

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº20
edición castellano

tranvía de
VERÍN a CABREIROÁ



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS - FOULA

OURENSE

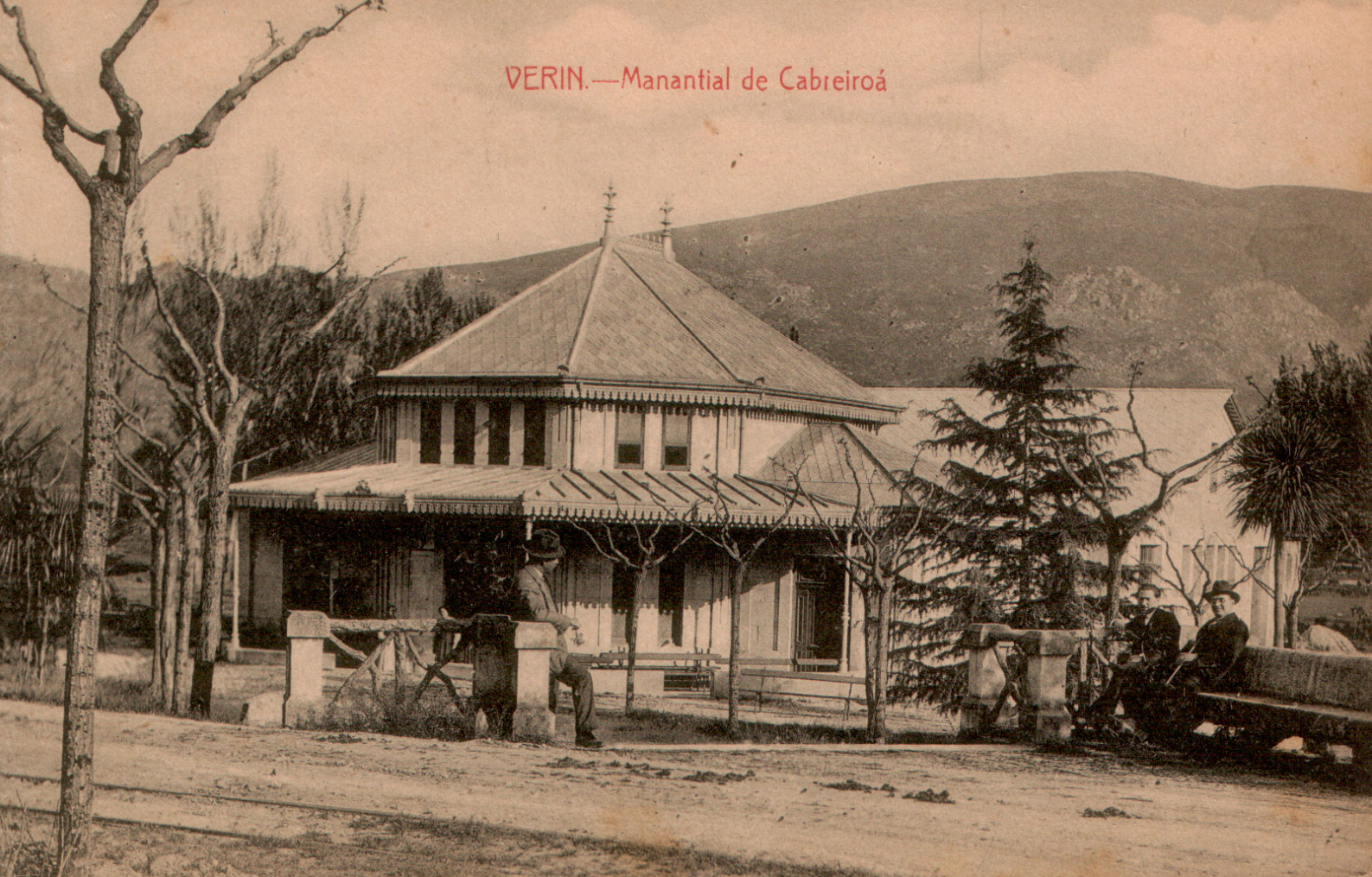


Imagen superior: TempLETE de Aguas de Cabreiroá con la vía del tranvía en primer término, en los años 20 del pasado siglo.

Imagen portada: Tranvía de Cabreiroá estacionado enfrente del hotel del balneario, en los primeros años de su puesta en servicio.

Fotografías:

Archivo de los autores, Museo Arqueológico Provincial de Ourense, Sigpac

Dibujos:

Paco Boluda

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Imprime: Ingrafor

Depósito Legal: OU 25-2007

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

Colaboran:



Últimos números editados:

Nº 15: Las Casillas.

Nº 16: El Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa.

Nº 17: A Linha do Corgo.

Nº 18: El ramal de Ourense a Monforte.

Nº 19: Muelles de mercancías.

Para solicitud de números atrasados y mas información:

www.carrileiros.com

carrileiros@hotmail.com

Asociación Carrileiros, Apdo. de Correos nº 80,
32080 Ourense

Estación de Os Peares, 32440, A Peroxa, (Ourense)

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.



INTRODUCCIÓN

La comarca de Verín, siempre ha tenido a lo largo de su historia mas reciente, mala suerte con el ferrocarril. Fueron varios los proyectos para que este medio de transporte se acercara a las tierras de Monterrei, pero ninguno de ellos llegó a cuajar. La última oportunidad fue la promesa que hizo Primo de Rivera en 1929 de construir un ramal desde A Gudiña a Verín, en compensación por el cambio de trazado en el ferrocarril de Zamora a Ourense, que originariamente discurriría por el sur de la provincia. Pero que finalmente se optó por el trazado que existe en la actualidad, quedando todo quedó en una mera promesa política.

De lo que sí se puede jactar Verín, es de haber sido una de las pocas poblaciones de Galicia en contar con tranvía y por ello con derecho a entrar a formar parte de la historia ferroviaria de esta comunidad.

Pocos son los datos que hemos podido recabar de este tranvía, que cubría el trayecto entre Verín y el balneario de Cabreiroá. Tan solo retazos de informaciones de aquí y allá, nos ha permitido por lo menos intentar completar el puzzle de su historia con el fin de darlo a conocer. Se ha perdido, desgraciadamente mucha información. En los archivos que hemos consultado de Verín y Ourense, no existe ninguna documentación al respecto. Tan solo algunas antiguas imágenes que en algunos casos no tienen la calidad que hubiésemos deseado, nos ayudan a conocer el que fue el único tranvía que funcionó en la provincia de Ourense. Si a esto le añadimos que se trataba de un tranvía de tracción animal, o de sangre como eran también conocidos, el interés por dar a conocer esta pequeña línea tranviaria nos parece suficiente para dedicarle uno de nuestros cuadernos.

Imagen superior: Tranvía de tracción animal expuesto en el Museo do carro Eléctrico de Porto.

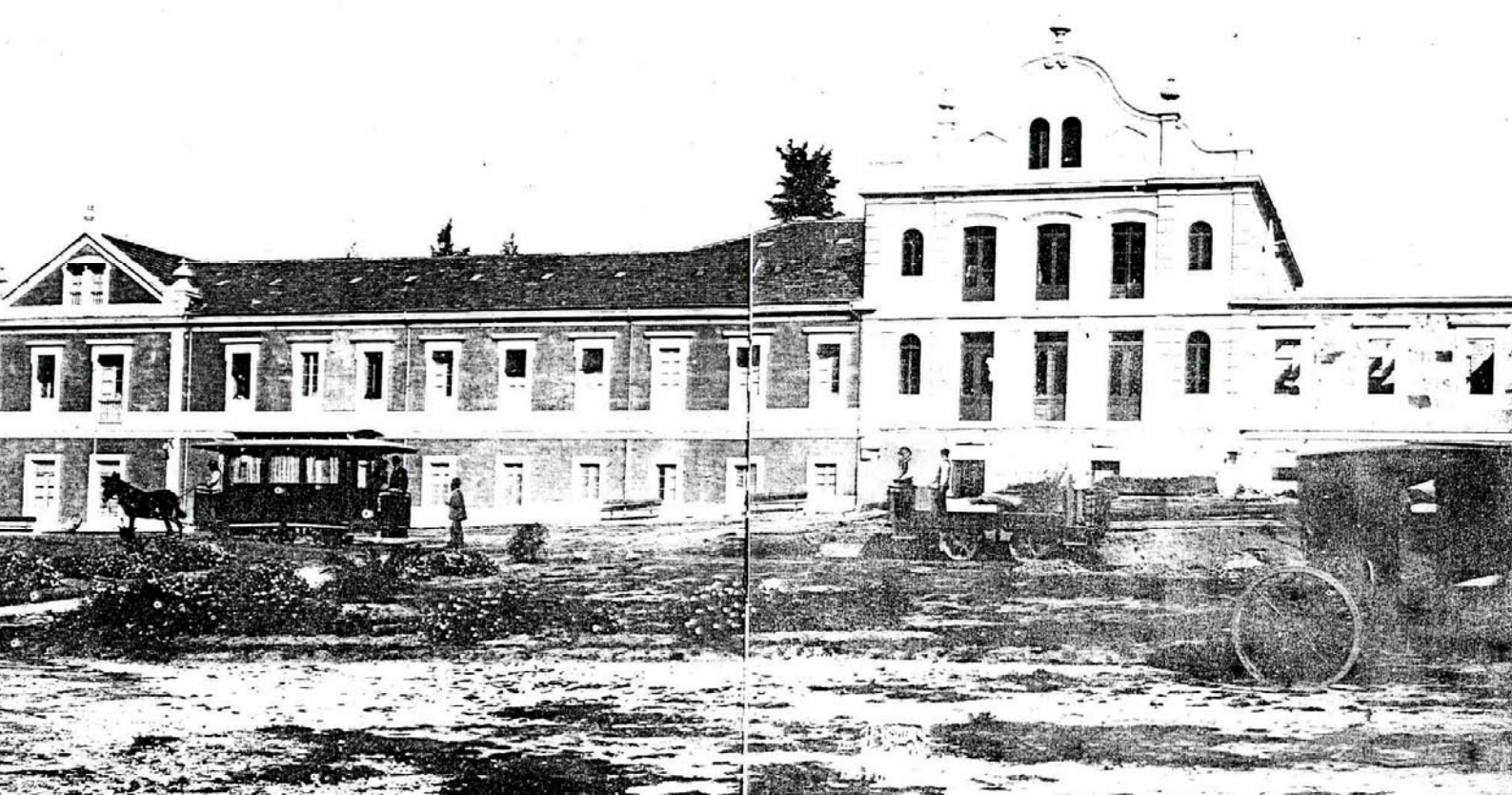
Imagen inferior: Vista de la calle Juana de Vega en A Coruña, con un tranvía de tracción animal a principios del s. XX.



Ya en los orígenes del ferrocarril la primera tracción empleada fue la denominada tracción animal, utilizada sobre todo en las cuencas mineras de Inglaterra para el transporte de vagonetes de mineral. Este tipo de tracción como su nombre indica se debe a la utilización de animales de tiro en el arrastre de los vehículos. Con la llegada de las locomotoras de vapor, el uso de los animales como tracción fue desapareciendo paulatinamente, excepto en las redes de transportes urbanos, en donde hasta la llegada de la electricidad, coexistieron ambos medios de tracción.

En España, los primeros tranvías que se instalaron eran de tracción animal, así es el caso de las redes tranviarias de Bilbao, Madrid y Barcelona por poner un ejemplo. En Galicia fue la ciudad de A Coruña la primera en contar con este tipo de transporte, que fue puesto en servicio en 1903, aunque no sería la única, pues en 1908 inicia su andadura el tranvía que nos ocupa, el de Verín al balneario de Cabreiroá.





MARCO GEOGRÁFICO

La comarca de Monterrei, cuya capital es Verín, se encuentra situada al sureste de la provincia ourensana, haciendo frontera con Portugal. Ocupa el amplio valle del río Támega, conocido ya en épocas prerromanas por la gran cantidad de manantiales de aguas medicinales que afloran en su entorno, y no solo en territorio español, con balnearios como el de Sousas, Fontenova o el de Cabreiroá, sino que también en Portugal disfrutaban de numerosos manantiales entre los que destacan los de Chaves, Pedras Salgadas y sobre todo los internacionalmente conocidos de Vidago.

UN POCO DE HISTORIA

La historia de este tranvía está, como es lógico, íntimamente ligada a la historia del balneario de Cabreiroá, cuya explotación se inicia en 1904 de la mano de D. Jose Manuel García Barbón. A partir de 1906 el manantial sería explotado industrialmente, embotellándose sus aguas bajo la marca de "Aguas de Cabreiroá", que conseguiría un gran renombre no solo a nivel nacional sino también en Hispanoamérica, donde esta marca era muy apreciada. Por esta época también comienza la construcción del Gran Hotel situado a pocos metros del manantial, también bajo los auspicios de la familia García Barbón.

Teniendo en cuenta que el balneario de Cabreiroá dista 2.400 metros de Verín, García Barbón, prolífico verinense y protagonista del desarrollo económico de Vigo a principios del siglo XX, tuvo la brillante idea de unir ambos enclaves mediante una línea de tranvía, con el objetivo de acercar a los agüistas hasta el manantial. Esta línea se puso en servicio en agosto de 1908, estando en funcionamiento hasta los años 30 del siglo pasado. Hay que recordar que esta línea no era de uso público como lo entendemos actualmente, sino que entraba dentro de los servicios que se le ofertaba a los agüistas.

Durante la guerra civil el hotel fue utilizado como hospital, y los soldados quedaban sorprendidos y de que una pequeña villa como Verín tuviese tranvía.

El último de los coches estuvo colocado durante bastante tiempo en la parte alta del balneario, al lado del merendero situado bajo los pinos. Era utilizado como refugio para los visitantes en días de lluvia.

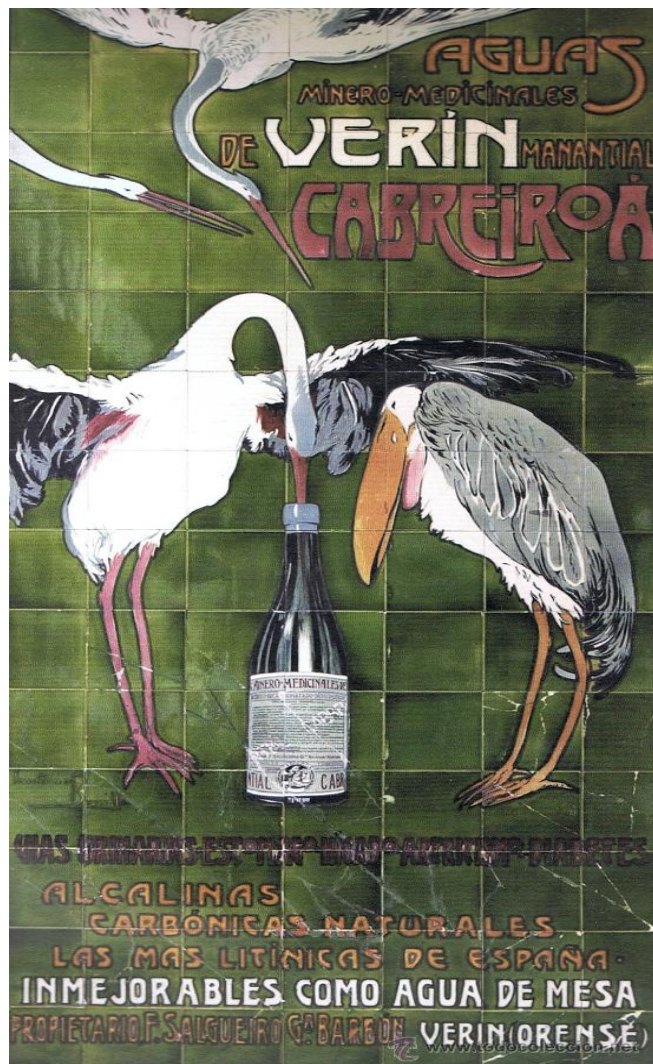


Imagen superior: Vista de la fachada del Gran Hotel, aún sin terminar con uno de los tranvías y el vagón de mercancías (1908)

Imagen inferior: Publicidad de las Aguas de Cabreiroá en una base de azulejos, muy típica en los años 20 del pasado siglo.

EL RECORRIDO

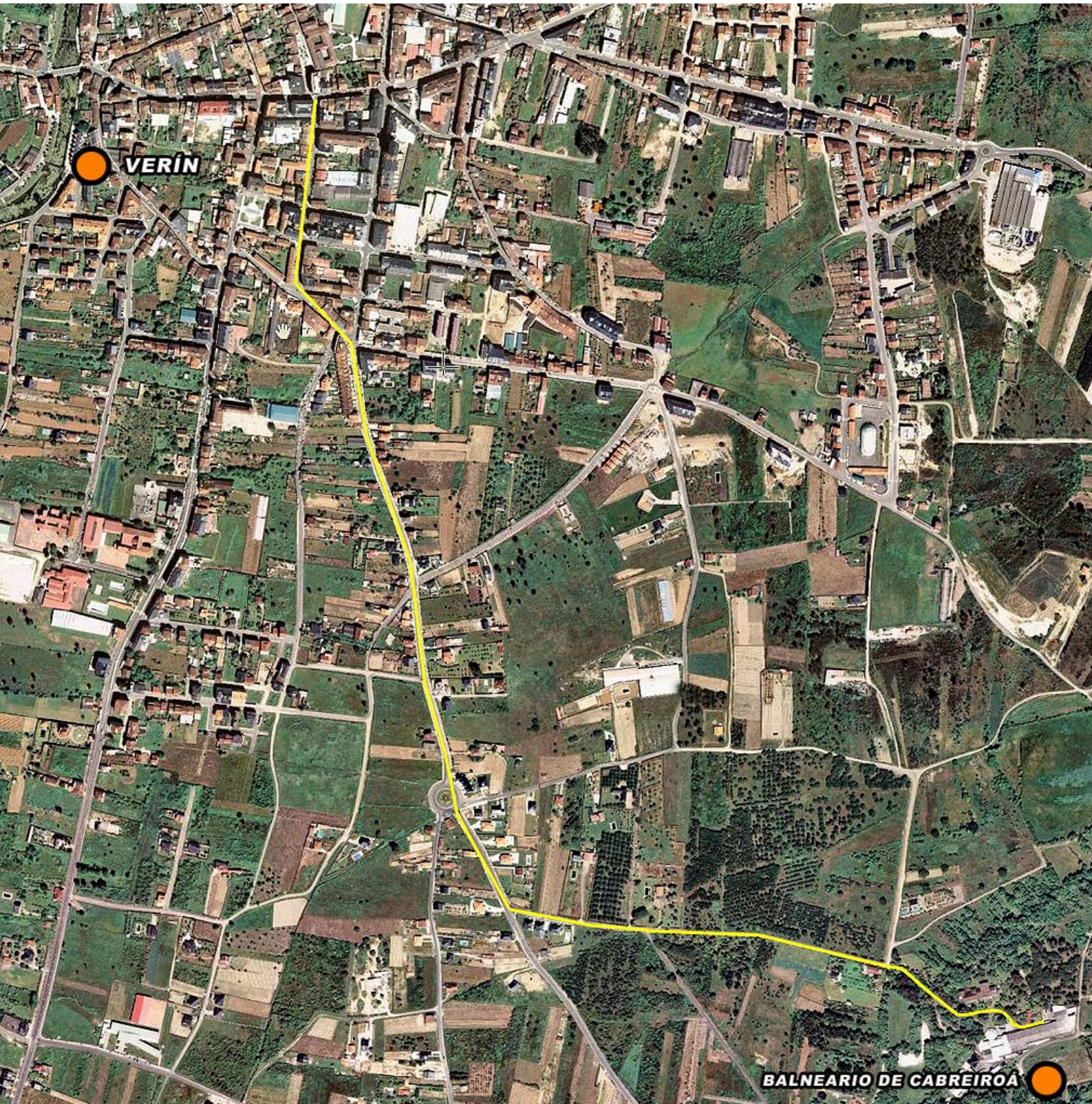
Los tranvías salían de la calle Laureano Peláez, en su intersección con la avenida Luís Espada, en frente de la famosa fonda de la sra. Amadora y cerca del hotel Salgado, las cocheras de Verín, se encontraban ubicadas el la calle Montemallor. Tras de recorrer toda la calle Laureano Peláez, la línea enfilaba la calle Constitución en dirección a la carretera de Cabreiroá. En este punto el tranvía abandona el núcleo urbano para seguir a través de una amplia llanura que conforma el paisaje del sur de Verín, cruzando entre las zonas de Infestela y O Perú. Esta planicie hace que la línea apenas tenga pendiente. Pasando el lugar de As Poulas, en el pk 1,400 la línea abandona la carretera de Cabreiroá mediante una cerrada curva, para dirigirse hacia el balneario. En el pk 2,140 atraviesa la única obra de fábrica que hay en todo el recorrido, un puente de piedra que salva el río de Abades. A partir de este punto la vía entra en el recinto del balneario.

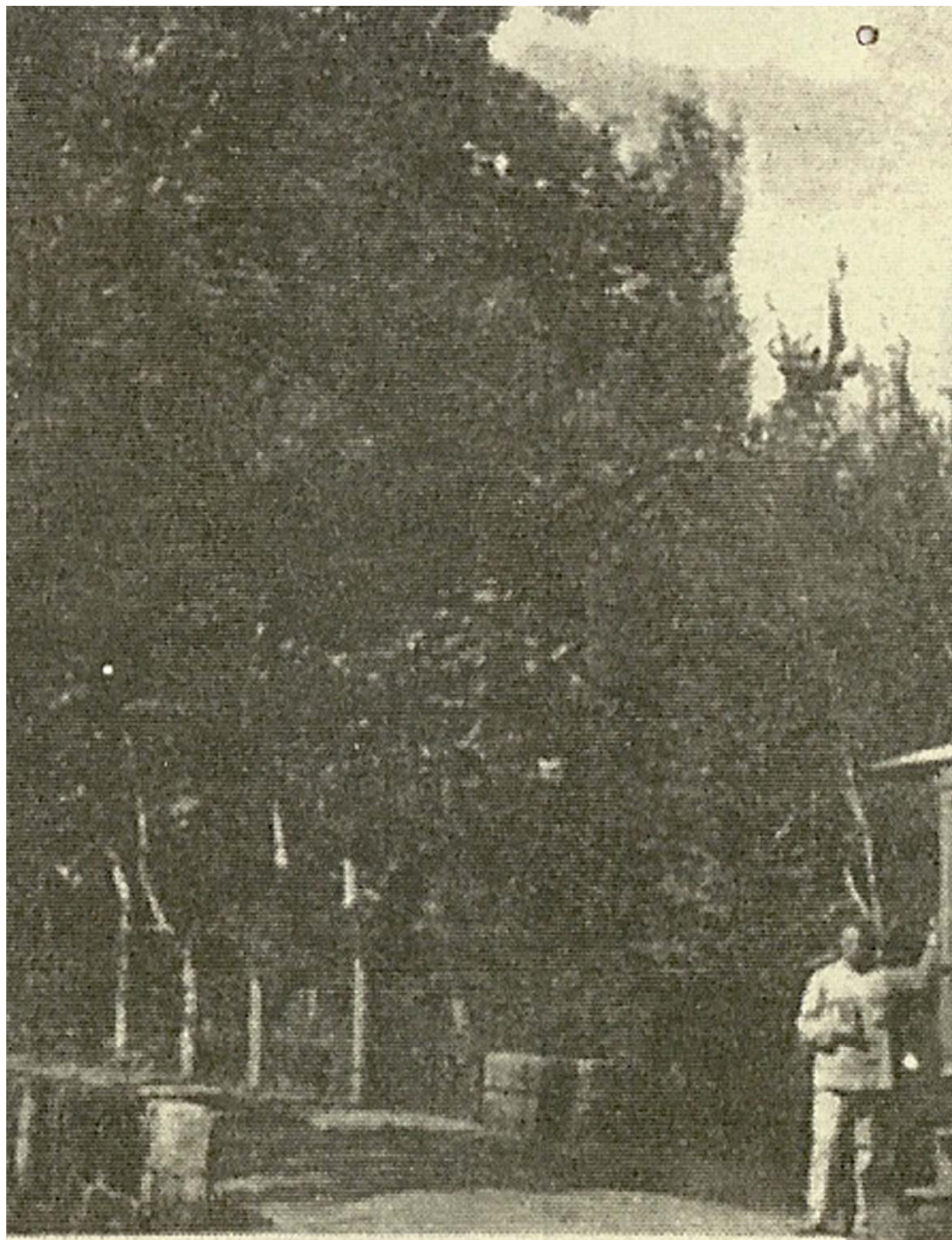
Imagen inferior: Recorrido de la línea en una vista actual.



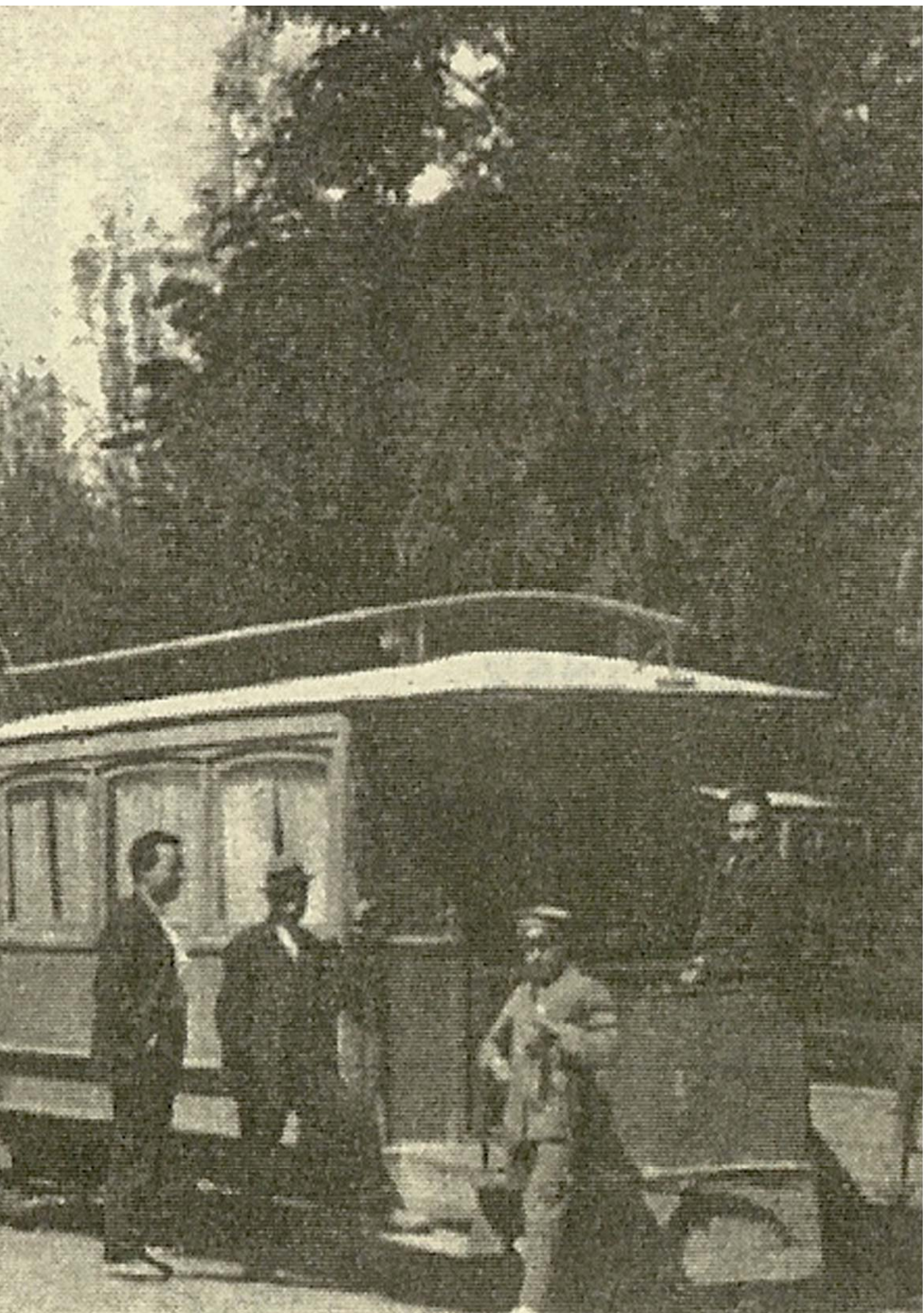
Imagen superior: Entrada al recinto del balneario con la vía del tranvía, donde se observa que estaba dotada de contracarril a causa de la cerrada curva.

Páginas centrales: Tranvía nº 1 estacionado a la entrada del recinto. Finales década de los años 20, s. XX





8 -- Tranvía del Balneario





Ya dentro del recinto, la vía se adentra en el jardín pasando por delante del Gran Hotel en donde tiene una de las paradas. Siguiendo el recorrido y después de una cerrada curva existía otra parada para el servicio del pabellón de aguas, después la vía se bifurca mediante un desvío para unos metros después acceder a las cocheras de Cabreiroá, en donde creemos que se realizaba el mantenimiento del material móvil y en la época invernal de cierre de la actividad del balneario quedaba guardado.

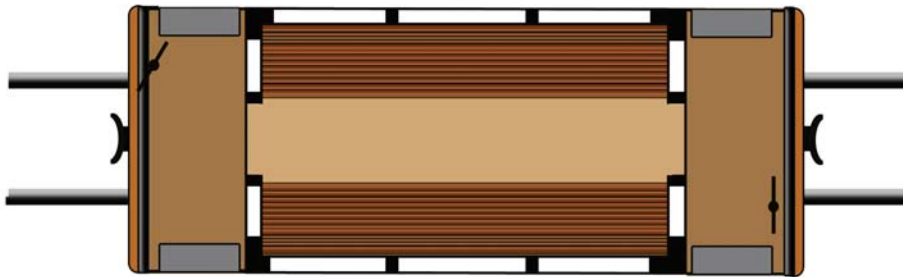
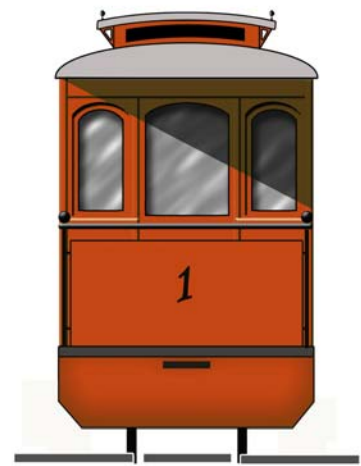
El ancho de la vía era de 75 cm. y el carril tipo Vignole. Existía otra vía de 50 cm. de ancho que comunicaba la planta de embotellamiento situada al lado del manantial con los almacenes contiguos a las cocheras. Esta vía era utilizada por pequeñas vagonetas que transportaban el agua embotellada.

Imagen superior izquierda: Vista actual del puente sobre el río de Abades.
Imagen medio izquierda: Vista de la vía con el desvío en primer término.
Imagen inferior derecha: Vía de 50 cm. para las vagonetas de transporte de botellas.
Imagen inferior: Uno de los tranvías cerca del puente sobre el río de Abades.





Coche nº 1



MATERIAL MÓVIL

Los vehículos de esta singular línea tranviaria debían de constar, a tenor de las imágenes que disponemos, de dos coches para el transporte de viajeros y uno vagón para mercancías. Estos coches eran de tipo Falcon, de caja de madera y chasis metálico, comunes en las líneas de la época. De reducidas dimensiones, entre 450 y 500 cm de longitud. Al interior se accedía mediante dos plataformas abiertas situadas a ambos extremos del vehículo, en donde también iba el conductor. El techo estaba provisto del típico linternón. Los laterales contaban con tres grandes ventanillas, y en su parte inferior llevaba la inscripción de "Aguas de Cabreiroá". El freno era de husillo, situado en las plataformas y el alumbrado con lámparas de aceite. En su interior tenía dos bancos corridos a ambos lados de un pasillo central. Un solo animal por coche bastaba para su tracción.

A mayores existía un vehículo para el transporte de mercancías diversas, de factura idéntica a los de pasajeros solo que sin la carrocería, tan solo tenía las dos plataformas para el conductor.

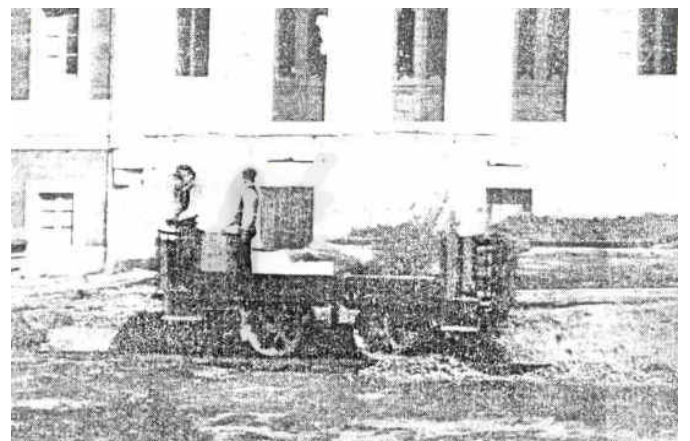
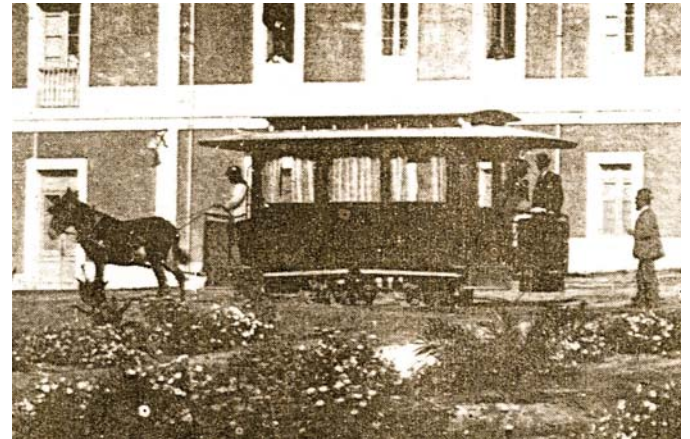


Imagen superior: Alzados y planta de uno de los tranvías.

Imagen medio derecha: Un tranvía estacionado frente al hotel, en 1909.

Imagen inferior derecha: Vagón de mercancías, en 1909.



Imagen superior: Vista de parte del parque, correspondiente a la zona de los almacenes de agua embotellada y de las cocheras de los tranvías. En primer término vemos uno de ellos. Un poco más al fondo se puede observar el desvío y las dos vías que se dirigen a lo que suponemos son las cocheras (el edificio con lucernario, de factura típicamente ferroviaria). En segundo plano se pueden ver los almacenes antes mencionados que se comunicaban mediante una vía de 50 cm. con la zona de embotellado.

PANORAMA DE ACTUALIDAD

Hoy ya no queda ningún resto de la línea de tranvía entre Verín y Cabreiroá. Lo único que queda es el trazado al utilizarse como vial de acceso al balneario. El hotel permanece cerrado. Sigue funcionando el kiosco para los agüistas y el parque es de uso público, por un acuerdo entre el ayuntamiento de Verín y la empresa explotadora del manantial mineromedicinal. Detrás del mencionado kiosco se encuentran las grandes naves para el embotellado y distribución del Agua de Cabreiroá, agua que siguen teniendo una gran aceptación entre el público.

Hace tres años, Carrileiros & Foula, presentó en el ayuntamiento de Ourense un proyecto de recuperación de este tipo de tranvía para transporte turístico, que comunicaba la zona termal de las riberas del Miño con la ciudad. La línea tiene 4,1 km de longitud y que cuenta con dos estaciones y un apeadero, la vía de ancho métrico, y con carril tipo Vignol de 20 kg/m. De la fabricación de los coches se encargaría la empresa ponferradina MECALPER, de amplia experiencia en este tipo de trabajo



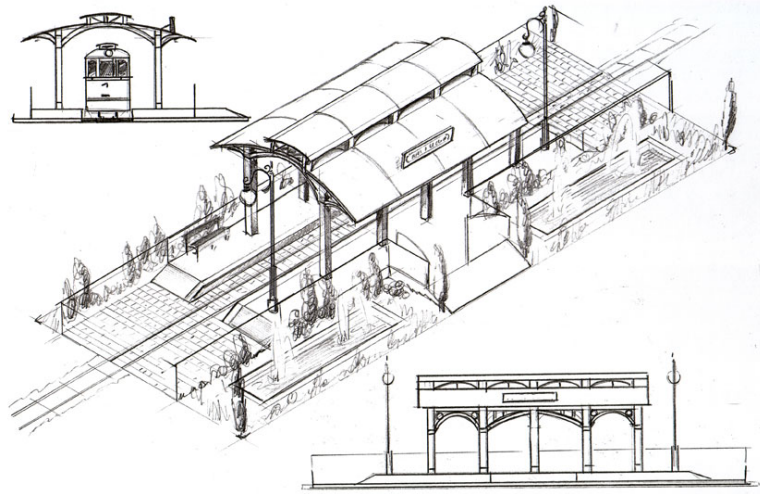
Vista actual de la entrada al parque del balneario, por donde discurría la vía.



Tranvía restaurado en Barcelona, similar al de Cabreiroá3.

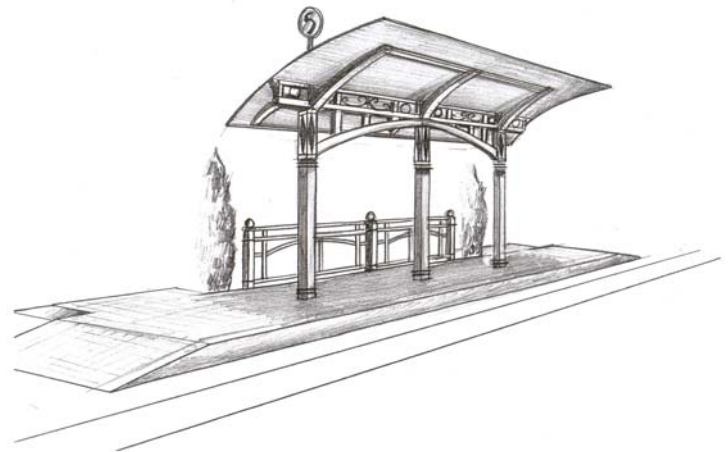


Vista actual del parque del balneario



Para el diseño tanto de las estaciones como de los apeaderos, se ha buscado inspiración en el estilo Modernista, tan en boga en los años de mayor auge del termalismo. El trazado es horizontal y aprovecha la explanación efectuada para la construcción del Paseo Das Ninfas, por la margen izquierda del Miño. Las estaciones cabeceras serían las de O Couto y Outariz, teniendo un apeadero en las proximidades del manantial de Reza. Esta línea se complementaría con otra que discurre por la margen izquierda del río Barbaña, llegaría hasta la zona termal de As Burgas y el casco histórico.

Imágenes superiores: Bocetos de una de las estaciones del proyecto del tranvía de Outariz
Imagen medio derecha: Boceto del apeadero de Reza.
Imagen inferior: Portada del proyecto.

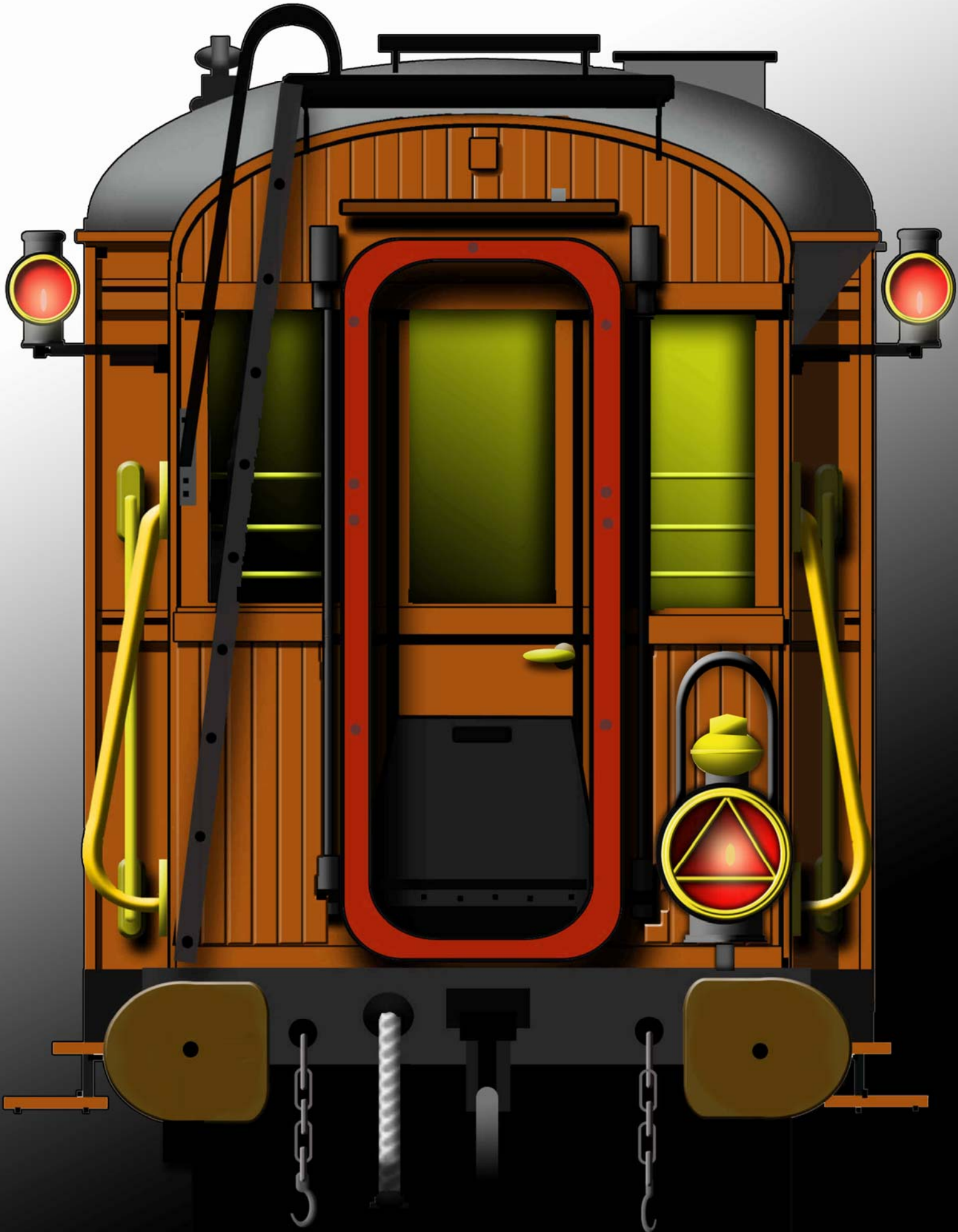


UNHA PROPOSTA DE TRANSPORTE TURISTICO POLAS RIBEIRAS DO MIÑO

TRANVIA DE OUTARIZ



CARRILEIROS



OURENSE

OS PEARES