

# 130 AÑOS DE LA LLEGADA DEL TREN A PONTEVEDRA

## El ferrocarril en Pontevedra a través de la prensa del momento

### LOS ANTECEDENTES

La historia del ferrocarril en Pontevedra comienza en 1856 cuando, Eduardo Chao, diputado a Cortes por Orense, junto con las Diputaciones de Orense y Pontevedra<sup>1</sup> impulsa los primeros estudios sobre la viabilidad de establecer una línea férrea que una a Galicia con el interior de España, aunque finalmente los elevados costos les hacen paralizar el proyecto. Será finalmente la Reina Isabel II, en Real Orden de 14 de enero de 1857 la 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 (...)»<sup>2</sup>.

No tardará la Diputación de Pontevedra en hacerse eco y felicitarse de esta iniciativa, recordando que ya con anterioridad a esta R. O. la Diputación había iniciado estudios en este sentido.

El 16 de junio de 1860 se concede Real autorización a José González Domenech para verificar estudios de un ferrocarril que partiendo del proyectado de Monforte a Vigo, en Redondela, termine en la Ciudad de Pontevedra.

Otro estudio de verificación es iniciado en 1861 por Inocencio Vilardebó que partiendo del pueblo de Carril y pasando por Vilagarcía y Pontevedra empalme en Redondela con la Línea de Monforte a Vigo.

Los siguientes años serán de continuas discusiones entre las diputaciones gallegas que, en el fondo, sólo tenían una causa, la inmensa inversión económica que suponían estas obras. La Diputación de Pontevedra se centrará finalmente en el tramo Orense Vigo, que pese a ser subvencionada por la diputación con más de tres millones de reales, no encontraba licitador.

Cuando por fin en 1861 Juan Flórez presenta una solicitud de concesión, la Diputación de Pontevedra se compromete de inmediato a participar con 6.000.000 de reales (en torno a

---

<sup>1</sup> Sobre la historia del ferrocarril en Pontevedra en la segunda mitad del S. XIX, con especial incidencia en los años precedentes a su llegada a la ciudad, resulta esencial: José Fariña Jamargo y Miguel Pereira Figueroa. *Ferrocarriles. LA DIPUTACIÓN DE PONTEVEDRA.1863-1986*. Pontevedra, 1986. Pp. 291-308.

<sup>2</sup> R.O de 14 de enero de 1857 publicada en BOP de 26 de enero de 1857

9.000 euros actuales). Sin embargo y tras largas vicisitudes, en 1864 Flórez cederá los derechos de su concesión a la Compañía de 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). Los siguientes son años convulsos políticamente y a ello se une una crisis económica que afecta tanto al Estado como a la empresa, lo que va a conllevar continuos retrasos en las obras, hasta que en 1881, por fin, se inaugura la línea ferroviaria Ourense-Vigo, subvencionada, de manera importante, como también ocurrirá con los dos tramos que veremos, por la Diputación de Pontevedra.

### EL TRAMO REDONDELA –PONTEVEDRA. 1884

Poco después, se inician las obras del ramal Redondela- Pontevedra. 19 km de vía que, desde Redondela, uniría la capital de la provincia tanto con Vigo como con Orense.



Tramo de la línea férrea Pontevedra- Redondela en Soutoxusto (Redondela). Postal. Archivo de la Diputación de Pontevedra

En el segundo semestre de 1882 las obras ya estaban muy avanzadas y así lo recoge la prensa:

«Hablando de la línea de Redondela á Pontevedra, perteneciente 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 octubre de 1882, página 4.*



Posiblemente la obra de ingeniería más sobresaliente de este tramo es el viaducto de Pontevedra en Redondela. Fue diseñado por el arquitecto e ingeniero Mariano Carderera Ponzán (1846-1916). Frente al ya existente en la localidad, que lo hace en pilares de sillería, este apoya parte del trazado de la vía sobre dos grandes pilares también de hierro. Fotografía: Museo de Pontevedra

Sólo dos meses después, la misma *Gaceta* nuevamente informa de como avanzaban estos trabajos y quiénes eran sus 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 diciembre de 1882, página 8.***

Pese a todo, las obras se prolongarían todavía hasta principios de mayo de 1884, cuando ya comienza a anunciarse la finalización de las 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 mayo de 1884, Nº 9.544, página 1.***

Finalmente, el tren entraría por primera vez en Pontevedra, en un viaje de prueba, durante la mañana del 16 de mayo de 1884. La estación estaba situada en lo que hoy es la Plaza de Galicia, donde actualmente se emplaza la marquesina que hoy recuerda esta estación. La ciudad se volcó en la celebración de acontecimiento:



Fotografía de la llegada de la primera locomotora a Pontevedra el 16 de mayo de 1884 tomada por el 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 mayo de 1884. Nº 42. Año II***

### UNA INAUGURACIÓN POLÉMICA

A partir de ese día se sucedieron las noticias sobre la posible fecha de inauguración del tramo. Previsto en un primero momento para el 20 de mayo, posteriormente para mediados de junio, finalmente se retrasó hasta el 30 de ese mismo mes.

Parece ser que el retraso se debió al hecho de que se quería contar para dicha inauguración con la presencia del Ministro de Fomento, Alejandro Pidal y Mon, y de su agenda dependía la fecha 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 junio de 1884, página 3.

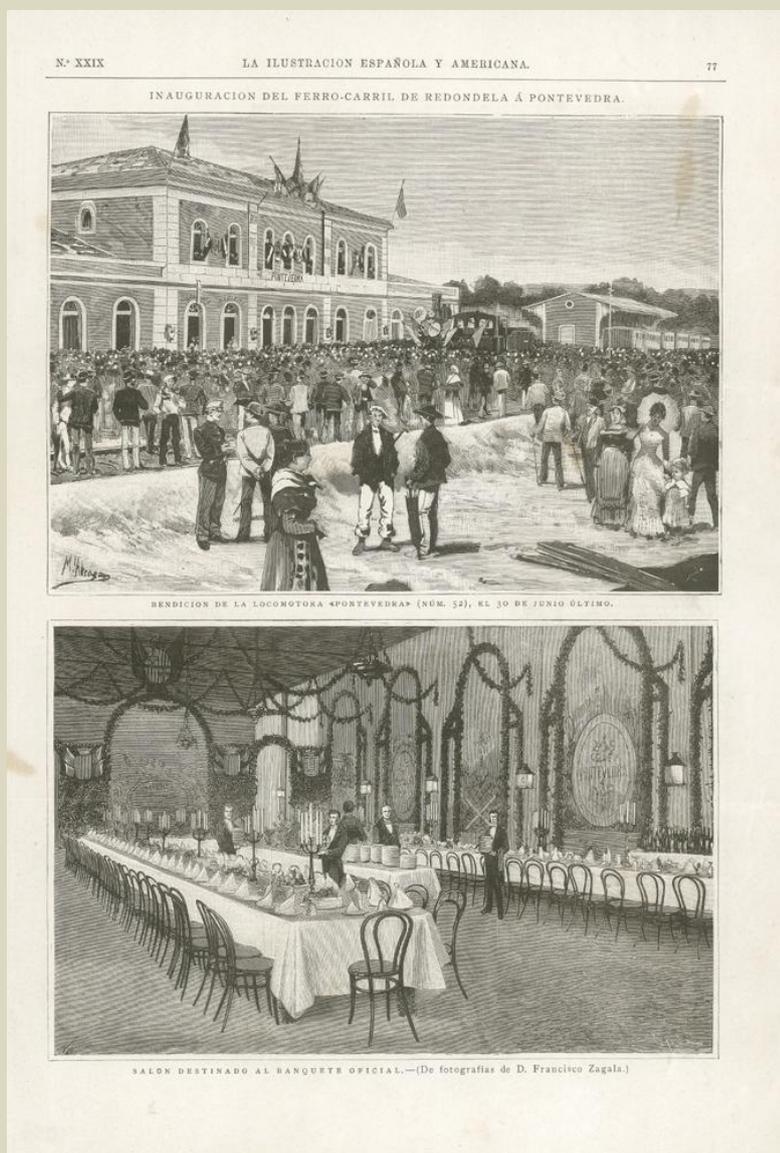
El tramo se inauguró ese día y de los detalles da cuenta nuevamente la prensa:

«(...) 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. P. 67.



Grabados reproducidos en prensa basados en dos fotografías de Zagala tomadas el día de la inauguración del tramo Redondela-Pontevedra. *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 8 de agosto de 1884. Nº 29

El Ministro de Fomento, Alejandro Pidal y Mon, finalmente no acudió, y ese fue únicamente el primero de los contratiempos de la inauguración<sup>3</sup>.

«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 julio de 1884. Nº 9602, p. 3

Mucho más grave fue la polémica que se generó en la prensa gallega por otra cuestión. Como hemos visto, a la inauguración de la línea se unieron una serie de celebraciones populares y oficiales, entre ellas un banquete pagado por la compañía del ferrocarril al que, además de a representantes institucionales, invitaron a la prensa gallega, pero no a toda. Únicamente los periódicos de Pontevedra, Vigo y Orense recibieron invitación, aunque sí fueron invitados periódicos madrileños y catalanes<sup>4</sup>. La prensa del país entendió esto como un grave agravio, incluidos los periódicos de Pontevedra y Orense. Los invitados, salvo los representantes de la prensa de Vigo, declinaron la 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 julio de 1884. Nº extraordinario

De todas maneras, recogieron la noticia de la inauguración del tramo como un gran acontecimiento, eso sí, acompañando en todo momento sus manifestaciones de alegría con

<sup>3</sup> Muy probablemente esta ausencia estuvo motivada por un asunto que en nada tenía que ver con la voluntad del ministro ni con Pontevedra. Alejandro Pidal y Mon, que había sido nombrado Ministro de Fomento el 18 de enero de 1884 por Cánovas del Castillo, y permanecería casi dos años como ministro, hasta la muerte de Alfonso XII en noviembre de 1885), tuvo por aquellos días una grave confrontación con el Presidente del Congreso, también del Partido conservador de Cánovas.

Pocos días después fue el protagonista de unas desafortunadas declaraciones en las Cortes que dieron origen a un conflicto diplomático del Gobierno de España con el gobierno italiano al llamar despectivamente a los reyes de Italia *Reyes de Piamonte*. El Papa había perdido entre 1870-71 su poder temporal sobre los Estados Pontificios a favor de la unificada Italia y los países católicos lo consideraban un *prisionero en el Vaticano*. Sus alusiones a la necesidad de que el Papa mantuviese sus poderes temporales provocó un conflicto diplomático con el Gobierno Italiano.

<sup>4</sup> «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 julio de 1884. Nº 50**

fuertes críticas a la empresa concesionaria. En las semanas siguientes se repitieron los artículos condenatorios de lo sucedido y especialmente *La Voz de Helenes* polemizó con los periódicos vigueses, en especial con *La Concordia*, que intentó infructuosamente justificar su presencia en el banquete inaugural, alegando que no estaban del todo enterados de la polémica surgida y de los acuerdos tomados por los restantes periódicos gallegos.

«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 julio de 1884 N<sup>o</sup> extraordinario

En otros números, se burlan de las crónicas publicadas del evento:

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

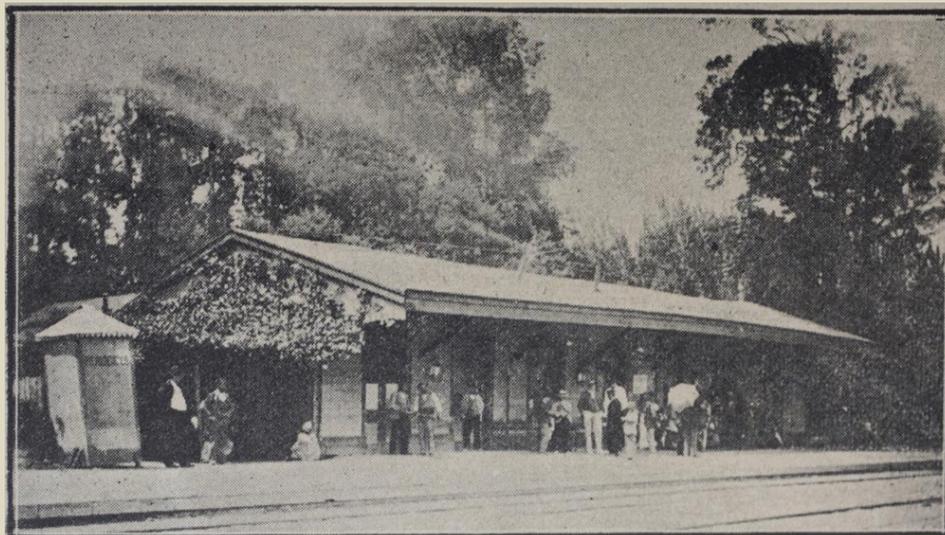
“La prensa estaba bien representada” ¡Claro hombre! Si estaban VV comiendo!» *La Voz de Helenes* Pontevedra, 6 de julio de 1884 N<sup>o</sup> extraordinario

## El Tramo CARRIL –PONTEVEDRA

El 21 de marzo de 1889, la concesionaria inglesa The West Galicia Railway<sup>5</sup>, que aunque con otro nombre, ya había construido el primer tramo ferroviario gallego, Carril- Cornes, inaugurado en 1873, obtenía la concesión de la prolongación ferroviaria entre las localidades de Carril y Pontevedra. 33 km de vía que unían Carril con Pontevedra, con la que quedaban enlazadas por ferrocarril Santiago de Compostela y Pontevedra.

---

<sup>5</sup> El 7 de diciembre de 1886 se iniciaba el reinado de Alfonso XIII y la compañía inglesa Railway Company Limited substituye al Ferro-Carril Compostelano, que se había encargado de la construcción del tramo Carril Santiago, la primera línea férrea construida en Galicia. el 12 de enero de 1887 el nombre oficial de la empresa queda registrado con la razón social de The West Galicia Railway Company Limited. El ferrocarril, conocido hasta entonces como “El Compostelano” o “El Carril-Cornes”, pasó a ser desde ese momento también designado como “Te-Bes”, en una contundente versión indígena del original “The West”. <http://www.asociacionbuxa.com/2009/10/ferrocarril-carril-cornes/>



Estación provisional de Carril, situada muy próxima a la mansión de La Golpilleira. La ubicación de la estación, contribuyó notablemente al desarrollo urbanístico y económico de Vilagarcía. No sería hasta entrado el S. XX cuando se construiría la estación definitiva en el mismo lugar. *Nuevo Mundo*. Madrid, 9 de agosto de 1899. Nº 292

Fueron muchos los retrasos producidos en la construcción de esta línea, provocados tanto por problemas económicos como por las dificultades impuestas por el político Salvador Quiroga Ballesteros que veía afectadas sus propiedades por el trazado de la línea. De su propiedad era el Señorío de A Golpelleira, cuyos terrenos quedaban divididos en dos mitades. Los retrasos supusieron fuertes críticas a la compañía por parte del ayuntamiento de Santiago, cosa que el director de la compañía, John Trulock no perdonará, habida cuenta además de que había pedido ayuda a Santiago para esta prolongación de la línea, ayuda que le negaron. Cuando por fin en 1899 se inaugura la línea, Trulock prescindirá de cualquier tipo de celebración inaugural<sup>6</sup>.

Lo acontecido se recoge en la prensa:

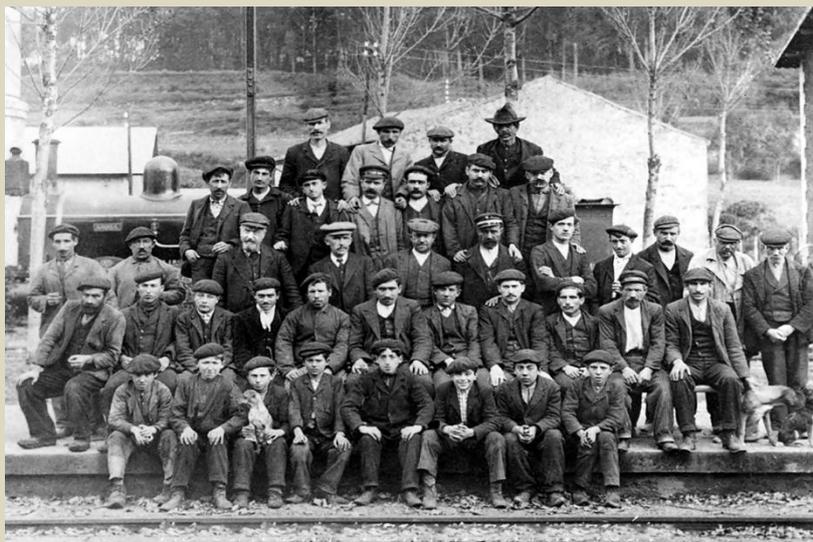
«Sin aparato alguno, verificóse el día veinticuatro del pasado la inauguración de la línea férrea de Carril a Pontevedra, que une con los dos puntos extremos y entre si multitud de pueblecillos casi incomunicados hasta hoy por la escasez de medios de locomoción.

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. Porto<sup>7</sup>, 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.

<sup>6</sup> Agradecemos la información sobre este particular al Sr. Juan Carlos Porto.

<sup>7</sup> Francisco Porto Codesiño.



*Trabajadores ferroviarios del tramo Cornes-Pontevedra. En la tercera fila, el tercero por la izquierda, el Sr. Porto, maquinista que realizó el tramo inaugural entre Carril y 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 ingeniería destacadas, y nuevamente la prensa del momento las señala del modo que sigue:

«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.

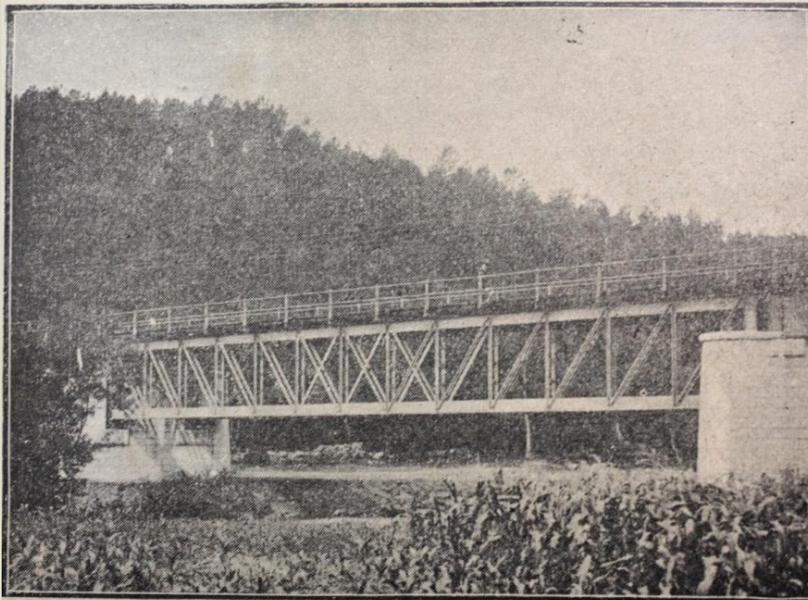
Los puentes de hierro de más importancia son los construidos sobre los ríos Umia y Lérez.

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 julio de 1899, Nº 17.650, página 4.



En segundo plano, el puente del ferrocarril sobre el río Lérez construido para el tramo de línea Carril-Pontevedra. Fotografía Museo de Pontevedra



Puente sobre el Umia en el lugar de O Paraíso, cerca de Portas. *Nuevo Mundo*. Madrid, 9 de agosto de 1899. Nº 292

Hoy, en un momento en el que, como aquel, estamos viviendo fechas determinantes para la historia del tren en nuestro territorio, celebramos en el Museo de Pontevedra el 130 aniversario de la llegada del tren a Pontevedra con una exposición titulada Historia del tren de juguete español. En dicha exposición, junto a los trenes, vías y estaciones de juguete pertenecientes a la colección Quiroga-Montes, podrás ver una pequeña selección de fotografías de la época a modo de homenaje a los acontecimientos sucedidos por aquellos años en el los que el ferrocarril iniciaba su traqueteo por nuestra capital.

**Fátima Cobo Rodríguez**

Coordinadora de exposiciones y actividades culturales de la Diputación de Pontevedra