

TRANVÍA DE VÍA ESTRECHA Y TRACCIÓN ANIMAL DE O TOURAL (VERÍN) AL BALNEARIO DE CABREIROÁ



PACO BOLUDA & MANUEL HERNÁNDEZ

CADERNOS DE HISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA



AUTORES
PACO BOLUDA
MANUEL HERNANDEZ

IMÁGENES
ARCHIVO CARRILEIROS
ARCHIVO DA CIMATI
RAILS I FERRADURES

DISEÑO GRÁFICO
E ILUSTRACIONES
PACO BOLUDA

MAQUETACIÓN
MANUEL HERNANDEZ

IMPRIME
IMGRAFOR S.A.

DEPÓSITO LEGAL
OU-25-2007

PATROCINA
S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS
COPASA



COLABORAN
CARRILEIROS & FOULA





caderno nº27

***Número especial con motivo del centenario del proyecto
del tranvía de Verín al balneario de Cabreiroá***

1911 - 2011

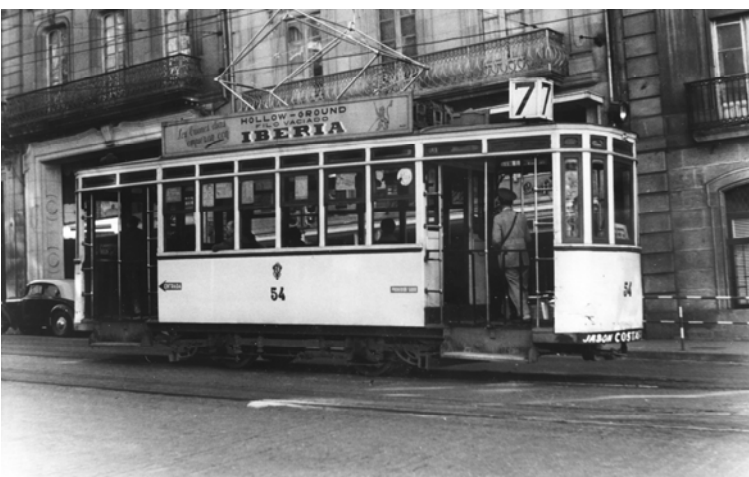


INTRODUCCIÓN

A mediados del siglo XIX, el crecimiento de las ciudades y la creación de nuevos núcleos de población, vinculados a la incipiente actividad industrial, hicieron necesaria la implantación de un transporte urbano más rápido, cómodo y eficaz que el que hasta el momento operaba a base de carros y coches de tipo ómnibus. La llegada del ferrocarril supuso una revolución en los transportes y la posibilidad de implantar también las vías por las calles de nuestras ciudades no se hizo esperar. Nace así el tranvía, que no es otra cosa que un vehículo ferroviario adaptado para la circulación en el interior de las poblaciones. En un principio utilizaba para la tracción la fuerza motriz de caballos y mulas (tranvía de tracción animal), posteriormente, al igual que en la historia del ferrocarril, pasaría al vapor (tranvía de vapor) y finalmente, con el descubrimiento de la electricidad, motores eléctricos instalados en el tranvía sustituirían a la tracción de sangre.



El primer tranvía que circuló en el mundo fue en el año 1832 en la ciudad de Nueva York. La península, que como es lógico, no fue ajena a las bondades de este medio de transporte urbano, siendo en Madrid en donde se inauguraría la primera línea de tranvías en el año 1871. En Galicia sería en 1889 cuando se puso en funcionamiento el primer tranvía entre Pontevedra y Marín, en este caso de tracción vapor. A Coruña la segunda ciudad en contar con el transporte tranviario, inaugurado en 1903, Verín en 1908 contaría también con este servicio, a Vigo llegaría en 1914 y a Ferrol en 1924.



El tranvía de Verín, o dicho más correctamente de Verín al balneario de Cabreiroá, protagonista de este trabajo, es un caso insólito dentro de este medio de transporte en la península, por sus características técnicas como por el tipo de servicio que realizaba.

Este año se conmemora el centenario del proyecto de este tranvía ourensano, por lo que es una buena ocasión para darlo a conocer, ahora que disponemos de nuevos datos sobre su historia, con el fin de que nuestro pequeño tranvía tenga el lugar que se merece en la historia de este medio de transporte.

Por ello estimado lector, póngase cómodo en el asiento, corra las cortinillas y observe desde la ventanilla los distintos paisajes que nos muestran la historia y el devenir de este querido tranvía de Verín al balneario de Cabreiroá.



LA TRACCIÓN ANIMAL EN EL FERROCARRIL

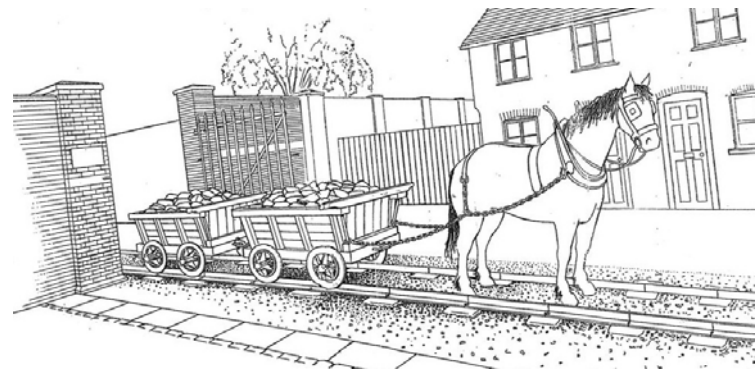
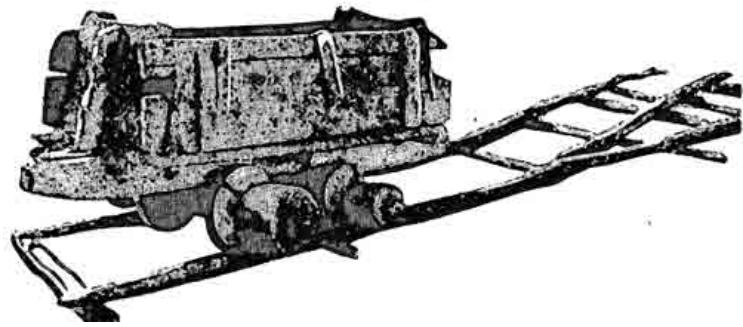
Muchas veces se considera que el ferrocarril nace en el siglo XIX con la utilización del vapor como energía para generar su movimiento. Pero para conocer los verdaderos orígenes del ferrocarril tendremos que remontarnos hasta el mundo clásico de Grecia y Roma, en donde ya se aprovechaban los surcos producidos en calzadas y caminos por el paso constante de carros, para guiar la rueda de los mismos, haciendo así una conducción mas fácil y segura.

Con el paso de los siglos se fue mejorando el sistema, de esta forma cuando los surcos dejados por las rodadas se habían hecho muy profundos, sobre todo en caminos de tierra, se colocaban troncos de madera partidos por la mitad, con la parte lisa hacia arriba. Este sistema evitaba que las ruedas de los carruajes se hundieran en el barro, sobre todo en comarcas con abundantes lluvias y si se le colocaban otras maderas perpendiculares a lo largo, ya podían guiar las ruedas.

Las primeras noticias que tenemos de la utilización de "vías" para el guiado de vehículos serían en el siglo XVI, concretamente en las minas de oro de Transilvania, en Rumanía. Estas vías consistían en raíles de madera clavados sobre troncos en forma de ángulo recto. Las vagonetas poseían unas ruedas en forma de "carrete". También podemos observar en varios grabados publicados en 1550 la imagen de una mina en la que se aprecia una vagoneta con ruedas de hierro. En el siglo XVIII se ha generalizado ya el uso de vagonetas, sobre todo en las minas, utilizándose principalmente dos sistemas de guiado, el de rueda con pestaña y carril ordinario, empleado en la actualidad y el de rueda sin pestaña y raíles con reborde en forma de "L" o con un surco.

Será también este siglo, el XVIII, cuando se producirá el gran auge de la utilización de ferrocarriles en las minas. La tracción utilizada para el arrastre de las vagonetas es la animal, que ya se venía utilizando desde el siglo anterior en algunas líneas que comunicaban las minas con ríos y canales por donde era transportado en carbón en barco.

En 1804 Richard Trevithick pone en funcionamiento la primera locomotora de vapor para el arrastre de vagonetas en las minas de Penndarren, en este momento se inicia una nueva era en la historia del transporte, aunque a la tracción animal aún le quedará un largo camino que recorrer durante mas de un siglo.





EL TRANSPORTE URBANO DE TRACCIÓN ANIMAL

La revolución industrial del siglo XIX y la consiguiente creación de grandes industrias en las que trabajaban miles de operarios trajo consigo la implantación de nuevos núcleos residenciales y también el rápido crecimiento de otros ya establecidos cuando se encontraban situados cerca de los centros de producción. Este hecho motivó la necesidad de crear un sistema de transporte colectivo que uniera estos nuevos núcleos de población con las capitales administrativas o económicas más cercanas. Nacería así el transporte urbano e interurbano como respuesta a esta necesidad.



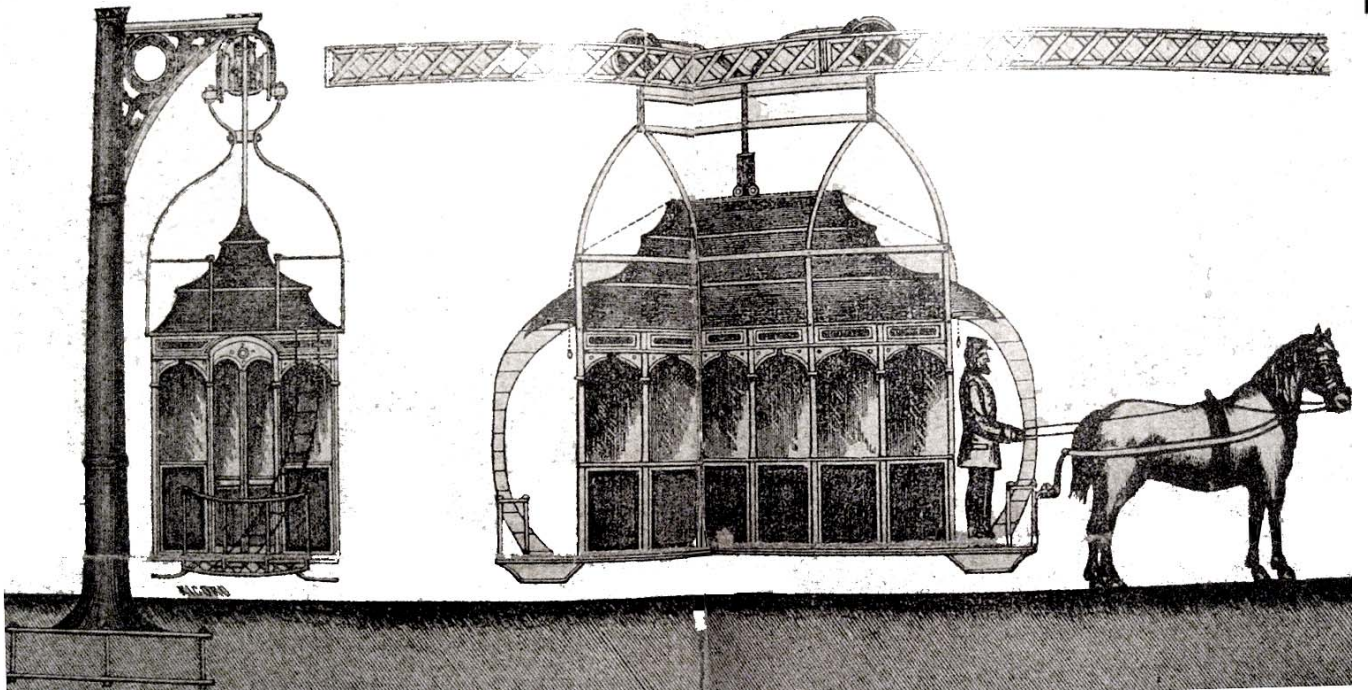
Los primeros vehículos utilizados fueron coches de caballos denominados ómnibus, que venían a ser una especie de diligencias ligeras y con los asientos colocados longitudinalmente. El ómnibus fue evolucionando hasta llegar al "Ripert". Los riperts se hicieron muy populares a finales del siglo XIX en nuestras ciudades, subsistiendo hasta la llegada de los tranvías.

Con el gran desarrollo de la tecnología ferroviaria en el siglo XIX, no es de extrañar que las bondades de este medio de transporte se aplicasen también en el entorno urbano de nuestras ciudades en sustitución de los carruajes hasta este momento en servicio. Nace el tranvía. En sus orígenes el tranvía contaba con dos tipos de tracción, vapor y animal. El primer tipo se utilizó sobre todo en líneas que comunicaban dos poblaciones cercanas entre sí, y el segundo, en líneas cuyo trayecto discurría mayoritariamente por el entramado urbano de una misma ciudad. El primer tranvía de tracción animal que funcionó en el mundo se inauguró en Nueva York en el año 1832. Después sería París la ciudad que en 1855 contaría con este medio de transporte. En la península Ibérica, los primeros tranvías en circular serían en Madrid en 1871 y en Bilbao, Barcelona y Oporto un año después. En Galicia fue en 1903 cuando comenzó a rodar el primer tranvía de tracción animal en la ciudad de A Coruña. La segunda población en contar este tipo de tranvía, sería Verín en 1908.

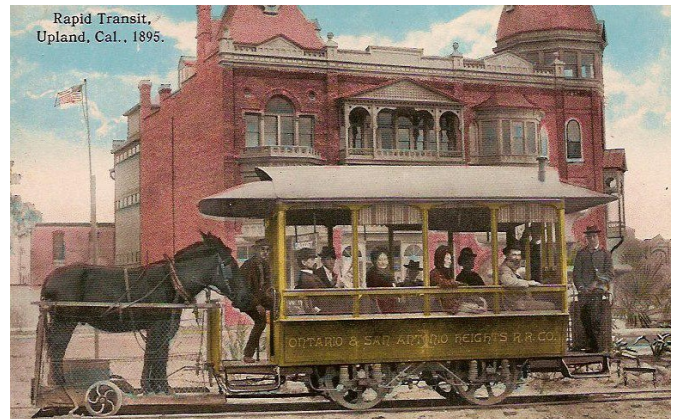


La electrificación de las redes tranviarias será ya una constante a partir de la primera década del siglo XX, relegando la tracción animal a ciertas líneas de carácter privado o de uso muy específico.





En la imagen superior podemos ver en un grabado de Ricord, el proyecto de un original tranvía colgante para unir la localidad de San Martín de Provensals con Barcelona. Diseñado por Joan de Marfá en 1878. En la imágenes inferiores podemos ver distintos tranvías de tracción animal, como curiosidad cabe resaltar los dos primeros, que aprovechando la pendiente que tenía la línea, en el recorrido de bajada el caballo viajaba en la plataforma en el caso del tranvía de Cherrilyn (Colorado EEUU en 1907) , y en el caso de Upland (California EEUU en 1895) viajaba en un remolque enganchado al tranvía. En las imágenes inferiores vemos otros tranvías de caballos.



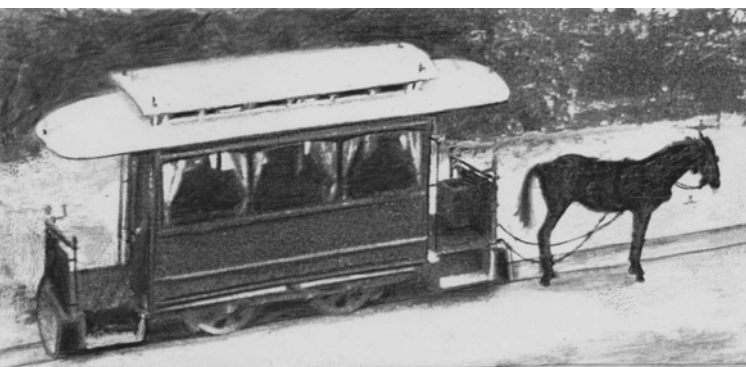


TRANVÍAS EN LA PROVINCIA DE OURENSE

Las primeras noticias que tenemos de la implantación del sistema tranviario en Ourense datan de finales del siglo XIX. Por esta época se presenta en el ayuntamiento de Ourense un proyecto ideado por un tal señor Domeneq. La idea consistía en una línea de tranvía de vapor que comunicaría la población de Seixalbo, a la sazón, con una gran producción hortícola, con la capital ourensana y la estación del ferrocarril de la Cía. M.Z.O.V. ubicada por aquel entonces en el ayuntamiento de Canedo, al otro lado del Miño. Esta línea tranviaria cuyos datos técnicos desconocemos aprovecharía el valle del Barbaña para comunicar ambas poblaciones, con una longitud de unos 5 km. El proyecto no salió adelante, seguramente, el cruce de la línea por el Miño, por el único punto posible en aquella época, el Puente Mayor, se hacía muy complicado dado el perfil apuntado de éste.



En la capital hasta principios del siglo XX, el sistema urbano de transporte se efectuaba por carruajes con el sistema Ripert, que hacían el recorrido entre el Gran Hotel Miño y la estación de ferrocarril ampliando el recorrido en época veraniega hasta el balneario de Las Caldas, estos riperts fueron sustituidos posteriormente no por un tranvía, sino por una línea de autobuses urbanos.



Más suerte tuvo el tranvía de Verín. El auge de los balnearios al principio del siglo XX, provocó la creación de grandes centros termales. En algunos casos a escasa distancia unos de otros, esto hizo que los promotores dotasen a sus establecimientos de las máximas comodidades para competir por la clientela. Ya no solo en las instalaciones, sino en el propio transporte al establecimiento. De esta forma, para hacer más cómodo el viaje entre Verín y el balneario de Cabreiroá, en 1908 se puso en funcionamiento una línea tranviaria con vehículos tirados por mulas.



Con la llegada del siglo XXI, el tranvía vuelve a tener un gran protagonismo como transporte público en las ciudades. Ourense no es ajena a esta tendencia, por lo que en la primera década de este siglo salieron a la luz varios proyectos en este sentido, uno con tranvías convencionales con una línea que uniría el Campus Universitario, el centro de la ciudad y la estación del AVE, otro con un nuevo sistema de guiado con patín central que comunicaría la zona hospitalaria, el centro de la ciudad y la nueva estación del AVE.



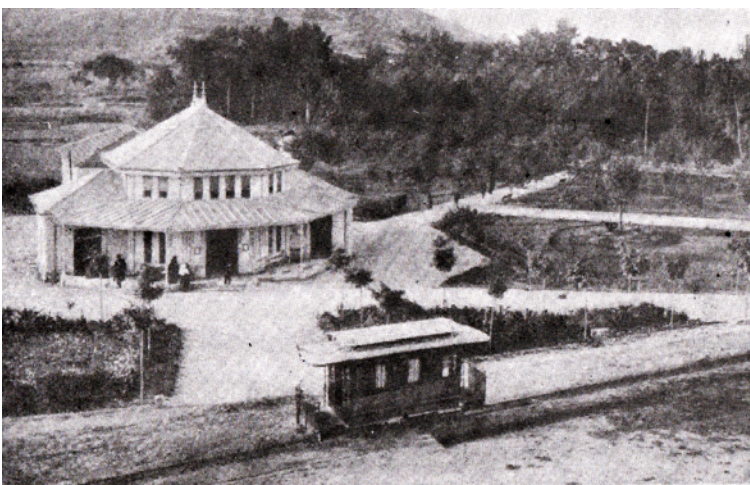


TRANVIA DEL BALNEARIO



EL TRANVÍA DE VERÍN A CABREIROÁ

La comarca de Monterrey, cuya capital es Verín, se ubica al sureste de la provincia de Ourense, haciendo frontera con Portugal a la altura de Chaves en la provincia lusa de Tras os Montes. Ocupa el amplio valle del río Támea, que desde épocas prerromanas ya era conocido por la gran cantidad de manantiales de aguas minero-medicinales que brotaban por esta zona. Entre ellas se encuentran las aguas de Cabreiroá, cuya explotación se inicia en 1904 de la mano de la familia García Barbón. A partir de 1906 el manantial sería explotado industrialmente con el embotellado de sus aguas bajo la denominación de "Aguas de Cabreiroá". El auge del termalismo como complemento medicinal a principios del siglo XX hizo de Cabreiroá un referente entre los agüistas. Este auge trajo un enorme impulso en el acondicionamiento de estancias para recepción y hospedaje de los usuarios, destinando un amplio espacio de sus instalaciones para la atención de los huéspedes del balneario, de esta forma se construirá un gran hotel situado a pocos metros del manantial, que será complementado con la instalación de un kiosco para tomar las aguas.



Teniendo en cuenta que el balneario de Cabreiroá dista 2.242m. de Verín, el propietario de las instalaciones, Feliciano Salgueiros García-Barbón, tuvo la brillante idea de unir ambas localidades mediante un novedoso medio de transporte como era el tranvía, y que en los folletos publicitarios del establecimiento balneario rezaba: *"La villa de Verín dista de Cabreiroá dos kilómetros que, para todos, pero, singularmente, para ciertos enfermos, hubiese sido penoso recorrer a pie o en vehículos poco adecuados. En vista de esto, los propietarios comenzaron por construir una buena carretera y, mas tarde, instalaron la línea de tranvías, que en diez minutos traslada a los viajeros, cómodamente, innovación ha sido muy del agrado de las personas que acuden a Cabreiroá con afecciones dolorosas y que, en otras partes, veríanse obligadas a recorrer, a diario, un verdadero camino de espinas para llegar a la fuente"*



La historia de este singular tranvía sufrió múltiples peripecias durante su existencia, basta recordar que si bien la línea se abrió al servicio público en agosto de 1908, el proyecto técnico para poder solicitar su concesión no se firmaría hasta el año 1911, y que finalmente no se consiguió dicha concesión hasta el año 1920, aunque el tranvía estuvo funcionando ininterrumpidamente durante todos estos años.



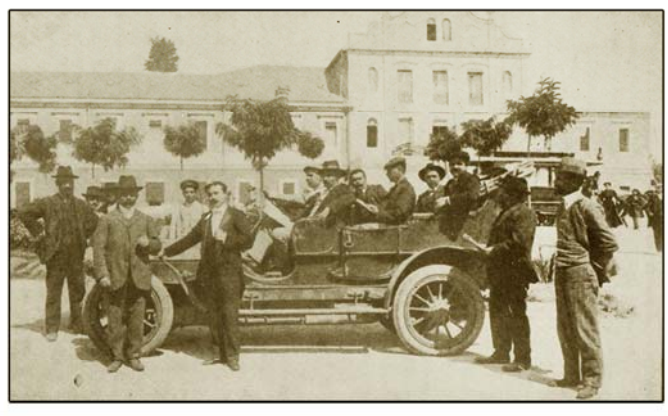


noticiario
GRÁFICO

De nuestra redacción. El pasado día 15 del corriente a iniciado la temporada oficial para los agüistas en el balneario de Cabreiroá, por este motivo los propietarios ofrecieron en los frondosos jardines del Gran Hotel un espléndido *lunch* a sus distinguidos clientes. La temporada oficial terminará el 30 de Septiembre. El Gran Hotel así como el pabellón para tomar las aguas, han sido dotados con el mayor confort e higiene y gozan de un esmeradísimo trato por parte del personal de ambos establecimientos.

Agüistas de Portugal

Cabreiroá.
Han llegado al balneario un nutrido grupo de agüistas procedentes de Portugal con el fin de disfrutar de las virtudes curativas que ofrecen las aguas minerales de Cabreiroá y que como podemos comprobar su fama es ya internacional. Después de visitar los balnearios del país vecino de Pedras Salgadas, Vidago y Chaves, estos agüistas han quedado sorprendidos por las instalaciones españolas y sobre todo por el servicio de tranvías que posee.



HOTEL del BALNEARIO
Abierto de 15 Junio a 30 Spbre.
Confort - Amplias habitaciones - Salones de recreo - Cocina de 1.ª orden - Hermosos parques - Clima ideal - Precios moderados.

*Estomago - Intestino
Higado - Riñon
y Diabetes*

AGUAS Y BALNEARIO DE CABREIROÁ
VERÍN • ORENSE

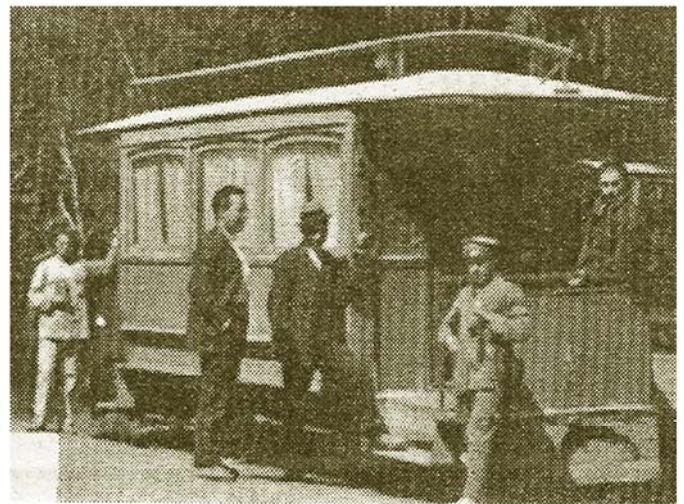
Aumentan las exportaciones de agua envasada



Nota de r. No paran de crecer las exportaciones de las afamadas aguas de Cabreiroá. En la imagen transbordo de cajas de agua embotellada de las wagonetas del establecimiento a los camiones y carros de transporte.

visite
VERIN
OURENSE

EL TRANVÍA DE NUEVO EN SERVICIO



Redacción. Como todos los años y coincidiendo con la temporada de los agüistas funciona el servicio de tranvías entre El Toral en Verín y el balneario de Cabreiroá. También se pone a disposición de los clientes del establecimiento un *wagon* para el transporte de equipajes y de otros bultos.

En invierno y en verano
FONTENOVA es lo mas sano
AGUA DE
FONTENOVA
RIÑÓN • HÍGADO • ESTÓMAGO

HOTEL
DOS NACIONES
RESTAURANTE
VERIN

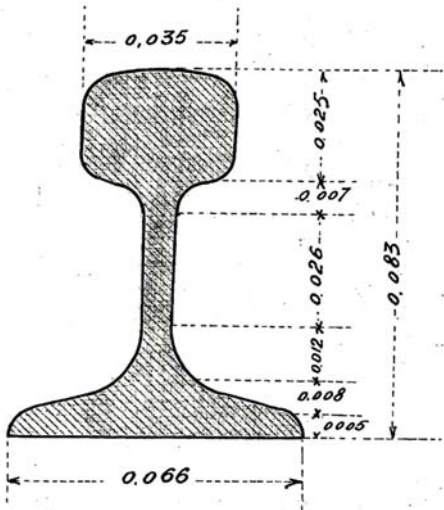
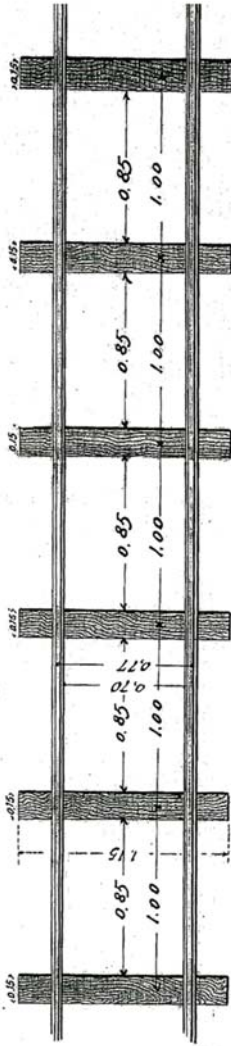
UN POCO DE HISTORIA

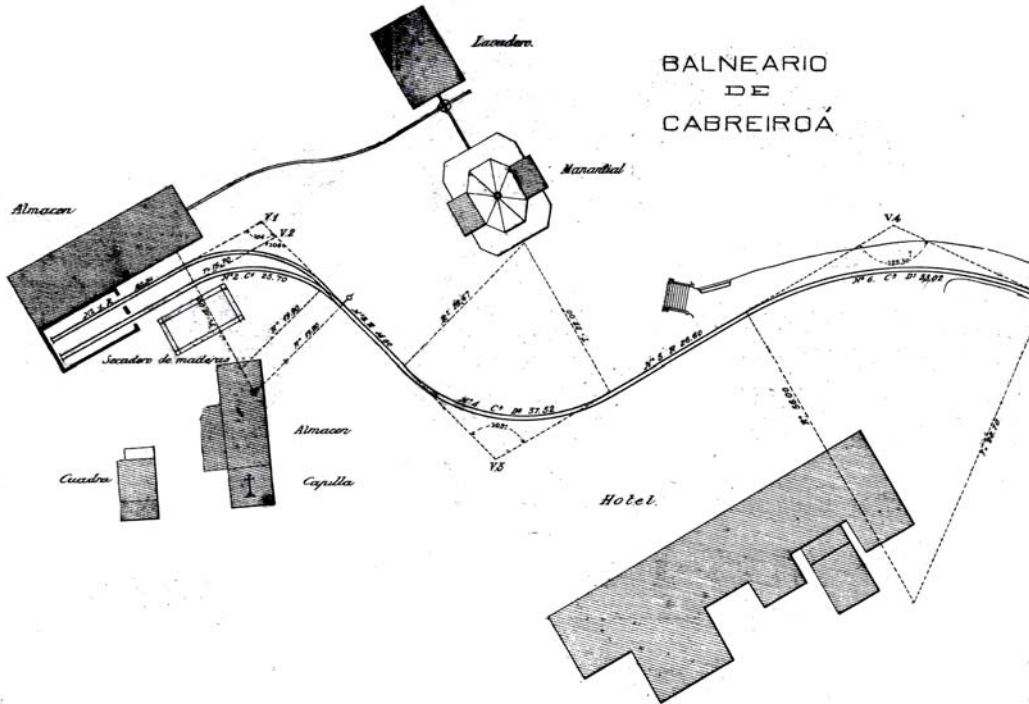
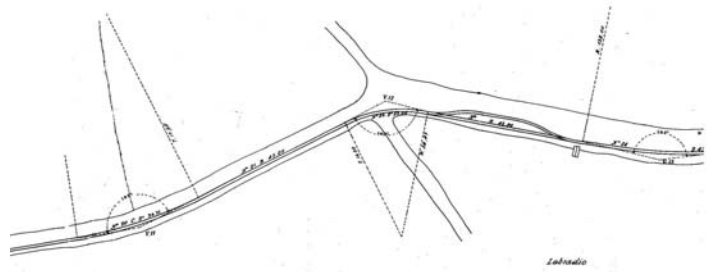
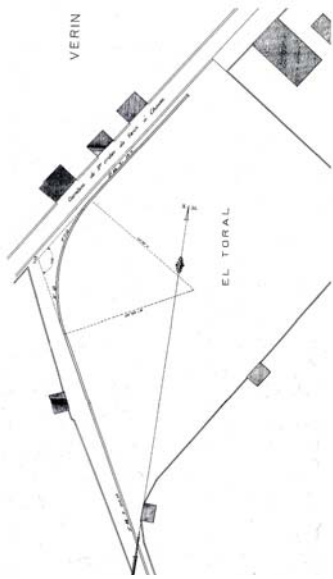
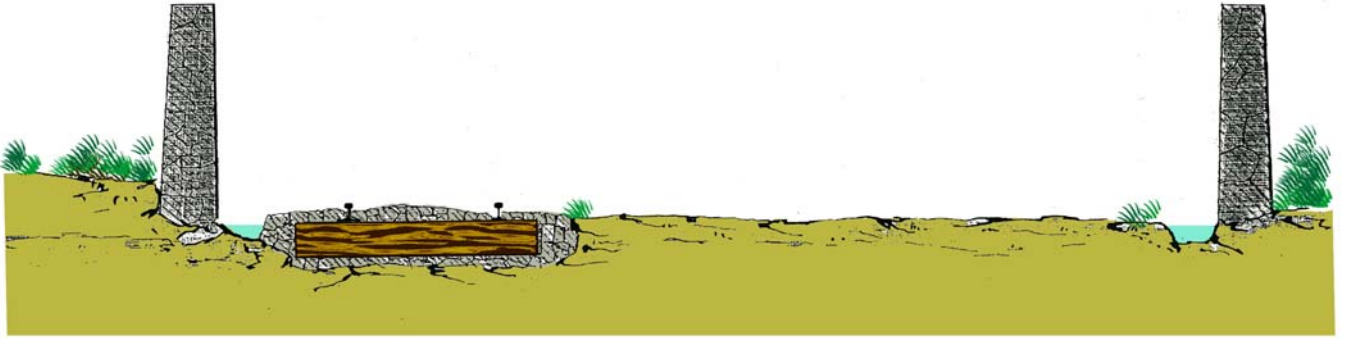
Esta línea tranviaria se abre a la explotación comercial en el mes de agosto de 1908 sin embargo, como hemos mencionado anteriormente, la solicitud de la concesión del servicio al ayuntamiento de Verín no se haría efectiva hasta el año 1911, concretamente el 31 de octubre, en donde se anuncia en el número 243 del Boletín Oficial de la Provincia.

El proyecto se denominaba "Tranvía de vía estrecha y de tracción animal desde el Toral (Verín) al balneario de Cabreiroá", estaba firmado por el ingeniero industrial D. Higinio Garra con fecha del 20 de febrero de 1911. Este proyecto se hizo conforme a lo dispuesto en los artículos 101, 102 y 103 del Reglamento de Ferrocarriles del 24 de mayo de 1878. En 1920 el ayuntamiento de Verín aún no había otorgado la solicitada concesión del tranvía a los propietarios del balneario. Ante la insistencia de la familia Salgueiro García-Barbón, el propio Gobernador Civil insta al alcalde verinense a otorgar dicha concesión bajo pena de inhabilitación, ya que el 22 de mayo de ese mismo año la jefatura de obras públicas remite el expediente de dicho proyecto con informe favorable para su concesión.

Nos ha sido imposible averiguar la fecha exacta hasta cuando estuvo en servicio esta línea de tranvía, aunque suponemos que sería hasta finales de los años veinte, puesto que a partir de 1930 la publicidad del balneario ya oferta automóviles y autocares. Aunque las vías debieron sobrevivir bastante tiempo, pues durante la Guerra Civil, el hotel fue utilizado como hospital militar y a los soldados allí internados les llamaba la atención las vías del tranvía, sorprendidos de que en una población tan pequeña hubiese dicho medio de transporte. Sabemos también que uno de los tranvías terminó sus días sirviendo de refugio, situado al lado del merendero y que servía para resguardar a los visitantes del parque en los días de lluvia.

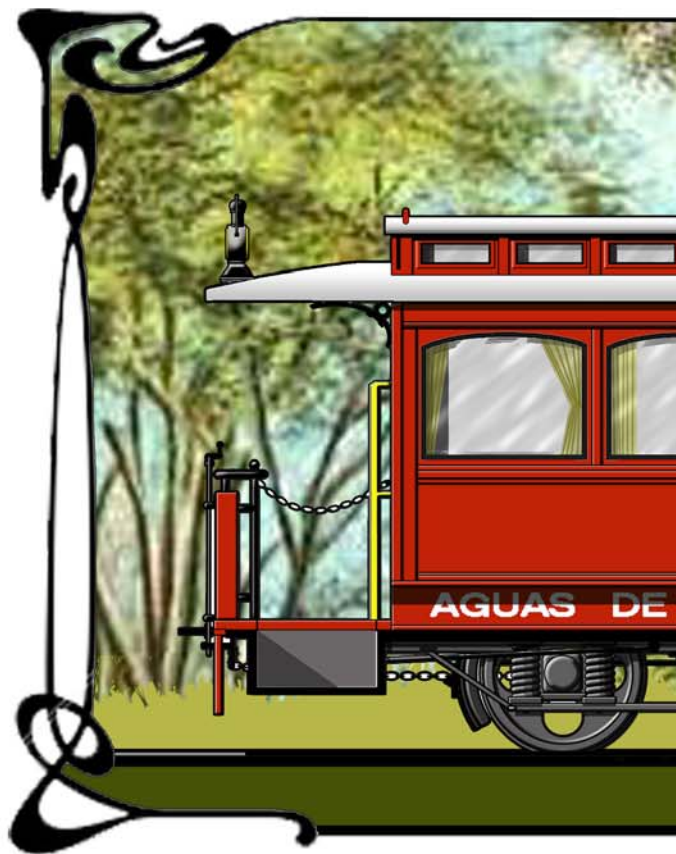
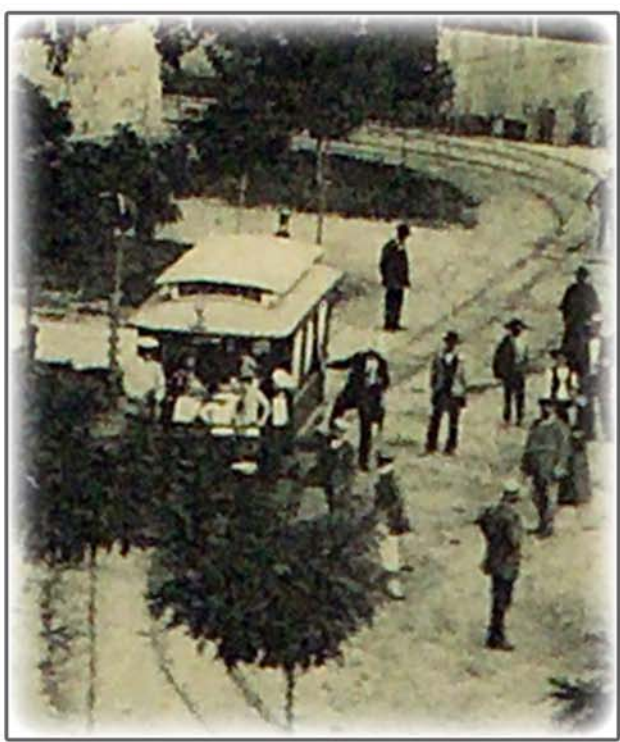
En la actualidad no queda absolutamente nada de la línea, tan solo su explanación que es la actual carretera que comunica Verín con el balneario de Cabreiroá. Cuando se desmanteló la vía, parte de los carriles fueron utilizados por los vecinos del pueblo de Cabreiroá para la construcción de pérgolas para la sujeción de las cepas de las vides.



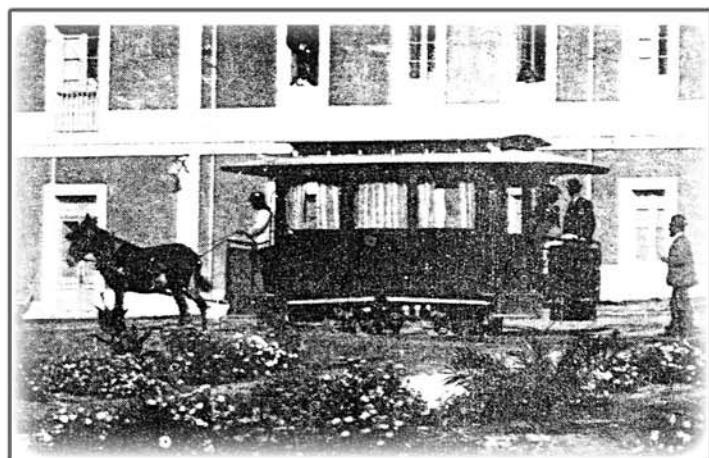
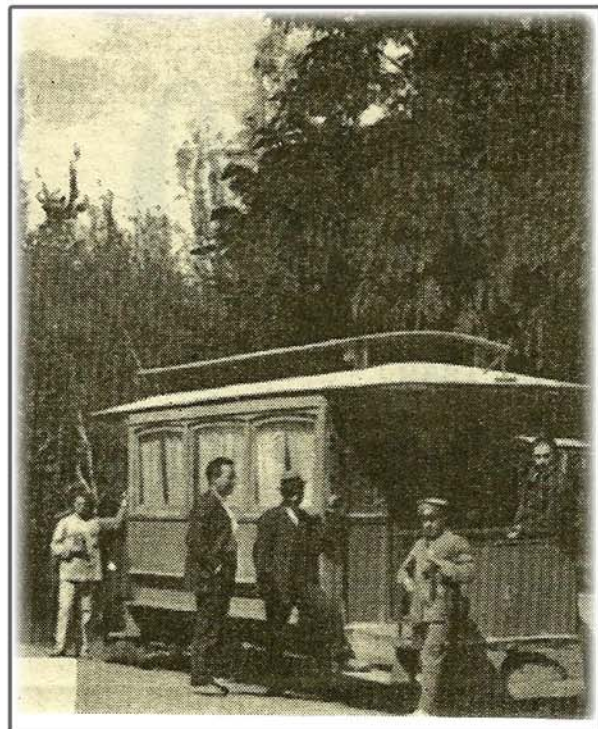
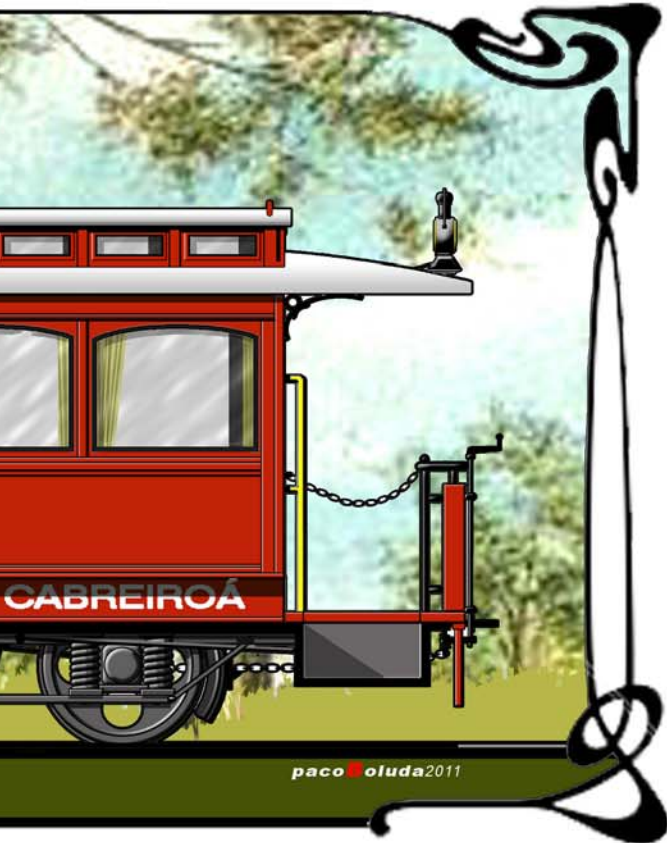




TRANVIA DE VIA ESTRECHA DE O TOURAL (VERIN) AO



TA E TRACCIÓN ANIMAL BALNEARIO DE CABREIROÁ



CARRILEIROS & FOULA

www.carrileiros.com



DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

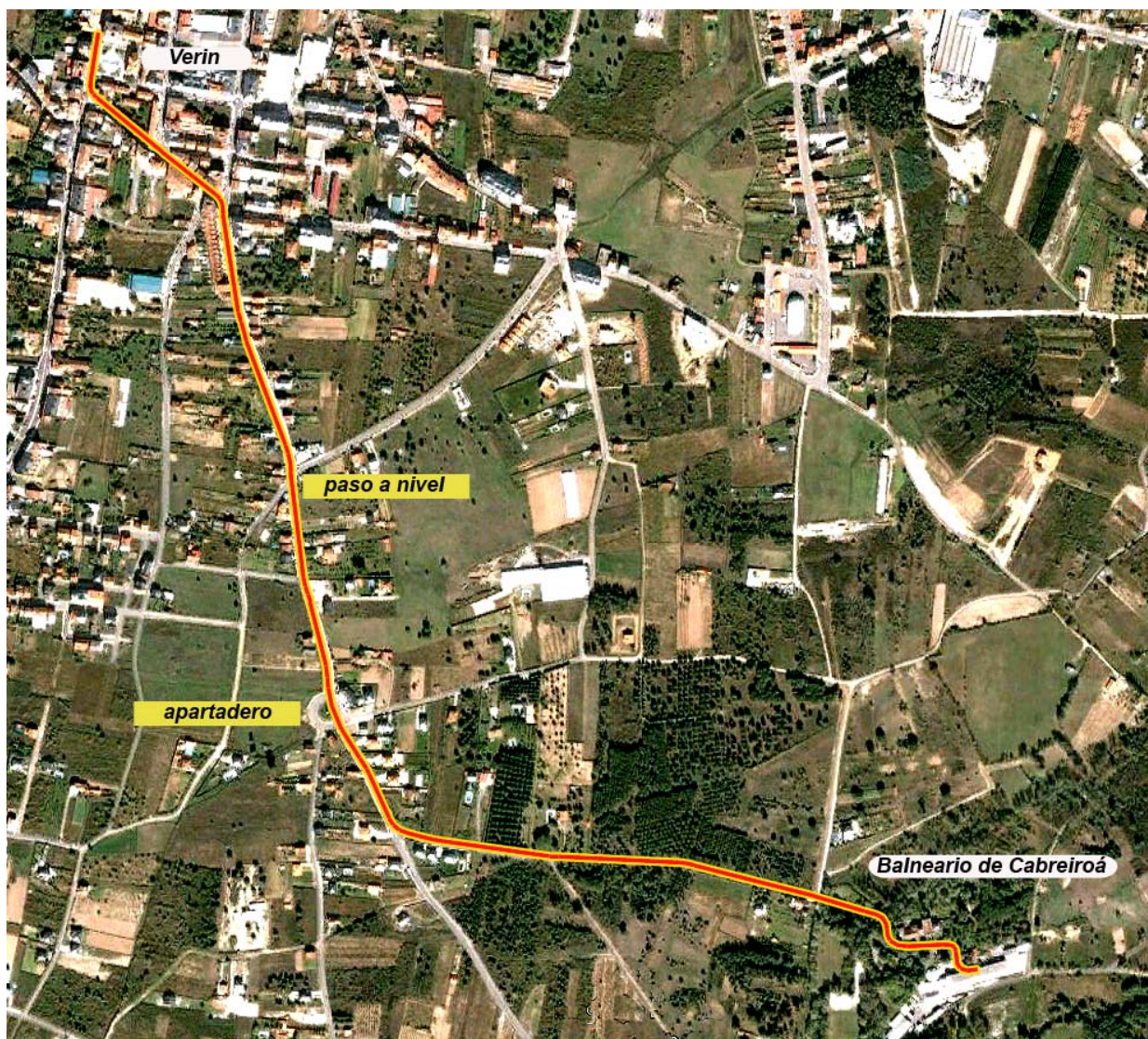
El recorrido tiene una longitud total de 2.242,53m, de los que 1.587,06m corresponden a 23 alineaciones rectas y 664,47m a 22 curvas. En su perfil apenas hay desniveles, puesto que la vía discurre por una planicie.

La línea salía de Verín de la zona de O Toural, situado en los inicios de la carretera de Portugal en donde actualmente se hayan ubicados en dicho terreno la plaza del ayuntamiento y el consistorio. Después de recorrer 60m paralela a la carretera de Portugal, tras un giro continuaba por la calle Constitución hasta coger el camino al pueblo de Cabreiroá del cual aprovechaba su trazado. En el punto kilométrico 1,045 había un apartadero con el fin de facilitar el cruce del tranvía ascendente con el descendente. Posteriormente la vía abandona el mencionado camino de Cabreiroá para dirigirse al balneario por un trazado propio. Al entrar en el recinto, un pontón hacía posible salvar el río De Abedes. Luego la vía tras un giro de noventa grados discurría frente del hotel, en donde se ubicaba una de las paradas, luego continuaba hasta llegar a las cocheras en cuyas inmediaciones existía otra parada, donde podemos considerar este punto el final de la línea.



En cuanto a las consideraciones técnicas, podemos mencionar que la vía tenía una galga de 70cm, medida inusual en este tipo de instalaciones, ya que lo mas común era utilizar vías de un ancho de 60 o de 75cm, siendo esta una de las peculiaridades que tiene este tranvía. Los carriles eran de tipo Vignole, de doce kilogramos metro. Estaban colocados sobre traviesas de roble con una sección de 15 por 15cm y de 115cm de longitud. Estaban repartidas a una distancia de 1m entre los ejes de las mismas. Para la sujeción del rail a las traviesas se emplearon placas de asiento y tirafondos (4 por traviesa). La vía se encontraba asentada sobre una base de grava y cubierta por piedras irregulares con la cara plana hacia arriba, formando un enlosado a ras de suelo. Para la colocación de la vía fueron necesarias 2.500 traviesas, 5.000m de carril, 10.000 tirafondos y 500 placas de asiento. El ancho de la plataforma es de 5m en la que está incluida el gálibo del tranvía y la carretera para vehículos. La vía se sitúa a la izquierda en sentido Cabreiroá. En la línea se instalaron tres desvíos, dos talonables correspondientes al apartadero antes mencionado, y otro accionado mediante marmita a la entrada de las cocheras, en el propio recinto del balneario.







Las cocheras estaban situadas contiguas al almacén de embotellamiento del agua mineral. Se habían construido para el resguardo y la revisión del material móvil. El edificio era una pequeña nave de 15m de largo por 7m de ancho. Tenía capacidad para dos vías que se introducían en el edificio por dos portones, uno para cada vía. En la fachada, como único ornamento, tenía un óculo. La cubierta era a dos aguas, al igual que el lucernario de ventilación situado en la cumbre de dicha cubierta.

La única obra de fábrica en todo el trazado era el pontón que cruzaba el río de Abedes, construido en cantería y que tenía 11,5m de longitud, y un ancho total de 6m, quedando 5m útiles al disponer de dos petriles de 0,5m. de ancho por 0,7m de alto y la luz del arco es de 6m.

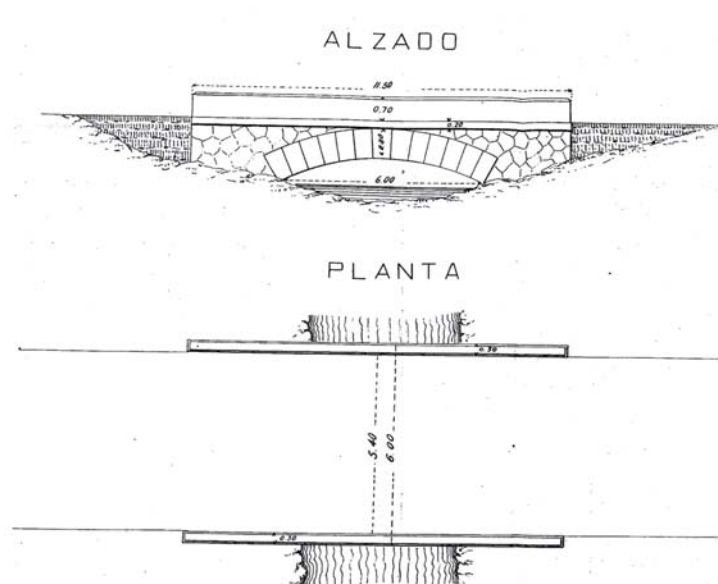
En el recinto del balneario, también había instalada otra vía, en este caso con una galga de 50cm, que unían el almacén situado al lado de las cocheras del tranvía con la nave de lavado y con el propio kiosco del manantial. Esta vía era utilizada por vagonetas en las que se transportaban las cajas de botellas de agua mineral. A la entrada de la nave de lavado había una plataforma giratoria que comunicaba esta vía con la del kiosco y el almacén.

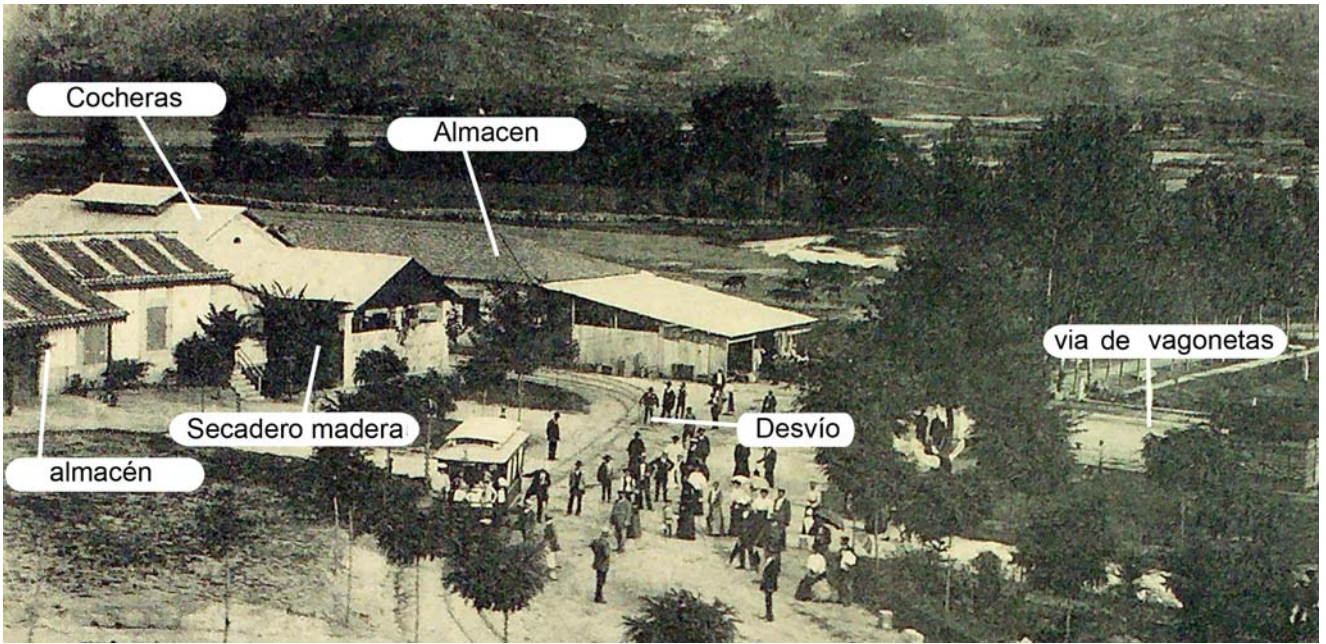
El costo total de la superestructura fue de 28.757,31 pesetas, de las cuales 807,31pts correspondían a los 807m³ de material que se utilizó para el asiento y cubrición de la vía, teniendo un precio de 1pts/m³. Las traviesas tenían un precio de 2pts, con lo cual el costo total fue de 5.000pts, y 22.950pts correspondieron al importe de los raíles, tirafondos, placas de asiento y los tres desvíos.

La plataforma en la que estaba instalada la vía tenía un ancho que oscilaba entre los 5 y 6m. La vía como ya se ha reseñado estaba colocada a un lado del camino, para hacer compatible la circulación de los tranvías con la de los demás vehículos, además la vía estaba "empotrada". El camino tenía a ambos lados cunetas con el fin de recoger las aguas pluviales, y en varios tramos se encontraba vallado.

En el punto kilométrico 1,590, se había instalado un paso a nivel en el que se había protegido la vía con contracarriles. También en la curva y contra curva que existía justo a la entrada del recinto balneario, se le dotó a la vía también de contracarril, para asegurar así la correcta circulación de los tranvías.

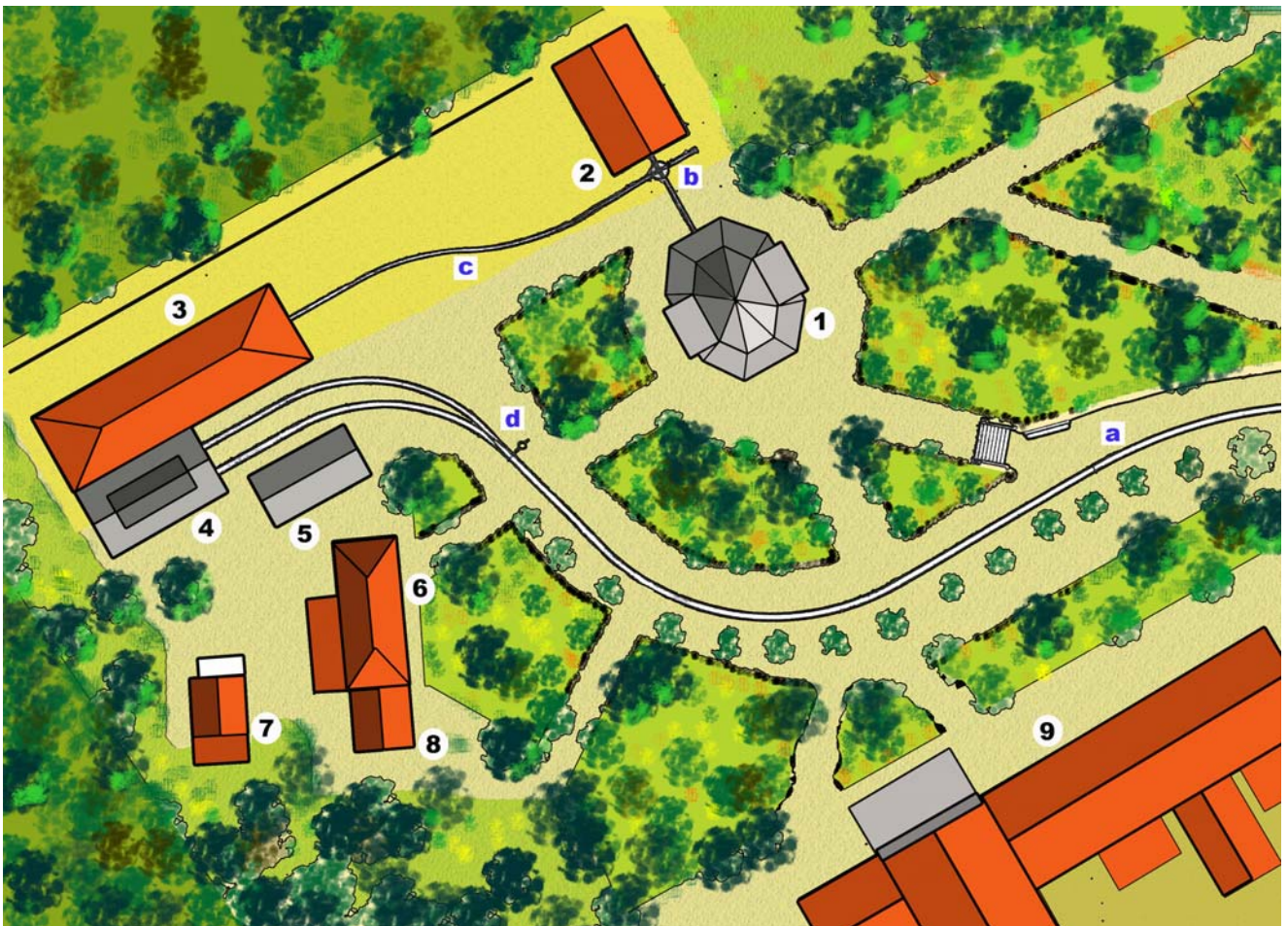
Cerca de las cocheras se encontraba otro edificio imprescindible para la explotación de los tranvías de tracción animal; eran las cuadras, destinadas al mantenimiento y cuidado de los animales de tiro.

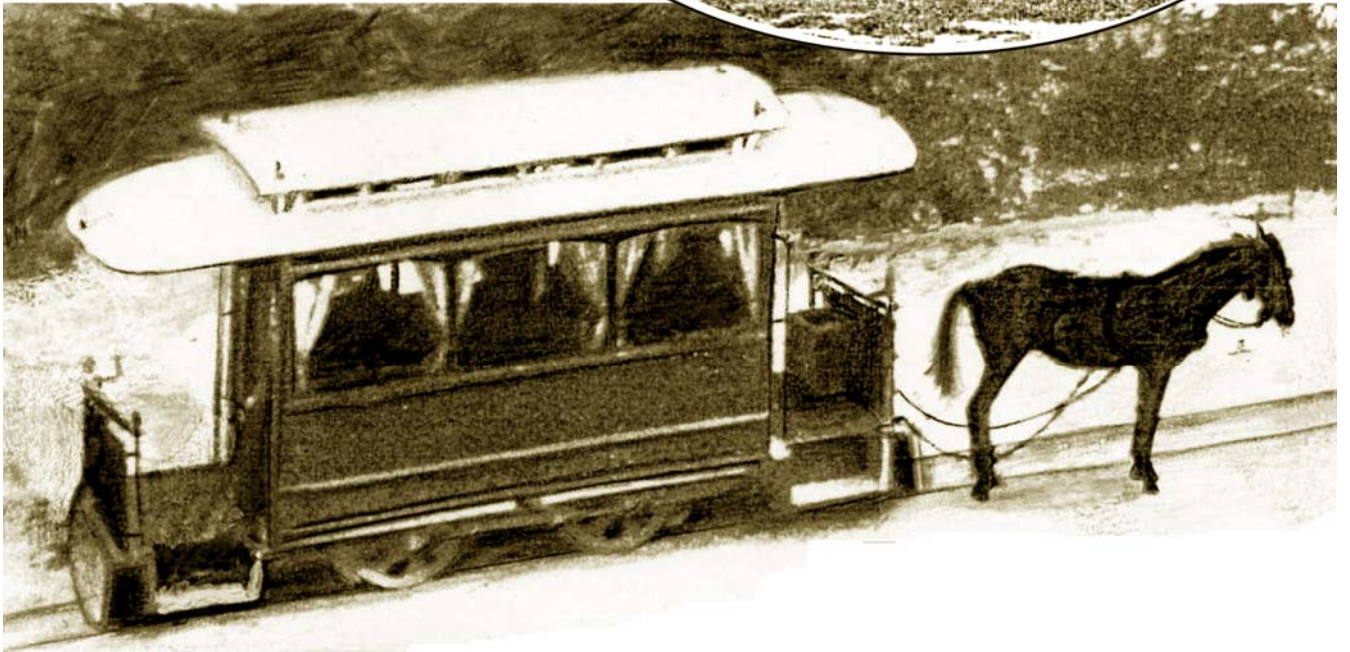
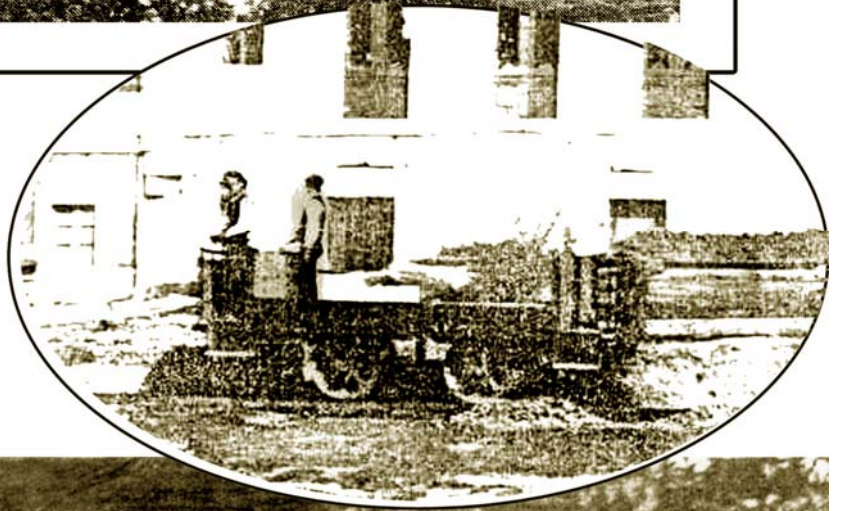
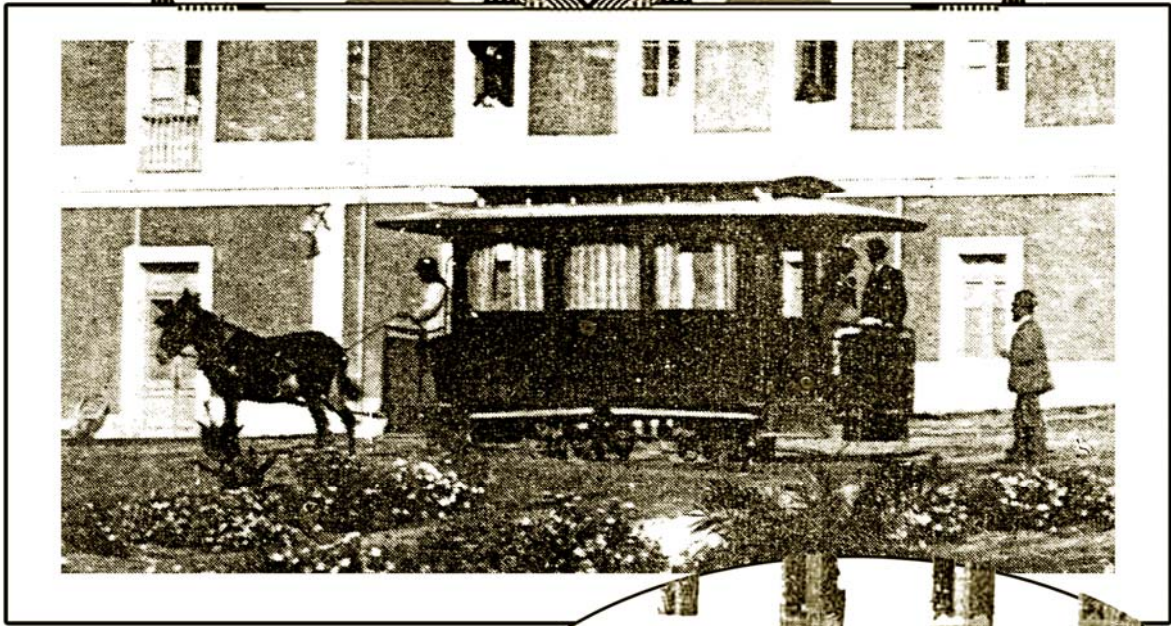




1.- Kiosco y manantial. 2.-Lavadero de botellas. 3.-Almacén. 4.- Cocheras tranvía. 5.- Secadero de madera. 6.- Almacén general. 7.- Cuadras. 8.- Capilla. 9.-Gran Hotel.

A.- Vía de los tranvías (70cm). B.- Placa giratoria vagonetas. C.- Vía vagonetas (50 cm) . D.- Desvío para las vías de acceso a las cocheras.





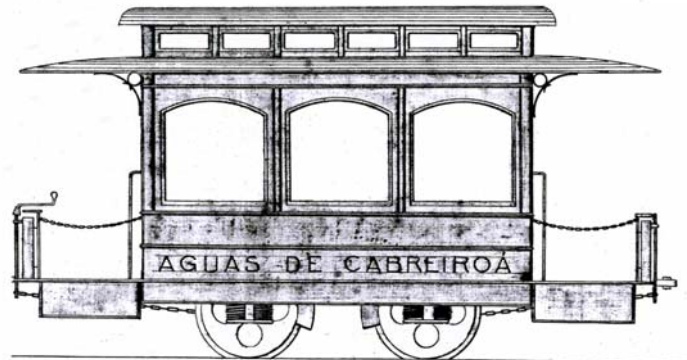
MATERIAL MÓVIL

Para la explotación comercial esta línea disponía de dos tranvías y un vagón para el transporte de mercancías y equipajes. Los vehículos para viajeros tenían unas medidas de 5,30m de longitud total, en las que estaban incluidas las dos plataformas de acceso que tenían en cada extremo y que medían 1m cada una. La caja era de 3,30m de largo y tenía una altura de 2,30m, el ancho era de 1,70m. La base de la caja se encontraba a una altura de 65cm desde la superficie de rodadura. El diámetro de las ruedas era de 0,70m, estando estas aligeradas por calados circulares. Cada vehículo tenía capacidad para 14 viajeros sentados, para lo cual disponía de dos bancos situados longitudinalmente de 0,45m de fondo y un pasillo central de 0,78m. El techo estaba provisto de linternón. La caja construida íntegramente en madera estaba provista de tres ventanas practicables en cada lateral. El acceso al interior del vehículo se hacía mediante unas puertas correderas situadas a ambos extremos de los testeros. El freno del vehículo era de husillo accionado mediante manivela con transmisión de cadenas y provisto de cuatro zapatas de freno, una por cada rueda. La suspensión era de muelles helicoidales. Para la iluminación exterior, cada vehículo contaba con un farol de petróleo como los usados habitualmente en el ferrocarril en la parte superior del techo de cada testero. El color con el que estaban pintados, a tenor por la información que nos dan las postales coloreadas de la época, debía de ser un rojo oscuro o un Burdeos, color muy común usado en esa época en los vehículos ferroviarios. Carece de fileteado. Como única decoración posee en la parte inferior de la caja la inscripción "Aguas de Cabreiroá". En los testeros llevaban inscrito el número del vehículo, en este caso con los números 1 y 2 respectivamente. Estos tranvías estaban equipados con faldones colocados en ambos testeros en donde se hallaban también los enganches para el tiro. El precio de cada vehículo fue de 3.000pts.

En cuanto al único vagón de mercancías que había, correspondía a un plataforma con bordes medios, con una medidas similares a las de los vehículos para pasajeros, solamente que con las plataformas de acceso mas pequeñas al estar dispuesta solo para que pudiera ir el conductor. El precio de este vagón fue de 1.500pts. El tiempo de viaje era de diez minutos por lo que nos da una velocidad media de 13km por hora.

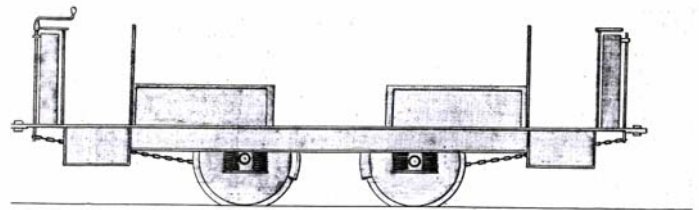
Carruaje para el transporte de viajeros.

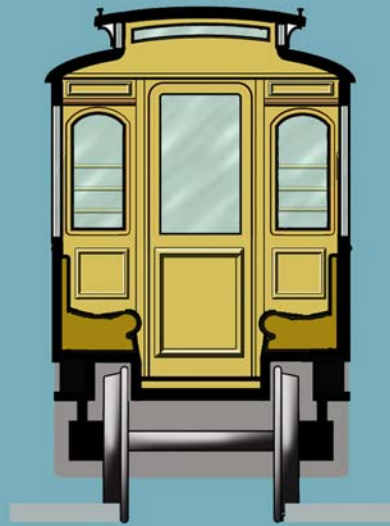
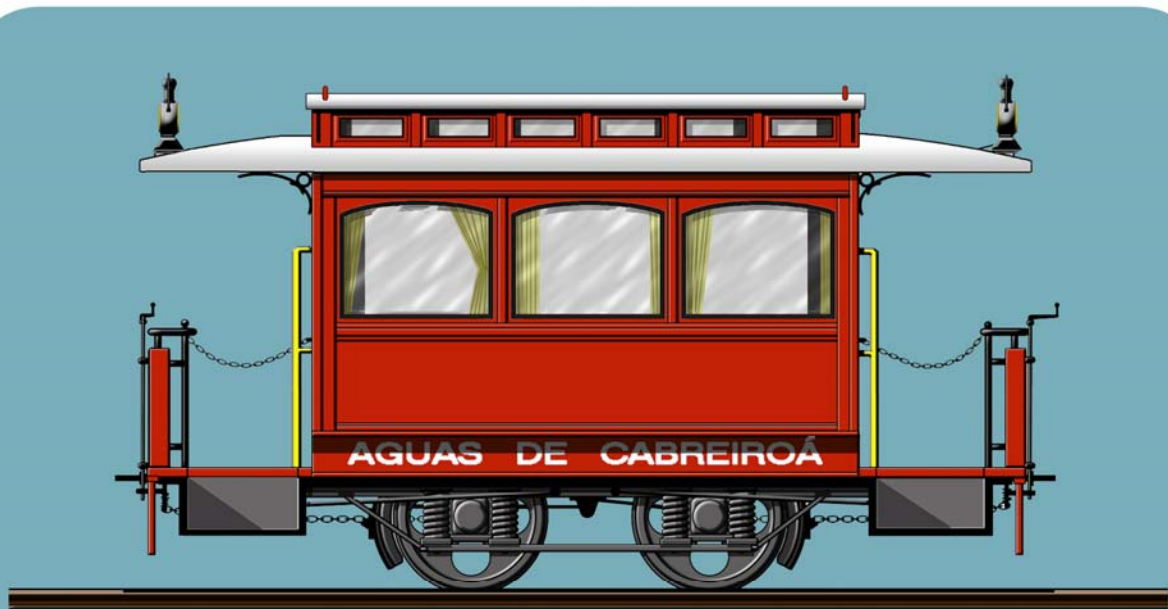
Proyección longitudinal.



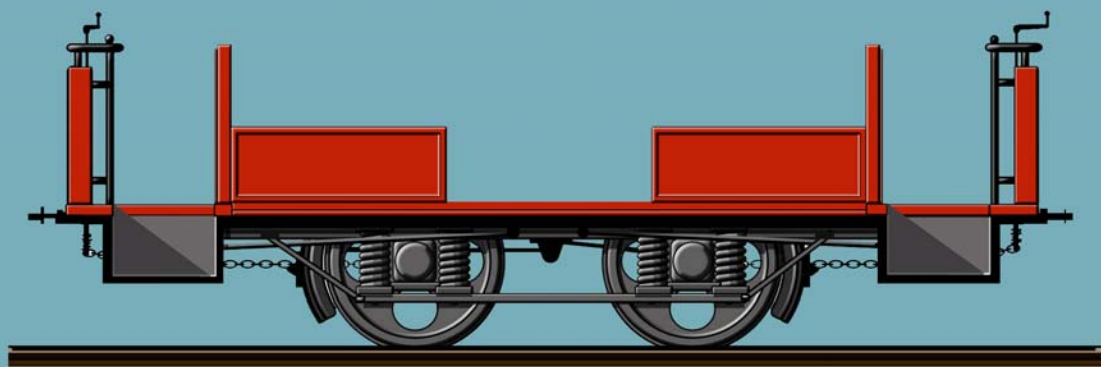
Plataforma para el transporte de mercancías

Proyección longitudinal.



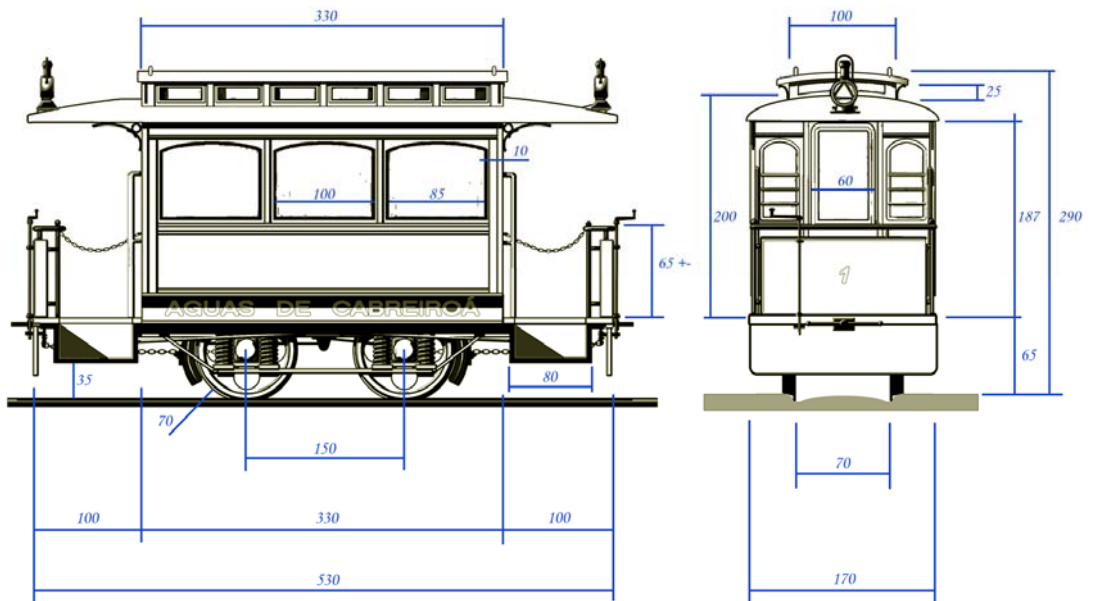


CARRUÁJE PASAJEROS



PLATAFORMA MERCANCÍAS





PANORAMA DE ACTUALIDAD



A día de hoy la tracción animal tan sólo se mantiene a nivel de recursos turísticos o museísticos. Son numerosas las ciudades que cuentan con tranvías para el servicio de los turistas. En algunos casos como en la isla de Man, llegan a ser todo un símbolo. En muchos casos siguen vinculados a la industria termal, como puede ser en Finlandia. También son numerosos los museos que entre sus actividades incluyen periódicamente la exhibición “en vivo” de este tipo de tranvías, como ocurre en el Museo do Carro Eléctrico de Porto, o el museo del tranvía de Crich, en donde prácticamente sus calles se convierten los fines de semana en verdaderas “pasarelas” tranviarias.

UNHA PROPOSTA DE TRANSPORTE TURÍSTICO POLAS RIBEIRAS DO MIÑO

TRANVIA DE OUTARIZ



En cuanto al tranvía de Cabreiroá, como ya se señaló anteriormente, no queda nada salvo su trazado y un vago recuerdo entre los verinenses de mas edad. Hubo alguna que otra propuesta en los últimos tiempos para que no han fructificado hasta el momento.

Carrileiros & Foula, presentó en el ayuntamiento de Ourense un proyecto para la recuperación de este tipo de tranvía para transporte turístico, con un recorrido que abarcaba toda la zona termal de las riberas del Miño. Esta línea se complementaría con otra por la margen izquierda del río Barbaña, curiosamente por donde tendría que pasar el primitivo tranvía de vapor, hasta la zona termal de As Burgas y el casco histórico.







PARA SABER MÁS SOBRE ESTOS TRANVÍAS

Proyecto: "Tranvía de vía estrecha y tracción animal desde El Toral (Verín) al balneario de Cabreiroá" 1911.

Boletín Oficial de la provincia de Ourense número 243 del 31 de octubre de 1911.

Revista "Vida Gallega", nº 25 de agosto de 1910 "Las compañeras de viaje-Aguas de Cabreiroá".

"Aires d'a Minha Terra", número 16 del 13 de agosto de 1908, "Cabreiroá" (publicada en Buenos Aires).

"Trenes", una historia ilustrada. C. Hamilton Ellis, editorial Raíces, 1983.

Arquivo municipal do Concello de Verín, actas del pleno del 11 y del 18 de enero de 1912.

Memoria Descriptiva e INDICACIONES TERAPÉUTICAS de la Nuevas Aguas Minero-Medicinales de Verín, manantial de Cabreiroá, por el doctor F. Murillo. Imprenta Alemana, Fuencarral, 1910

AGRADECIMIENTOS

Al personal de la oficina técnica de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, por sus facilidades a la hora de consultar su archivo, así como a la hora de reproducir numerosos documentos. También queremos agradecer la colaboración del personal de la biblioteca del Museo Arqueológico Provincial de Ourense y al del Arquivo Municipal de Verín. Y no queremos olvidarnos del historiador D. Francisco Fariña Bustos, por ponernos en la pista del proyecto que ilustra este trabajo.





PARQUE FERROVIARIO

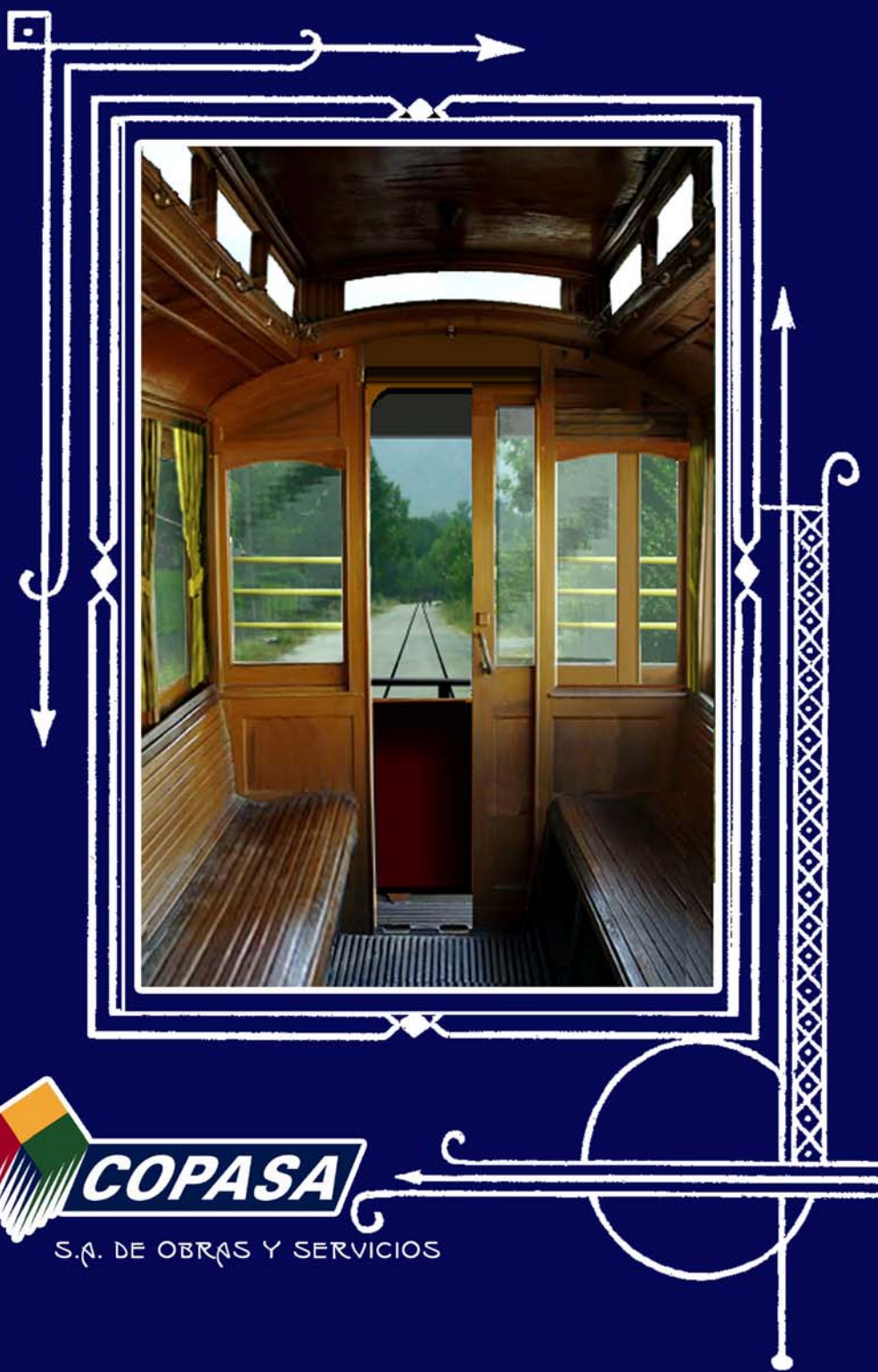
CARRILEIROS

OURENSE



www.carrileiros.com

Complexo cultural de San Francisco - Rua Canle s/n - OURENSE



CARRILEIROS & FOULA
OURENSE

WWW.CARRILEIROS.COM