

A HISTORIA DUN FERROCARRIL: A liña Vigo - Ourense (1861-1881)

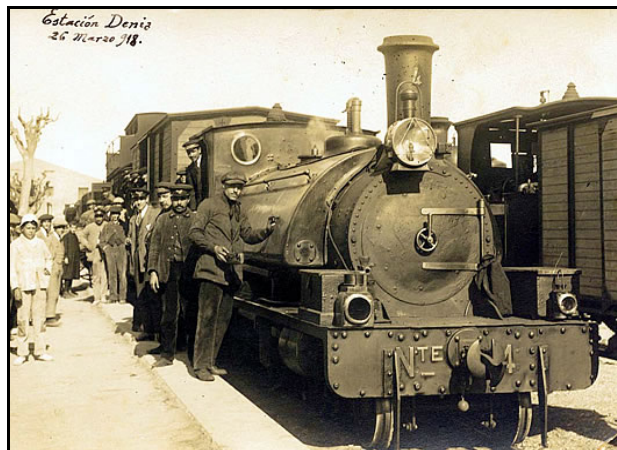
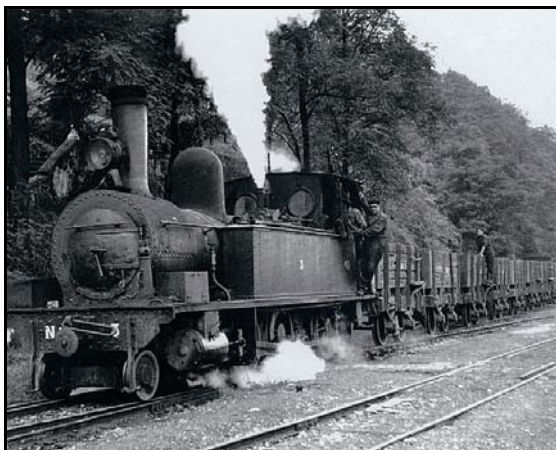


O inicio do ferrocarril español.

O primeiro proxecto de construción dun “camiño de ferro” en España foi presentado a Fernando VII en 1829 polo comerciante gaditano Xosé Díaz Imbrecht para unha liña de Xerez a Cádiz. No ano 1848 inaugurouse o primeiro ferrocarril, que enlazaba Mataró con Barcelona. Unha Real Orde promulgada en 1844 facilitou a concesión dun gran número de liñas. Entre elas estaba a de León a Vigo, que non prosperará.

No ano 1855 promúlgase a Lei Xeral de Ferrocarrís que será clave no desenvolvemento do ferrocarril español, se ben se producía con atraso en relación con outros países europeos. Ofrecía unha serie de incentivos á construción ferroviaria, optándose por encomenda-la construción dos ferrocarrís españois á iniciativa privada, limitándose o Estado a subvencionar as liñas.

Trala Lei de 1855 iniciouse un período de máxima construción ferroviaria en España (1855-1865), trazándose case 500 Km por ano. Nese momento constitúense as dúas grandes compañías “A compañía dos Camiños de Ferro do Norte de España” e a “Compañía do Ferrocarril de Madrid a Zaragoza e Alacante (MZA)”. A crise financeira dos anos 1864-1866 marca un cambio importante na tendencia da construción ferroviaria, de forma que entre 1866 e 1875 son moi poucos os quilómetros que se abren ao público.



O ferrocarril galego

A construción do ferrocarril en Galicia ten un carácter tardío en relación co resto da rede española. Durante a primeira gran etapa de construción ferroviaria en España entre 1855 e 1865, na que se abren a maioría das liñas, Galicia quedou totalmente á marxe deste movemento.

En 1853 o Ministerio de Fomento ordena que se estudie unha liña de Barcelona a Vigo por Zaragoza e Madrid. En Galicia reacciónase cunha estéril polémica entre distintas localidades, principalmente a Coruña e Vigo, para modificar ou manter o porto no que debería rematar esta liña. Tampouco vai adiante a liña entre León e Vigo, aprobada en 1845. Despois de múltiples vicisitudes delimitanse tres liñas en Galicia que serán adxudicadas na década de 1860: a de Coruña a Palencia por Lugo, Quiroga e Ponferrada; a de Ourense a Vigo e a de Santiago a Carril. O 15 de setembro do ano 1873 inaugúrase o primeiro ferrocarril galego, entre as localidades de Carril e Cornes (Santiago de Compostela).

No ano 1858 o Goberno outorga a concesión do ferrocarril a Galicia desde Palencia, con ramais á Coruña e Vigo. Pese ás dificultades para facer fronte ás custosas obras de infraestrutura ábrese en 1875 o tramo entre A Coruña e Lugo. Pouco tempo despois, en 1881, inaugúrase a liña Vigo-Ourense, que ata 1885 non enlaza a través de Monforte co resto da rede española.



A liña do ferrocarril: Ourense – Vigo

Coa promulgación da Lei Xeral dos Ferrocarrís en 1855, iniciase en España unha primeira etapa de importantes construcións ferroviarias, na que Galicia queda totalmente marxinada, debido ó escaso interese do capital foráneo por realizar grandes inversións nun trazado de gran dificultade técnica polo accidentado da xeografía. As liñas galegas supuñan un risco financeiro e non aseguraban os beneficios económicos das doutros puntos da xeografía española. Por outro lado as liortas entre as diversas localidades por adecuar trazados aos seus intereses e o escaso poder do capital vernáculo incidiron tamén nese atraso.

Galicia quedou privada dos beneficios deste medio de transporte, fillo da Revolución Industrial, que acerca e crea novos mercados. A construción ferroviaria, coa súa capacidade de dinamizar a actividade económica, chega tarde, contribuíndo a perpetuar unha situación de precariedade, que levou a moitos galegos a buscar a mellora das súas duras condicións de vida na emigración.

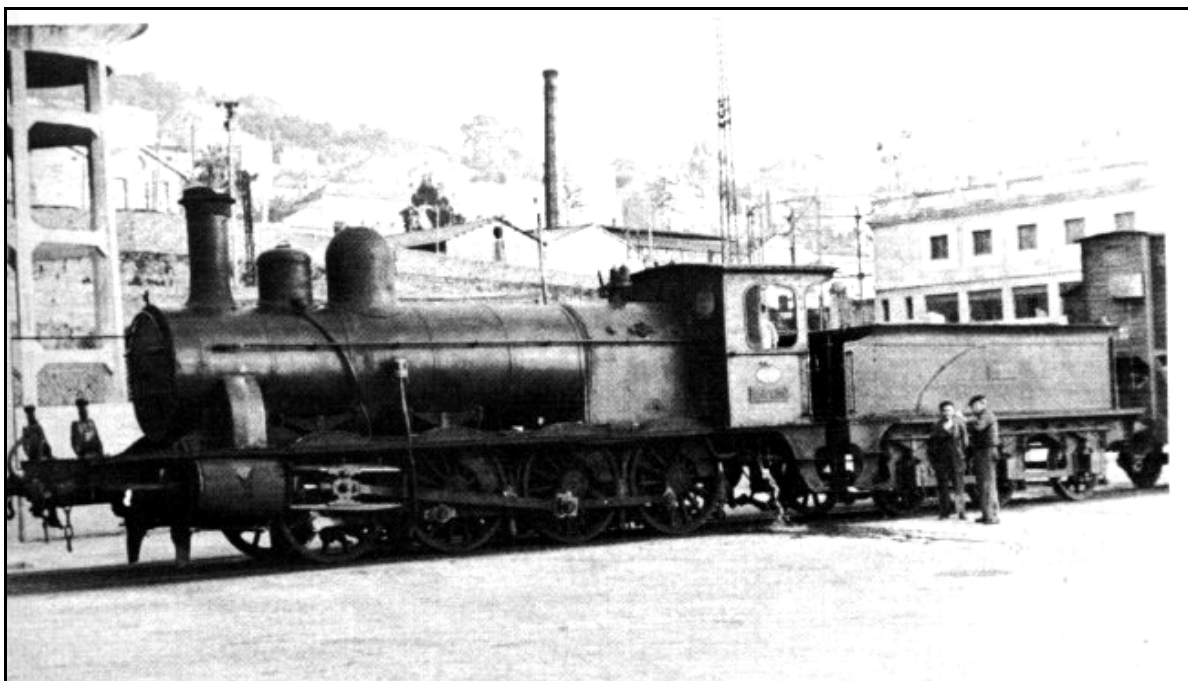
As queixas por esta situación son frecuentes na prensa galega da época. Incluso algún xornal, como o *Faro de Vigo*, nace no contexto da reivindicación do ferrocarril. O citado xornal informa en xaneiro de 1855 da presenza en Vigo de enxeñeiros ingleses para estudar o trazado dun ferrocarril que partira do porto. Posiblemente a súa presenza relaciónase coa concesión da citada liña Vigo-León á compañía inglesa F. Alston.



Un dos primeiros estudos dun ferrocarril que partía do porto de Vigo foi elaborado polo enxeñeiro Melitón Martín que redacta un proxecto de trazado ata Caldelas. En 1858 o Congreso aproba o proxecto do ferrocarril para Galicia que creaba unha liña de Palencia á Coruña con ramais a Asturias e Vigo. Pouco tempo despois, en 1860, apróbase o trazado definitivo da liña do ferrocarril de Monforte a Vigo, proxectado, no tramo de Ourense a Vigo, polo enxeñeiro Francisco Javier Boguerín.

A concesión do tramo Ourense Vigo foi adxudicada en 1861 a Manuel Mollinedo e despois a Juan Flórez. No ano 1863 inaugurábanse solememente as obras do ferrocarril na zona da praia de Guixar, onde se pensaba emprar a estación de Vigo co fin de enlazar directamente co porto. Posteriormente cambiouse a estación á localización actual, a unha cota moi elevada en relación co porto. Esta falta de previsión provocou a necesidade de redactar novos e dificultosos proxectos que enlazaran o ferrocarril co porto de Vigo.

En 1864 a Compañía dos Ferrocarrís de Mediana do Campo a Zamora (MZOV) faise cargo da concesión da liña de Ourense-Vigo. As dificultades financeiras serán constantes dende a inauguración das obras, sufrindo paralizacións ao suspender pagos pola quebra do banqueiro Rafael Beltrán de Lis, un dos principais accionistas. A compañía MZOV necesitará de sucesivas prórrogas e subvencións para poder concluír a liña.



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

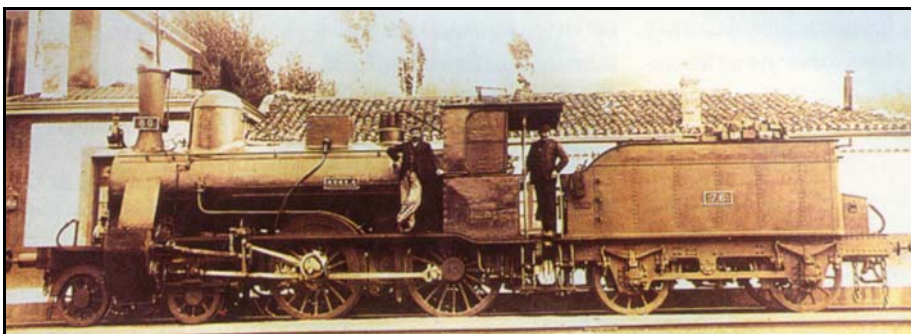


Viaducto do Redondela.

Todo o material necesario para a construción da liña Ourense- Vigo, dende os raís ás pezas das locomotoras, chega a través do porto de Vigo. Cando se inaugura en 1875 a liña entre Coruña e Lugo, aínda se traballa no túnel dos Valos, a maior dificultade constructiva de todo o trazado. Neste túnel traballa o contratista Carlos Vaquero, veciño de Arbo e nas obras entre Vigo e Salvaterra o contratista porriñés Bartolomé Peña. En outubro de 1875 este último contratista traballa na colocación dos primeiros tramos de vía na estación de Vigo. Nesas mesmas datas tamén leva a cabo labores de apertura de trincheiras na zona de Mos e obras de terraplaneo no Porriño.

A principios de 1876 chegan as primeiras pezas das locomotoras, plataformas e coches, iniciándose a súa montaxe. O 12 de xuño de 1876 o enxeñeiro Sr. Cantero, director xerente da compañía de MZOV, conduce a primeira locomotora polos nove quilómetros de vía que xa estaban asentados entre Vigo e Redondela. Esta primeira locomotora será utilizada para axilizar o transporte de material e os traballos de asentamento da vía.

O día 30 de xuño do mesmo ano efectúase o paso da primeira locomotora polo viaducto de Redondela, obra dirixida polo enxeñeiro Augusto Cazaux. No verán do 1877 o rei Alfonso XII efectúa a viaxe en tren dende Redondela a Vigo, co que a liña se considera oficialmente inaugurada, se ben a apertura do primeiro tramo entre Vigo e Guillarei atrasase ata o ano seguinte.



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

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.



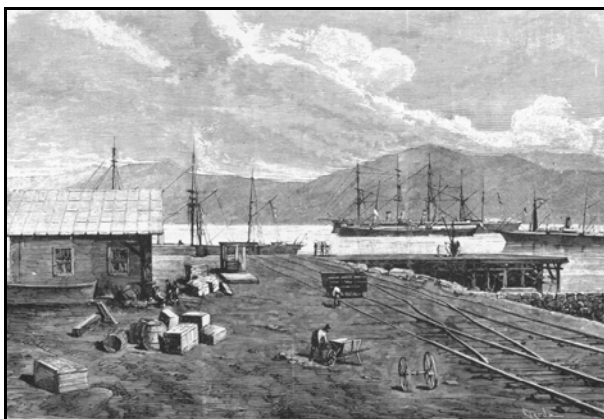


Tren de vapor da liña Ourense-Vigo ó seu paso pola zona de Chapela (Rendodela)

En xullo de 1876, cando se esperaba un notable avance na construción da liña, derrúbase o tramo final do túnel do Valos en dirección ao Porriño. Tralo derrubamento, Bartolomé Peña encárgase das obras de reparación e remate do túnel. O 17 de marzo de 1878 ponse en explotación o primeiro tramo entre Vigo e Guillarei. No percorrido de trinta e sete quilómetros o tren invertía unha hora e media. Un billete entre Vigo e O Porriño custaba en primeira clase trece reais, mentres que en terceira baixaba a seis reais.

Cos traballos de apertura da liña iníciase tamén a construción de estacións. A de Vigo está en obras no ano 1875, quedando totalmente concluído o edificio no ano 1878. No Porriño a liña Vigo-Ourense abriuse en 1881 cunha estación provisional de madeira. Aínda en xaneiro de 1889 os conselleiros da compañía Sallehy e Bros mantiñan conversas co Conde de Ramirás sobre o emprazamento da estación. Segundo a prensa da época as obras do edificio da estación do Porriño comezan en marzo de 1889, entrando en funcionamento en xaneiro de 1890.

Tras salvar a dificultade do paso do río Tea cunha ponte metálica inaugúrase o 10 de novembro de 1878 o tramo entre Guillarei e Salvaterra. Nesa data, cando se efectuaba a inauguración, ocorre un dos primeiros accidentes graves desta liña, xa que o tren no seu paso pola estación do Porriño cara a Salvaterra arrollou ao vixilante do telégrafo José Rouco, que poucas horas despois morreu.



Arriba esquerda: Peirao de madeira do porto de Vigo no século XIX.

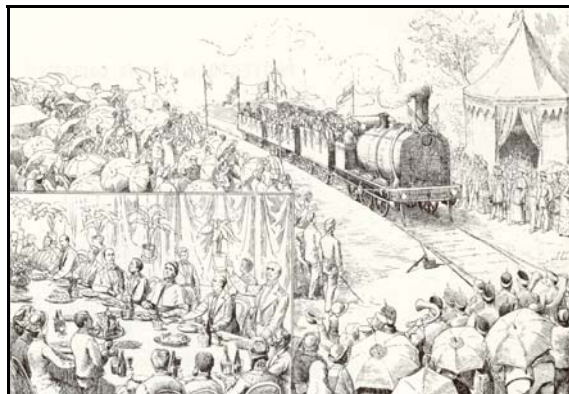
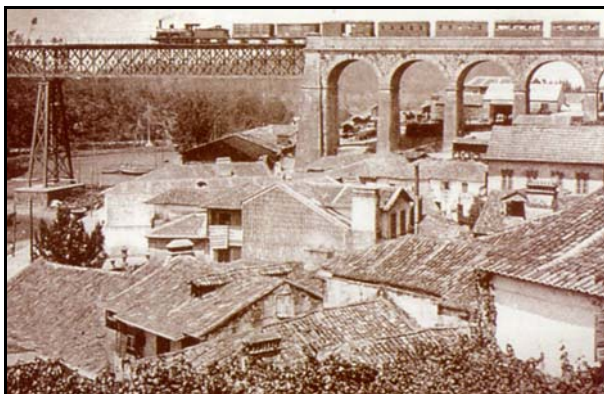
Arriba dereita: Rúa do Ramal (hoxe Colón). Por esta rúa subía do porto parte do material móbil e fixo para a construción do ferrocarril.

Abaixo: Imaxe da parte posterior da estación de Vigo, pouco tempo despois de ser construída.

Gravados da revista: *La Ilustración Gallega y Asturiana*. 1879.



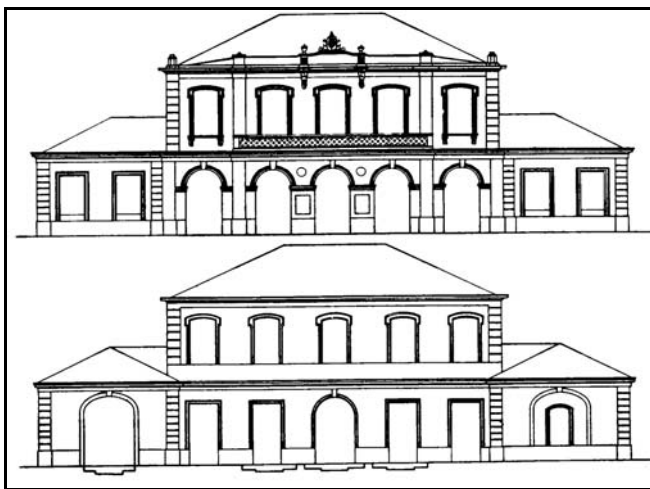
Estación do ferrocarril no Porriño.



Arriba esquerda: Tren de vapor pasando sobre un dos viaductos de Redondela

Arriba dereita: Gravado da revista *La Ilustración Gallega y Asturiana* da chegada da locomotora a Ourense.

Abaixo: Locomotora nas instalacións portuarias de Vigo.



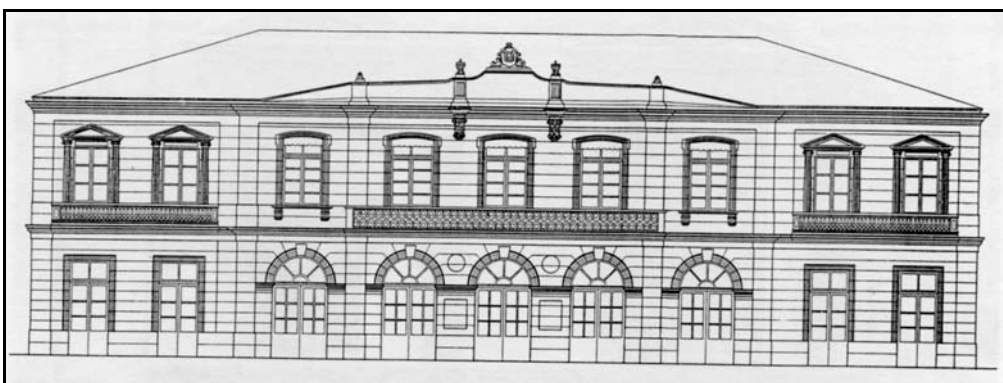
Arriba esquerda: Proxecto primitivo da estación de Vigo. Fachadas principal e posterior (Arquivo da Estación, copiado por Pablo Rivas Caride).

Arriba dereita: estación de Gullarei.

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

Vigo e a súa bisbarra tivo antes comunicación con Oporto e Lisboa que con Madrid. No ano 1878 o ferrocarril portugués chega a Camiña, polo que os viaxeiros vigueses tomaban en Vigo o tren ata o apeadeiro do Cerquido, viaxaban en diligencia ata á beira do Miño, atravesan en barca o río e collían o ferrocarril portugués que vía Lisboa os trasladaba a Madrid.

As permanentes dificultades económicas provocaron un acordo entre compañía M.Z.O.V. e a Sociedade Catalana Xeral de Crédito co fin de accelera-lo remate da liña Vigo-Ourense. En setembro de 1879 chega o ferrocarril ás Neves e en decembro de 1880 a Arbo. O ano 1881 é o da finalización das obras. O 25 de febreiro o pobo de Ribadavia celebra con entusiasmo o acontecemento da chegada da locomotora á ponte de Ribadavia.



Estación de Vigo trala ampliación dos corpos laterais. 1923



Desaparecida estación do ferrocarril de Vigo.



Arriba esquerda: Estación do Porriño. Fachada posterior.

Arriba dereita: Estación do Porriño. Fachada principal.

Abaixo: Estación das Neves (Pontevedra)



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

O 31 de marzo a locomotora entra por primeira vez na cidade de Ourense. O 9 de xuño de 1881 numeroso público despedía nas plataformas da estación de Vigo ó tren inaugural co que se abría oficialmente a liña Ourense – Vigo, dezaioito anos despois de iniciarse as obras no Guixar en Vigo. As cidades de Vigo e Ourense aínda terían que esperar ao ano 1885 para que se rematara a liña entre Ourense e Monforte, permitindo o enlace co resto da rede ferroviaria española. Dende 1885 era posible viaxar directamente de Vigo a Madrid por ferrocarril. O tren que saía de Vigo ás cinco da tarde chegaba á Estación do Norte de Madrid ás dez da noite do día seguinte. Vintenoventa horas de viaxe sen transbordos, nin riscos.

A liña completouse cun ramal a Pontevedra dende Redondela e outro dende Guillarei á ponte internacional de Tui. As obras do ramal a Pontevedra comezan en marzo de 1881 e corren a cargo da mesma compañía MZOV. Despois de levantar un segundo viaducto de ferro en Redondela, a cidade de Pontevedra queda conectada o 30 de xuño de 1884 con resto da liña. As obras entre Guillarei e Tui iníciáanse en febreiro de 1880. Co fin de enlazar co ferrocarril portugués o enxeñeiro español Pelayo Mancebo proxecta a Ponte Internacional de Tui que será inaugurada o 25 de marzo de 1886.



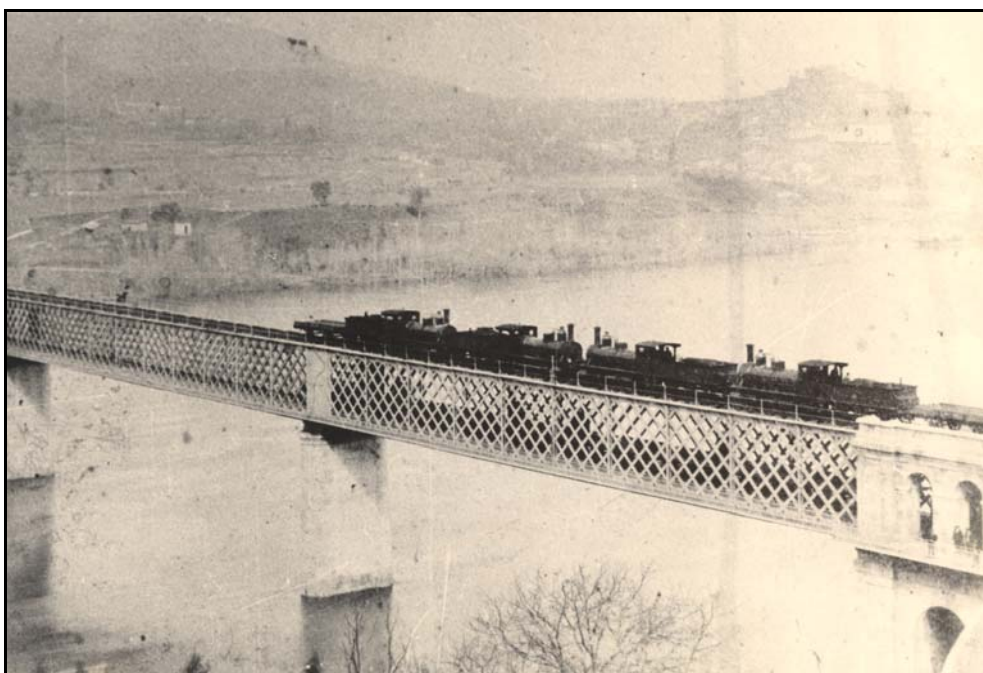
Estación do Porriño nunha nevada nos primeiros anos da década de 1960.



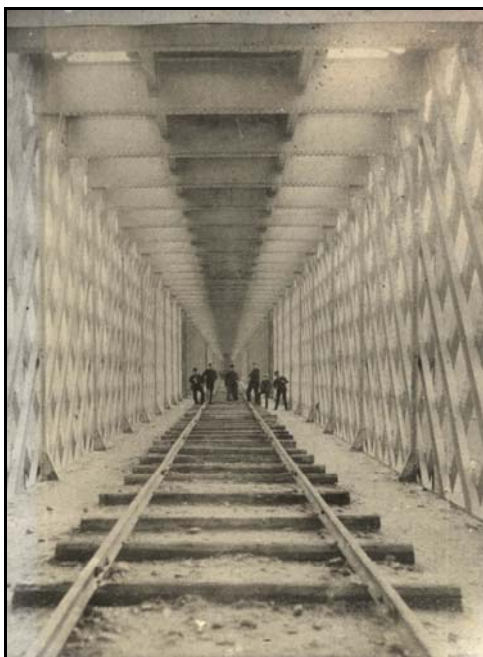
Ponte
Internacional
de Tui en
construcción.



Ponte
Internacional
de Tui no
tramo final da
súa
construcción.



Probas de
forza na Ponte
Internacional
de Tui.



Interior da Ponte Internacional de Tui. Esquerda: imaxe durante a construción. Dereita: imaxe dunha postal de principios do século XX.



Os beneficios do ferrocarril no val da Louriña.

Ademais do transporte de viaxeiros, un dos maiores beneficios da presenza do ferrocarril foi o acercamento de novos e afastados mercados. O ferrocarril podía transportar un grande número de toneladas de mercadorías a longas distancias nun tempo relativamente curto en relación cos medios de transporte antigos. A súa presenza favoreceu ás zonas de bos recursos naturais e á creación de industrias que vían como os seus produtos podía alcanzar novos mercados. No Porriño comprobamos como a presenza do ferrocarril activa a economía local, favorecendo o inicio dunha tímida pre-industrialización.

O val da Louriña era ata ese momento unha bisbarra eminentemente agrícola, na que, ademais da produción artesanal, só temos constancia da instalación dalgunha fábrica de curtidos. Trala apertura da liña Ourense – Vigo en 1881 e a súa conexión co resto da liña española a través de Monforte en 1885 aparecen as primeiras referencias da creación de empresas avícolas e da presenza de industrias madeireiras. A prensa da época reseña importantes envíos de aves a través do ferrocarril para os mercados de Barcelona e Madrid. As aves chegaban vivas aos citados mercados despois de ser transportadas en grandes gaiolas no ferrocarril.

O ferrocarril está relacionado co inicio da actividade da hoxe afamada industria do granito porriñés. Coa presenza do ferrocarril relaciónase unha nova actividade nestas canteiras: a fabricación de lastros (*adoquín*) para pavimentar as rúas viguesas e as doutras localidades galegas. As remesas de lastros eran remitidas por ferrocarril. Tamén da estación do Porriño partiu granito pulido para algunha das obras en Madrid do afamado arquitecto porriñés Antonio Palacios Ramilo. A presenza do ferrocarril favoreceu a transformación de antigas telleiras existentes nas Gándaras de Budiño en fábricas de cerámica.

O ferrocarril sería decisivo na instalación da primeira gran industria porriñesa: o matadoiro de MA.RU.CO.GA (Matadoiros Rurais Cooperativos de Galicia) que hoxe continúa en activo integrado no grupo COREM. O proxecto fráguese durante a dictadura de Primo de Rivera por iniciativa das federacións sindicais católico-agrarias de Galicia, que en 1924 presentan ó Goberno a iniciativa de levantar dez matadoiros industriais en toda Galicia, do que só se constrúe o do Porriño. Ademais das facilidades dadas polo Concello na cuestión dos terreos, foi a boa comunicación por ferrocarril da vila cos principais mercados españois unha das claves da presenza desta industria no val da Louriña. O matadoiro será inaugurado polo propio xeneral Primo de Rivera o 3 de abril de 1928. Despois, rematada a Guerra Civil, instálase outra importante industria química: ZELTIA, S.A. Na década de 1960, en plena dictadura franquista, as boas comunicacións por ferrocarril, favorecen a aprobación, en 1964, do "Polo Desarrollo Industrial" nas Gándaras de Budiño, como instrumento de desenvolvemento económico da área Vigo-Porriño.



As primeiras grandes industrias do Porriño.

Arriba: Imaxes do Matadoiro de MA.RU.CO.GA, tras ser inaugurados en 1928 polo dictador Miguel Primo de Rivera.

Abaixo: Laboratorios Zeltia, pouco tempo despois da súa inauguración en 1939.



IES "PINO MANSO"
O Porriño.

SEMINARIOS PERMANENTES: **"As comunicacións ferroviarias"** e **"De viaxe polo tempo no tren"**:

Juan Aguilar Madrazo.
Rosa María Carballido Alonso
M^a Mercedes Bangueses Vázquez
Antonio Abalde García,
Juan Carlos Lago Bravo
M^a Isabel Parreño Pena
Xosé Vidal Pérez
José Ramón Iglesias Veiga

Coa colaboración do CEFORE de Vigo: Marisé Pérez Mariño e Antonio Castro Castro.

AS COMUNICACIÓN FERROVIARIAS: A liña Ourense-Vigo

E X P O S I C I Ó N

8.3. ACTIVIDADE ALUMNOS

Introducción.

A exposición foi concibida como unha forma de achegar información ós alumnos sobre o ferrocarril e a Revolución Industrial en relación co entorno do Instituto e como forma de coñecer mellor o pasado da vila e da súa bisbarra. Por esa razón, máis que mera exposición, contemplouse a mesma como lugar de traballo, no que os alumnos obtiñan información para obter respostas ó seguinte cuestionario:

Busca nos textos da exposición a resposta a estas preguntas.

1. ¿Con que gran avance técnico se inicia a Revolución Industrial? ¿A que se aplicou?
2. ¿En que país se iniciou a aventura do ferrocarril? ¿Cal foi a primeira liña do ferrocarril aberta para mercadorías e pasaxeiros?
3. ¿Cal foi a primeira liña de ferrocarril aberta en España? ¿En que ano se abriu? ¿Cal foi a segunda?
4. Busca nos textos como o ferrocarril potenciou economicamente as zonas que comunicou.
5. ¿Por que se afirma nos textos da exposición que o vapor revolucionou a navegación?
6. En que consistía o *domestic system* e o *factory system* na produción de bens de consumo?
7. Explica como eran as condicións de traballo nas primeiras fábricas. ¿Que pensas do traballo dos nenos nesa etapa? ¿Pensas que na actualidade aínda hai nenos traballando en condicións similares?
8. Elabora un comentario coa impresión que che produce a lectura do testemuño da inglesa Betty Harris?
9. ¿En que consistiu a Revolución Agrícola?
10. ¿Que antiga estrada pasaba por diante do noso Instituto?
11. Indica algúns avances técnicos da chamada “Segunda Revolución Industrial”.
12. ¿Cantos anos hai que chegou a electricidade ao Porriño?
13. ¿De onde ven o nome do topónimo Peinador? ¿Que relación ten co tranvía Porriño-Vigo?
14. ¿En que ano se matricula un automóbil por primeira vez en Pontevedra?

15. ¿Cando se produce a primeira proxección cinematográfica en Vigo? ¿En que lugar se efectúa? ¿que cines había no Porriño?
16. ¿Galicia contou con prontitude cunha rede de ferrocarrís en relación con outros puntos de España? ¿Por que?
17. ¿En que ano se inauguran as obras da liña do ferrocarril Ourense-Vigo? ¿En que lugar se inician?
19. ¿Traballa algún contratista porriñés nas obras do ferrocarril? ¿Que grave accidente aconteceu nas obras da liña entre Ourense e Vigo?
20. ¿Que tramo se abriu en primeiro lugar? ¿En que data pasou o tren por primeira vez polo Porriño?
21. ¿En que ano se inaugurou a liña entre Ourense e Vigo? ¿Cantos anos leva funcionando? ¿En que ano quedou conectada a zona do Porriño coa rede española de ferrocarrís?
22. Enumera os beneficios que para O Porriño tivo a presenza do ferrocarril.