”), foi sempre un privilexiado balcón, dende onde contemplar unha verdadeiramente fermosa paisaxe, cruzada de xeito case invisible pola liña férrea e, esporadicamente, por algún tren, que na distancia, semellaba de xoguete. Agora estase a construír entre esta e o río, unha estrada que probablemente non pase xamais de comarcal. Da diferenza no impacto á paisaxe entre unha e outra vías de comunicación, cremos que dan fe as imaxes que incluímos no ANEXO I, e a elas remitimos ao lector destas páxinas.

Río abaixo, a mesma invisibilidade do tendido fainos incluso dubidar da súa presenza. Tan só a sorprendente e ruidosa aparición dun tren, ou a afastada visión da estación de Caldelas, confírmannos que aquela é a marxe pola que, a cabalo da súa vía, vimos de pasar.

O noso segundo obxectivo, o de seguir as pegadas da extinta liña entre Monçao e Valença, fíxonos descubrir distintos exemplos de “colonización” vexetal das obras humanas. Xa non quedan nin dormentes nin raís, pero aínda é perceptible o oco por onde pasaban os trens. Nalgúns casos reutilizado como camiño; nos máis, cuberto de silvas e herbas. Quedan tamén as pontes que, oxidadas, levan de ningures a ningunha parte e quedan os restos de dúas estacións, a de Lapela e a de Friestas, que aparece como un tesouro agachado, ao final dun estreito camiño mal asfaltado e ostentosamente bautizado como “Avenida da Estação”. Nela, perviven aínda as filigranas dos azulexos, que invariablemente recobren calquera estación do país veciño, conferíndolle esa delicada beleza, que aínda nos semella incrementada neste caso polo asedio implacable ao que os matoxos, as toxeias e as arañas a teñen sometida.

E así chegamos á lucida “Estação dos caminhos de ferro” de Valença do Minho, a meirande das incluídas na nosa ruta. Nela, comprobaremos novamente ese infalible respecto polo vello que amosan os homes e mulleres da outra marxe do río, e que tan san envexa nos causa a moitos dos desta banda. A estación, á que se accede por un fermoso e arborizado “Largo da estação”, é un edificio de tres corpos de evidente regusto “art nouveau”, con cuberta para os plataformas no interior, e que mantén, en razoable estado de conservación, espazos xa non utilizados (como a Alfândega) e vellos depósitos, reloxos, cisternas, etc. Por se iso fose pouco, un vello almacén de carga dá cabida, hoxe en día, a un “Museo Ferroviario” que amosa material do século XIX.



Estación de
Friestas
(detalle).



Estación de Valença do Minho.



Vista da estación co Museo Ferroviario.



Paso de peóns en Valença.

4.7. Quinta etapa: de Valença a Guillarei

Nesta derradeira ruta, voltaremos a cruzar o río para, atravesando Tui, regresar a Guillarei. Terra fronteiriza, rica en historias de contrabando (café, aceite, cobre...), en murmurios sobre fortunas de dubidosa orixe e nesas complexas relacións de amor-odio que envelenan a vecindade dos pobos os que a historia antollouse en dividir, trazando unha raia nun mapa.

Neste caso, é certo, a raia estaba xa trazada, e na cor azul que identifica as correntes de auga nas cartografías. O Miño é, segundo nos ensinaban na escola, unha fronteira natural. Natural e histórica, que cumpría atravesar en barca ata o 25 de Marzo de 1886, día en que quedaba oficialmente inaugurada a vella Ponte Internacional, en solemne cerimonia que incluía ao transporte das autoridades en senllas locomotoras (Alfonso XII e Valença), dende cadansúa beira ata o centro exacto da ponte.

Mais non nos apresuremos. Antes de chegar á ponte, debemos percorrer o par de quilómetros que a separan da estación de Valença. Quilómetros nos que a vía vai un tanto oculta, agachada entre noiros e pontes e pasando baixo vellas casas e antigas industrias de fermosas cores, para só aparecer a escasos metros da ponte e despedir, así, a estrelada fortaleza valenciana e as súas características rúas lastradas.

Chegamos, pois, a ponte. Ponte que o mito atribúe (erroneamente) ao propio Eiffel, levado, sen dúbida, polo semellante uso de materiais e solucións constructivas que amosa coas obras do popular enxeñeiro francés e con tantas outras pontes e viaductos contemporáneos. Feito que non fai se non confirmar, a velocidade con que os achados de enxeñería se estenden, unha vez demostrada a súa efectividade, sen reparar en localismos ou consideracións paisaxísticas.

A ponte presenta, un dobre taboleiro amparado por dous entramados verticais de ferro sustentándose o conxunto en cinco poderosos piares de pedra. Distínguena doutras pontes similares e próximas (a de Viana do Castelo, por exemplo) o feito de que sexa o taboleiro superior o destinado ao ferrocarril. O viaxeiro que atravesese o Miño utilizando ao tren pode, así, gozar de privilexiadas perspectivas do aquí xa ancho río, e das dúas vilas que, como axexándose de esguello, ocupan as súas ribeiras. E isto, ademais , coa tranquilidade que permite a parsimoniosa lentitude con a que os convois deben cruzar a xa vetusta ponte, que treme e semella non ser quen xa de aguantar tan considerable peso.



Ponte Internacional de Tui.

No taboleiro inferior, dedicado ao paso de peóns e ao tráfico de vehículos –tráfico aliviado dende a construción da nova ponte en 1.993 -, o camiñante pode, ademais de recrearse o tempo que considere necesario na visión do río e dos dous galeóns amurallados (Tui e Valença) ancorados nas súas marxes, distraerse co elevado número de estrañas perspectivas e rebuldeiros efectos de luz, que producen os xeométricos mecanos de ferro nos que se sustenta a vía.

Xa de novo en terra firme, e tras unha derradeira ollada á dourada fortaleza, o tren inicia por terras tudenses un escondido percorrido polas parroquias de Randufe, Pazos de Reis e Rebordáns. Tui, atalaia de pedra atendendo ao río, dálle as costas ao ferrocarril. Este atravesaa, como sen querer molestar, esquecido e case subterráneo, entre altos valados e baixo as numerosas pontes, onde a vida da cidade transcorre, indiferente ao seu paso. O escuro e afundido cinto co que a liña Vigo-Oporto traspasa Tui, non nos vai permitir outra visión da monumental arquitectura da cidade que a de algunha esporádica casa de indiano (con palmeira, iso si, incluída), ou a dos restos dalgunha fábrica abandonada.

A propia estación amosa tamén evidentes signos de abandono. Dedicada só ao transporte de mercadorías dende xa hai anos, e relegada por a de Guillarei a un doloroso papel secundario, faise, esquecida, ao musgo e á humidade que recobren os seus muros, mentres os matoxos se estenden por vías que xa só utilizan vellos vagóns oxidados.

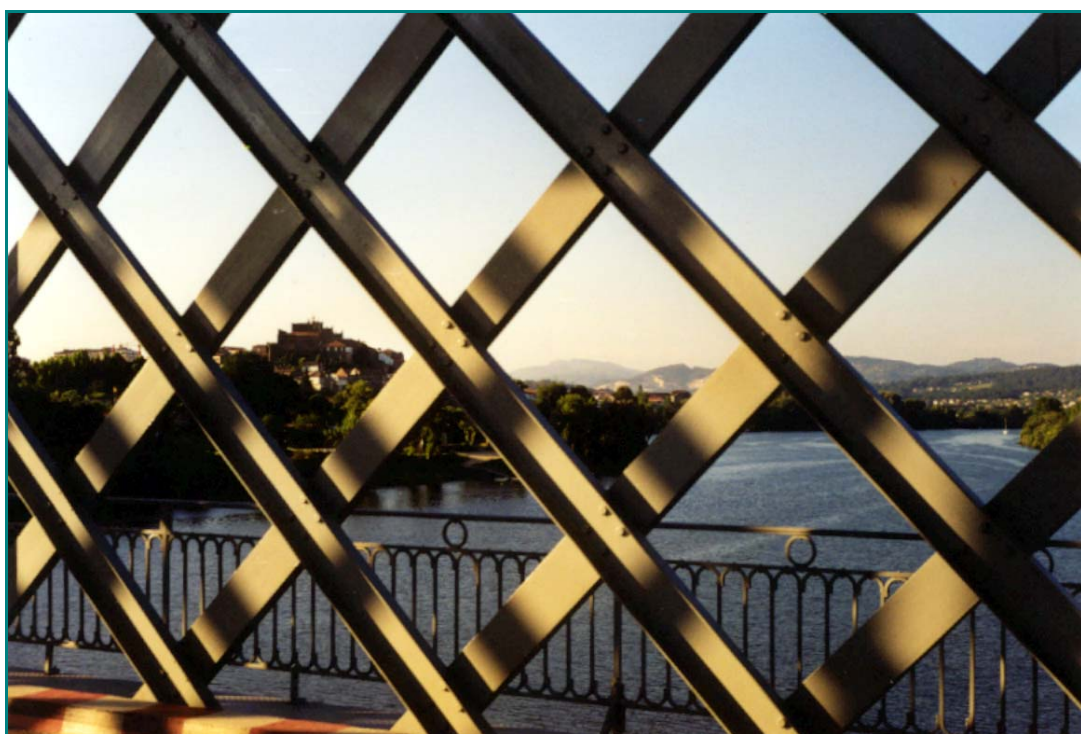
Deixámola, co consolo (cando menos, algún sinal de vida), de ter visto ao balcón do segundo piso convertido en improvisado tendal de roupa, para, atravesando de novo o Camiño de Santiago e pasando sobre a oculta ponte sobre o Louro, dar un amplo xiro de 180 graos que nos levará de volta a xa coñecida estación de Guillarei, lugar onde pomos fin a este noso singular periplo ferroviario.



Estación
de Tui.

Dereita: interior da ponte.

Abaixo: vista de Tui.





Arriba: vello peirao de carga na estación de Tui.



Dereita: paso da liña por Pazos de Reis (Tui).



Paso do ferrocarril en Budiño
(O Porriño).

4.8 Anexo I: Vantaxes mediambientais do ferrocarril¹

Un sistema de transporte baseado no uso do ferrocarril ofrece ao viaxeiro – como xa dixemos -, unha maior tranquilidade e rapidez (en definitiva, unha maior calidade de vida), pois permítelle aproveitar e gozar relaxadamente do tempo empregado no seu desprazamento. Pero o uso do tren aporta, ademais, e respecto a outros medios de transporte, claras vantaxes medioambientais:

- Menor contaminación acústica:

Os efectos producidos polo ruído excesivo sobre a saúde humana son inferiores no caso do tren, xa que, para transportar unha mesma carga ou igual número de pasaxeiros á mesma velocidade, o ruído do ferrocarril é, en xeral, entre a metade e as tres cuartas

¹ Datos recollidos e cotexados das páxinas web de diversas asociacións ecoloxistas e os que a propia RENFE ofrece.

partes máis baixo que o transporte por estrada. Por outra banda, unha liña de tren causa, polo feito de ser unha circulación temporizada con espazos de silencio, un menor impacto acústico que o producido de xeito permanente nunha estrada ou autoestrada.

- Menor contaminación atmosférica:

Estudios realizados no Reino Unido, calcularon que cada tonelada de mercadorías que se desviara das estradas ao ferrocarril, rebaixaría nun 88% a cantidade de carbono emitido por quilómetro, contribuíndo, así, á redución do quecemento do planeta.

- Maior aforro enerxético:

A capacidade de aforrar enerxía do tren é unha das súas contribucións máis importantes ao medio ambiente, posto que unha menor utilización de enerxía tradúcese en menor contaminación do aire e nunha menor dependencia do petróleo. Por exemplo, en España, un usuario do tren consume cinco veces menos litros equivalentes de gasolina por quilómetro que se utilizase o automóbil e vinte veces menos que se viaxase en avión. Polo que respecta ao transporte de mercadorías, transportar unha tonelada-quilómetro por tren, consume catro veces menos litros equivalentes de gasolina que facelo por estrada e 1.380 veces menos que por avión. Outro dato significativo é o feito de que RENFE só consuma o 1 % da enerxía utilizada polo transporte, para transportar o 5 % dos viaxeiros e o 4 % das mercadorías.

- Menor impacto paisaxístico:

O tren require unha modesta ocupación do terreo, en comparación con a da rede de estradas e con as infraestructuras aeroportuarias. Por exemplo, dúas vías ferroviarias posúen tanta capacidade de transporte como 16 carrís de autoestrada e a superficie de terreo necesaria para mover unha unidade física de transporte por avión é, aproximadamente, 17 veces maior que por ferrocarril.

- Favorecemento da ordenación urbana:

Utilizar o ferrocarril alivia á conxestión aérea e das estradas e minimiza o tráfico urbano, xa que as estacións de tren se sitúan no centro das cidades, evitando desprazamentos en coche nos centros urbanos, mentres unha autoestrada ou un aeroporto se sitúan nas aforas causando problemas de acceso.

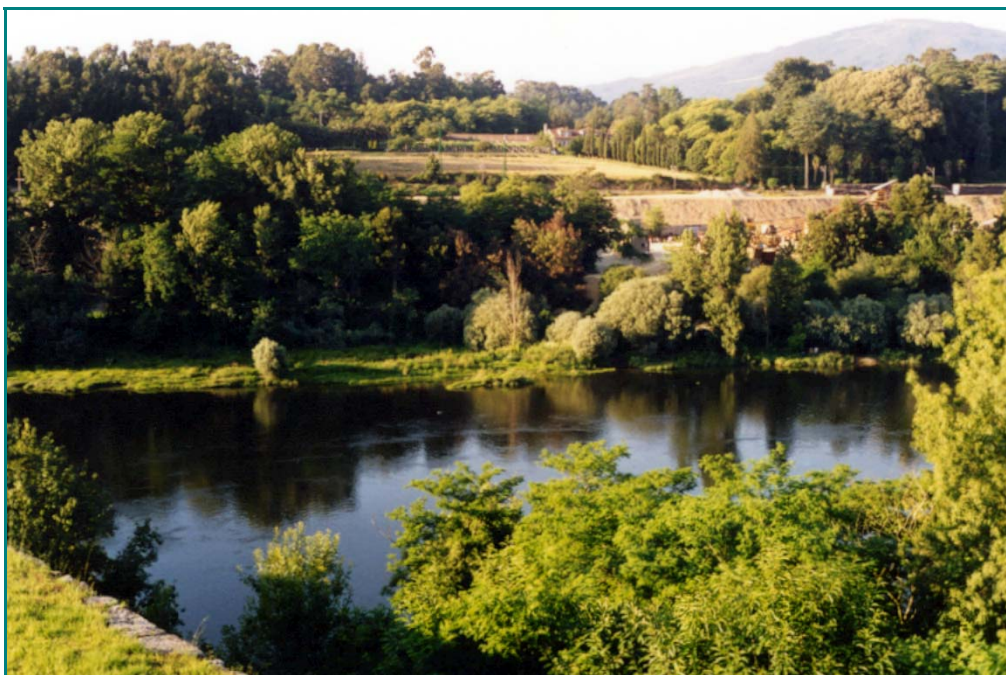
- Menor siniestrabilidade:

O índice de siniestrabilidade do tren é moi baixo en comparación co das estradas: o número de accidentes, en relación ao número de viaxeiros por quilómetro, é 125 veces maior para o automobilista que para o usuario do tren.

En definitiva, se unha liña de ferrocarril de altas prestacións consume a metade da ocupación territorial dunha autoestrada, transportando o dobre de persoas, cun maior grao de seguridade e un mínimo gasto enerxético, pódese afirmar que unha das claves dunha intelixente política medioambiental debería ser a de ofertar un servizo de calidade nos trens de proximidades así como a de incrementar e mellorar a rede ferroviaria existente.



Ferrocarril ao seu paso pola ribeira do Miño en Salvaterra.



Impacto producido pola construción dunha estrada na mesma paraxe.