

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº14
edición castellano

el ferrocarril
VILLADRID A RIBADEO



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE



Foto superior: Mixto pasando por el viaducto Rego de Viña, años 20 del siglo pasado (Vía Libre, Julio-Agosto 2004).

Foto portada: Locomotora Borsig con varias tolvas sobre el viaducto Rego de Viña, en los primeros años de la explotación del ferrocarril.

Fotografías:

José Luis Vieites "Mondigo", Vía Libre,
Manuel Cañamero, Archivo de los autores.

Dibujos:

Paco Boluda



Patrocina: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Imprime: Ingrafor

Depósito Legal: OU 25-2007

Colaboran:



Números editados:

Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.

Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas.

Nº 3: Ourense Empalme.

Nº4: A Inauguración do Ferrocarril de Puebla de Sanabria a Ourense y Carballiño.

Nº 5: A Liña de Ourense a Vigo.

Nº 6: Túneles ferroviarios na provincia de Ourense.

Nº 7: Viaductos e pontes do F.C. Zamora–Ourense–A Coruña.

Nº 8: As 1800.

Nº 9: O funicular de Santo Estevo.

Nº Especial: A Ponte, unha ollada ferroviaria.

Nº 10: Os Retretes

Nº 11: A outra historia do ferrocarril

Nº 12: Estaciones rurales del ZC

Nº 13: Ribadavia, historia de una estación

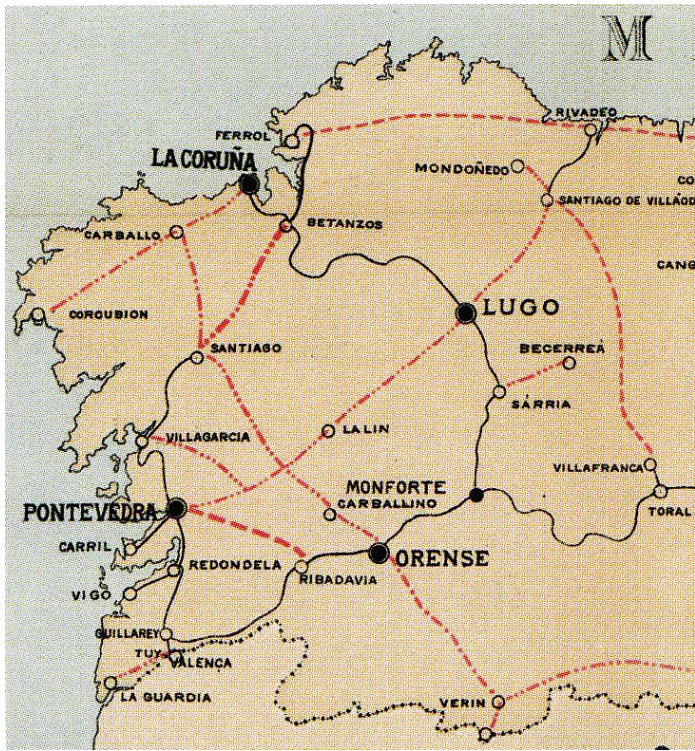
Para solicitud de números atrasados:

www.carrileiros.com

carrileiros@hotmail.com

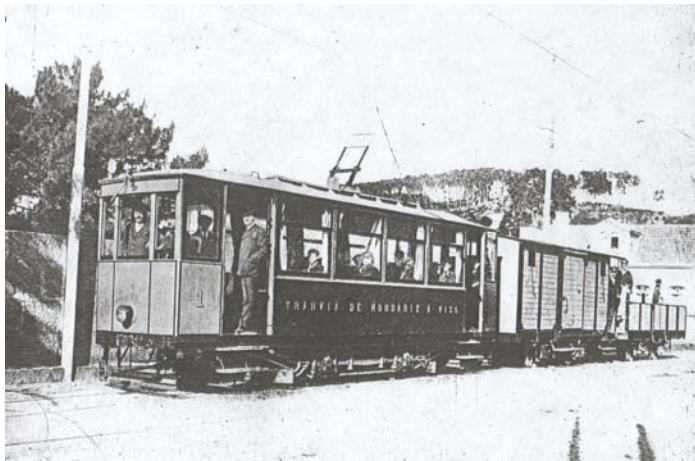
Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense
Antiguo Cuartel de San Francisco, rúa Canle s/n

Queda prohibida la reproducción total o parcial de las imágenes y texto de este cuaderno en cualquier soporte, tanto mecánico como digital sin el consentimiento expreso de los autores.



FERROCARRILES SECUNDARIOS EN GALICIA

La implantación de este tipo de ferrocarril en Galicia fue escasa y tardía, aún siendo el más adecuado por la orografía y la dispersión de la población que existía y existe en esta comunidad. Si bien, hay que destacar que fueron numerosos los proyectos y estudios presentados para la construcción de líneas de vía métrica a lo largo de la geografía gallega, pero que por la propia desidia política y los intereses localistas de algunas comarcas hicieron que ninguno de ellos llegaran a buen fin. Una institución con gran influencia en los estamentos políticos y sociales de la época, como fue la Real Sociedad Económica de Amigos del País, de Santiago, había propuesto a finales del siglo XIX, una red gallega de veintidós líneas de vía métrica de que comunicaba los centros de producción del interior de Galicia con las líneas de ancho nacional y los puertos. De todas ellas hubo tres que estuvieron a punto de ser realidad, la primera, correspondiente al Ferrocarril Central de Galicia, que unía el puerto de Ribadeo con Pontevedra pasando por Lugo y Lalín y que no se llevó a cabo por la gran oposición política y social que se promovió desde A Coruña, que veía peligrar su hegemonía económica. Otro fue el del Ferrocarril Económico de Ourense a Portugal, pasando por Allariz, Sarreaus, Xinzo de Limia, Laza y Verín, aprobado por el Gobierno, pero que finalmente quedó diluido en los primeros proyectos del Directo a Galicia, al igual que el de Santiago a La Coruña, que en un principio se iba a construir de vía métrica y tracción eléctrica pero que con el proyecto ya mencionado se transformó en ferrocarril de vía ancha. Hasta la puesta en servicio de el de Ferrol a Gijón en 1972, en la comunidad gallega, funcionaron cuatro ferrocarriles económicos, el de Pontevedra a Marín, el de Vigo a La Ramallosa, el de Vigo a Mondariz, estos dos últimos explotados por la TEVCA, y este que nos ocupa, de Villaodrid a Ribadeo.



EL FERROCARRIL DE VILLOADRID A RIBADEO

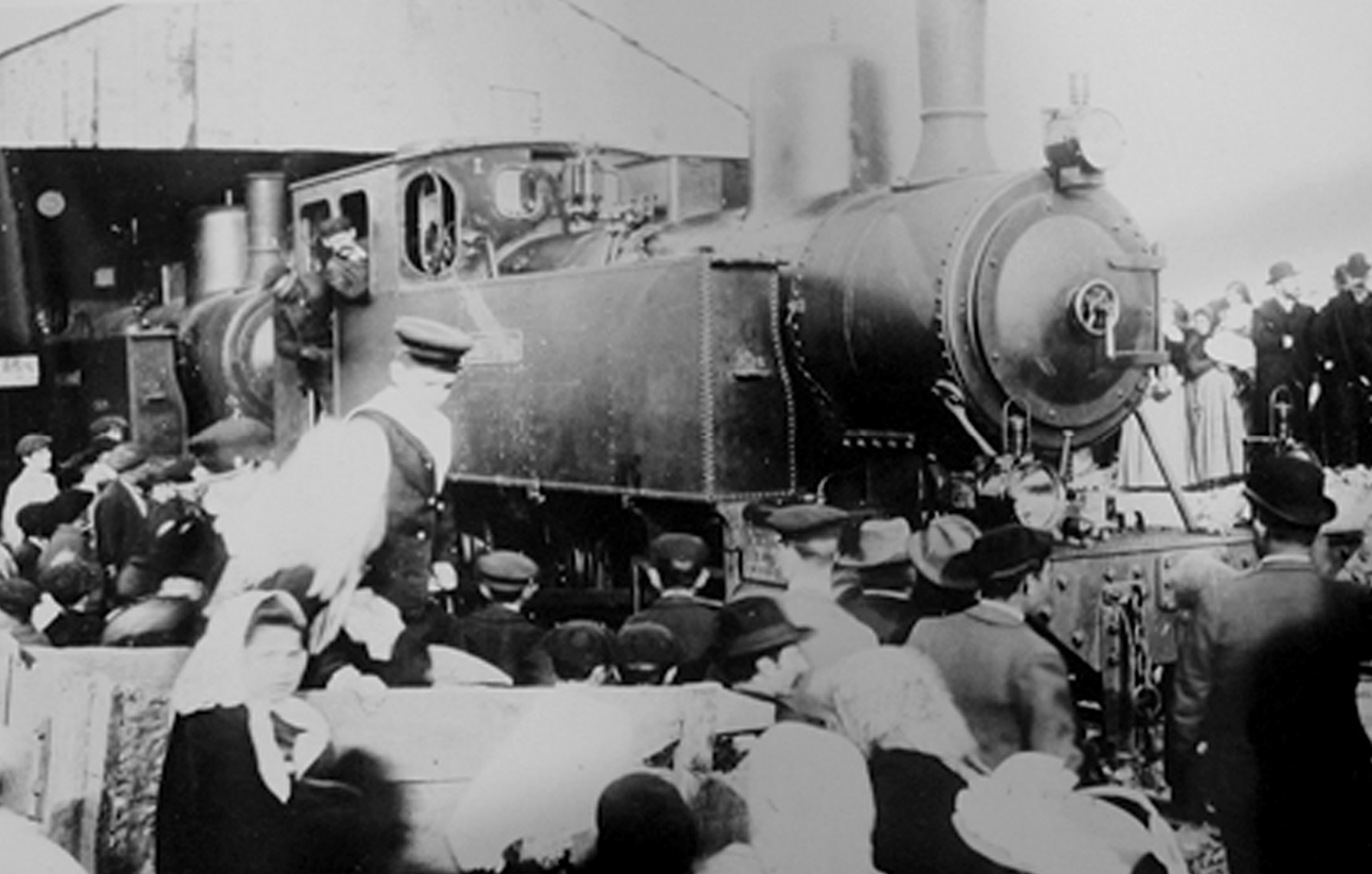
El valle del río Eo se encuentra al noreste de Galicia, en la provincia de Lugo, haciendo frontera natural con Asturias. En la desembocadura de este río, se encuentra Ribadeo, cuyo puerto pesquero siempre tuvo un importante peso económico en la comarca. También en este valle y desde muy antiguo se había explotado la extracción del hierro aunque de forma casi artesanal, sobre todo en el entorno de Villaodrid, pueblo situado a unos 30 km. de Ribadeo aguas arriba del Eo. La situación cambia cuando el 28 de julio de 1895 se otorga la concesión para la explotación industrial de este mineral. Dos años más tarde, en 1897 Julio de Lazúrtegui visita Ribadeo con la intención de estudiar la explotación de estas minas de hierro de una forma que fuera rentable creando tres años después, mas concretamente el 17 de marzo de 1900 la Sociedad Minera de Villaodrid, de la que Lazúrtegui era gerente. Con la sociedad en marcha el siguiente punto a resolver era el transporte del mineral desde Villaodrid hasta el puerto de Ribadeo de la forma más rentable posible, y el ferrocarril era el transporte ideal. Los primeros estudios proponían una línea férrea con vía de ancho 750mm, pero que finalmente se elegiría la vía métrica pensando en la futura expansión de la línea hacia Lugo y su comunicación con el futuro ferrocarril a Ferrol a Gijón y con el de Villafranca del Bierzo. Mediante una Real Orden de 14 de junio de 1901, se concede la explotación de este ferrocarril por un período de 99 años, y que según la Ley General de Ferrocarriles aprobada el 23 de noviembre de 1887, tendría que ser sin subvención. Cabe recordar que ya anteriormente se había intentado la implantación del ferrocarril en esta comarca, como fue en 1883 con el proyecto del Ferrocarril de Lugo a Ribadeo, de 105 km y un presupuesto de ciento cinco millones de pesetas. Este ferrocarril pasaba por Arcos, Castro de Ribeira de Lea, Vián, Úbeda, Bretoña, Cruz de Cancela, Augoxosa, Vilanova de Lourenzá, San Cosme de Barreiros y San Miguel de Reinante. La estación de Ribadeo estaría situada en la calle de San Roque.



Foto superior: Mapa de las futuras líneas propuestas para Galicia en 1918 (mapa del mes, Via Libre, colección de mapas).

Foto medio: Imagen del ferrocarril de Vigo a Mondariz.

Foto inferior: Plano de la línea de Ribadeo a Villaodrid en un mapa de ferrocarriles del año 1957. Se observa también el futuro trazado del ferrocarril de Ferrol a Gijón.



En 1901, dan comienzo las obras de la línea, que se había dividido en dos secciones, una dirigida por el ingeniero D. José Ponte y otra por D. Ramón Cortázar. Un año después están ya terminadas las explanaciones del terreno y las obras de fábrica, quedando sólo los túneles mas próximos a Ribadeo por perforar. A finales de marzo de 1903, se acabó de instalar la vía, formada por carriles de 22,5 kg/m. en barras de 9 m., y, con traviesas de roble colocadas cada 80 cm. Siendo el 18 de marzo la primera vez que circularía un tren por ella haciendo todo el recorrido. Un año después estaba rematado todo lo necesario para la explotación de este ferrocarril, y en septiembre de ese mismo año, se inaugura el embarcadero de Porto Estreito. La fecha de inauguración del servicio de viajeros sería el 5 de agosto de 1905.

DESCRIPCION DE LA LÍNEA

Con una longitud de 32,766 km, este ferrocarril partía de la margen derecha del río Eo en Villaodrid, para poco después cruzarlo mediante un puente metálico recto de 32 metros, siguiendo el río aguas abajo la línea llega hasta Porto-Vega, en donde comienza la ría del mismo nombre, para continuar por la margen izquierda hasta Ribadeo, y desde allí llegar al cargadero de mineral. Para el servicio de este ferrocarril, se construyeron cuatro estaciones, Villaodrid, San Tirso Pk 11.454, Porto-Vega Pk 23.437 y Ribadeo Pk 32.766, así como dos apeaderos, Abres y Porto, y un apartadero en Boulosso, colateral de Villaodrid. Todas las estaciones poseían aguada excepto Porto-Vega, y a lo largo de la vía se habían construido varios "casetos" que eran como pequeños alpendres con cubierta a dos aguas destinados a guardar el carbón que pudieran necesitar las locomotoras durante el recorrido.

La línea cuenta con cinco puentes, cuatro metálicos y uno de fábrica, así como trece túneles, que suman un total de 1.623 m. de galería, siendo el más largo de 261m.

Foto superior: Presentación de las nuevas locomotoras Borsing tipo 130T.

Foto central: Estación de Villaodrid el día de la inauguración del servicio de viajeros.

Foto inferior: Puente de tramo metálico recto que salva el río Eo (Vía Libre, Julio-Agosto 2004).





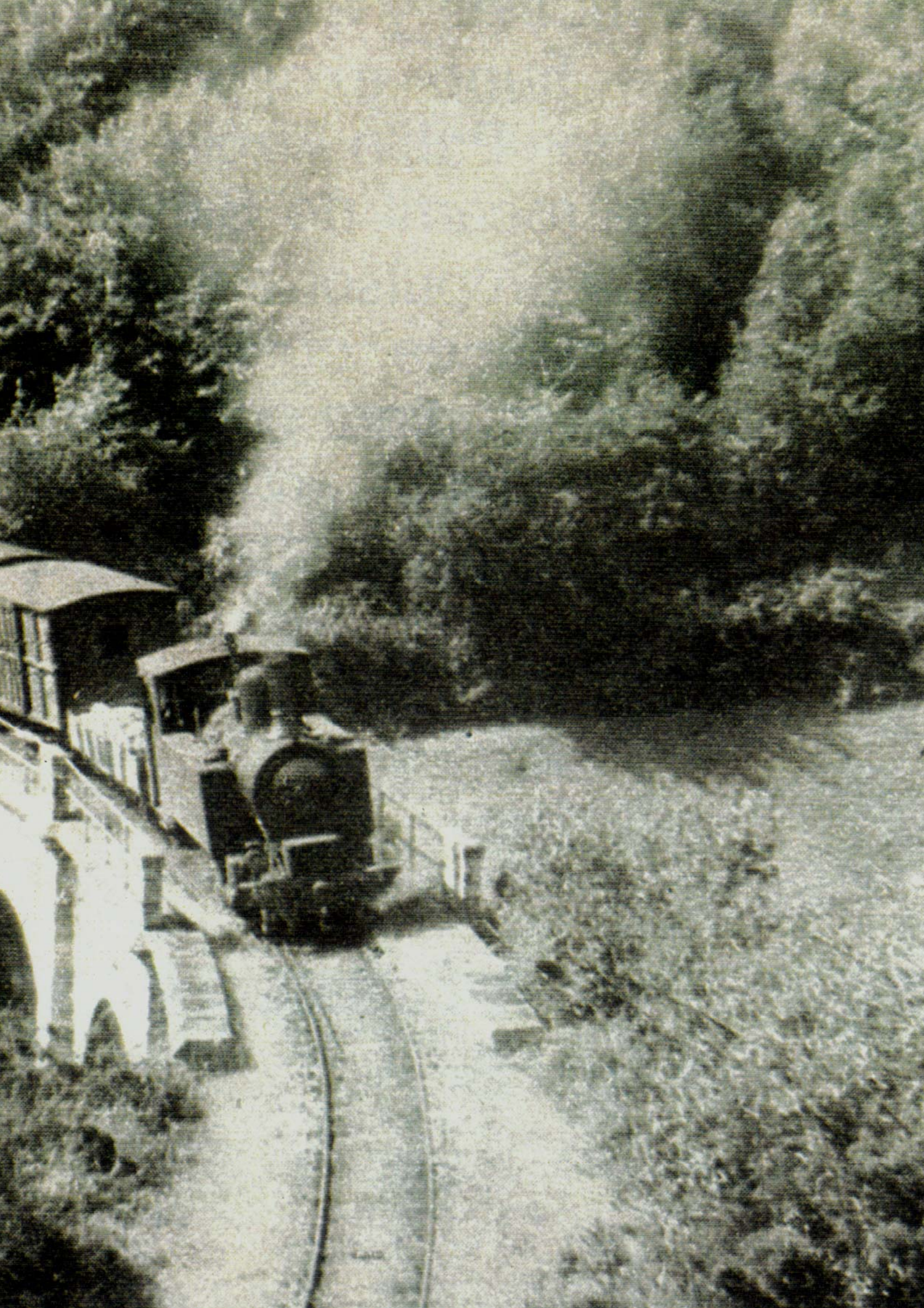
A los edificios de viajeros se les aplicó básicamente la misma estética, diferenciándose solamente en la decoración de la parte superior de puertas y ventanas y en la resolución de las cubiertas, excepto el edificio de Abres, tienen todos dos plantas, la baja para servicio ferroviario y la superior como vivienda de los empleados. Son edificios pequeños pero con todo lo necesario para una correcta explotación del ferrocarril. El en caso del de Ribadeo, se le agregaron dos cuerpos laterales de planta baja, diferenciándola así del resto de las de la línea, así como el reloj colocado en la parte superior de la cornisa del cuerpo central.

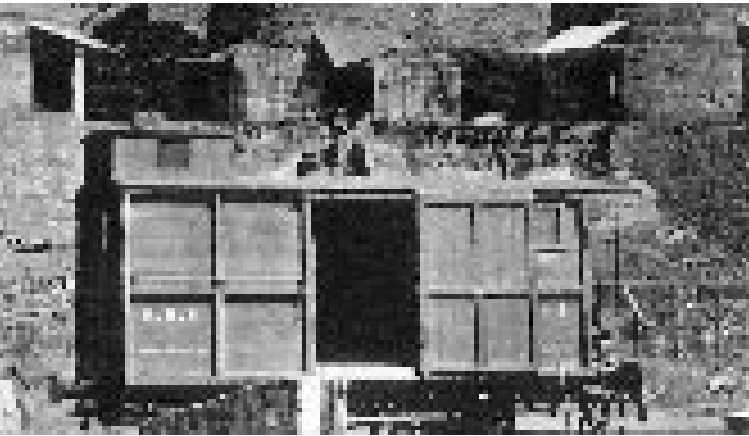
El cargadero de mineral, que correspondía al final de la línea, estaba situado en el denominado Porto Estreito de Ribadeo. En el se descargaba directamente el mineral de las tolvas a los barcos. Estaba formado por tres tramos metálicos apoyados en sendas pilas de mampostería. Por el discurrían dos vías de descarga para el movimiento de las tolvas.



Foto superior: Fachada de la estación de Ribadeo en estado original.
Foto izquierda: Estación de Villaadrid a principios del siglo XX (Vía Libre, Julio-Agosto 2004).
Foto derecha: Estación de Ribadeo en 1920
Foto inferior: "Caseto" para abastecimiento de carbón a las locomotoras.







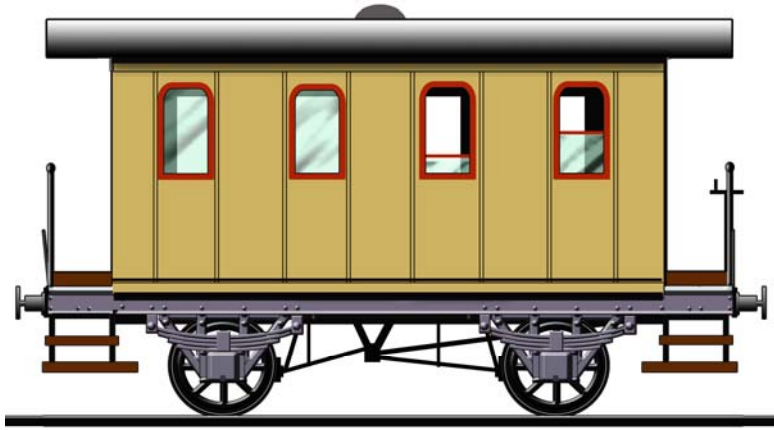
MATERIAL MÓVIL

Para la explotación de este ferrocarril, la compañía dispuso de cinco locomotoras de vapor, la primera fue adquirida al ferrocarril de Durango a Zumárraga para utilizarla en las obras del trazado, se trataba de una Couillet tipo 031, construida en 1887 y que posteriormente se utilizó como locomotora de maniobras. En 1903 llegan las cuatro locomotoras adquiridas a la casa Borsig, se trataba de unas tipo 130 con tender acoplado, numeradas de la 1 a la 4, y denominadas respectivamente, Ribadeo, Villadrid, San Tirso y Porto Vega. A mayores poseían una locomotora de la casa Jung pero de ancho de vía 750mm, que se utilizaba para el arrastre de vagonetas en la mina de Vieiro, con un desarrollo de vía de 400m. En cuanto al material remolcado, para el transporte del mineral contaban con cien tolvas que habían sido fabricadas en los talleres de Mariano del Corral. Para el servicio de transporte de viajeros, el ferrocarril disponía de siete coches de viajeros con caja de madera pertenecientes a las tres clases, dos de ellos de bojes y el resto de ejes, a los que se accedía al interior mediante balconcillos situados en los extremos. Para el transporte de paquetería, mercancías y ganado, disponía de de un reducido número de vagones cerrados y de bordes bajos, así como furgones con departamento para el jefe de tren. Todo este material había sido adquirido de segunda mano.



Foto superior: Furgón de ejes estacionado en Villadrid, años 20, siglo XX.
Foto centro: Tolvas para el transporte de mineral en 1906
Foto inferior: Vagones de mineral en el cargadero de Porto Estreito, años 20





LA EXPLOTACIÓN

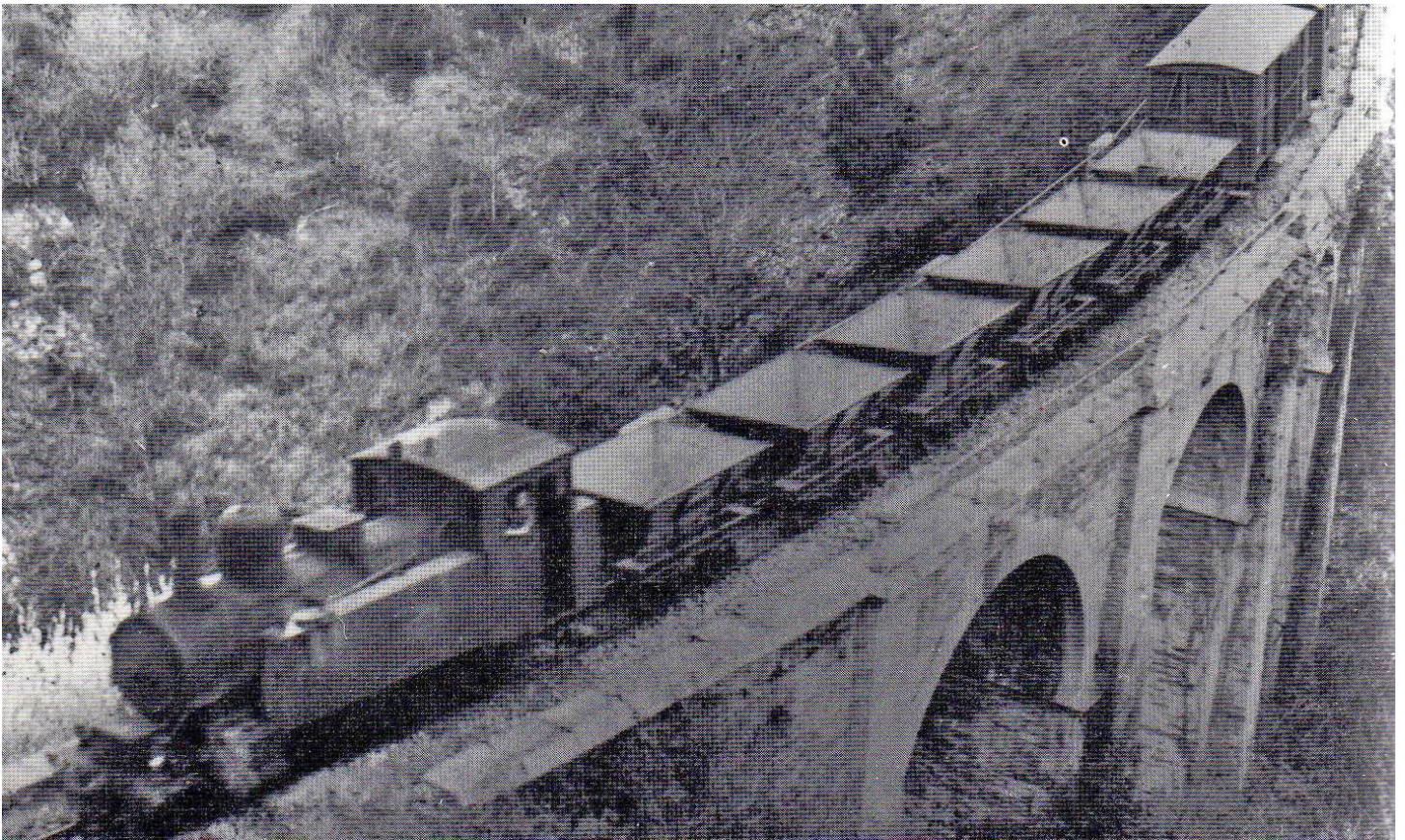
En los primeros años de servicio del Villaozrid-Ribadeo, circulaban dieciséis trenes diarios en ambos sentidos, de ellos seis eran de viajeros y los restantes de transporte de mineral. Los trenes de pasajeros eran trenes mixtos, que admitían viajeros de las tres clases y mercancías de todo tipo, también podían llevar vagones de mineral con un máximo de dieciséis unidades. Estos trenes tenían los números 5, 11 y 15 para los ascendentes (Ribadeo-Villaozrid) y números 2, 6 y 12 para los descendentes (Villaozrid-Ribadeo). Para recorrer los 33km de la línea, empleaban una hora y treinta y un minutos. En cuanto a los trenes de mineral, el número máximo de tolvas que solían arrastrar era de veinticinco, seis de ellas con freno de husillo repartidas a lo largo de toda la composición. Los trenes ascendentes solían llevar una media de 220Tm, y en los descendentes de 277Tm. Cuando un tren debía de parar en una estación debía de tomar siempre la vía de la izquierda en el sentido de la marcha.

En los años 20 del siglo pasado, funcionaban dos trenes mixtos por sentido, invirtiendo en el recorrido una hora y treinta minutos, y funcionando solamente miércoles, sábados y domingos. Los precios eran, para primera clase y recorrido completo 4,15 Pts, 3,10 costaba en segunda y los viajeros de tercera clase tenían que abonar 2,20 Pts. En los años cincuenta, seguía habiendo los mismos servicios para viajeros, invirtiéndose en el recorrido una hora y veinticinco minutos.

En cuanto al transporte de mineral desde la inauguración del ferrocarril hasta la primera guerra mundial, sufrió diversos altibajos, debido, por un lado a la crisis en la demanda de hierro y por otro a las diferentes huelgas de mineros que hubo a lo largo de este período. Durante la primera guerra mundial, la actividad del transporte de hierro cayó en picado, por lo que la S.M.V. decide alquilar parte de su material móvil por el Ferrocarril de la Robla. Este material se componía de cien vagones tolva y tres locomotoras. Finalizada la primera guerra mundial, en 1922, la actividad minera en Villaozrid se paraliza, el escaso mercado del hierro obliga a buscar nuevas vías de financiación para que este ferrocarril pueda subsistir, de ahí que hasta el inicio de la guerra civil española, el principal transporte para el Villaozrid-Ribadeo fuera el de la madera en troncos. También en este período, alquila varias locomotoras para la construcción del Ponferrada-Villablino y que finalmente este ferrocarril adquirirá una de ellas. En la década de los 30, comienza la construcción de la nueva línea Ferrol-Gijón, y como el trazado por la ría del Eo iba en paralelo al Villaozrid-Ribadeo, el estado intento aprovechar la explanación de este último para el tendido de la nueva vía, pero la S.M.V. finalmente denegó la propuesta. Durante la guerra civil española, lo único que transporta el ferrocarril además de viajeros es ganado y productos hortícolas. Las locomotoras ante la escasez de carbón y las penurias económicas de la compañía, eran alimentadas a base de madera y piñas.

De arriba abajo: Diverso material remolcado perteneciente al Ferrocarril Villaozrid a Ribadeo. Coche de viajeros, Furgón, Tolva para transporte de mineral y vagones de mercancías, uno cerrado y otro de bordes bajos.





En diciembre de 1937 se produce el hundimiento del túnel nº 12, interrumpiendo las circulaciones del ferrocarril hasta marzo del siguiente año, pero un mes después el Servicio Nacional de Ferrocarriles prohíbe el transporte de viajeros por la línea, que no se restablecería hasta junio de 1942. A partir de mediados de los años cuarenta, comienza el verdadero declive de nuestro ferrocarril, pues a finales de esta década y debido al mal estado del material móvil y a la construcción del nuevo ferrocarril de Ferrol a Gijón, provoca la interrupción de la circulación de los trenes por el tramo que tenían en común. En la década de los cincuenta, el transporte de mineral había descendido de manera alarmante, y el estado de las instalaciones, vía y material rodante, era lamentable, por lo que en octubre de 1959, un informe del ingeniero encargado recomienda la resolución del contrato de concesión de este ferrocarril y la desmantelación del mismo. El 24 de mayo de 1964, el Ferrocarril Villaodrid-Ribadeo deja de prestar servicio, clausurándose oficialmente el 28 de enero de 1966, aunque un año antes el Estado ya había expropiado la línea integrándola en la red de EFE (antecesora de FEVE), aunque no para restablecer su explotación, sino para su desmantelamiento.





PANORAMA DE ACTUALIDAD

Han pasado muchos años desde el desmantelamiento de la línea, aunque aún conserva su trazado y algunos de sus edificios reconvertidos en viviendas particulares, como el caso de Santo Tirso o para uso cultural como la de Villadrid. Peor suerte ha corrido la estación de Ribadeo, que se encuentra en estado de ruina. Parte de su trazado se ha transformado en una ruta de senderismo, que ha sido incluida en la red de las denominadas "Vías Verdes". Este tramo de 12 km. discurre desde Villadrid a Santo Tirso, aunque solo se encuentra acondicionado en los primeros 4 km. en las inmediaciones de A Pontenova. Ha sido una pena no haber recuperado el uso ferroviario de esta línea para fines turísticos, pues habida cuenta del valor paisajístico por donde discurre, hubiese sido un gran impulso de turismo para la zona.



- Arriba izquierda:* Imagen actual de la estación de Villadrid
- Arriba derecha:* Ruinas de la estación de Ribadeo en la actualidad.
- Medio:* Vista del viaducto Rego de Viña en una imagen reciente.
- Abajo izquierda:* Via Verde del Eo a su paso por uno de los túneles.
- Abajo derecha:* Vista de los hornos de limonita en A Pontenova.

Página anterior

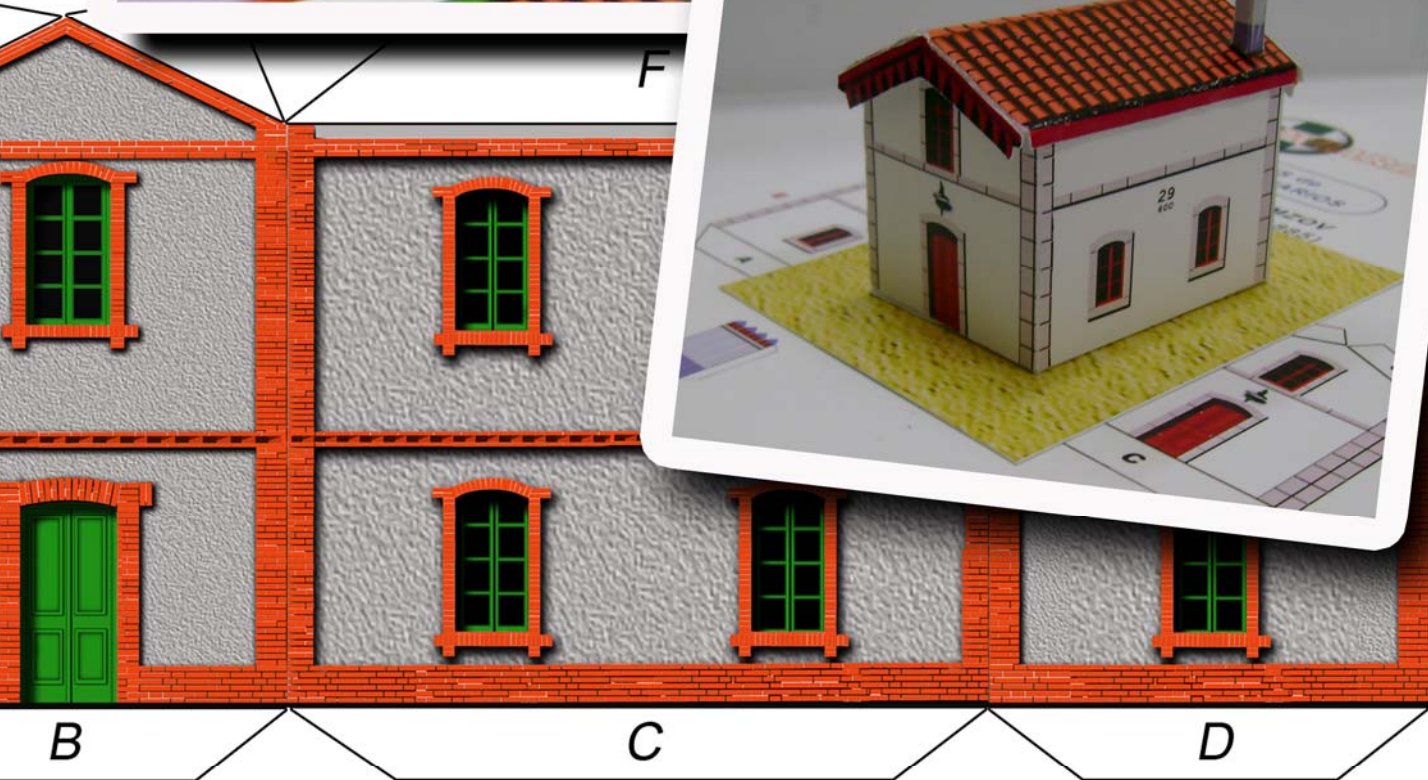
- Arriba:* Un tren mixto con seis tolvas circulando sobre el viaducto Rego de Viña.
- Medio:* Fachada del edificio de viajeros de Villadrid, similar al de San Tirso.
- Abajo izquierda:* Vista del cargadero de mineral de Ribadeo.
- Abajo derecha:* Portada del libro de itinerarios de 1906.



recupera la tradición de los recortables

RECORTABLES de
EDIFICIOS FERROVIARIOS

¡COLECCIONALOS!



CON EL PRÓXIMO NÚMERO DEDICADO A LAS CASILLAS FERROVIARIAS
2 RECORTABLES DE LAS CASILLAS DE MZOV, LINEA VIGO-OURENSE-MONFORTE