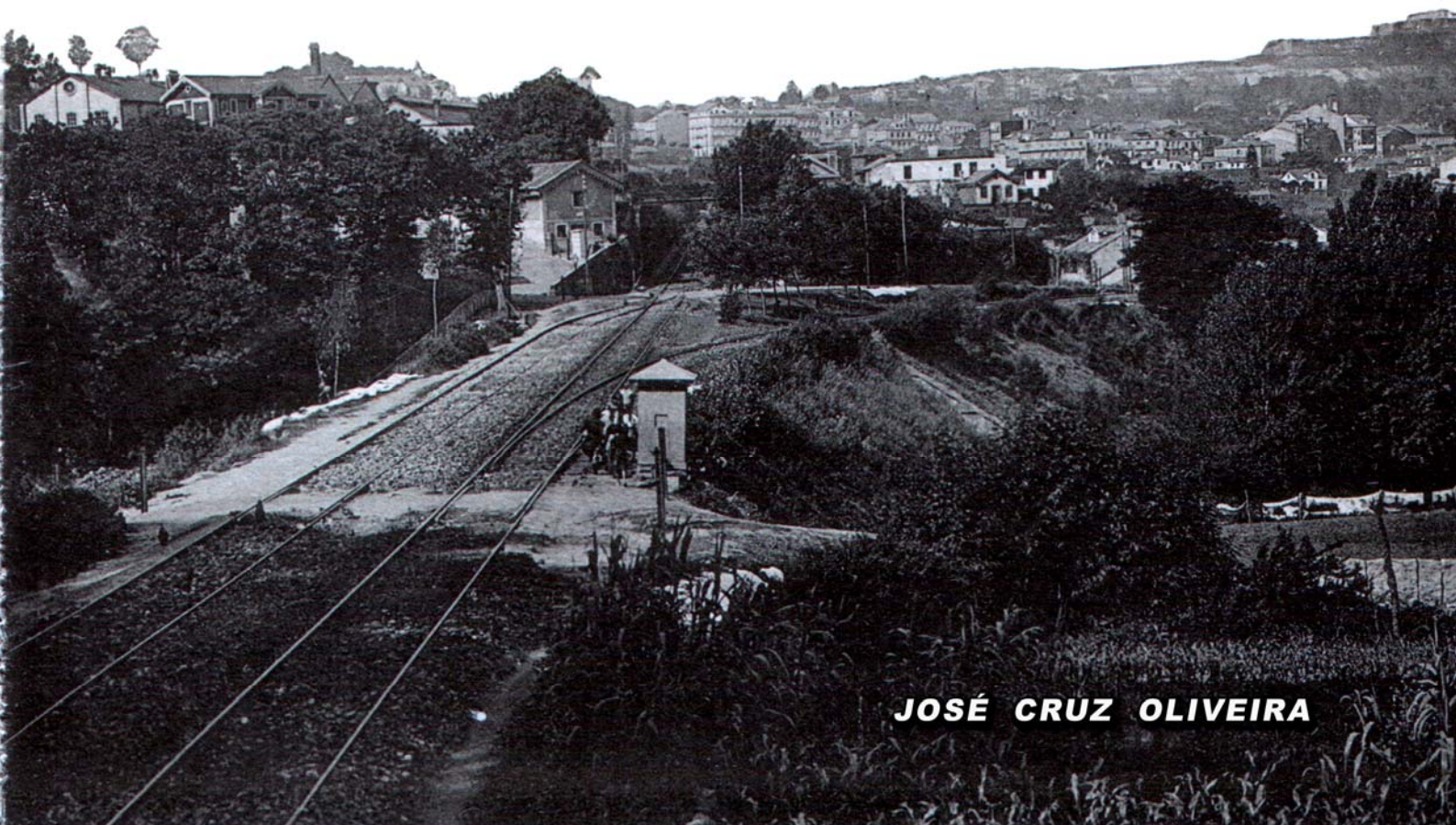


CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA



caderno nº29
edición castellano

FERROCARRIL DE ENLACE
de la estación de Vigo con el puerto



JOSÉ CRUZ OLIVEIRA

12. Vigo. – Vista general



Imagen superior: Viaducto de Canadelo Bajo en el ramal de bajada al puerto de Vigo camino vecinal de San Lorenzo hoy desaparecido.

Imagen portada: Tarjeta postal editada por Hauser y Menet de principios del siglo XX, donde se ve el retroceso de San Lorenzo. A la derecha la aguja de inicio de la 2ª sección del ramal ya hacia el puerto.

Fotografías:

Fotos del autor y Archivo Carrileiros, salvo mención expresa.

Autor: José Cruz Oliveira
Maquetación: Manuel Hernández
Portada: Paco Boluda
Imprime: Imgrafor
Depósito Legal: OU 25-2007

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

Colaboran:



Últimos números editados:

- Nº 24: Puente Internacional Valença - Tui.
- Nº 25: Monforte de Lemos
- Nº 26: Línea del Sabor, con vocación minera.
- Nº 27: El tranvía de vía estrecha y tracción animal de O Toural (Verín) al balneario de Cabreiroá
- Nº 28: A Linha do Douro, entre ríos y viñedos

Para solicitud de números atrasados y/o suscripción en España:

www.carrileiros.com

carrileiros@hotmail.com

Apdo. de Correos nº 80,
32080 Ourense

En Portugal: <http://carrileiros-portugal.blogspot.com.es/>

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.



VIGO Y EL FERRO-CARRIL, SIGLO XIX

La Ciudad

Para comprender mejor el contexto en el que nace este ramal ferroviario acudamos a la descripción que D. Emilio Valverde y Álvarez hace de Vigo en sus "Itinerarios de líneas férreas" de 1886: "Vigo, ciudad, cabecera de partido judicial, puerto de primer orden y de interés general, cabeza de una línea telegráfica internacional que la hace el centro telegráfico más importante de España. Tiene unos 20.000 habitantes y 1.210 viviendas. Háyase situada en la falda de una pequeña colina que coronan las murallas del castillo del Castro, extendiéndose sobre la margen izquierda de su hermosísima ría y magnífica bahía considerada por propios y extraños como la mejor de Europa. Su población, de aspecto esencialmente comercial, es de las más modernas de Galicia. Las calles de la parte antigua son estrechas y pendientes, y bellas y espaciosas las de reciente fecha, con sólido y elegante caserío. Las plazas principales son: las de la Constitución, Abastos, Piedra y Princesa; la calle más notable la de Circunvalación; sus paseos el de la alameda, contiguo al mar, con elegante salón y hermosos jardines y el de Alfonso XII en la salida de la puerta de la Falperra, carretera de Bayona. Los barrios más importantes, el del Arenal, a la orilla de la concha de su nombre, donde se mezclan marinería y comercio de cabotaje; el de la Ribera, centro de pescadores, y el de la Falperra, que es de los más bonitos y pintorescos.

[...] Su industria y comercio marchan en constante apogeo, pudiendo asegurar que el creciente movimiento mercantil de esta ciudad y sus grandes especulaciones, está llamada a ser el primer punto de la Península sobre el Atlántico y a igual altura por lo menos de Barcelona en el Mediterráneo y de Bilbao en el Cantábrico. Por los muelles de la Laje y el de Madera, se hacen todas las operaciones de carga y descarga de su magnífico puerto que reunirá, los productos de la gran zona occidental de España y Portugal."

El puerto

La ría de Vigo es la más profunda de las Rías Baixas. Su fácil acceso, profundo calado y tranquilas aguas la hacen refugio ideal para la navegación por lo que a comienzos del siglo XIX se declaró a Vigo puerto de depósito de primer orden.

Es una bahía que históricamente ha sido propicia para la pesca siendo esta actividad la base de desarrollo de sus ciudades ribereñas. En el caso de Vigo su flota se abrigó desde siempre en la pequeña ensenada que llamaban de San Francisco, al oeste de la ciudad, en el barrio de la Ribera también conocido como el Berbés, donde se descargaba y subastaba la pesca fresca procedente de la flota del litoral y bajura.



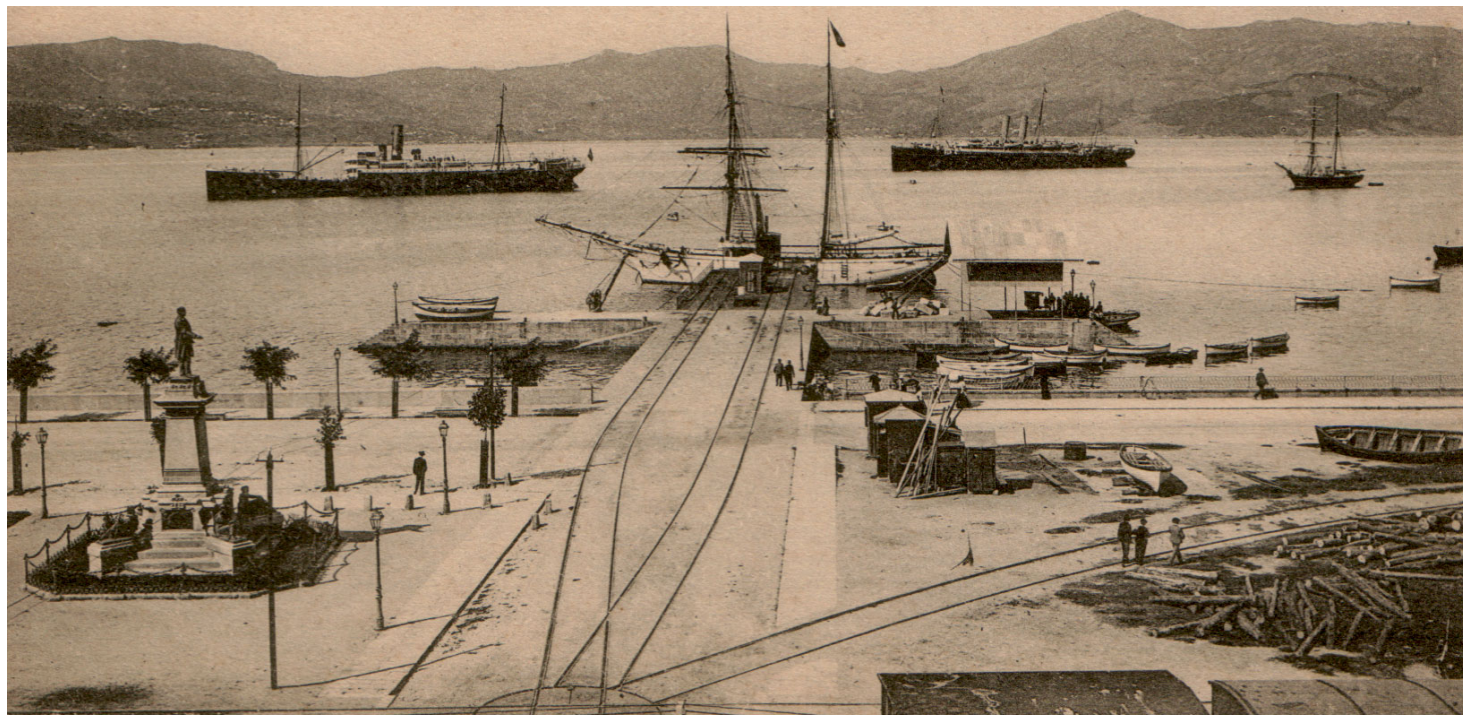
Situación geográfica: Estación de Vigo y ramal de bajada hacia su puerto con los diferentes retrocesos a finales de los años cincuenta del siglo XX. En trazo más fino se indican líneas extraurbanas de los Tranvías Eléctricos de Vigo S.A.

INTRODUCCIÓN

De igual manera que Internet ha globalizado todavía más el mundo que conocíamos, el desarrollo de los caminos de hierro a lo largo del siglo XIX ha tenido similar efecto revolucionando la sociedad tal y como se venía conociendo hasta entonces. El secular aislamiento que el macizo Galaico-Leonés imponía a la entrada y salida de personas y mercancías entre Galicia y la meseta castellana fue finalmente roto por el empuje de este medio de transporte terrestre, y Vigo, que durante la década de 1880 queda comunicado por ferrocarril con el resto del país, se ve proporcionada de un nuevo impulso que la va a convertir en la gran metrópolis que es hoy.

La comunicación viaria que permitió la conexión de su puerto con los mercados peninsulares es la proposición que se pretende desarrollar en estos números de los 'Caderno de l'istoria e Arqueoloxía Ferroviaria', dando a conocer una particular infraestructura hoy desaparecida -y añadiría que desconocida para la mayoría de mis conciudadanos- pero nacida como solución a una necesidad expresada ya en los proyectos iniciales para el desarrollo del ferrocarril en España. De toda aquella infraestructura tan solo algunas estructuras, muy pocas, todavía sobreviven a día de hoy en el tejido urbanístico de la ciudad.

Muelle de A Laxe a principios del siglo XX



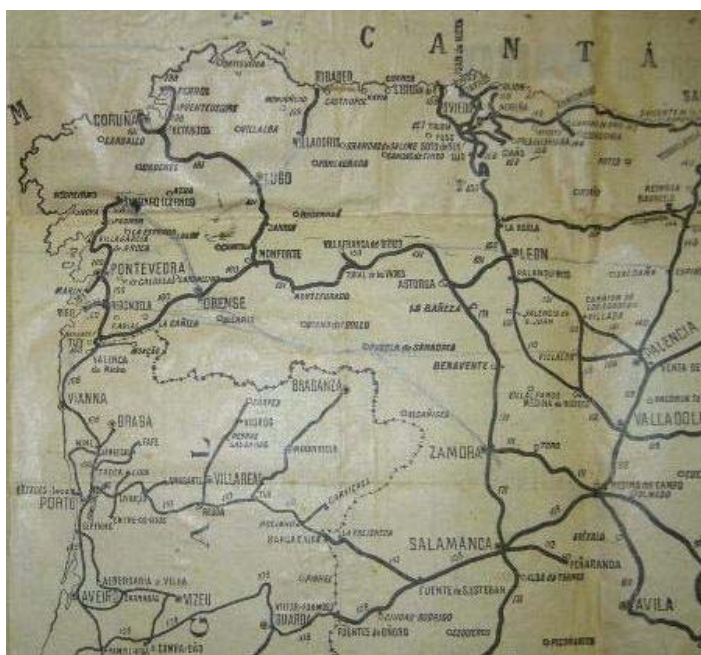


Imagen superior: Locomotora 030 estacionada en la estación de Vigo. A su derecha agujas de conexión de la línea general con el ramal de enlace al puerto.
Imagen inferior: Mapa de las líneas gallegas y su única conexión con la meseta.

Al otro lado de la ciudad el barrio más populoso, el del Arenal, frente al fondeadero donde anclaban los buques. Con la llegada de diferentes familias catalanas a mediados del siglo XVIII se instalan por la ría diferentes factorías de salazón de pescado, la salazón exige mejores barcos por lo que los astilleros comienzan a marcar la costa y las antiguas playas. Los astilleros precisan de talleres auxiliares y los talleres de trabajadores cada vez más especializados. Es el despegue industrial y urbanístico de la ciudad. Estas nuevas industrias se centraron en las playas del Arenal y Guixar, dársena que como dijimos ya tenía asiento un próspero tráfico de cabotaje.

Por entonces para el tráfico comercial el puerto de Vigo contaba con dos muelles situados a ambos extremos del ensanche de la ciudad, los primeros terrenos que fueron ganados al mar:

1. Al Oeste, el muelle de piedra o de A Laxe, en forma de cruz, que atendía tráfico de mercancías y pasajeros, y donde destacaba la prolongación en forma de muelle de hierro para la compañía de ferrocarriles.
2. Al Este el muelle de hierro del Estado o del Comercio, en forma de 'T', que atendía el tráfico de mercancías únicamente, muelle que de forma urgente sustituyó al primitivo de madera al quedar destruido por un temporal.

En 1880 la Ley de Puertos recoge al puerto de Vigo además como puerto de interés general cuyas obras serán costeadas por el Estado. A partir de entonces el puerto experimenta un espectacular desarrollo, entre otros factores, justamente por la

llegada del ferrocarril hasta sus muelles. Para su gestión en 1881 se constituye la Junta de Obras del Puerto de Vigo, la actual Autoridad Portuaria.

El ferrocarril

El 3 de junio de 1855 fue aprobada la Ley General de Caminos de Hierro que configura el carácter radial del ferrocarril español y señala ya en el artículo 2, capítulo I, "Serán líneas de primer orden las que parten de Madrid a la costa o fronteras". De las ocho marcadas como tales una comunicaría la costa gallega con la capital española y ya entonces el plan Sagasta proponía el puerto de Vigo como término natural a la línea.

En 1856 se comienza la construcción de la gran línea del Norte, la línea de Madrid a Irún y el estudio de sus diferentes ramales. La línea a Galicia partiría de aquella y atravesando las provincias de Palencia y León, penetraría en nuestra región para terminar en los puertos de Vigo y de la Coruña. En 1858 comenzó la subasta y en 1861 se otorgó la concesión de las diferentes secciones a la Compañía del Ferrocarril del Noroeste.

Entretanto en el año 1860 se hace el estudio de la línea Medina del Campo a Zamora. Aparece en escena la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora (FMZ), una sociedad de capital español que acometerá su construcción de manera inmediata con la intención de extender la línea hacia el sur de Galicia por Orense y Vigo. El tramo Medina del Campo a Zamora se inaugura en 1864 pero en este mismo año una comisión de ingenieros del Gobierno desestimó el proyecto Zamora-Orense por no encontrarle razón de ser dadas las dificultades orográficas del terreno que había de atravesar y la poca vida económica de dicha comarca. Con todo, el consejo administrativo de la sociedad decide construir el tramo final Orense-Vigo quedando formada la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, la compañía MZOV.

En el año 1879 se hace la concesión definitiva de todos los ferrocarriles del noroeste peninsular a la nueva compañía Caminos de Hierro de Asturias, Galicia y León (CAGL) sobre la base de que el enlace de Vigo se haría por Monforte de Lemos. Un año antes y por problemas financieros Noroeste había quebrado habiendo inaugurado tan solo el tramo Palencia-Brañuelas (León).

Mientras MZOV va inaugurando diferentes secciones de su concesión gallega, obras que se desarrollaban con lentitud debido a los escasos medios financieros con que contaban y por las dificultades orográficas que presenta la cuenca del Miño.

La línea Palencia-La Coruña es inaugurada en su tramo final, Toral de los Vados (León) – Oural (Lugo) en septiembre de 1883, abriendo una brecha que ya no se cerraría entre Galicia y la Meseta. En 1885 la compañía CAGL también quiebra y todo el patrimonio acaba en manos de la todopoderosa Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), mismo año en el que se inaugura el tramo Orense-Monforte también construido por la Compañía MZOV.

De esta forma Vigo quedaba por fin incluida en la red ferroviaria nacional, conexonada tras 178 Km de línea férrea con la línea Palencia-La Coruña en Monforte de Lemos, y ésta con la general Madrid-Irún en Venta de Baños (Palencia). Estas últimas al estar gestionadas por Norte obligaba a depender de su criterio para los diferentes enlaces ferroviarios. Sin embargo una significativa ventaja disponía el puerto de Vigo respecto a su vecino norteño, y es que antes de acabar el siglo éste estaría comunicado por ferrocarril con el resto de España por la general de Monforte, con las mismas provincias gallegas tras transferir The West Galicia Railway Cº Ltd. a MZOV las concesiones de Santiago a Carril y de Pontevedra a Villagarcía, y con el vecino reino de Portugal a través del Puente Internacional entre Tuy y Valença do Minho.



LA CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL PUERTO DE VIGO: EL RAMAL DE BAJADA AL PUERTO DE VIGO

No deja de ser paradójico que si en el verano de 1863 comenzaban los primeros trabajos del ferrocarril en la zona de Guixar, lugar en el que estaba prevista la estación de Vigo según se fijaba en el proyecto del ingeniero Sr. Boguerín, finalmente ésta acabase en plena carretera a Villacastín (hoy, calle de Urzaiz), por entonces a las afueras de la ciudad y casi en terrenos del colindante ayuntamiento de Lavadores.

Emplazada a un kilómetro del puerto y a una altura de cuarenta metros sobre el nivel del mar, este desnivel se salvaba con un acarreo difícil por lo fuerte de las pendientes que se tenían que recorrer, haciendo ilusorias en gran parte las ventajas que el enlace en una misma población de la vía marítima y la férrea debían producir y producían siempre que dicho enlace estaba bien entendido. “*Omnibus desde la estación a la ciudad, 0.25 céntimos por persona y 0.50 por cada bulto de equipaje*” es la descripción que nos hace D. Emilio Valverde y Álvarez de la comunicación entre la ciudad y su estación.



Subvención del Ayuntamiento de Vigo a las obras del enlace del ferrocarril con el puerto (Archivo Municipal Concello de Vigo)”

Por un lado las excelentes condiciones naturales del puerto de Vigo y su no lejana unión por medio de los comentados tres ferrocarriles hacían esperar con todo fundamento que su movimiento había de aumentar considerablemente y que a medida que éste se hiciese más considerable aumentar también los perjuicios que al comercio ocasionaba el emplazamiento de su estación “*situación que si no se pudiese pronto y conveniente remedio, equivaldría a imponer un*

Solución del ingeniero Sr. Cardenal. La línea proyectada se dirigiría a cruzar la estribación del monte de la Guía, faldeándolo en toda su extensión, llegando con buenas y admisibles pendientes a la playa de Guixar para dirigirlo desde allí a donde convenga (Archivo Municipal Concello de Vigo)

recargo considerable de transporte a la mercancía que acabaría por llevar a otros puertos el movimiento mercantil’.

Siendo por otra parte imposible trasladar la estación, no solo por los cuantiosos gastos que ocasionaría dadas las construcciones que en ella existían y se estaban todavía ejecutando, sino que también por ser su situación tan conveniente para el movimiento de pasajeros como incómoda para la facturación de mercancías, quedaba solo el medio de unir la vía férrea con el puerto por medio de un ramal, dejando la estación para el servicio de trenes a gran velocidad y construyendo en el puerto una estación exclusivamente destinada al servicio de pequeña velocidad. Dos eran las posturas enfrentadas que autoridades y empresarios tenían sobre la mejor forma de llevar la conexión ferroviaria con el puerto. Por un lado los que opinaban que el Ayuntamiento no debía consentir por ningún concepto que la bajada se hiciese atravesando las calles de la población, y mucho menos ocupar el único muelle tan indispensable a las faenas del puerto y dedicado desde su origen para el embarque y desembarque de pasajeros. Abogaban por la idea de que cualquier estudio debería partir de uno de los extremos del puerto, donde hubiese campo suficiente para la construcción de muelles, almacenes y tinglados necesarios para depositar las mercancías que han de ser importadas y exportadas. Por otro, los que entendían la ventaja que ya tenía La Coruña de tener su ferro-carril en el puerto y llevar dos años de delantera en su explotación a este puerto, delantera que siempre crea intereses y relaciones comerciales que cuanto más tiempo pasa, más difíciles eran de romper, entendiéndose que solo debía admitirse el proyecto que se llevase a efecto con la mayor prontitud.

El primer estudio fue hecho por la misma compañía explotadora del ferro-carril de Orense a Vigo. Proponía arrancar de un punto próximo al viaducto de San Lorenzo y llegar hasta el muelle de la Laxe retrocediendo por la ladera y cruzando las principales vías de comunicación de ‘la ciudad moderna’. Este estudio resultaba con la fuerte pendiente de 30% y consecuentemente hubo de desecharse. El proyecto obedecía a un principio claramente económico, pues reconociendo que ninguna otra compañía habría de verificar la explotación de tan corto trazado entre la estación y el mar, habían procurado los ingenieros hacer un estudio que, sobre la base de un gasto mínimo, respondiese a una prudente y regular explotación.

En marzo de 1882 el ingeniero jefe de las obras en construcción de la MZOV, D. Carlos Cardenal, aprovechando los estudios hechos por la Compañía para variar el emplazamiento de la estación, presenta el "Anteproyecto de un ramal de enlace de la línea de Orense a Vigo con el puerto de este nombre", estudio hecho por mandato de la Corporación municipal y que la empresa del ferro-carril aceptó para su desarrollo.

El trazado propuesto arrancaba del kilómetro 127/672 de la línea de Orense a Vigo (pasado el viaducto de la Bouza) siguiendo paralelamente a aquella pero variando la rasante en unos 350 metros aproximadamente. A partir de este punto empezaba a desviarse ya su planta a fin de dirigirse hacia la vertiente oeste del monte de La Guía al cual se ceñía el trazado completamente para venir a parar una vez salvado este obstáculo a la playa de Guixar y dirigirlo desde allí a donde convenga para permitir las faenas de carga y descarga directas del barco al vagón y viceversa. Cargados sobre estos muelles los vagones y en comunicación directa con la línea general podrían remolcarse hasta la estación con locomotora.

La traza horizontal contenía doce alineaciones, seis curvas y seis rectas siendo el radio mínimo de las primeras de 360 metros. El trazado vertical comprendía tres rasantes, dos horizontales y una pendiente de 14.5‰ en una longitud de 3.132 metros, trazado completamente aceptable aun para trenes a gran velocidad siendo muy bueno para dar paso a trenes de mercancías solamente que es el uso a que se destina el ramal.

El movimiento de tierras era bastante considerable circunstancia que no es de extrañar por lo obligado de la traza y lo accidentado del terreno que recorría. Las obras de fábrica necesarias eran pocas y de poca importancia, la única de consideración que habría forzosamente que construir era el muro de sostenimiento del terraplén en la playa, muro de no menos de un kilómetro de extensión por una altura media de seis metros y que debiendo ser construido todo él con mampostería hidráulica era el que verdaderamente elevaría el valor de la obra.

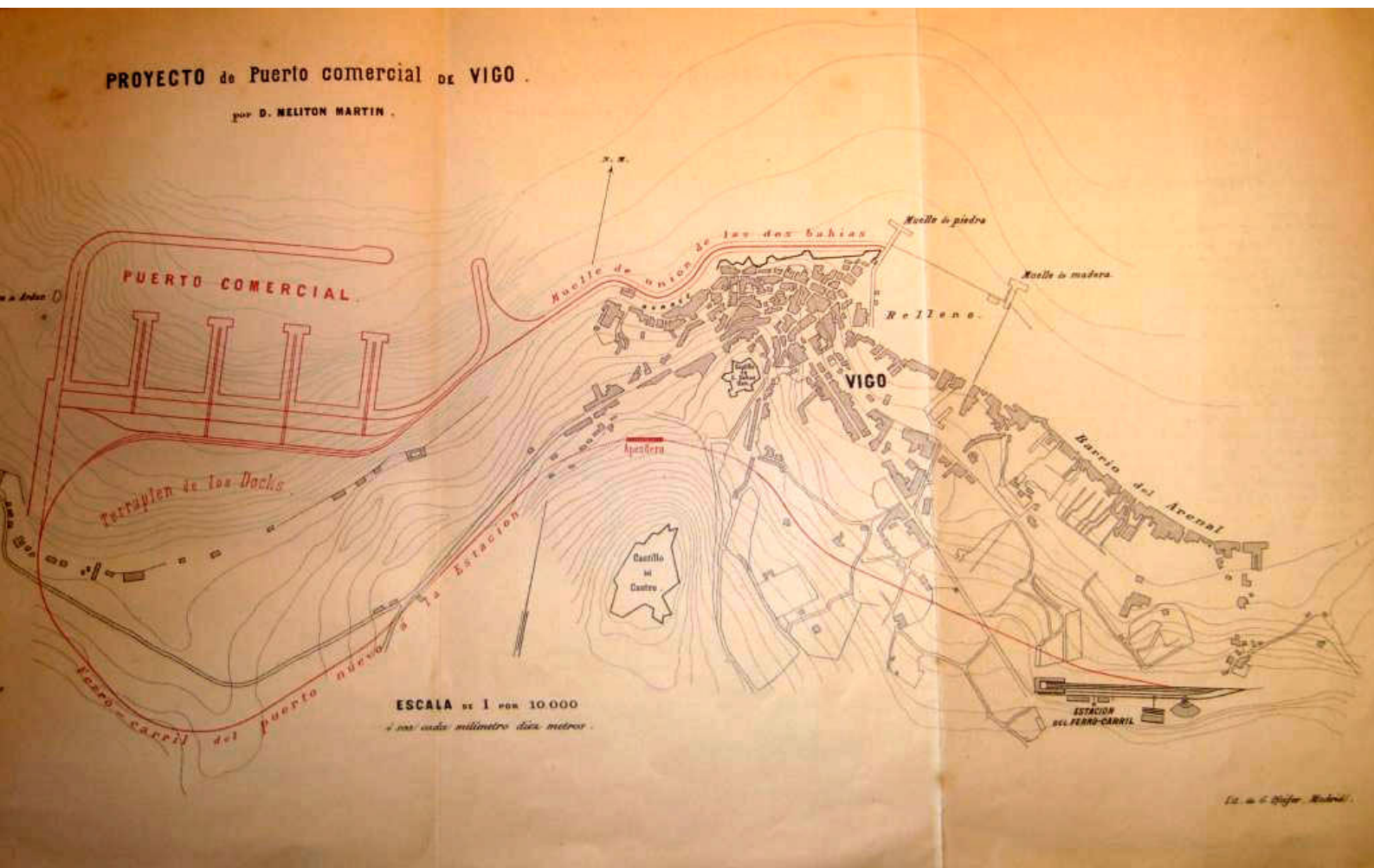
Si bien este proyecto tampoco fue adelante pues al igual que en el proyecto anterior contempla la idea del retroceso por la vía general, un doble recorrido que podía suprimirse, esboza la solución finalmente adoptada por RENFE en el siglo XX para el transporte de mercancías desde el puerto de Vigo.

Un último proyecto confeccionado por el ingeniero Melitón Martín por cuenta del que llegaría a ministro de Fomento, el republicano D. Eduardo Chao Fernández, proponía trasladar el puerto comercial hacia la playa de Coya, al oeste de la ciudad y hoy también desaparecida, de forma que "el ferrocarril, que desde la estación se prolongará en su busca hasta Coya (3.640 m), sin variar su pendiente, pasando el túnel por entre los castillos de San Sebastián y el Castro, continuará después por la costa en dirección contraria, defendido por otro malecón, hasta el fuerte de La Laje (2.406 metros); donde debe situarse, al pie de los solares del relleno, la estación que podremos llamar de servicio local, tanto para mercancías de consumo en el pueblo, como para sus viajeros". Grandioso proyecto por su magnitud y coste, pero que tardaría demasiado para los intereses de la ciudad.

Una vez el Congreso de Diputados aprobó la proposición de Ley referente a que fuese incluido en el plan de ferro-carriles un ramal que sirviese de enlace del puerto con la estación de Vigo se puso el proyecto en manos del ingeniero D. Luis Acosta.

El proyecto de ramal propuesto por el señor Acosta por cuenta del Estado respondería a los intereses generales de la Nación, es decir, unir el ferro-carril de Orense a Vigo con el puerto de Vigo, arrancase o no de la estación de viajeros. Dado que el puerto de Vigo se encontraba cerrado por sus extremos por dos estribaciones más o menos abruptas el Sr. Acosta creyó mucho más práctico y realizable que el ferrocarril descendiese hasta la playa zigzagueando por la ladera que en rápida vertiente llevaba hasta la playa del Arena. La corporación viguesa en sesión plenaria del 25 de enero de 1888 aprueba el estudio de enlace efectuado por este ingeniero.

Proyecto del ingeniero Sr. Martín.



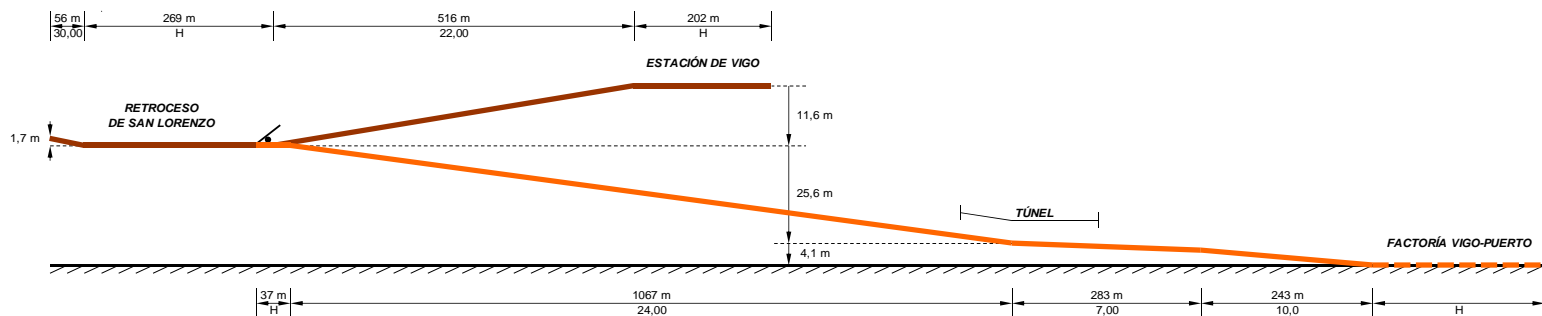


Imagen superior: Perfil longitudinal de replanteo, primera sección y segunda sección (en color más claro), según planos M.Z.O.V."

Imagen derecha superior: Panorámica general de la estación de Vigo a mediados de los sesenta. A la izquierda del edificio de viajeros se encontraba el 1er retroceso entonces ya transformado en la rampa del Auto Expreso. Todavía se aprecia frente a los antiguos talleres la larga recta de la primera sección que conducía al Retroceso de San Lorenzo (autor desconocido)

Imagen derecha inferior: Plano viario del Retroceso y su situación con respecto al viaducto de San Lorenzo y la línea general Monforte-Vigo (origen AHF).

La concesión del FF.CC. de la estación de Vigo al puerto a favor de la compañía MZOV por parte del Ministerio de Fomento se comunica con fecha del primero de Febrero de 1894, y en la nota nº 66 del 23 de mayo de 1894 del jefe de explotación de las líneas de Galicia a los señores de la Comisión Ejecutiva del Consejo Administrativo de la compañía MZOV en Barcelona se indica la inauguración de las obras de construcción del ramal: "(...) el día 21 a las doce del día hemos inaugurado los trabajos, arreglando la explanación de esta estación por la parte Norte del edificio de viajeros, con unos cuantos obreros y cuatro o cinco mujeres."

DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

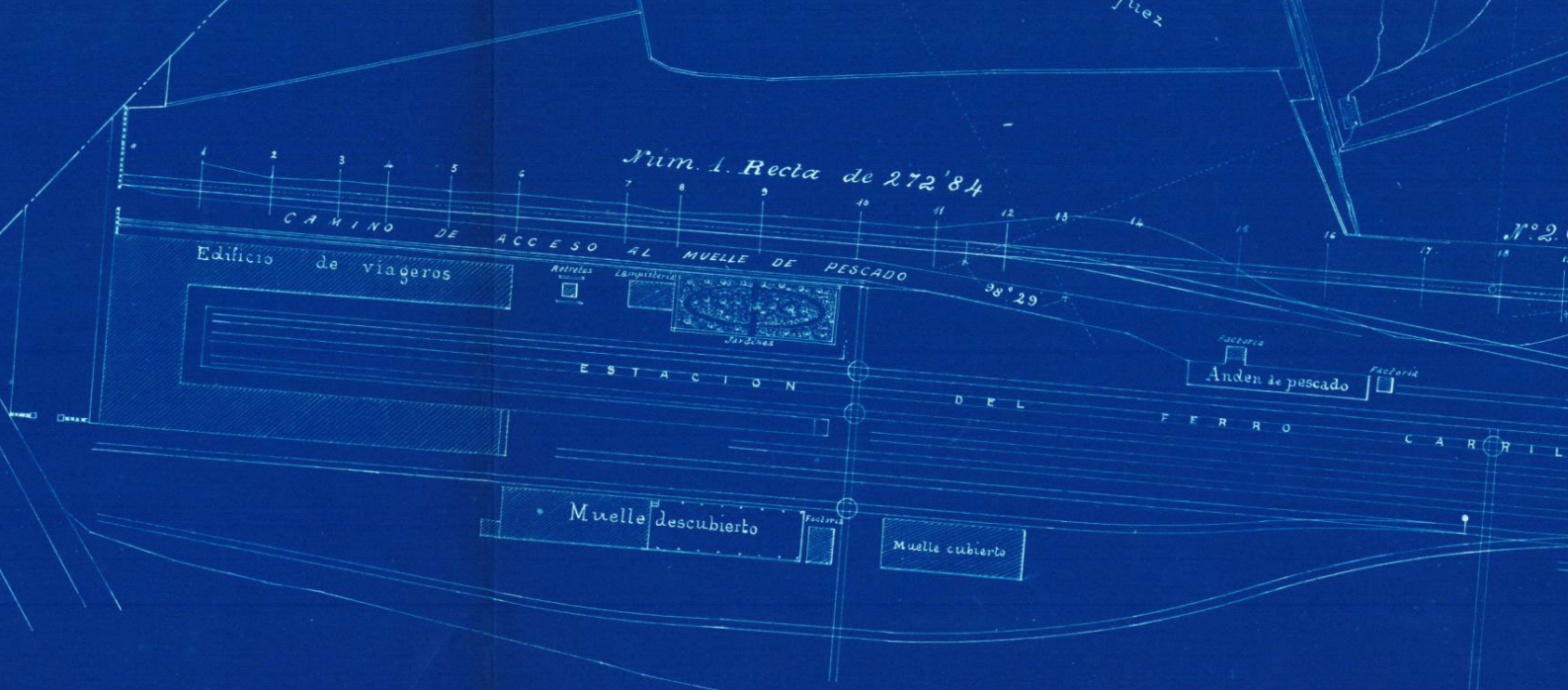
El proyecto revisado y conforme por la compañía en septiembre de 1895 proponía un tramo en zigzag que partiendo desde el punto kilométrico 131/176, apenas a quinientos metros del final de la línea general de Orense a Vigo, alcanzaba el muelle del Comercio en poco menos de tres kilómetros.

La línea fue dividida en dos secciones:

- **Primera Sección:** Con una longitud de 1.042 metros prácticamente rectilíneos permitía descender al convoy una cuarta parte del desnivel existente entre estación y puerto. Esta sección partía del cerramiento de la estación por una vía ciega paralela al edificio de viajeros y situada al borde del terraplén sobre el cual está asentado. Tras atravesar la aguja de enlace con la línea de Orense a Vigo (P.K. 0/156 del ramal) con suave curva inicia el descenso por la ladera en forma de rampa rectilínea de 22‰ y poco más de medio kilómetro. Tras pasar frente al edificio de oficinas y el taller de calderería y forjas de los Talleres Generales de MZOV, llegaba hasta lo que se conocía como Retroceso, una particular distribución de vías situado en el barrio de San Lorenzo a pocos metros del actual viaducto de piedra. En este recorrido se encontraban los primeros pasos a nivel de este ramal al puerto, el correspondiente al Camino de Canadelo, P.K. 0/744, y sobre el camino municipal de San Lorenzo, P.K. 0/952.

Pertenciente a esta primera sección, el Retroceso, de rasante horizontal y situado en la cota 35m37, lugar donde el tren invertía de nuevo el sentido de marcha. Contaba con una distribución de doble vía. La principal, directa de Vigo viajeros, acababa en un rampa de seguridad coronada en su extremo con topera "parachoques"; conectada con ésta por dos cambios de agujas una vía de apartadero de 140 metros de longitud libre, quedando la explanación suficiente para poner otra vía más si las necesidades del tráfico lo exigiesen más adelante. Sobre ambos tendidos discurría el camino a Montecelo, paso a nivel situado en P.K. 1/080. También sobre vía principal se encontraba la aguja de bajada al Puerto, P.K. 0/826, el enlace con la segunda sección.





Estación de Vigo en 1895 y primer retroceso (origen AHF)

- Segunda Sección:** Inicialmente proyectada con 1.940 metros de longitud, nacía en la comentada aguja de empalme del Retroceso y conducía al convoy a la proyectada Factoría de la Compañía junto los edificios de la Junta de Obras del Puerto, frente al muelle del Comercio. Esta segunda sección era un sinuoso trazado caracterizado en su primera parte por una fuerte pendiente de 24% durante 1.067 metros, justo hasta llegar a un túnel urbano de casi doscientos metros que hizo falta proyectar bajo la calle del Duque de la Victoria (hoy calle de García Barbón) y que en un principio iba a pasar por debajo de la Iglesia de Santiago de Vigo -por entonces en construcción- pero que finalmente se huyó de sus cimientos. Pasado el túnel el convoy se encontraba casi en la cota de los muelles pero circulando ya por el tejido urbano de aquel nuevo Vigo por lo que era inevitablemente la presencia de un nuevo paso a nivel en el P.K. 1/530, entre la calle del Hospital y el camino del Roupeiro, y uno más en el P.K. 1/610, sobre la calle Nicolás Salmerón (después avenida de Felipe Sánchez y hoy calle de Areal). Éste en concreto, con el tiempo y la expansión de la ciudad, se convertiría en el más conflictivo y peligroso pues esta calle estaba destinada a convertirse en una de sus principales arterias.

De esta forma el ferrocarril llegaba al puerto frente la desaparecida dársena de cabotaje menor, un conjunto de rampas destinadas a la carena de botes y otros servicios (actualmente ocupado por los edificios de Aduanas y de la Autoridad Portuaria tras ganarse al mar).

Tras enlazarse allí la vía con la contigua a los muelles, el punto final del proyecto se encontraba 478,44 metros más adelante, frente el edificio de la Factoría que se encontraba ante la intersección del entonces Boulevard Elduayen (ahora calle de Montero Ríos) con la calle de Castelar.

Llegaron a ochenta y ocho el número de propietarios a quienes este corto trazado necesitó tomar todo o parte de sus fincas mediante expropiaciones no sin algunos problemas.

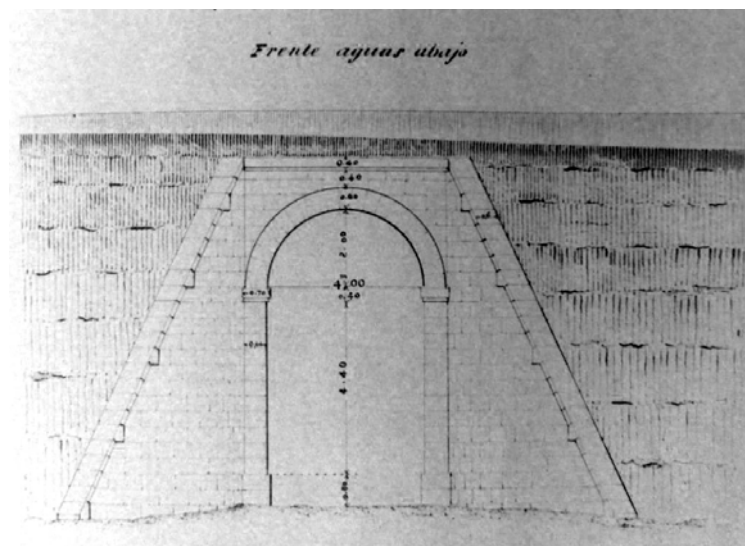
DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Hasta el punto situado a 712 metros de la Primera Sección las explanaciones tendrían el ancho para una vía, o sea 6m30 en los desmontes y 5m50 en los terraplenes, desde éste hasta el situado a 969 metros las explanaciones serían para dos vías y tendrán una anchura en la rasante de 10m10 en los desmontes y de 9m30 en los terraplenes. Desde el último punto hasta el final de la Primera Sección y toda la longitud que comprende la Segunda las explanaciones serían de una sola vía con las dimensiones fijadas anteriormente.

Al discurrir la línea por una ladera el trazado iba a necesitar de diferentes muros de sostén y contención para evitar corrimientos, las desigualdades del terreno y su dureza exigieron utilizar explosivos para abrir trincheras, siendo aprovechados los productos de excavación de estos desmontes para la formación de terraplenes con que salvar las depresiones del terreno y construir los muros, y los inevitables cruces con otras vías de comunicación fueron salvados mediante pasos elevados, un túnel o como ya vimos, por diferentes pasos a nivel.

Diferentes tajeas y escurrideros jalonaban ambas secciones para dar salida a través de la vía a las aguas de riego, las del arroyo de San Lorenzo o también las procedentes de las cunetas de la estación de Vigo y las sobrantes de sus Talleres Generales, cuyo caudales se utilizaba para fertilizar las fincas situadas entre la línea y el mar. Para dar paso a través de la vía de la Segunda Sección a las aguas del arroyo del Roupeiro se construyó finalmente una alcantarilla de dos metros de luz en lugar del grupo de cuatro tajeas abiertas inicialmente previsto.

Alzado de la cara norte del pontón del Retroceso. Se aprecian los dos niveles de la vía, la rasante horizontal y la descendente hacia el puerto a 24% (AHF).



Obras de fábrica de la Primera Sección

Pontón a 774m del origen de la primera sección.

En el Retroceso y con el objeto de dar paso por debajo del terraplén sobre el barranco de San Lorenzo a las aguas del arroyo del mismo nombre y poner en comunicación las dos partes en que quedaba dividida la finca de los herederos de Don Isidro Novoa Camino, se creyó indispensable la construcción de un pontón de cuatro metros de luz.

Teniendo en cuenta que este pontón había de servir para tres vías, dos de las cuales estaban emplazadas en una rasante horizontal y la tercera en una pendiente de 24‰, se vieron obligados a no elevarlo hasta la rasante y sí cargarlo con dos metros de terraplén a fin de conseguir una altura igual de la bóveda en toda la longitud del cañón aunque la sobrecarga fuese distinta en ambos frentes.

La desaparecida obra se componía de dos estribos escalonados de altura variable los cuales sustentaban una bóveda de dos metros de radio. El frente de aguas arriba tenía una altura de 8m20 a partir de la solera y dos aletas de igual altura y con espesor conveniente servían para contener el terraplén. El frente de aguas abajo tenía una altura de 9 metros y la diferencia con la anterior corresponde a la mayor altura del arranque del arco.

Adosada al estribo derecho se proyectó una tajea cubierta destinada a conducir las aguas del arroyo, y por la izquierda un caño abierto para las del cauce de un molino situado a la parte inferior de esta obra.

Paso superior a 926m del origen de la primera sección.

También en el Retroceso y para unir entre sí las dos partes del bosque perteneciente a la finca de D. José García Barbón se construyó un paso superior de diez metros de amplitud compuesto de dos estribos unidos entre sí por un tramo de hierro y cuya anchura no excedería de los dos metros noventa centímetros.

Obras de fábrica de la Segunda Sección

Paso inferior de 10 metros de luz a 179m del origen de la segunda sección.

En ese punto encontraba la traza de este ferrocarril un camino vecinal que partiendo de la carretera de Pontevedra a Camposancos (actual avenida de García Barbón) se dirigía a los barrios denominados de San Lorenzo y Canadelo, verificándose el cruce antes de la bifurcación de ambos caminos, obligando por consiguiente, a la construcción de un paso inferior de diez metros de luz medidos en la dirección del eje del ferrocarril que forma con el camino un ángulo de 19° y 59'.

Estaba formado por dos estribos (todavía se conservan, calle de Canadelo Baixo) unidos por medio de un tramo de hierro construidos con las fábricas usuales del país que eran la mampostería ordinaria para cimientos y macizos, la mampostería concertada para los frentes y las líneas generales de sillería clasificada según el objeto a que se le destinase.

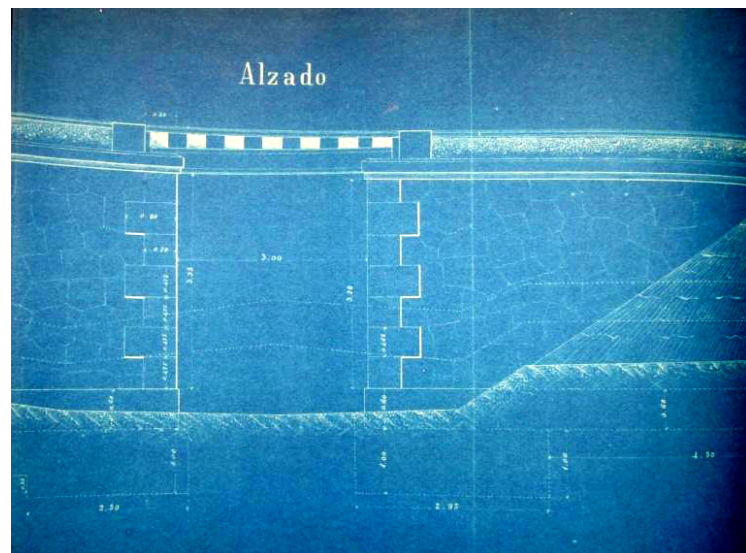
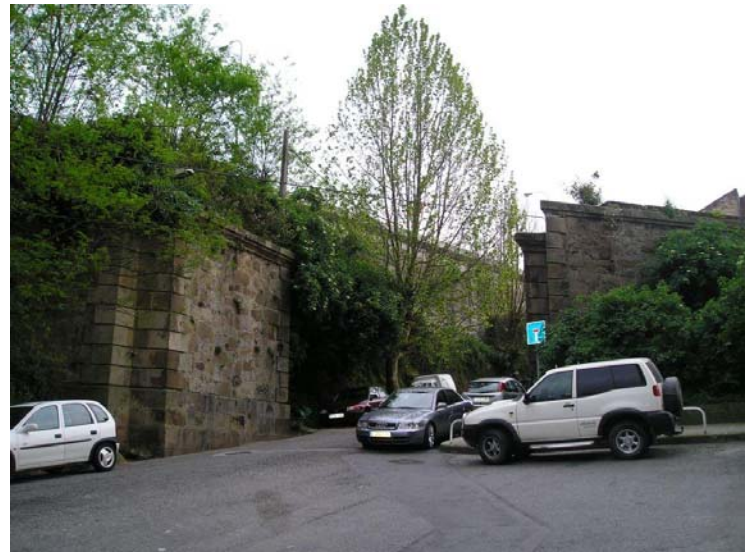
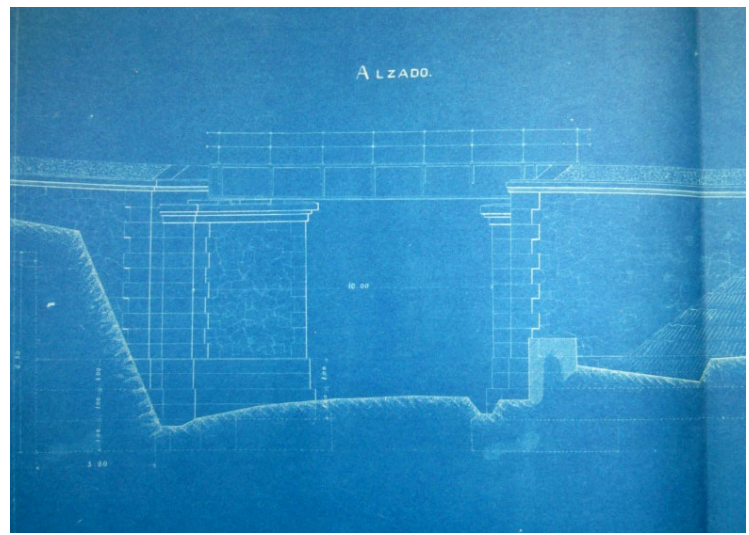
De arriba a abajo:

Paso inferior de 10m luz de la 2ª Sección.

Paso inferior en la actualidad. Calle de Canadelo Baixo.

Paso inferior de 3 metros de luz de la 2ª Sección (origen AHF)

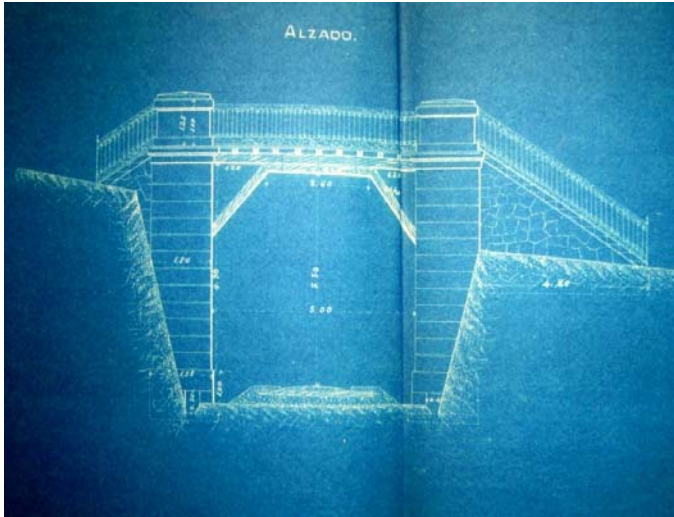
Paso inferior en la actualidad. Si no se tenía cuidado al paso del tren uno era literalmente rociado con las ascuas que se escapaban al cenicero de la locomotora.



Paso inferior de 3 metros de luz a 318m del origen de la segunda sección.

Este paso inferior como el anterior estaba destinado al paso por debajo de la vía de un camino para servicio del barrio de Canadelo y las fincas limítrofes, pero como este camino (actual calle de Callao) está dotado de grandes pendientes el tránsito era de mucha menor importancia que el anterior considerando suficiente una luz de tres metros para que prestase servicio completo.

Esta obra estaba formada por muros a uno y otro lado de la vía dejando entre ellos los tres metros de amplitud precisos para el paso del camino y que se consiguió emplazando a dicha distancia dos estribos (uno de estos estribos todavía se conserva) que soportarían un pequeño tramo de hierro.



Detalle del paso elevado de 5m de luz de la 2ª Sección (origen AHF)



Estado actual. La trinchera ha sido todavía más rebajada para posibilitar la prolongación de la calle de Serafín Avendaño.



Muro de contención aprovechado para la AP-9.

Paso superior de 5 metros de luz a 553m del origen de la segunda sección.

Con el objeto de poner en comunicación las dos partes en que queda dividida la finca de los herederos de D. Joaquín Avendaño se construyó un paso superior de cinco metros de luz, compuesto de dos estribos de fábrica de mampostería y sillería unidos entre sí por un tramo de madera de roble para el paso de las personas, único objeto de esta obra.

La necesidad de elevar los estribos a bastante altura para el paso de los trenes obligó a ganar la diferencia de nivel entre el terreno natural y el tablero de obra por medio de dos escalinatas con peldaños de sillería dotados de barandillas de hierro.

Esta obra estaba formada por dos pilastras en cada frente de metro y medio de anchura, elevadas sobre un zócalo de sillería por debajo del cual se construirían dos caños de 0m40 y 0m50 para dar paso a las aguas que discurran por las cunetas.

Paso inferior de 3 metros de luz y muros de acompañamiento a 671m del origen de la segunda sección.

Para comunicar el camino del Telleiro que era preciso cortar con la vía, se hizo necesaria la construcción de un tercer paso inferior (hoy desaparecido) que lo pusiese en comunicación con las fincas a que prestaba servicio, pero como el cruce de la vía con este camino se verificaba en la misma dirección que éste seguía, con el fin de evitar el inutilizarlo en una gran longitud y ocupar, con los taludes del terraplén y el camino lateral que sería preciso habilitar, una buena parte de la finca de D. Antonio Sanjurjo destinada a la explotación de sus industrias de fundición de metales y construcción de máquinas y aparatos, cuya expropiación resultaría muy costosa, se creyó prudente proyectar muros de acompañamiento que defendiese por la parte Norte los terrenos citados y por el lado opuesto las obras del ferrocarril de los daños que le ocasionaría el arroyo del Telleiro, que seguía la misma dirección del camino en una longitud de 40 metros aproximadamente, haciéndose necesaria su desviación en la longitud suficiente para darle salida por debajo del paso inferior, pero como al mismo tiempo se precisaba dar servicio por la izquierda a una de las dos partes en que quedaba dividida la finca de D^a Flora del Barrio, se vieron precisados a proyectar otros muros por la parte Sur con el fin de conseguir llevar el camino y el arroyo lateralmente al ferrocarril y por la parte inferior de estos muros.

La obra proyectada tenía tres metros de luz y cinco de altura aproximadamente. Por el frente aguas abajo lo acompaña por la izquierda un muro de 20 metros de longitud y otro por la derecha de 43'50. En frente de aguas arriba le acompaña también uno de 19 metros de longitud por la izquierda y otro de 12'50 por la derecha.

Túnel.

El conocido túnel bajo García Barbón pasa por ser el desmonte número 4, comprendido entre los piquetes 130 y 41 del plano de obra de la MZOV, revestido en una longitud de 190 metros con forma de túnel.

Como esta obra seguía en una gran parte la misma dirección que la calle denominada del ferrocarril o camino del Pito (hoy calle de Alfonso XIII), cuya circulación sería necesario interrumpir sino se tomasen precauciones, se tuvo especial cuidado en hacer por la izquierda del trazado el depósito de tierras necesario para rellenar sobre la bóveda, una vez terminado el revestimiento, consiguiendo así un ensanche provisional de la citada calle, por el cual se establecería el movimiento que pudiera tener durante la construcción de las obras y según que el avance de éstas lo requiriesen.



El cruce de la carretera de Pontevedra a Camposancos o también denominada calle del Duque de la Victoria (la avenida de García Barbón), se haría en dos secciones: Una desde la boca Norte del túnel hasta el eje de la carretera, y otra desde este último punto al lado opuesto de la citada carretera, no pudiendo empezarse la segunda sin que se hubiera terminado la primera, rellenado, apisonado y extendido el firme del camino.

Los distintos volúmenes de fábrica que constituirían esta obra más las dos boquillas del túnel darían un valor a la obra de 92.556,47 pesetas (de las de 1895), con diferencia la de mayor coste de todo el ramal.

Paso inferior oblicuo de 5 metros de luz en sección recta y muros de acompañamiento en la zona del Puerto a 1446m metros del origen.

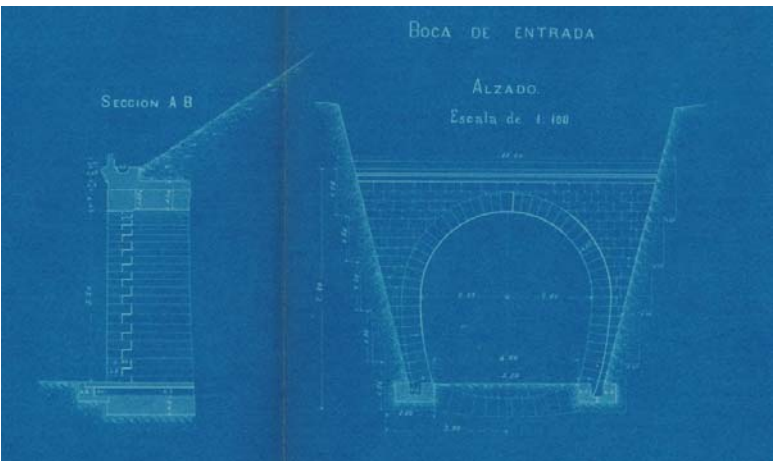
Con el objeto de poner en comunicación la rampa de acceso del mar a la calle del Arenal con la construida por el Estado como obra complementaria del muelle de hierro para carena de botes en la parte oeste, se hizo preciso la construcción de un paso inferior de cinco metros de luz medidos normalmente entre los paramentos de estribos, pero como el cruce de la rampa citada se hacía oblicuamente bajo un ángulo de 47° y 48' daba una longitud entre estribos de 6m71 medidos en el sentido de la traza. Este paso estaba formado por dos estribos con sus correspondientes muros de acompañamiento y un tramo metálico extendido entre ambos.

El muro aguas abajo entre la calle del Arenal y el primer estribo estaba emplazado sobre la playa y, por consiguiente, sujeto a la influencia de las mareas, por lo menos durante dos horas en cada una. Al encontrar el primer estribo, el muro cambiaba de dirección, pues una vez formada parte de aquel y en su prolongación seguía paralelamente a los muros que limitan la rampa de carena de botes, formando el nuevo recinto de la zona marítima entre el ferrocarril y la prolongación de la calle de Colón.

Desde el segundo estribo, se construirían dos muros, uno por la derecha y en curva de 200 metros de radio, que sirviendo para el asiento de una vía empalmará con la vía existente a la derecha del muelle de hierro (perteneciente al entramado de Obras del Puerto), y otro por la izquierda que seguiría la dirección del trazado de la Bajada. Ambos muros habían de terminar en el que cerraban por entonces las dársenas allí emplazadas.

(prosigue en el siguiente número)

En memoria de mi padre y al abuelo, ferroviarios y pescadores.



De arriba a abajo:

Plano en planta del túnel (origen AHF).

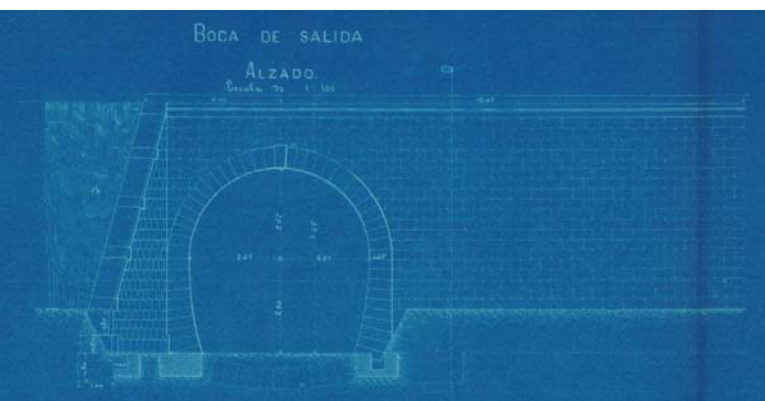
Boca sur del túnel del ramal bajo la calle Alfonso XIII (origen AHF)

La boca sur del túnel se encuentra debajo de la salida de la autopista AP-9. Al fondo las torres de la iglesia de Santiago el Mayor de cuyos cimientos hubieron de salvarse en suave curva de 250 m de radio.

Boca norte del túnel del ramal bajo la rasante de la avenida de García Barbón (AHF). A día de hoy ésta se encuentra tapada formando parte del aparcamiento de un edificio de la calle República Argentina.

Derecha abajo:

Paso inferior oblicuo de 5 metros de luz y muros de acompañamiento sobre rampa nº 1 de cabotaje durante la pleamar (origen internet).





PARQUE FERROVIARIO DE GALICIA
CARRILEIROS



FERROCARRIL CENTRAL DE GALICIA



Complexo cultural de San Francisco (zona alta). Rua Canle s/n
O U R E N S E