

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA

caderno nº16
edición castellano

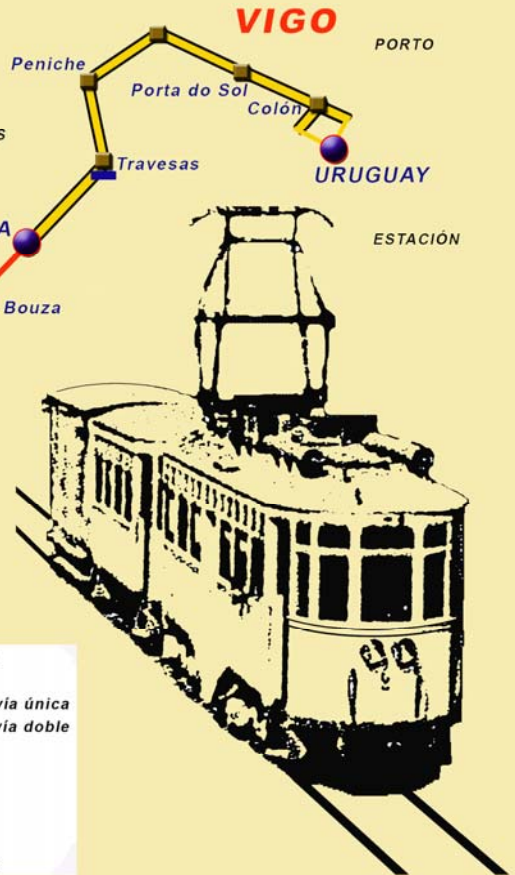
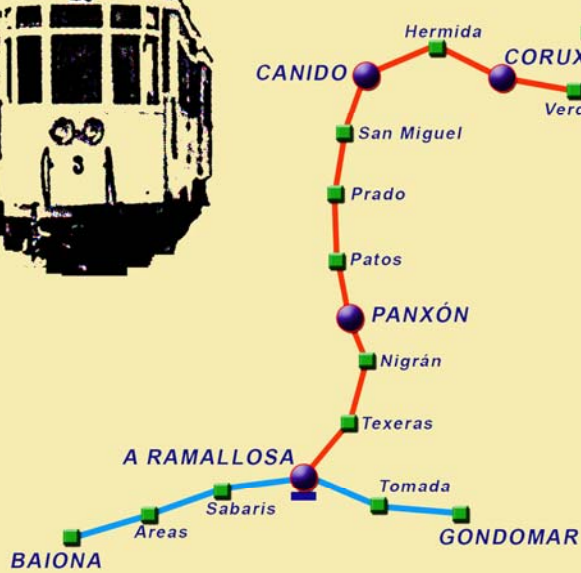
ferrocarril
VIGO - LA RAMALLOSA



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE

Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa



CARRILEIROS DE FOULA

Imagen superior: Esquema de las líneas del ferrocarril de A Ramallosa, con sus ramales y recorrido urbano.

Imagen portada: Coche motor nº 109 con remolque en el principio de la línea, en la calle Uruguay, en octubre de 1958

Fotografías:

Carlos Barreiro (Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Travías "Rías Baixas") y 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.

Nº 4: 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: Rivadavia, historia de una estación

Nº 14: El Ferrocarril de Villadodríd a Ribadeo

Nº 15: Las Casillas

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.

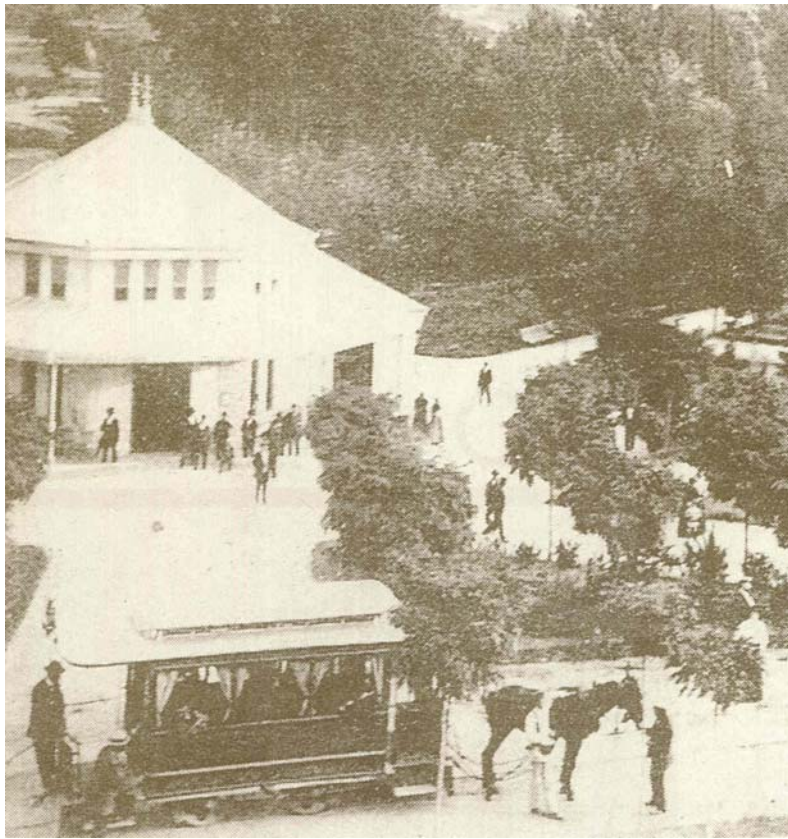


Imagen superior: Tranvía de Verín a Cabreiroá, a las puertas del balneario de esta última localidad, en 1910.

Imagen inferior: Grupo de tranvías en el Paseo de Alfonso XII, Vigo, años 50 del pasado siglo

INTRODUCCIÓN

En Galicia hubo cinco ferrocarriles metropolitanos, el primero de ellos en entrar en servicio fue el de Pontevedra a Marín, entre 1889 y 1941, en una primera etapa, hasta 1924 era de tracción a vapor, el ancho de vía usado en la línea era de 762mm. y su longitud de 7.118m., a partir de 1924 se introduce la tracción eléctrica, y al mismo tiempo se adopta un nuevo ancho de vía, que sería la métrica, ampliando su longitud a 10.921m. El siguiente ferrocarril en extender sus vías fue el de A Coruña, en 1903, siendo en un principio de tracción animal y se electrificó en 1913, el ancho de vía adoptado fue el de un metro y la longitud de la línea urbana era de 7.092m. y la que llegaba hasta Sada, de 18.213m. El tercer tranvía en operar en Galicia fue el de Verín a Cabreiroá, una modesta línea para el servicio del balneario de esta última localidad que comenzó a prestar servicio en 1903, su recorrido era de 2.500m., ancho de vía de 750mm y la tracción era a sangre. Este modesto tranvía dejó de prestar servicio a mediados del pasado siglo. Vigo sería la cuarta población en disfrutar del tranvía, inaugurándose las primeras líneas urbanas en 1914, adoptando desde un principio la tracción eléctrica y la vía de ancho métrico. En 1920 se pondría en servicio la línea Vigo a Porriño, incluida dentro del proyecto del ferrocarril a Mondaríz, y en 1926 Vigo se comunica con A Ramallosa mediante el ferrocarril de la costa, sumando todas estas líneas 47.205m. En 1968, los autobuses ganarán la batalla a los tranvías de Vigo. Ferrol sería la última ciudad en poseer este tipo de transporte que inauguró en 1924 con material de tracción eléctrica y con una longitud de líneas de 11.700m, y ancho métrico. En 1961 los trolebuses tomarían el relevo en el transporte urbano en la ciudad departamental.



VIGO: CALLE DEL PRÍNCIPE.



Imagen superior: Composición con destino a Ramallosa, en la calle Príncipe en Vigo, punto de inicio de la línea en los primeros años de este ferrocarril.

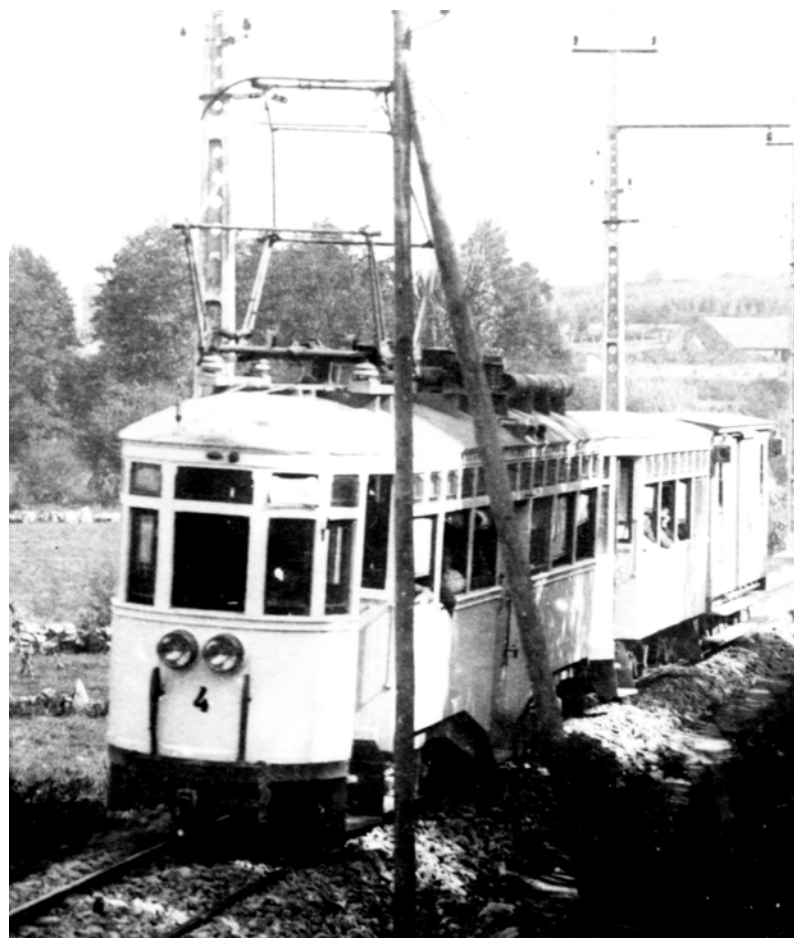
Imagen derecha: Automotor de la serie del 1 al 6 en este caso el nº 4 con un remolque serie CR y un furgón serie FR a principios de su funcionamiento.

LOS TRANVIAS EN VIGO

El 2 de junio de 1914, se efectúa el viaje de pruebas del tranvía de Vigo, en un recorrido que saldría de las cocheras en As Travesas, hasta la dársena del Berbés. El 1 de agosto siguiente se inauguraría oficialmente el servicio de tranvías en la ciudad olívica, que inicialmente contaba con seis líneas y contaría con diecisiete vehículos para su explotación. La compañía propietaria era la T.E.V.C.A. (Tranvías Eléctricos de Vigo Compañía Anónima), fundada el 13 de enero de 1912, y que dentro de sus planes estaría la construcción aparte del tranvía urbano y suburbano de Vigo, una línea entre Vigo y Redondela, que finalmente se quedaría en Chapela, y la de los Ferrocarriles Eléctricos del Val Miñor.

FERRICARRIL ELÉCTRICO DE VIGO A A RAMALLOSA

Hay que retroceder en el tiempo hasta 1883, para tener noticias del que sería el Ferrocarril de la Costa, entre Vigo y Baiona. En este año se presenta un proyecto para un tranvía que uniría estas dos localidades y que sería con tracción vapor. Seis años después, en 1889, se publica el proyecto llamado "Ferrocarril de vía estrecha de Vigo a Bayona", aunque ninguno de estos proyectos pasó del papel. En 1893 se publica en el Boletín Oficial de la Provincia, el proyecto "Ferrocarril Económico de Vigo a A Ramallosa", siendo la autoría de José Vicente Núñez y Antonio Manterota, en este proyecto se proponía una línea con una longitud de 21.154 m.



En la primera década del siglo XX comienza se producen numerosos traspasos de la concesión de este ferrocarril. El primer concesionario fue D. Augusto Bárcena y Franco, que en 1907 se la transfiere al Banco de Vigo, que poco después es adquirido por D. Ramón Curvera. Dos años después, la "Société Anonyme des Tramways Electrics de la Galice (Espagne)" se hace con este ferrocarril. El trece de febrero de 1912, la concesión del Ferrocarril del Val Miñor pasaría mediante una Real Orden a la Compañía Anónima de los Tranvías Eléctricos de Vigo, la cual se encargará de su construcción y posterior explotación.

En 1912 se inician los estudios sobre el terreno para diseñar el trazado de la línea. Originariamente el proyecto seguiría el trazado de la carretera hasta Panxón y desde esta localidad hasta A Ramallosa, se construiría una nueva plataforma para tender el trazado. Este proyecto se paraliza debido a los problemas económicos que se derivarían de la I Guerra Mundial.

Habrà que esperar hasta 1920 para que el proyecto se vuelva poner en marcha, aunque incluyendo algunos cambios con respecto al trazado inicial, entre los que se incluiría el inicio de la línea en la estación de A Florida, en lugar de la estación del ferrocarril del M.Z.O.V., con el fin de evitar en lo posible los trayectos urbanos. Estos cambios se aprobarán en 1921 con el trazado definitivo, en el que se incluía también la necesaria unión de este ferrocarril con las cocheras de la compañía situadas en As Travesas, y que se efectuaría mediante un ramal de 835m. desde A Florida. En 1923 sale a concurso las obras de explanación así como las de fábrica del primer tramo de 8km. entre la estación de A Florida y la de San Miguel de Oia. Tres años después, en 1926, y tras una inversión de 6.782.581 pts. el Ferrocarril de A Ramallosa es una realidad.

Imagen superior derecha: Estación de A Florida, origen de la línea.

Imagen derecha: Tranvía de Vigo a Porriño, otro ferrocarril suburbano también explotado por T.E.V.C.A.

Imagen inferior: Composición del Ferrocarril de A Ramallosa entrando en la calle Príncipe, en los años 20 del siglo pasado.



Después de efectuadas las pertinentes pruebas de circulación, el 28 de septiembre de 1926 se inaugura oficialmente el servicio entre Vigo y A Ramallosa, aunque hay que apuntar que el 3 de septiembre anterior se inauguraba el enlace entre la estación de A Florida y la cocheras de As Travesas.

En 1930, el ferrocarril deja de salir de la calle Príncipe, al suspenderse la circulación de tranvías por esa calle, pasando a iniciar su recorrido desde la calle Uruguay. En 1945 se pone en servicio el ramal Muiños-Samil. El 31 de diciembre de 1968 se clausura este ferrocarril junto con las demás líneas tranviarias de Vigo.

LA INFRAESTRUCTURA

La longitud total de la línea con sus ramales era 31.624m., correspondiendo al tramo de A Florida a A Ramallosa, 16.852m., A Ramallosa con Baiona 3.544m., A Ramallosa con Gondomar 4.353m., de Muiños hasta Símil, 2.800m y por último 4.075m. entre el centro de Vigo y la estación de A Florida. El ancho de la vía era métrico, con carriles tipo Vignole de barras de 18m. de longitud y con un peso de 30 kg/m., sujetos a las traviesas mediante escarpas, estas traviesas eran de roble y estaban colocadas en número de diecinueve para cada tramo de rail en vía recta, y veintitrés cuando la vía estaba en curva con un radio inferior a 200m. La plataforma sobre la que se asentaba la vía tenía una base de 4,5m. en terraplén, y 4m. en desmonte, dotados con cunetas a ambos lados de 0,75m. El radio mínimo de curva era de 120 metros, y la pendiente máxima de 20 milésimas. El recorrido contaba con cinco estaciones y nueve apeaderos. Las estaciones eran: A Florida, Coruxo, Canido, Panxón y A Ramallosa. Y los apeaderos eran: A Bouza, Juncal, Muiños, Verdial, Hermida, San Miguel, Prado, Patos, Nigrán y Telleiras. Entre A Ramallosa y Baiona existían dos apeaderos, uno en Sabarís y otro en Areas. Y en el ramal a Gondomar el apeadero de Tomada. En cuanto a las obras de fábrica, hay que destacar la construcción de dos puentes, uno para salvar el río Fos y otro el río Canido.

Para el suministro de energía a los trenes se adoptó el sistema de hilo de contacto sustentado por catenaria. La tensión suministrada era de 600 V. corriente continua. Los postes de sustentación estaban contruidos en hormigón armado, teniendo una altura de 8m. y colocados a una distancia de 33m. entre sí. Para la transformación de la corriente, se construyeron tres subestaciones eléctricas, en Coruxo, Panxón y la otra en A Florida.

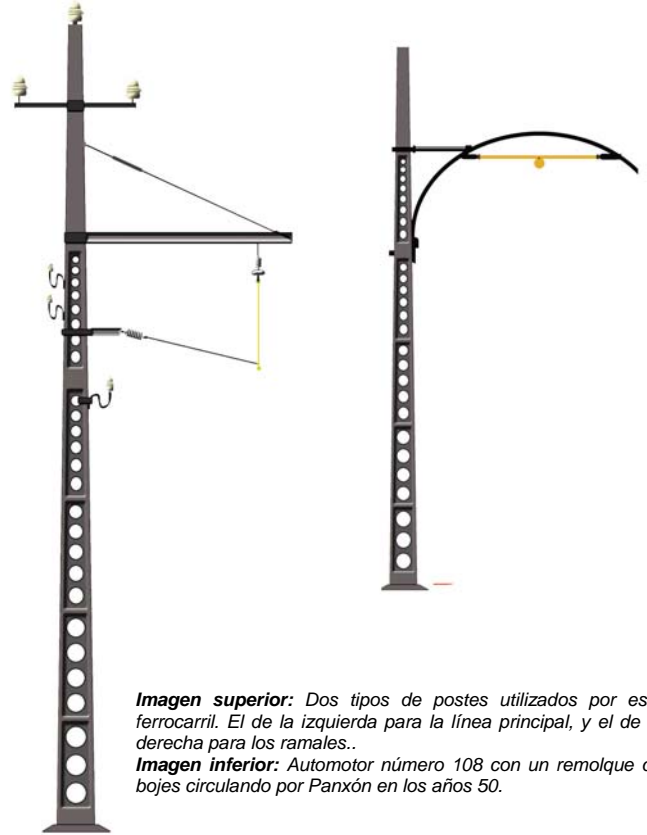
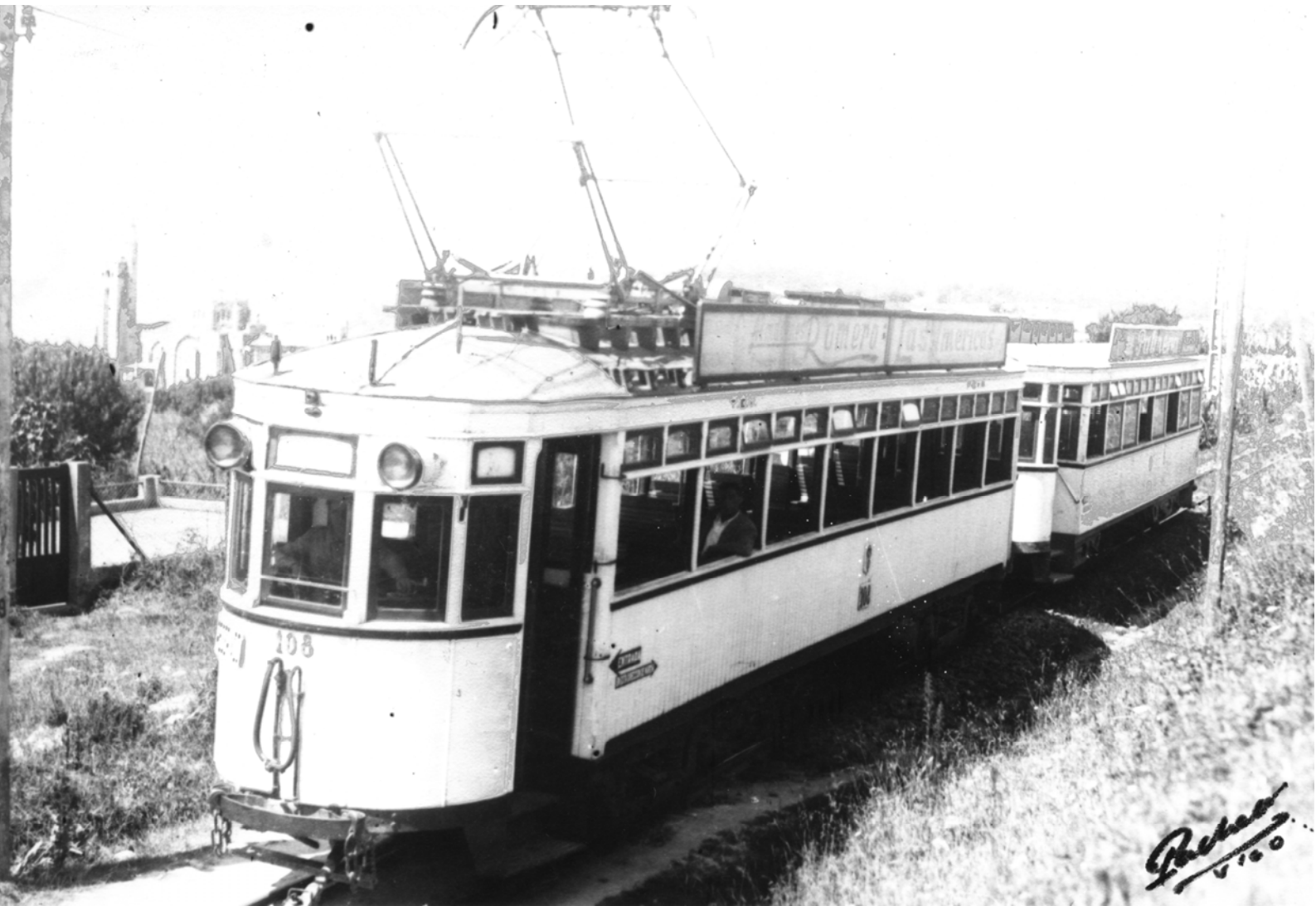


Imagen superior: Dos tipos de postes utilizados por este ferrocarril. El de la izquierda para la línea principal, y el de la derecha para los ramales.

Imagen inferior: Automotor número 108 con un remolque de bojes circulando por Panxón en los años 50.





NOS VAMOS DE VIAJE

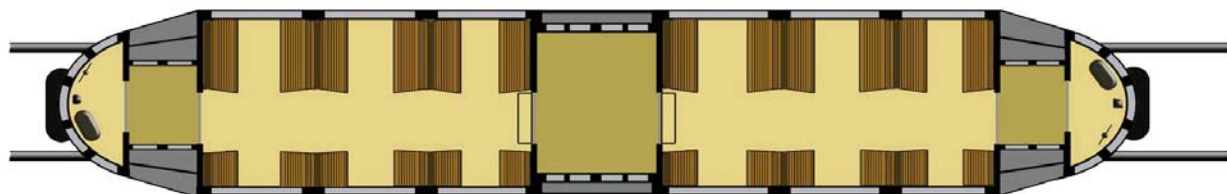
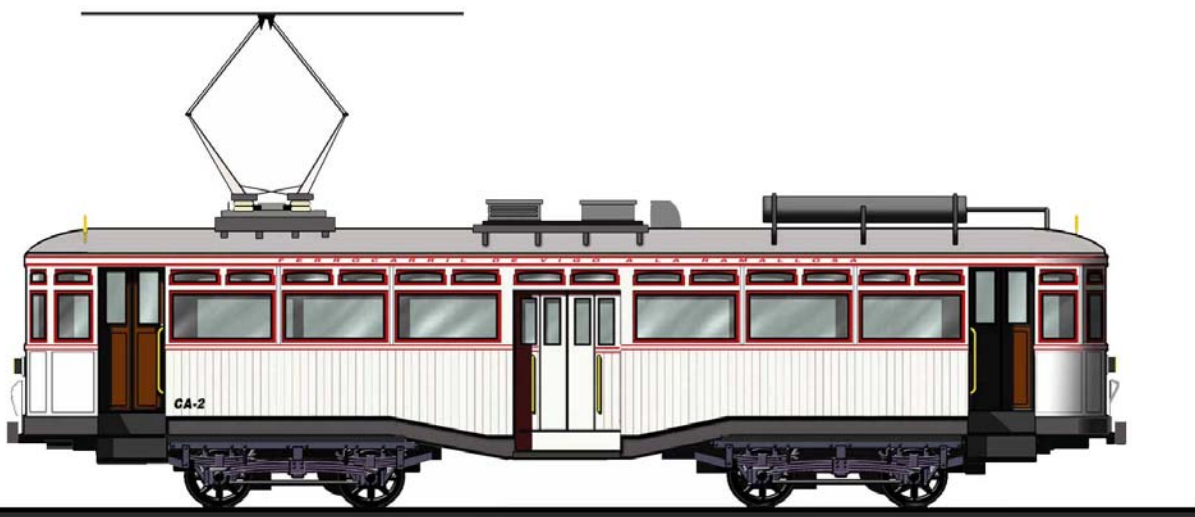
El tren se encuentra estacionado en la calle del Príncipe, a la altura del Palacio de Justicia. Un coche automotor de bojes, un remolque de ejes y un furgón, forman la composición de este tren que nos llevará hasta A Ramallosa. Pintado exteriormente de blanco con el fileteado y los marcos de las ventanas en rojo con el fin de contribuir a la homogeneidad del material tranviario de Vigo.

Hemos adquirido nuestros billetes en un kiosco de prensa situado al lado del mencionado Palacio de Justicia y nos dirigimos hacia nuestro tren. Varios operarios se afanan introduciendo un sinfín de pequeños bultos en el furgón de cola. El remolque está casi lleno de pasajeros, por lo que decidimos instalarnos en el automotor. Accedemos por la puerta central y nos introducimos en uno de los dos departamentos en los que se encuentra dividido el coche. El interior está forrado de madera de teka, barnizada en oscuro, al igual que los asientos contruidos a base de tablillas longitudinales, incluidos los respaldos. Un pasillo central divide las dos filas de asientos, una con asientos de dos plazas y la otra de una. El techo está forrado de lincustra blanca. Desde nuestros asientos podemos observar a través de los cristales de las puertas del departamento la cabina del conductor. El sol entra a raudales por las grandes ventanas, que muchos de los pasajeros han bajado para airear el interior del departamento, pues el calor aprieta.

Ya es la hora, un par de silbidos, y el tren, nuestro tren, se pone en marcha. Comienza el traqueteo producido por las juntas de los raíles. El convoy enfilea los últimos metros de la vía única de la calle Príncipe para coger el desvío situado en la plaza de Urzaiz y que nos conducirá hacia la doble vía de la calle Colón. La pendiente de esta calle, hace que el conductor maneje con pericia los frenos haciendo chirriar las zapatas a lo largo de toda la calle. En el cruce con la calle Policarpo Sanz enfileamos hacia A Porta do Sol, allí nos encontramos con la vía de entrada a la calle Príncipe, que cogerá nuestro tren en su viaje de regreso. Pasamos Peniche y As Travesas, en donde se encuentran los talleres del tranvía y llegamos a A Florida, cuya estación es realmente el inicio de esta línea férrea. A Florida es una estación muy cuidada, con unos magníficos jardines y un famoso mini zoo, siendo aún mas famosa una de sus inquilinas, "la mona de A Florida".

Aquí sube mas gente a nuestro tren, los dieciséis asientos de nuestro departamento están prácticamente ocupados. Tras una breve parada el jefe de estación da la salida y nuestro tren continúa camino hacia nuestro destino. La línea sigue ahora paralela a la carretera de Baiona, nuestra velocidad es de 25 km/h. El paisaje urbano se va trocando al tiempo que las construcciones se dispersan y el verde de la vegetación gana terreno. Pasamos los apeaderos de A Bouza y Xuncal, con sus pequeñas marquesinas de madera pintadas con rayas bicolors y con los letreros indicativos de su nombre en los laterales. Antes de llegar al apeadero de Muiños nuestro tren enfilea el puente que salva el río Fos. Una vez que llegamos a Muiños, esperamos unos minutos por el automotor descendente que tiene el cruce con nuestro convoy en este apeadero. Una vez efectuado el cruce, continuamos viaje. Atrás quedan Verdial, la estación de Coruxo y Hermida y el puente que salva el río Canido, llegando a la estación homónima, en donde nos recibe un ferroviario situado a la entrada de las agujas con el banderín en alto, indicando a nuestro tren que tiene la vía libre para entrar en la estación. A partir de aquí la línea seguirá el perfil de la costa, desde nuestro coche podemos contemplar el mar. Llegamos a Panxón, después de dejar atrás los apeaderos de San Miguel, Prado y Patos, en donde se apean algunos viajeros cargados con cestas de pic-nic, pertrechos playeros y niños histéricos para pasar el día en playa América. Tras una breve parada enfileamos hasta nuestro destino. Pasados Nigrán y Telleiras llegamos a A Ramallosa. Allí los que se dirigen a Baiona o Gondomar, cogerán sendos tranvías estacionados en las vías contiguas que aseguran el enlace con nuestro tren. Estos tranvías seguirán el curso de la carretera que une A Ramallosa con Baiona y con Gondomar respectivamente. Nosotros esperamos pacientemente el automotor de regreso que nos devolverá al triste recuerdo de la desaparición de este entrañable ferrocarril.

Imagen superior: Una composición circulado por la calle Policarpo Sanz.



EL MATERIAL MOVIL

EL Ferrocarril de Vigo a A Ramallosa contaba en un principio para su explotación con seis automotores, dos furgones automotores de bojes, diez remolques de dos ejes, cuatro furgones también de dos ejes, cuatro vagones de bordes altos y cuatro de bordes bajos.

Los seis automotores fueron numerados del 1 al 6, entrando en servicio en 1926. La caja y su estructura eran de madera y fueron fabricadas en "Talleres Palencia". El chasis, de metal estaba provisto de bojes tipo Brill, dotados de 2 motores de 48 CV a 600 V. cada uno. La construcción del equipo eléctrico corrió a cargo de "Construccions Eléctriques de France". La longitud de estos coches era de 13,10 m y su Tara de 20 Tm. Su interior estaba dividido en dos departamentos de 18 plazas sentadas cada uno, a los que se accedía mediante tres plataformas, una central y dos laterales. Estos automotores disponían de dos cabinas de conducción independientes del resto. Contaban con dos tipos de freno, uno eléctrico y otro de la casa Westinghouse, de doble tramo continuo. En 1943 con la incorporación de cuatro nuevos automotores, se les cambiaría la numeración, pasando a formar parte de la serie 101 a 110

Los diez remolques de ejes estaban numerados del CR1 al CR10 y contaban veinticuatro asientos cada uno en un solo departamento. Eran vehículos cortos con caja de madera y chasis de metal. Estaban dotados de freno Westinghouse de doble conducción al igual que los automotores. Estuvieron en activo desde 1926, y en 1945 son retirados del servicio. Parte de ellos serían utilizados en la construcción de nuevos remolques de bojes.

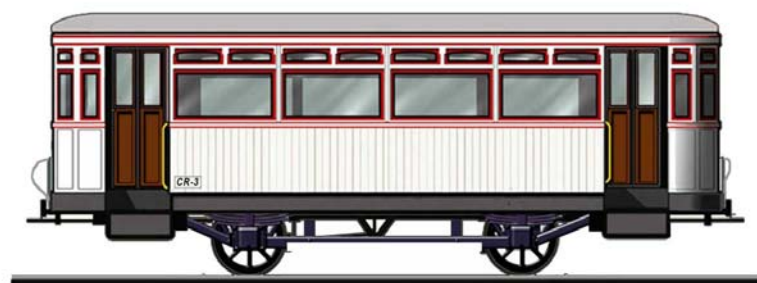
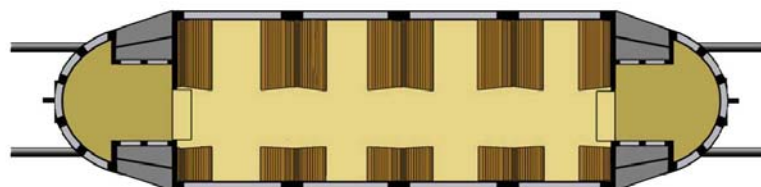


Imagen superior: Vistas y distribución de un automotor de la serie 1 a 6
Imagen derecha superior: Imagen de un remolque de la serie CR-1 a 10 en los primeros años de su funcionamiento..
Imagen derecha inferior: Vistas y distribución de un coche remolque, de la serie CR-1 a 10



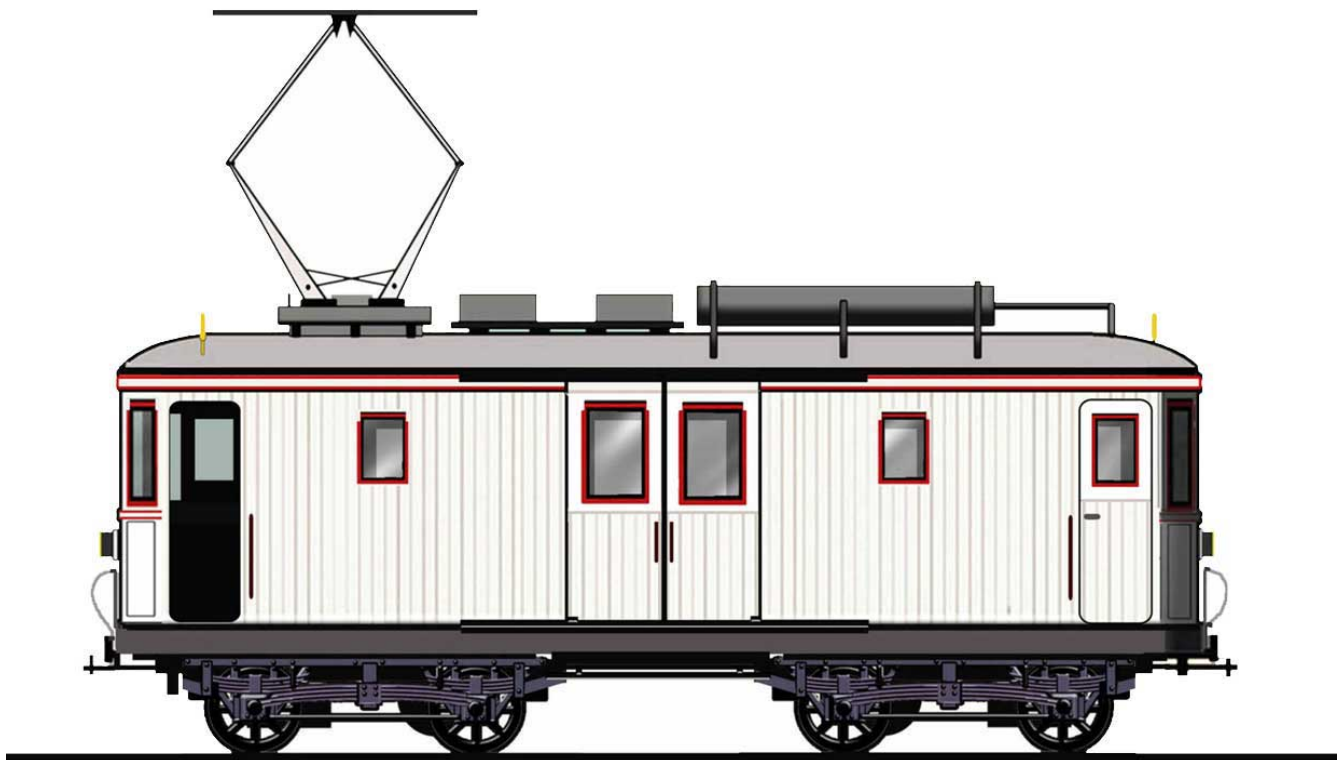
Para el transporte de correspondencia y paquetería, el FCVR, disponía de dos furgones automotores y cuatro furgones remolque. Los furgones automotores, numerados en un principio 1 y 2, aunque luego se les renumeraría con los números 201 y 202, entraron en servicio en 1926 y tenían las mismas características técnicas que los automotores para viajeros. Los furgones remolque de dos ejes se numeraron F-1 y FR-2 al FR-4.

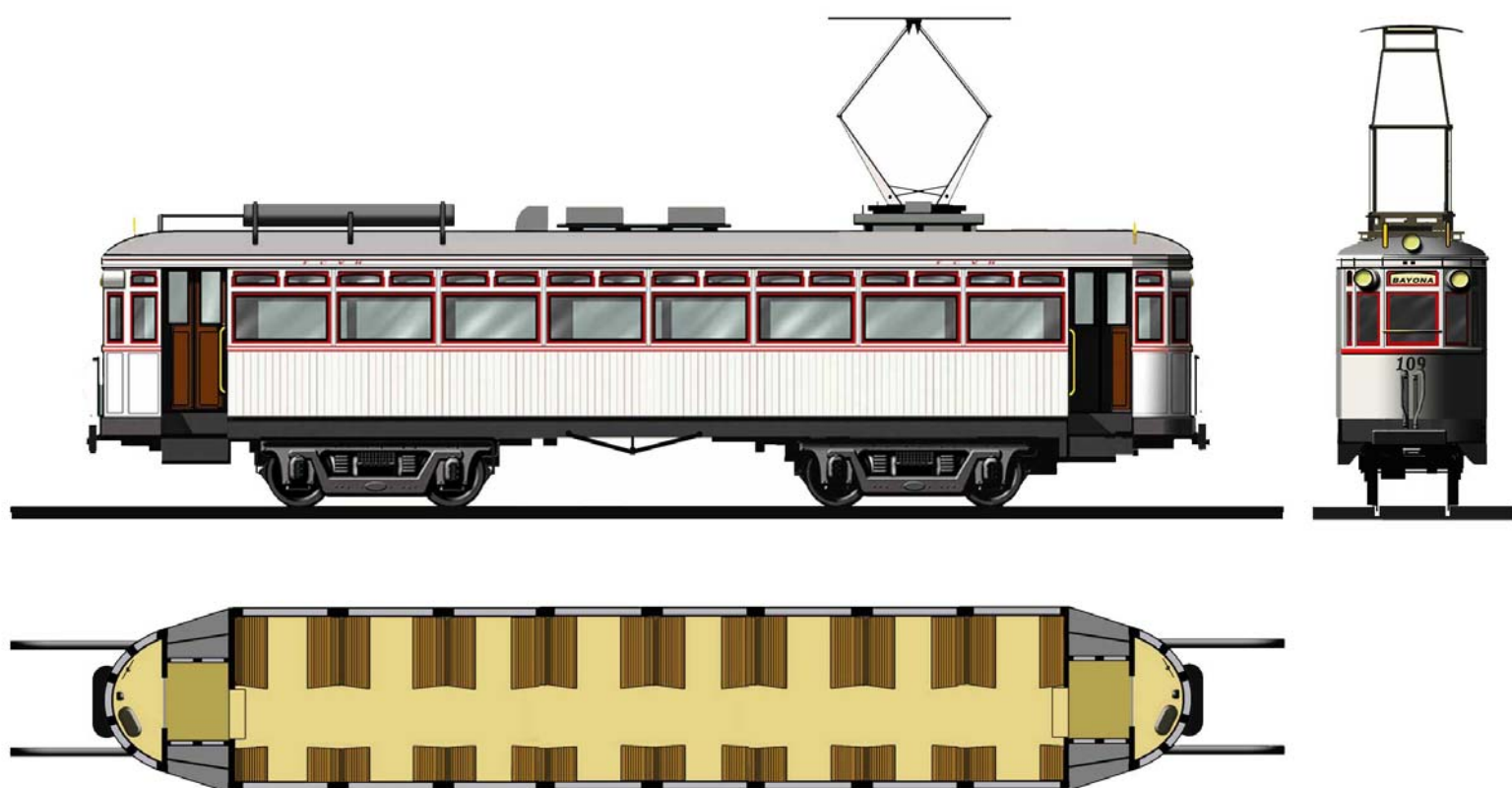
Los cuatro vagones de bordes bajos numerados de SAM-1 a SAM-4, al igual que los otros cuatro e bordes altos, 1 al 4, se utilizaban para el transporte de todo tipo de mercancías. Hay que recordar que en un principio este tipo de servicio lo tenía arrendado a otra compañía, aunque el resultado ruinoso de su gestión, pronto provocó la rescisión del contrato de arrendamiento, pasando el propio FCVR a gestionar el servicio de mercancías



Imagen izquierda: Vistas del testero de un furgón en la estación de Baiona, años 50.

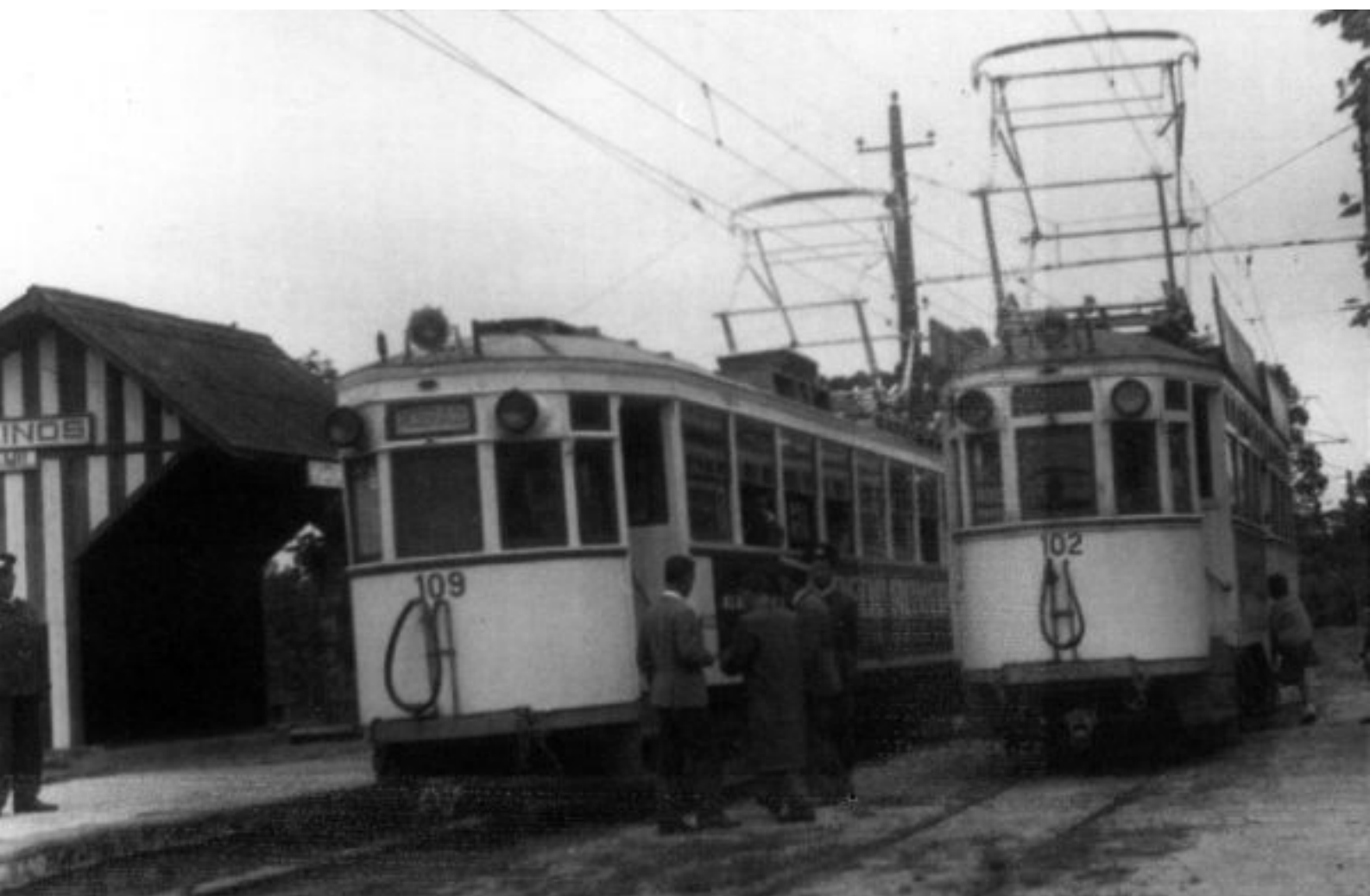
Imagen derecha superior: Vistas de los furgones de la serie F-1 y FR-2 al 4
Imagen inferior: Dibujo de un furgón automotor de la serie 1 a 2 y que posteriormente sería de la 201 a 202.

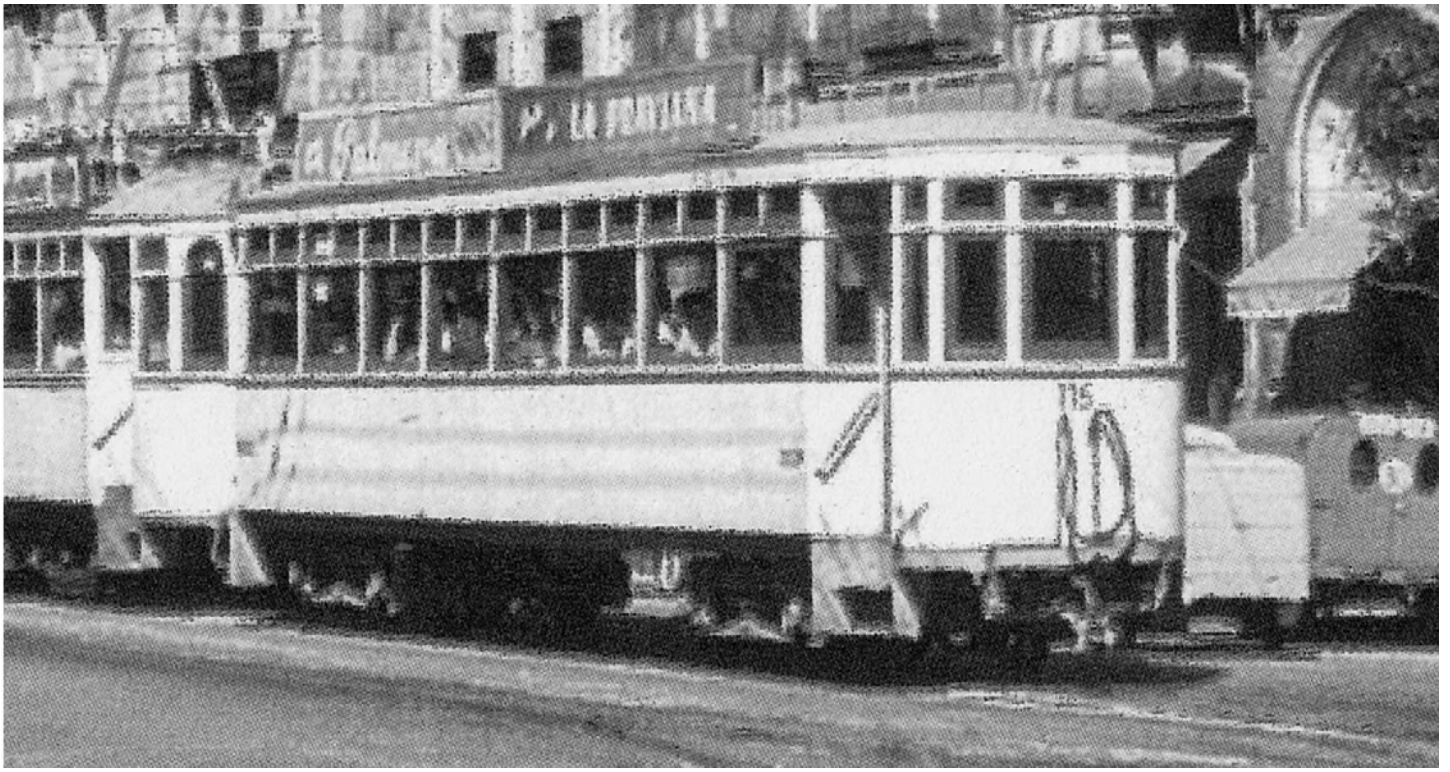




Entre 1939 y 1943 se incorporan a la lista del material móvil cuatro automotores de bojes, que se numerarían del 107 al 110. Estos nuevos automotores eran idénticos a la anterior serie, lo único que los diferenciaba era la supresión de la puerta y plataforma central, así como el modelo de los bojes, incorporando los de tipo "Pensylvania" en sustitución de los antiguos "Brill". También se incorporaron tres remolques de bojes, numerados del 111 al 113, y que fueron fabricados

aprovechando seis de los antiguos remolques de ejes. Estos remolques tenían las mismas características y dimensiones que los coches motores, pues la compañía tenía pensado irlos motorizando paulatinamente. A estos tres primeros remolques se incrementarían en 1947 otras tres unidades mas, y posteriormente en 1949 se sumarían otros tres coches, conformando finalmente la serie CR-111 a CR-119. Todos estos remolques nunca se llegarían a motorizar





LOS EDIFICIOS

Para este ferrocarril se construyeron cinco edificios de viajeros, todos de las mismas características y medidas salvo el de A Florida que tenía dos plantas. Estos edificios contaban para el servicio del ferrocarril con vestíbulo, sala de espera y factoría, y para el jefe de estación un dormitorio y una cocina. Estaban contruidos en piedra y la cubierta era a dos aguas. Además de ese edificio de viajeros hubo que construir en A Ramallosa dos naves para el servicio de cocheras y talleres. Tenían una longitud de 35m. de largo y la nave destinada a las cocheras poseía tres vías, mientras que la que correspondía a los talleres tenía una capacidad para dos vías.

LAS SEÑALES

Para la protección de las estaciones, este ferrocarril utilizó los discos de avanzada, colocados entre 220 y 240m. de distancia de las agujas de entrada de las estaciones. Justo en las agujas de entrada se colocaba un ferroviario con un banderín indicando a las circulaciones si la vía estaba libre. Otras señales que jalaban el recorrido de la línea eran los indicadores de cambios de rasante.

HORARIOS Y CIRCULACIONES

Como ya mencionamos, el punto de inicio del viaje era en la calle Príncipe, pero a partir de 1930 y hasta el final de su historia, el ferrocarril de A Ramallosa partís de la calle Uruguay, mas concretamente a la altura del bar Asprón. En la época de máxima actividad de esta línea, había diecisiete circulaciones en ambos sentidos, de las cuales cuatro eran regulares y el resto discretionales. El primer tren salía de Vigo a las 6:21 horas y el último a las 21:45 horas. El tiempo empleado en el viaje era de 1:15 horas y los precios en el trayecto Vigo a Baiona era de 1,80 pts. Y si se cogía billete de ida y vuelta, quedaba en 2,50 pts. Las velocidades medias eran de 23,3 k/h para el tramo Vigo – A Ramallosa, 13 k/h para los ramales de Baiona a Gondomar y 15,8 en la red urbana.

CARLOS BARREIRO

Queremos dedicar este número al gran aficionado Carlos Barreiro, de la asociación de amigos del ferrocarril de Vigo, que aunque no esté ya con nosotros, su trabajo y amor por el ferrocarril siempre estará presente en todos aquellos que le conocimos.



Imagen superior: Coche remolque CR-115 en la calle Policarpo Sanz a principios de los años 60..

Imagen medio: Dibujo de la fachada de una estación tipo.

Imagen inferior: Estado actual de la estación de Panxón.

Página anterior:

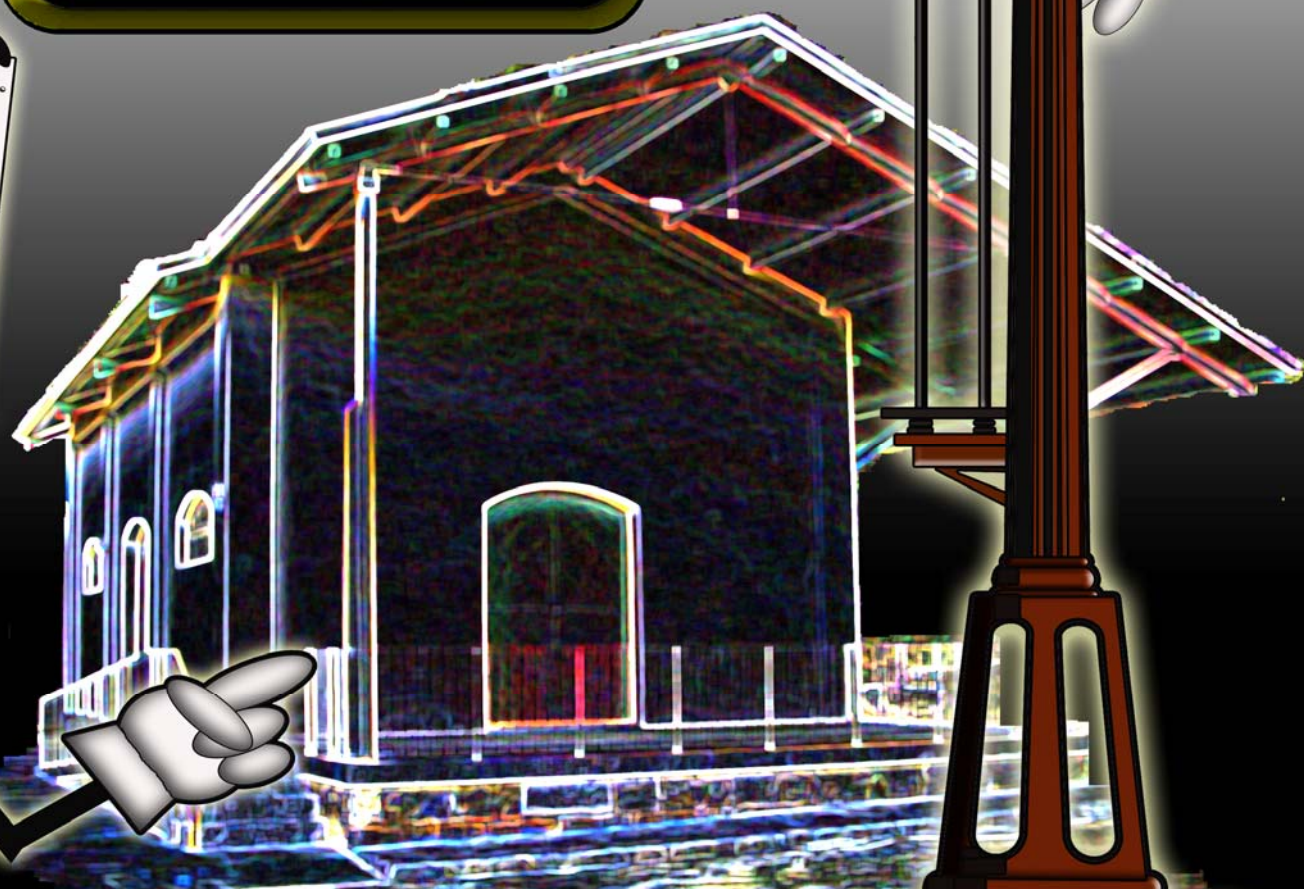
Imagen superior: Vistas y distribución de un coche motor de la serie 107 a 110.

Imagen inferior: Cruce de dos automotores en el apeadero de Muíños en los años 50.

¿VES TRENAR* CON NÓS?

EXPOSICIÓN FERROVIARIA PERMANENTE

PEIRAO CUBERTO DA ESTACIÓN DE OS PEARES



* TRENAR: Acción de aprender e divertirse con os trens.



OS PEARES, porta ferroviaria da Ribeira Sacra