

130 ANOS DA CHEGADA DO TREN A PONTEVEDRA

O ferrocarril en Pontevedra a través da prensa do momento

OS ANTECEDENTES

A historia do ferrocarril en Pontevedra comeza en 1856 cando, Eduardo Chao, deputado a Cortes por Ourense, xunto coas Deputacións de Ourense e Pontevedra¹ impulsa os primeiros estudos sobre a viabilidade de establecer una liña férrea que una Galicia co interior de España, aínda que finalmente os elevados custos lles fan paralizar o proxecto. Será finalmente a raíña Isabel II, en Real Orden de 14 de xaneiro de 1857 a que determine:

“Reconociendo el puerto de Vigo como uno de los mejores del reino, y siendo de gran importancia llevar a desembocar en él un ferro-carril que facilite las comunicaciones con el interior del país S.M. la Reyna dispone que se haga un estudio de la línea de Zamora a Vigo, por cuenta del Gobierno (...)”².

Non tardará a Deputación de Pontevedra en facerse eco e felicitarse desta iniciativa, recordando que xa con anterioridade a esta R. O. a Deputación tiña iniciado estudos neste sentido.

O 16 de xuño de 1860 concédese Real Autorización a José González Domenech para verificar estudos dun ferrocarril que partindo do proxectado de Monforte a Vigo, en Redondela, termine na cidade de Pontevedra.

Outro estudo de verificación é iniciado en 1861 por Inocencio Vilardebó que partindo do pobo de Carril e pasando por Vilagarcía e Pontevedra empalme en Redondela coa liña de Monforte a Vigo.

Os seguintes anos serán de continuas discusións entre as deputacións galegas que, no fondo, só tiñan unha causa, a inmensa inversión económica que supoñían estas obras. A Deputación de Pontevedra centrase finalmente no tramo Ourense-Vigo, que pese a ser subvencionada pola deputación con máis de tres millóns de reais, non encontraba licitador.

Cando por fin en 1861 Juan Flórez presenta unha solicitude de concesión, a Deputación de Pontevedra comprométese de inmediato a participar con 6.000.000 de reais (en torno a 9.000 euros actuais). Sen embargo e tras longas vicisitudes, en 1864 Flórez cederá os

¹ Sobre a historia do ferrocarril en Pontevedra na segunda metade do S. XIX, con especial incidencia nos anos precedentes á súa chegada á cidade, resulta esencial: José Fariña Jamargo e Miguel Pereira Figueroa. *Ferrocarriles. LA DIPUTACIÓN DE PONTEVEDRA. 1863-1986*. Pontevedra, 1986. Pp. 291-308.

² R.O de 14 de xaneiro de 1857 publicada en BOP de 26 de xaneiro de 1857

dereitos da súa concesión á Compañía do Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora que pasará a denominarse *Compañía de Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo* (MZOV). Os seguintes son anos convulsos politicamente e a isto únese unha crise económica que afecta tanto ó Estado como á empresa, o que vai acarrexar continuos retrasos nas obras, ata que en 1881, por fin, se inaugura a liña ferroviaria Ourense-Vigo, subvencionada, de maneira importante, como tamén ocorrerá cos dous tramos que veremos, pola Deputación de Pontevedra.

O TRAMO REDONDELA-PONTEVEDRA. 1884

Pouco despois, iníciase as obras do ramal Redondela- Pontevedra. 19 quilómetros de vía que, desde Redondela, uniría a capital da provincia tanto con Vigo como con Ourense.



Tramo da liña férrea Pontevedra- Redondela en Soutoxusto (Redondela). Postal. Arquivo da Deputación de Pontevedra

No segundo semestre de 1882 as obras xa estaban moi avanzadas e así o recolle a prensa:

«Hablando de la línea de Redondela á Pontevedra, pertenciente á la Compañía de Orense á Vigo, dice el Faro de Vigo:

“En la visita girada á las obras del ferro-carril de Redondela a Pontevedra por los Sres. Codino, Cantu, Teijeiro, y Fernández Soler del gobierno, y el Sr. Cardenal ingeniero jefe de la construcción, se ha reconocido lo adelantadas que se hallan las obras de tierra y pequeñas de fábrica, con el viaducto de Redondela que se terminará dentro de tres meses.

Faltan algunas obras de fábrica en los cruzamientos de marismas; pero como son de poca luz, su construcción es fácil y se llevará á cabo oportunamente. » En el túnel de Figueirido reconocido por los Sres. Cardenal y Fernández Soler, está pronto á terminar su galería de reconocimiento, de suerte que dentro de ocho ó diez meses podrá cruzar la locomotora. »La estación de Pontevedra aún no se ha proyectado definitivamente; pero se nos dice que hay un sólo punto invariable para bifurcar las tres líneas férreas á Marín, á Carril y á Redondela”». *Gaceta de los caminos de hierro. Madrid, 1 de outubro de 1882, páxina 4.*



Posiblemente a obra de enxeñaría máis sobresáinte deste tramo é o viaduto de Pontevedra en Redondela. Foi deseñado polo arquitecto e enxeñeiro Mariano Carderera Ponzán (1846-1916). Fronte ó xa existente na localidade, que o fai en piares de cantería, este apoia parte do trazado da vía sobre dous grandes piares tamén de ferro. Fotografía: Museo de Pontevedra

Só dous meses despois, a mesma *Gaceta* novamente informa de como avanzaban estes traballos e quen eran os seus responsables:

« —Parece que las obras del ferro-carril de Redondela á Pontevedra adelantan rápidamente, como lo prueba el haberse terminado ya las dos más importantes de la marisma, encomendadas al contratista D. Francisco Roura, que hizo las últimas reparaciones llevadas á efecto en el túnel de los Valos, y quien también está encargado de los pequeños túneles que tiene esta nueva vía, los cuales no dudamos que terminará pronto con el excelente material que cuenta.

Sin embargo, se cree, según informes, que las primeras obras que se terminarán en la vía han de ser las verificadas por el señor Ulibarry.

En el túnel de Figueirido se trabaja día y noche, sin descanso, y así se explica que se hayan terminado cuatro anillos de seis metros cada uno, se empezará la bóveda de otro y se están ensanchando otros dos, sin que su contratista el Sr. Bilbatua y compañía descuiden el viaducto de Redondela, que también está á su cargo.

En los últimos cinco kilómetros, ó sea de Figueirido á Pontevedra, trabaja el contratista Sr. Fernández (de Tuy) y el ingeniero Sr. Cardenal ha estudiado estos días el emplazamiento de la estación de Pontevedra.

Como se ve, en toda la línea se trabaja con actividad y decisión, según afirma el inspector del gobierno Sr. Fernández Soler, que acaba de girar una visita á todas las obras citadas.» ***Gaceta de los caminos de hierro. 10 de decembro de 1882, páxina 8.***

Pese a todo, as obras prolongaríanse aínda ata principios de maio de 1884, cando xa comeza a anunciarse a finalización das obras:

«Dice un periódico de Pontevedra que anteayer quedó colocado el puente del Couso, y por lo tanto terminado ya sin obstáculos el asiento de la vía definitiva de aquel ferrocarril; tanto, que según se ha asegurado, el 15 del corriente mes entrará en Pontevedra la locomotora y el 20 se verificará la inauguración oficial». ***La Correspondencia de España. Madrid, 9 de maio de 1884, Nº 9.544, páxina 1.***

Finalmente, o tren entraría por primeira vez en Pontevedra, nunha viaxe de proba, durante a mañá do 16 de maio de 1884. A estación estaba situada no que hoxe é a Praza de Galicia, onde actualmente se empraza a marquesiña que hoxe lembra esta estación. A cidade se entregou na celebración do acontecemento:



Fotografía da chegada da primeira locomotora a Pontevedra o 16 de maio de 1884 tomada polo fotógrafo Zagala. Fotografía: Museo de Pontevedra

«Desde las 9 de la mañana la concurrencia llenaba literalmente la estación y sus inmediaciones (...) a las 11 y minutos se oyeron algunas dinamitas; más tarde el potente silbido de vapor y poco después, se detenía frente a la estación la poderosa máquina. Y ¡cosa extraña! La multitud permaneció silenciosa. (...) aunque la emoción ahogaba los gritos de entusiasmo, cada cual vitoreaba en su

interior. La banda de Beneficencia dejaba oír la alegre muiñeira. La locomotora arrastraba un furgón de cola y un coche mixto de 1ª y 2ª que conducía el Sr. Director gerente, D. Ricardo Catarineu; Ingeniero Jefe, D. Eduardo Escalona; Jefe del movimiento y tráfico D. Eduardo Torronteras; D. Francisco Prast, Sr. de Arce, Jefe de contabilidad; D. Eduardo Arines, Jefe médico de sanidad, Jefes de sección Srs. Del Río, Rodríguez y Enderiz y el Ingeniero encargado del servicio de material y tracción, Sr. Perecaula.

Momentos después comenzó a desfilar la concurrencia. Según cálculos el número de personas que ha presenciado la entrada de la máquina, varía entre cinco y seis mil (...). La banda Beneficencia recorrió las calles de la población. A las 6 y 11 minutos de la tarde, la locomotora hacía regreso, conduciendo hasta el punto denominado El Palacio al Sr. Gobernador, Presidente de la Diputación, Alcalde de la capital y al diputado provincial D. José Guerra». ***La Voz de Helenes. Periódico semanal de intereses generales. Pontevedra, 18 de maio de 1884. Nº 42. Año II***

UNHA INAUGURACIÓN POLÉMICA

A partir dese día sucedéronse as noticias sobre a posible data de inauguración do tramo. Previsto nun primeiro momento para o 20 de maio, posteriormente para mediados de xuño, finalmente retrasouse ata o 30 dese mesmo mes.

Parece ser que o retraso debeuse ó feito de que se quería contar para a inauguración coa presenza do Ministro de Fomento, Alejandro Pidal y Mon, e da súa axenda dependía a data de inauguración.

«Según dicen de Vigo, el 30 de este mes se inaugurará oficialmente el ferrocarril de Redondela á Pontevedra, á cuyo acto asistirá el Ministro de Fomento. (...)El 1 de Julio quedará abierta al público la línea». ***El Imparcial. Madrid. 20 de xuño de 1884, páxina 3.***

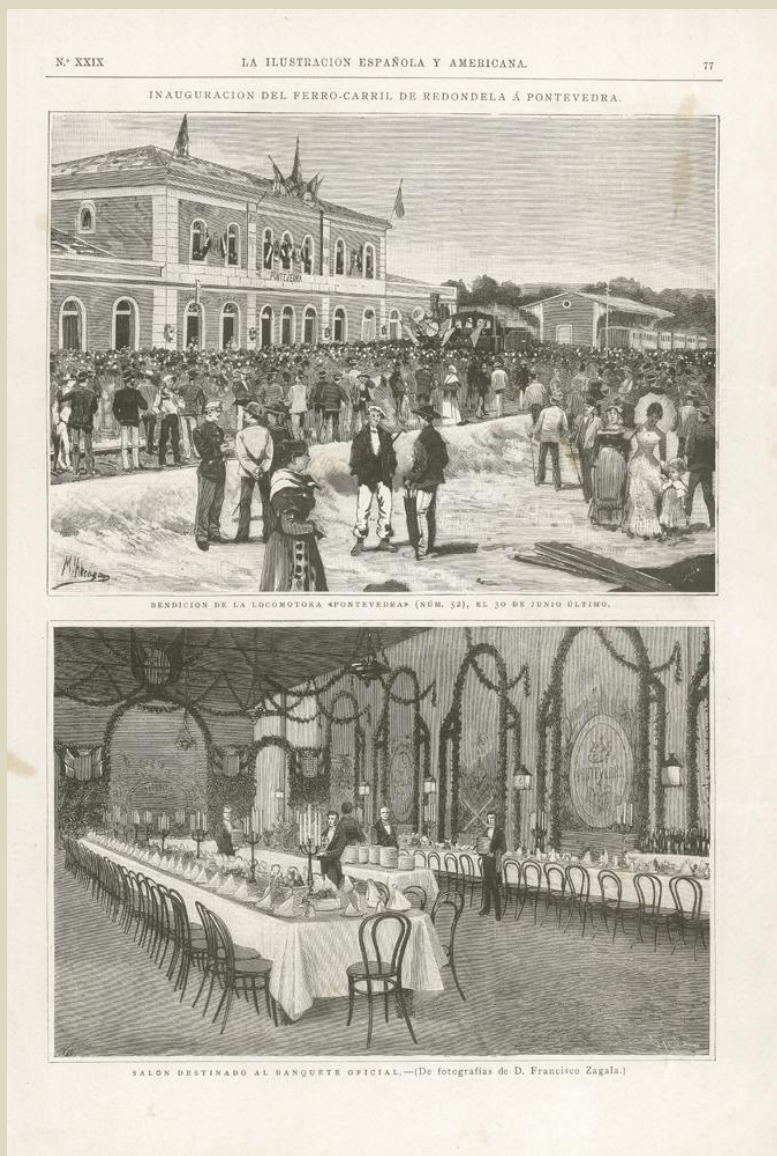
O tramo inaugurouse ese día e dos detalles dá conta novamente a prensa:

«(...) ha sido inaugurada la línea, enteramente concluida, en la tarde del 30 de junio próximo pasado, con gran júbilo de los habitantes de la encantadora Helenes y pueblos comarcanos, (...)

Hay en la nueva línea, aunque corta, magníficas obras de fábrica: sin contar las estaciones y apeaderos, han de llamar poderosamente la atención del viajero el gigantesco viaducto de Redondela, el soberbio puente de Sampayo, el túnel de Figueiredo y otras obras secundarias, costosas, atrevidas y bien hechas.

En el día de la inauguración, desde las primeras horas de la mañana, (...) los balcones y ventanas de las casas estaban engalanados con vistosas colgaduras; dos músicas, la del regimiento de Murcia y la del Hospicio, recorrían las calles; inmensa muchedumbre de gentes se agrupaba en la estación y alrededores, aguardando la señal de haber salido de Redondela el tren inaugural.

A las cinco de la tarde se hizo, en efecto, la señal convenida, disparando cinco bombas y multitud de cohetes; á las seis y media se oyó á lo lejos el silbido de la máquina y su aliento poderoso; algunos momentos despues el tren llegaba á la estación, en medio de un grito unánime de entusiasmo, que revelaba la alegría de la muchedumbre: la máquina era la titulada Pontevedra, número 52, y estaba adornada con escudos de armas de la ciudad y de Barcelona, banderas, gallardetes y guirnaldas y ramos de laurel y mirto; el tren, que conducía á los invitados al acto inaugural, constaba de seis coches-salones y otros carruajes de las tres clases; al lado de un altar, erigido cerca de la vía, el clero bendijo la locomotora y la línea, segun el ritual solemne que se observa en tales actos; inmediatamente se celebró el banquete oficial, asistiendo al acto las autoridades de la provincia, los individuos del Consejo de Administración del ferro-carril y otras personas distinguidas, sin que estuviera en él, por causas que lamentamos con toda sinceridad, la ilustrada, dignísima y generosa prensa regional, sino solamente dos o tres redactores de periódicos de Vigo». *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 8 de agosto de 1884. Nº 29, página. 67.



Gravados reproducidos na prensa baseados en dúas fotografías de Zagala tomadas o día da inauguración do tramo Redondela-Pontevedra. *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 8 de agosto de 1884. Nº 29

O Ministro de Fomento, Alejandro Pidal y Mon, finalmente non acudiu, e ese foi unicamente o primeiro dos contratempos da inauguración³.

«El señor ministro de Fomento ha manifestado al señor Gobernador Civil de la provincia, para que lo haga presente a la Diputación, su sentimiento por no poder asistir a la inauguración del ferrocarril de Redondela a causa de ocupaciones de su cargo». *La Correspondencia de España: diario universal de noticias*. Madrid, 6 de xullo de 1884. Nº 9602, p. 3

Moito máis grave foi a polémica que se xerou na prensa galega por outra cuestión. Como vimos, á inauguración da liña uníronse unha serie de celebracións populares e oficiais, entre elas un banquete pagado pola compañía do ferrocarril ó que, ademais de representantes institucionais, invitaron á prensa galega, pero non a toda. Unicamente os xornais de Pontevedra, Vigo e Ourense recibiron invitación, aínda que si foron invitados xornais madrileños e cataláns⁴. a prensa do país entendeu isto como un grave agravio, incluídos os xornais de Pontevedra e Ourense. Os invitados, salvo os representantes da prensa de Vigo, declinaron a invitación.

«(...)Los representantes de los periódicos regionales que vinieron a Pontevedra se ven desairados por la empresa constructora que a su solicitud e interés por el auge y grandeza del acontecimiento que se conmemora oyen pronunciar con desdeñoso acento las frases de que nos importa a nosotros la prensa de Santiago, Coruña y Lugo (...) Con tan expresivas manifestaciones corresponde la empresa administradora del ferro carril de Redondela a Pontevedra a la patriótica actitud de la prensa hermana, infiriéndonos a nosotros cruel ultraje con mengua y menosprecio de nuestro decoro y nuestra dignidad.

(...) Ante estas consideraciones, la redacción de la Voz de Helenes ha decidido rechazar la invitación que de la empresa había recibido... Los representantes de los periódicos de Orense formulaban una justa protesta contra la conducta de tan descortés compañía, rechazando también sus invitaciones (...). *La Voz de Helenes*. Pontevedra, 1 de xullo de 1884. Nº extraordinario

De todas maneiras, recolleron a noticia da inauguración do tramo como un gran acontecemento, iso si, acompañando en todo momento as súas manifestacións de alegría

³ Moi probablemente esta ausencia estivo motivada por un asunto que nada tiña que ver coa vontade do ministro nin con Pontevedra. Alejandro Pidal y Mon, que fora nomeado Ministro de Fomento o 18 de xaneiro de 1884 por Cánovas del Castillo, e permanecería case dous anos como ministro, ata a morte de Afonso XII en novembro de 1885), tivo por aqueles días unha grave confrontación co presidente del Congreso, tamén do Partido conservador de Cánovas.

Poucos días despois foi o protagonista dunhas desafortunadas declaracións nas Cortes que deron orixe a un conflito diplomático do Goberno de España co goberno italiano ó chamar despectivamente ós reis de Italia *Reyes de Piamonte*. O Papa perdera entre 1870-71 o seu poder temporal sobre os Estados Pontificios a favor da unificada Italia e os países católicos considerábano un *prisioneiro no Vaticano*. As súas alusións á necesidade de que o Papa mantivese os seus poderes temporais provocou un conflito diplomático co Goberno Italiano.

⁴ «Fueron invitados de Madrid El Imparcial, La Época y El Correo y catalanes El Diario de Barcelona, El Correo catalán, la Publicidad y el Busilis». *La Voz de Helenes. Pontevedra, 6 de xullo de 1884. Nº 50*

con fortes críticas á empresa concesionaria. Nas semanas seguintes repetíronse os artigos condenatorios do sucedido e especialmente *La Voz de Helenes* polemizou cos xornais vigueses, en especial con *La Concordia*, que intentou infrutuosamente xustificar a súa presenza no banquete inaugural, alegando que non estaban de todo informados da polémica xurdida e dos acordos tomados polos restantes xornais galegos.

«La prensa gallega se regocija con el fausto suceso que la provincia de Pontevedra solemniza, y devuelve a la empresa constructora de la vía férrea, que al fin no es gallega las ofensivas palabras en mal hora pronunciadas por su representante. Porque a nobleza, hidalguía y dignidad no le ganan nunca los que vienen a vivir a costa de nuestro país y desconocen que nada estiman tanto como su honra y decoro». *La Voz de Helenes*. Pontevedra, 1 de xullo de 1884. Nº extraordinario

Noutros números, búrlanse das crónicas publicadas do evento:

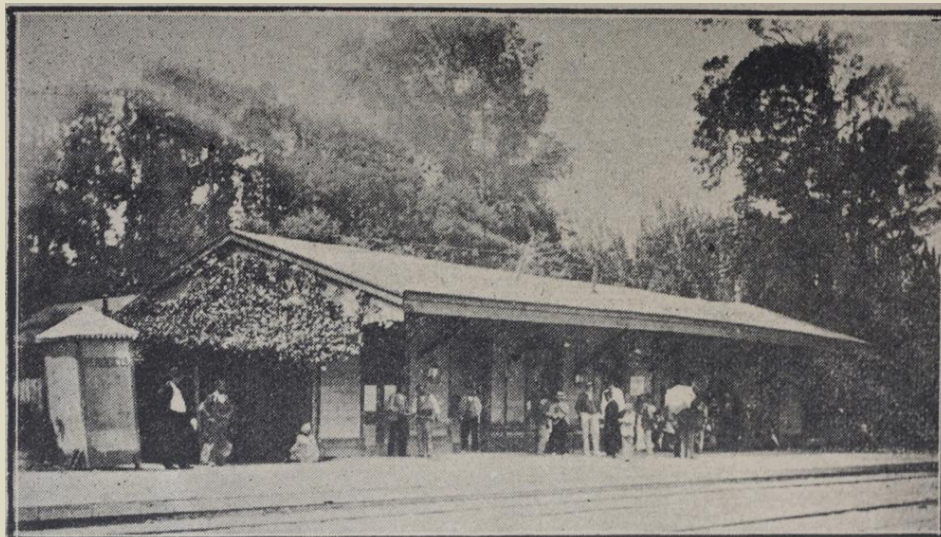
«De la mismísima “apreciabilísima” Concordia, en una carta-pacio que le mandó su corresponsal desde aquí.

“La prensa estaba bien representada” ¡Claro hombre! Si estaban VV comiendo!» *La Voz de Helenes* Pontevedra, 6 de xullo de 1884. Nº extraordinario

O tramo CARRIL –PONTEVEDRA

O 21 de marzo de 1889, a concesionaria inglesa The West Galicia Railway ⁵, que aínda que con outro nome, xa tiña construído o primeiro tramo ferroviario galego, Carril-Cornes, inaugurado en 1873, obtiña a concesión da prolongación ferroviaria entre as localidades de Carril e Pontevedra. 33 quilómetros de vía que unían Carril con Pontevedra, coa que quedaban enlazadas por ferrocarril Santiago de Compostela e Pontevedra.

⁵ O 7 de decembro de 1886 iniciábase o reinado de Alfonso XIII e a compañía inglesa Railway Company Limited substitúe ó Ferro-Carril Compostelano, que se encargara da construción do tramo Carril-Santiago, a primeira liña férrea construída en Galicia. O 12 de xaneiro de 1887 o nome oficial da empresa queda rexistrado coa razón social de The West Galicia Railway Company Limited. O ferrocarril, coñecido ata entón como “El Compostelano” ou “El Carril-Cornes”, pasou a ser desde ese momento tamén designado como “Te-Bes”, nunha contundente versión indíxena do orixinal “The West”. <http://www.asociacionbuxa.com/2009/10/ferrocarril-carril-cornes/>



Estación provisional de Carril, situada moi próxima á mansión da Golpelleira. A situación da estación, contribuíu notablemente ó desenvolvemento urbanístico e económico de Vilagarcía. Non sería ata entrado o S. XX cando se construíría a estación definitiva no mesmo lugar. *Nuevo Mundo*. Madrid, 9 de agosto de 1899. Nº 292

Foron moitos os retrasos producidos na construción desta liña, provocados tanto por problemas económicos como polas dificultades impostas polo político Salvador Quiroga Ballesteros que vía afectadas as súas propiedades polo trazado da liña. Da súa propiedade era o señorío da Golpelleira, cuxos terreos quedaban divididos en dúas metades. Os retrasos supuxeron fortes críticas á compañía por parte do concello de Santiago, cousa que o director da compañía, John Trulock non perdoará, habida conta ademais de que pedira axuda a Santiago para esta prolongación da liña, axuda que lle negaron. Cando por fin en 1899 se inaugura a liña, Trulock prescindirá de calquera tipo de celebración inaugural⁶.

Lo acontecido se recolle na prensa:

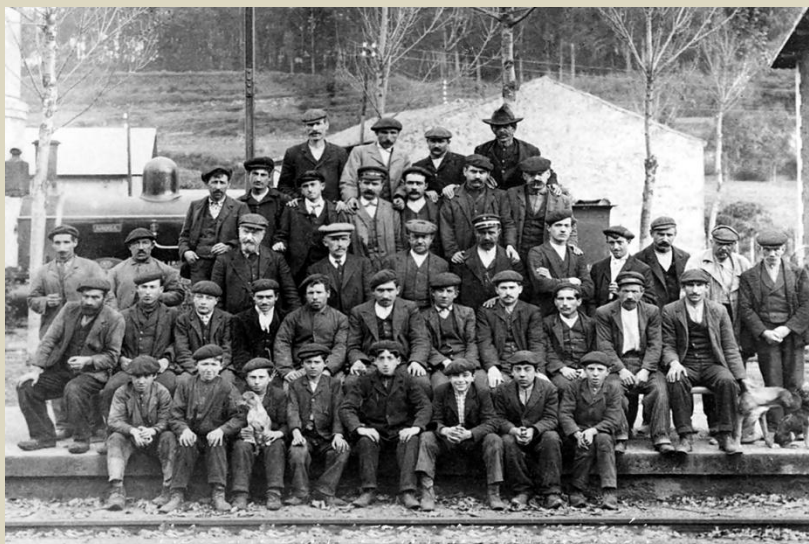
«Sin aparato alguno, verificóse el día veinticuatro del pasado la inauguración de la línea férrea de Carril a Pontevedra, que une con los dos puntos extremos y entre si multitud de pueblecillos casi incomunicados hasta hoy por la escasez de medios de locomoción.

No obstante haber carecido en absoluto del aspecto de fiesta con que es costumbre solemnizar mejoras de tanto interés para los pueblos como estos, nosotros hemos querido registrar el hecho en estas páginas, en la seguridad de que si las autoridades han quitado con su ausencia el esplendor á la ceremonia, no concediéndole importancia, no resulta por esto menos útil para la comarca el nuevo servicio ferroviario establecido ya desde el día 24 del pasado Julio.

La máquina Caldas de Reyes a cargo del maquinista Sr. Porto⁷, fue la encargada de inaugurar la línea, arrastrando el primer tren de viajeros a una velocidad de treinta kilómetros por hora, el recorrido se hizo en el tiempo debido y sin el menor contratiempo.

⁶ Agradecemos a información sobre este particular ó Sr. Juan Carlos Porto.

⁷ Francisco Porto Codesiño.



Traballadores ferroviarios do tramo Cornes-Pontevedra. Na terceira fila, o terceiro pola esquerda, o Sr. Porto, maquinista que realizou o tramo inaugural entre Carril - Pontevedra. Fotografía colección J.C. Porto.

En la línea hallábanse formadas las brigadas de obreros que han trabajado en su construcción y en las estaciones veíanse al vecindario de cada pueblo, que saludaba con entusiasmo el paso del tren. En algunas de ellas, por iniciativa particular, se festejó la llegada del tren con música y cohetes.

El panorama que se ofrecía a la vista del viajero en todo el trayecto del tren es delicioso y á aumentar su belleza han contribuido los dos hermosos puentes construidos para el servicio de la línea, uno de ellos cerca de la estación de Portas y el otro próximo á Pontevedra.

Desde Carril a Pontevedra se han instalado tres estaciones, Rubianes, Portas y Pórtela; los edificios serán de ladrillo y cemento, y como aun no están habilitados prestan servicio provisionalmente vagones corridos, sin ruedas, á modo de barracones.

(...) de la estación provisional de Carril, (...) partió el primer convoy con más de mil viajeros (...).
Nuevo Mundo. Madrid, 9 de agosto de 1899. Nº 292

Contaba este tramo con obras de enxeñería destacadas, e novamente a prensa do momento sinálaas do modo que segue:

«La nueva línea mide 33 kilómetros de longitud. Las obras de fábrica construidas ascienden á 203 y están hechas para desagües y riegos y existen 23 pasos para el servicio de caminos, formando un total de 226, entre los que figuran 27 con tramos metálicos.

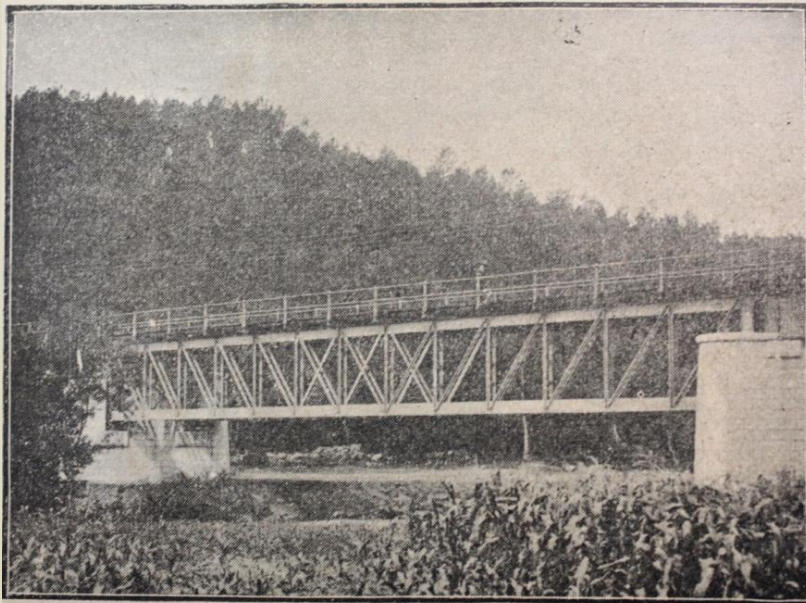
Los puentes de hierro de más importancia son los construidos sobre los ríos Umia y Lérez.

El primero consta de un tramo central de 33 metros de luz y dos laterales de 11,65, apoyados sobre estribos y sólidas pilas de fábrica. El segundo se compone de tres tramos de 30 metros y uno de 16 para paso superior de la calle de la Barca, en Pontevedra, y sus pilas de fundición sobre el río constan cada una de dos tubos hincados por medio del aire comprimido y macizados de hormigón.

Existe en esta línea un solo túnel, el de San Amaro en Pórtela, situado en el kilómetro 10, el cual mide 177 metros de longitud». **La Época.** Madrid. 27 de xullo de 1899, Nº 17.650, páxina 4.



En segundo plano, a ponte do ferrocarril sobre o río Lérez construído para o tramo da liña Carril-Pontevedra. Fotografía Museo de Pontevedra



Ponte sobre o Umia no lugar do Paraíso, cerca de Portas. *Nuevo Mundo*. Madrid, 9 de agosto de 1899. Nº 292

Hoxe, nun momento no que, como aquel, estamos vivindo datas determinantes para a historia do tren no noso territorio, celebramos no Museo de Pontevedra o 130 aniversario da chegada do tren a Pontevedra cunha exposición titulada *Historia do tren de xoguete español*. Nesta exposición, xunto ós trens, vías e estacións de xoguete pertencentes á colección Quiroga-Montes, poderás ver unha pequena selección de fotografías da época a modo de homenaxe ós acontecementos sucedidos por aqueles anos nos que o ferrocarril iniciaba o seu troupeleo pola nosa capital.

Fátima Cobo Rodríguez

Coordinadora de exposicións e actividades culturais da Deputación de Pontevedra