

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA  
**FERROVIARIA**

caderno nº30  
edición castellano

## FERROCARRIL DE ENLACE

*de la estación de Vigo con el puerto*

*II parte*



**JOSÉ CRUZ OLIVEIRA**

**CARRILEIROS & FOULA - OURENSE**





**Imagen superior:** Tarjeta postal editada por Hauser y Menet de la bahía de Vigo a principios del siglo XX con el muelle del Comercio en plena actividad. La dársena que se aprecia con su playa y rampas será completamente rellena a fin de ampliar las instalaciones del puerto. En primer plano el terraplén del Retroceso de San Lorenzo con su explanación en doble vía y la descendente directa hacia el puerto. A la izquierda la boca sur del pontón de cuatro metros de luz sobre las aguas del arroyo San Lorenzo, P.K. 773/72 del ramal (Cortesía AA.VV. Teis)

**Imagen portada:** Tráfico sobre el muelle del Comercio

#### 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:



**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

**Nº 29:** Ferrocarril de Enlace de la estación de Vigo con el puerto

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

[www.carrileiros.com](http://www.carrileiros.com)

[carrileiros@hotmail.com](mailto: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.





Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo

EXPLORACION *Linea de Bajada al Puerto de Vigo* *13 de Junio*  
Servicio de *1898*

Resumen del Tráfico obtenido durante el mes de *Junio* de *1898*

TRANSPORTES A GRAN VELOCIDAD	Ascendentes		Descendentes		Productos para la Comp.º	
	Peso	Cts.	Peso	Cts.	Peso	Cts.
<b>Tarjetas:</b>						
Primera clase						
Segunda clase						
Tercera clase						
Precio reducidos y militares						
<i>Total.</i>						
<b>Pagos:</b>						
Tarjetas especiales						
Carruajes						
Transportes militares						
Alimentación y ropas						
Medicinas y talleres						
Exceso de equipajes						
Pescado fresco y marisco						6 65
Volatería						
Huevos						
Gaberos frescos no clasificados						6 83
Encargos y comestibles						2 3 96
Maniobras						
Recambios suplementaria						
<i>Total.</i>						2 1 70
<b>Ganados:</b>						
vaca						
caballo						
lanar						
de cerda						
<i>Total.</i>						
<b>TRANSPORTES A PEQUEÑA VELOCIDAD</b>	Peso en kilogramos		Productos para la Comp.º			
	Ascendentes	Descendentes	Peso	Cts.		
Almoho naturales y artificiales						
Acero						2 1 2
Almoho común						2 8 7
Otros granos						
Agriculturas y frutos						1 65
Armaduras militares, equipos y provisiones militares						
Almoho en grano o en polvo						
Carbón						
Almoho lavado y prensado						1 9 0
Escaleras y otros comestibles de pescado						
Cal común á hidratos, cemento y yeso						
<i>Segun el orden.</i>						1 5 64

Imagen superior: Detalle de las expediciones desde la Factoría del Puerto en su primer mes y medio de servicio (AHF)

Imagen inferior: Maniobra a brazo de un vagón tipo X desde la placa giratoria (internet).

## ESTACIÓN VIGO-PUERTO

La apertura al servicio del ramal se hizo el lunes 13 de junio de 1898 y ya en sus primeros días fue una línea con un buen tráfico de mercaderías.

En el primer tercio del siglo XX se efectuaron una serie de obras de infraestructura que transformaron el puerto de Vigo en un gran puerto apto para todo tipo de buques. Paralelamente a este desarrollo surgieron diferentes proyectos de ampliación de lo que se conocía como Estación Vigo-Puerto que si bien excedería el objeto del cuaderno sí los comentaremos brevemente.

## Muelle de hierro de la Empresa del FF.CC.

En septiembre de 1884 el ingeniero Eduardo Escalona presenta el proyecto de un muelle de hierro en prolongación del de A Laxe para la compañía de ferrocarriles. Este nuevo muelle se haría extendiendo el existente de piedra mediante pilotes y vigas de hierro en una longitud de 44 metros por 11 de ancho, lo que permitiría atracar buques de hasta 1.000 toneladas y 20 pies de calado. En su cabecera fue dotado de una potente grúa fija de vapor que permitiría la descarga de maquinaria directamente en el vagón.

Un año antes de la inauguración del ramal se proyectó instalar dos vías y placa giratoria de carruajes para unir este muelle de hierro con el ferrocarril de Bajada. Como no se disponía de espacio suficiente para instalar un cambio de agujas se optó por la solución de instalar una placa giratoria con la que facilitar el paso de una vía a otra. A tal fin se empleó una de las que tenía la Compañía sin uso, de cubo de fundición, con reborde recto y a la que se le pondrían opérculos de fundición con la superficie estriada para permitir el paso de vehículos por encima de la misma. Como la obra no estaba incluida en el proyecto de la Bajada tuvo que aprobarse un suplemento de gasto para obras, vías y aparatos necesarios que ascendió a 10.016,66 pesetas.





## Empalme de la vía del muelle de ribera y rampas de la playa del Arenal con las vías del FF.CC.

El crecimiento de la ciudad se debe fundamentalmente a la pesca arribada al fondeadero del Berbés. De forma paralela se fue desarrollando una industria derivada de la misma en el barrio del Arenal, la dedicada a la conserva del pescado y la de la construcción de vapores de pesca.

Al año de inaugurarse el ramal se iniciaban las obras de un muro de ribera en el extremo oeste de la playa del Arenal, muro que iría paralelo a las casas con treinta metros de separación y dotado de cuatro rampas de acceso a la dársena en una longitud aproximada de ocho cientos metros que comprendía la distancia entre la bajada de ferrocarril y el por entonces arroyo Barreiro (desaparecido callejón de Miragaia). De esos treinta metros la mitad se establecieron para el servicio urbano y los otros quince metros para depósito temporal de mercancías y la vía del ferrocarril. En 1902 se conexió esta vía con la general de bajada en lo que vendría a constituir el tercer retroceso.

El servicio de esta infraestructura se vería incrementado considerablemente al construirse entre 1905 y 1915 el gran muelle Transversal. Este muelle, situado entre las rampas 1 y 2, fue proyectado para poder descargar de cualquier tipo de mercancías, infraestructura que enseguida puso de manifiesto lo engorroso de la maniobra que los sucesivos retrocesos del trazado imponía al trasiego de mercancías entre puerto y estación.

Con la construcción entre 1925 y 1940 del muelle del Arenal se ganan al mar los terrenos con los que con el tiempo se daría solución al problema ferroviario de Vigo.

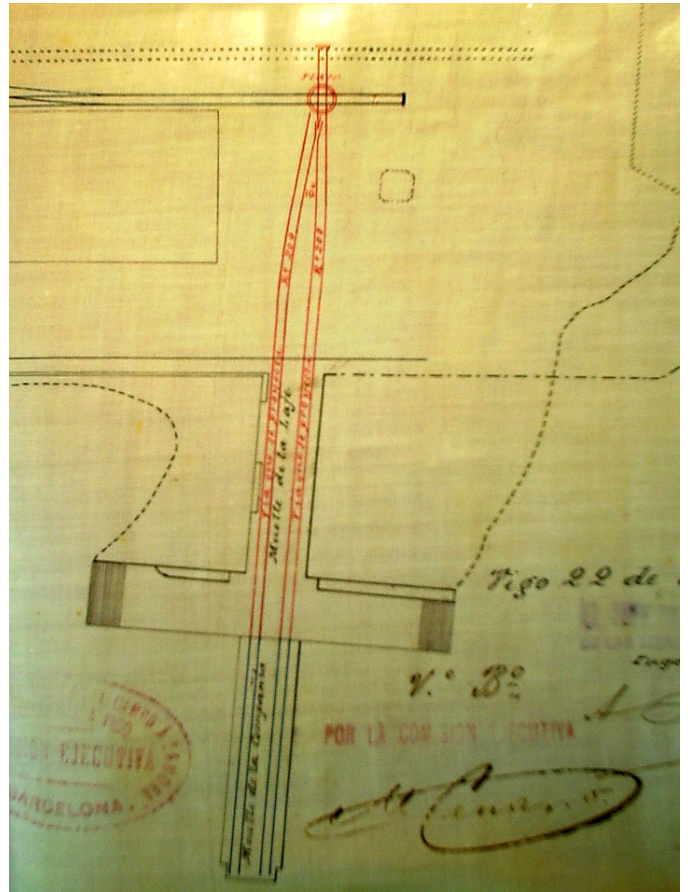
## Prolongación de una vía hasta la Ribera del Berbés

Desde siglos la pesca viguesa es excedentaria enviando al interior de la nación y extranjero sus sobrantes mediante caballerías evidentemente en pequeñas cantidades. La apertura del ferrocarril origina una auténtica revolución pesquera al poder despachar con facilidad y baratura los excedentes, pero el tren no iba más allá del muelle de A Laxe, dejando el puerto pesquero al margen de las comunicaciones más avanzadas de su época.



*Imagen superior:* Sobre el malecón de enlace con la ribera del Berbés se construyó la desaparecida Lonja de pescado y la correspondiente vía de enlace. Material rodante frente los pabellones de la desaparecida Lonja. El edificio grande se corresponde al de lavado y empaque del pescado mientras que el más pequeño venía a ser la sala de contratación (Internet).

Con la construcción entre 1896 y 1900 del malecón -muelle de enlace entre la Dársena del Berbés y el muelle de A Laxe-Vigo comenzaba a tener una estructura portuaria aceptable a las necesidades del momento al permitir la comunicación directa entre las zonas portuarias de la ciudad.



*Imagen superior:* Proyecto de unión del muelle de hierro de la empresa del ferrocarril con el ramal de bajada al puerto (AHF).

Construido en 1905 el nuevo edificio destinado a lonja de pescado fresco en condiciones inmejorables para los exportadores de pescado, le faltaba tan solo que la vía de Bajada al Puerto fuese prolongada hasta la Ribera del Berbés con un desvío que permitiese cargar directamente desde el nuevo mercado a los vagones.

El proyecto consistió en prolongar por la avenida de Elduayen la vía desde la placa giratoria hasta el extremo de la dársena del Berbés, separando dicha vía 8m20 de la línea de edificación y sujetándose la rasante de la vía a la de la citada avenida. Como esta vía estaba comprendida dentro de la zona de maniobras del Puerto, por seguridad se adoptó para su prolongación una curva de 150 metros de radio.

A los 305m del origen se emplazaría la aguja de entrada de la vía apartadero, que había de dar servicio al nuevo mercado separándose de éste noventa centímetros para que desde el muelle se efectúe la carga con comodidad. Dicho desvío tendría una longitud de 171m entre agujas, 4m60 de entrevía quedando unos 72m de longitud de vía libre, suficiente para cargar unos diez vagones a un tiempo.

Después de cargado el material se sacaría del desvío a brazo por la aguja de salida, quedando para este objeto una longitud de unos diez metros, espacio más que suficiente para rebajar la aguja y retroceder a la general de donde se sacarán con la máquina. Con el fin de evitar descuidos por parte del personal encargado del servicio de maniobras, se colocó al extremo del edificio del mercado y en la vía apartadero un calce móvil y lo mismo al extremo de la general a fin de que no rebasasen los vagones el límite de la vía y fuesen a caer dentro de la dársena del Berbés, además las agujas estarán dotadas de un farol indicador y de un taco de espera que cerrado con candado impida que se hagan sin conocimiento del Jefe de Estación, cuyas llaves mantendrá en su poder.

Situación kilo métrica	Denominación de la servidumbre	Nombre especial con que es conocido el sendero y su paso	Provincia	Ayuntamiento	Nombres de aldeas y parroquias a las que afecta la supresión de la guardería	Tipo de señales establecidas
0,744	Camino de Canadelo	Canadelo Bajo	Pontevedra	Vigo	Vigo y Lavadores	Tipo A
0,952	Camino de San Lorenzo	San Lorenzo	Id.	Id.	Vigo y Lavadores	Tipo A
1,080	Camino rural	San Lorenzo	Id.	Id.	Vigo	Tipo A
2,530	Calle del Hospital	Calle del Hospital	Id.	Id.	Vigo	Tipo A

**Imagen superior:** Relación de pasos a nivel de la Bajada al Puerto a los que se les suprimió la guardería.

**Imagen inferior:** Señalización para viandantes y maquinistas a implantar por Oeste en los pasos arriba señalados (Archivo Municipal de Vigo).

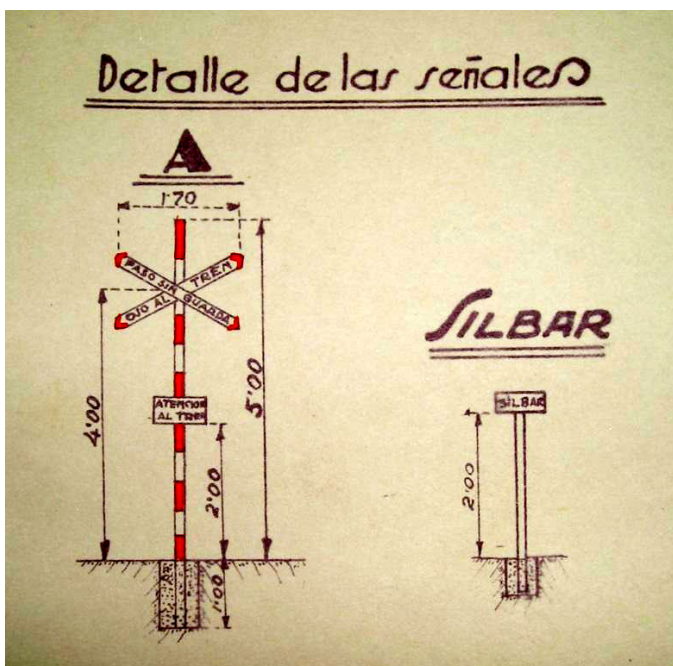
**Imagen inferior derecha:** Locomotora serie 50 MZOV al lado de las oficinas de la Junta de Obras del Puerto (AVAFT-Rías Baixas)

## PERIODO OESTE (1928–1941)

En diciembre de 1928 cesa la actuación de MZOV como concesionaria y explotadora de líneas férreas haciéndose cargo el Estado de la propiedad de todas sus concesiones ferroviarias. Este ramal se incorpora entonces a la red de una nueva compañía intervenida y subvencionada por el Estado, la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

Si bien es en esta década, Dictadura del general Primo de Rivera (1923-1930), que destaca el número de inversiones que en materia de infraestructuras portuarias se produce en la ciudad -Muelle de ribera del Arenal (1925/1940), muelle de Trasatlánticos (1927/1937), ampliación del puerto pesquero del Berbés construyéndose tres de las cuatro dársenas actuales (1928/1936), y otras pequeñas obras realizadas por particulares en régimen de concesión administrativa en relación con la actividad pesquera y la de construcción y reparación naval- la nueva compañía nace en el contexto de crisis que viene atravesando el ferrocarril español durante la década de 1920.

Fiel reflejo de ello es la supresión de la guardería en varios pasos a nivel de la provincia de Pontevedra. Efectivamente la nueva Compañía ponía en conocimiento del público a través de la prensa local que a partir del día primero de Noviembre de 1933 sería suprimida la guardería en los pasos a nivel de la línea general de Orense a Vigo, del ramal de Guillarey al Miño y por supuesto, del ramal de bajada al puerto.



La nota de Oeste añadía además que "Al quedar sin guarda los pasos citados y con objeto de prevenir a los usuarios de los caminos correspondientes la proximidad del cruce de la vía, se

hace público la instalación en el lado derecho de los caminos, a la distancia de 10 metros antes de llegar al cruce, de señales advertidoras de éste consistentes en carteles de chapa en forma de aspa conteniendo las indicaciones de "OJO AL TREN", "PASO SIN GUARDA", y en su parte inferior "ATENCION AL TREN" pintadas en letras negras sobre fondo blanco y colocadas en soportes metálicos de cinco metros de altura, pintados de rojo y blanco.

En consecuencia los usuarios de los caminos deberán, a su vista, extremar el cuidado y precaución al atravesar y cruzar la vía en evitación de accidentes por los que la Compañía no podrá aceptar responsabilidad alguna"

Desprovisto de toda lógica era el de la calle del Hospital en su entronque con el camino del Roupeiro que estaba enclavado en la plena zona urbana y en una parte en donde se hallaban instalados gran número de establecimientos, sobre todo almacenes de carbón, madera, etc, que tenían un constante movimiento.

En respuesta, al día siguiente de su aplicación, la corporación municipal reclamaba al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia contra esta supresión "por los serios peligros que envolvía para vehículos y personas que en gran número transitaban por dichos pasos pues ponían en comunicación los barrios obreros con la parte industrial y portuaria de la ciudad". Nada se consiguió a pesar de que en las inmediaciones de algunos de estos pasos a nivel también había escuelas públicas a las que concurrían numerosos niños que forzosamente habían de atravesar la vía para asistir a las clases.

Obra menor pero significativa fue el levantamiento de la placa giratoria que daba servicio a las vías férreas del espigón de hierro propiedad de la MZOV en A Laxe y que también hacía de enlace con los muelles del Estado. Aunque estas placas presentan el inconveniente de que su diámetro limita los vehículos a girar -la distancia entre los ejes exteriores ha de ser inferior a éste para evitar que en la operación la pestañas de las ruedas tropiecen con las partes fijas de la placa- su destino fue sellado por el furioso temporal de la tarde del 16 de enero de 1922 que arrastró al trasatlántico noruego Kari Skogland de 4.200 toneladas contra el muelle de hierro derribándolo, grúa incluida, sobre el mar.

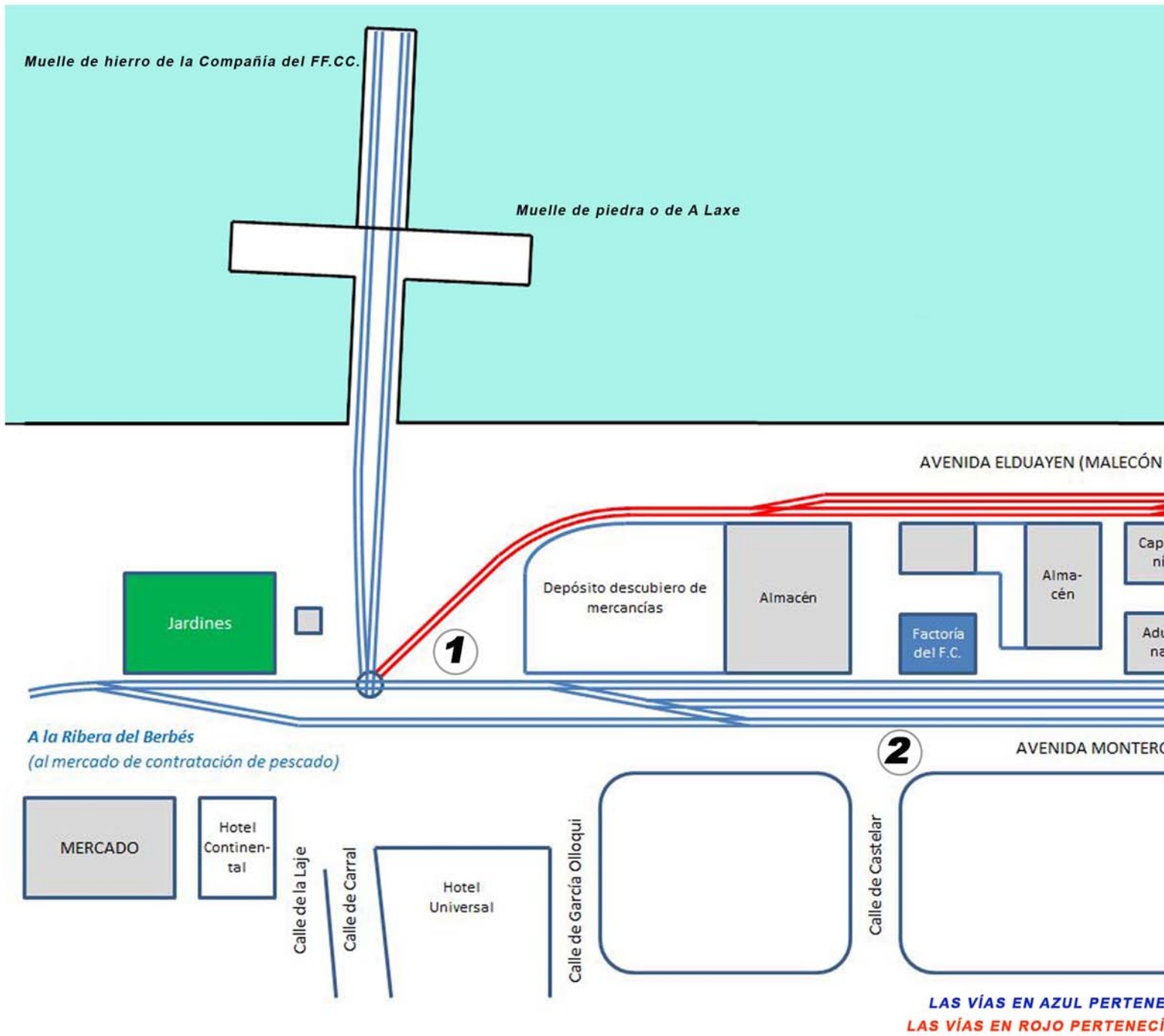
## MATERIAL MOTOR

Las locomotoras de vapor fueron la forma dominante de tracción en el ramal hasta que poco antes de su clausura fueron brevemente reemplazadas por lo que se dieron a conocer en la prensa local como 'potentes locomotoras autoeléctricas'.





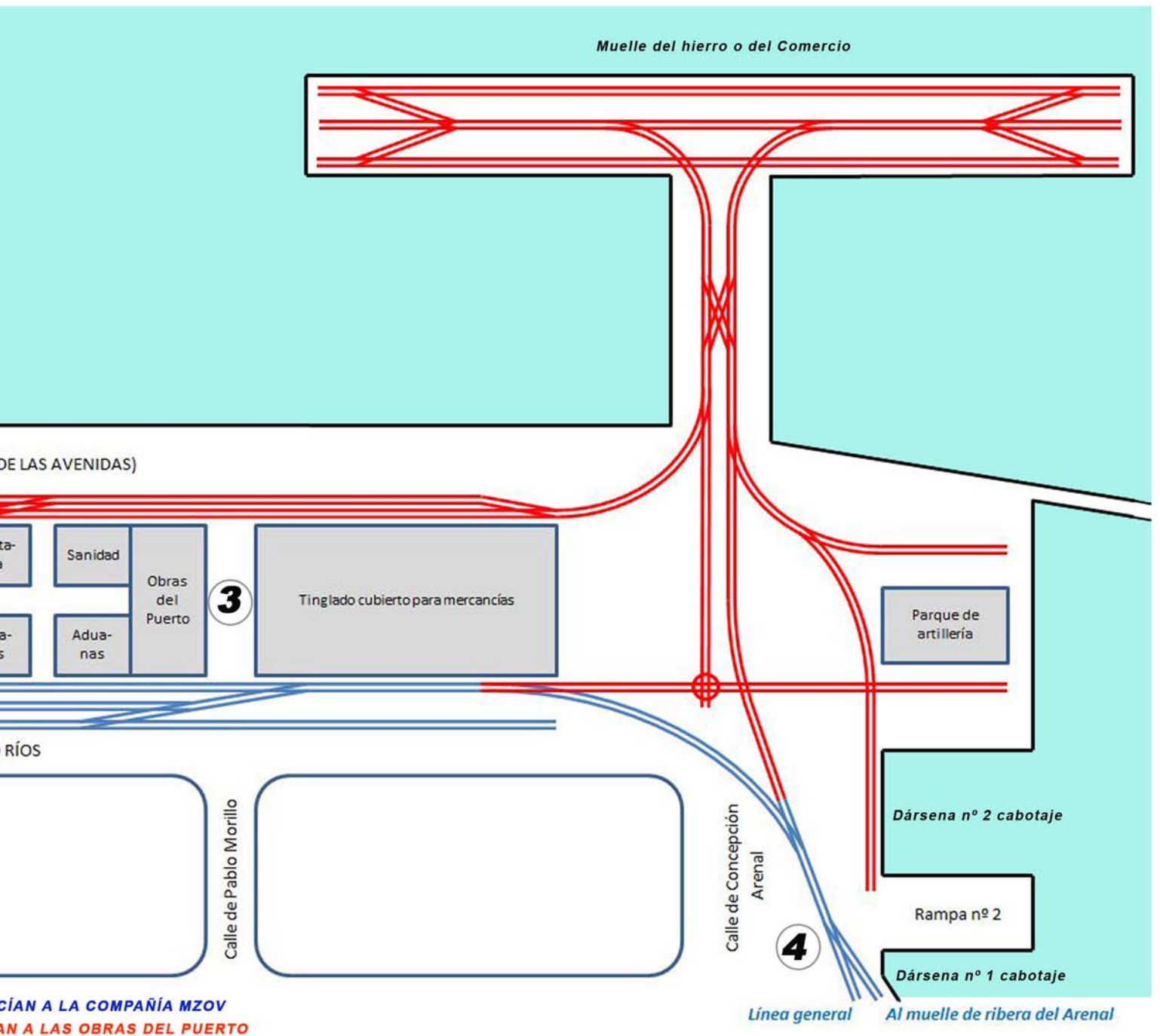
# ESTACIÓN DEL PUERTO DE VIGO (1919)



Placa giratoria con las vías al muelle de A Laxe



Avenida Montero Rios con los distintos almacenes de carga.



CIAN A LA COMPAÑÍA MZOV  
AN A LAS OBRAS DEL PUERTO

Línea general Al muelle de ribera del Arenal



Locomotora circulando por la avenida Montero Rios



Calle Concepción Arenal con la vía general y la de ribera del Arenal



Si acudimos al servicio de trenes de la compañía MZOV correspondiente a las líneas de Galicia nos encontramos, para al ramal de Bajada al Puerto de Vigo, con el siguiente cuadro que refleja la carga normal que podían remolcar por el ramal las diferentes series de locomotoras de la compañía:

### RAMAL DE BAJADA AL PUERTO

#### TRENES DESCENDENTES

Distancias kilómetros	Trayectos	Trenes	Máquinas				
			série 1	série 11	série 50	série 60	série 200
4	Vigo a Vigo Puerto ...	Mercancías ...	130	140	200	270	300
<b>TRENES ASCENDENTES</b>							
4	Vigo a Vigo Puerto ...	Mercancías ...	50	60	90	100	120

La carga señalada en el cuadro es la máxima que deberían remolcar expresadas en toneladas métricas. Como se puede comprender fácilmente el rendimiento de los trenes ascendentes caía un 40% consecuencia de la dura pendiente de 24‰ en ese largo kilómetro de la Segunda Sección.

En consecuencia no era extraño ver trenes en doble tracción. La carga de estos convoyes, tanto si la segunda máquina iba colocada a la cabeza del tren o a la cola del mismo empujando, era igual a la suma de las cargas que podían remolcar cada una de las máquinas disminuida un 10%. No podía obligarse a los maquinistas a que llevaran mayor carga de la fijada en el cuadro, pero si fuera indispensable agregar al tren uno o varios vehículos que produjeran un exceso inferior a diez toneladas, era obligación del Jefe de la estación preguntar al maquinista si podía aceptarlos bajo su responsabilidad, antes de ordenar la maniobra. De la aceptación o de la negativa se daría cuenta en el parte diario del Jefe de estación y en Boletín de tracción.

#### NÚMERO 207 - MERCANCÍAS - Discrecional

2'788 kilómetros en 25 minutos

Distancias		Velocidad	Tiempo Concedido	ESTACIONES	Horas de			Cruza- mientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
De Vigo	Inter- medias				Llegada	Parada	Salida		
1.032	1.032	18	4	Vigo ...	»	»	6.15		
	1.756			6.19	8	6.27			
2.788		10	13	Retroceso ...	6.40				
				Puerto ...					
Totales ...		0h.17			0h.08				

#### NÚMERO 208 - MERCANCÍAS - Discrecional

2'788 kilómetros en 25 minutos

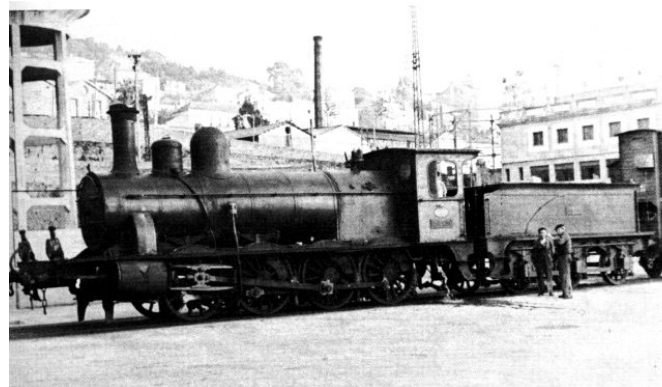
Distancias		Velocidad	Tiempo Concedido	ESTACIONES	Horas de			Cruza- mientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
Del Puerto	Inter- medias				Llegada	Parada	Salida		
1.756	1.756	10	13	Puerto ...	»	»	7.05		
	1.032			7.18	8	7.26			
2.788		18	4	Retroceso ...	7.30		~4		
				Vigo ...					
Totales ...		0h.17			0h.08				

El tren nº 4 se correspondía a un tren correo con salida de Vigo a las 7h00 y llegada a Monforte a las 12h54

Con referencia a los tiempos concedidos se adjunta la parrilla vigente desde el 1 de septiembre de 1925 para el primer tren descendente y ascendente de la jornada (*ver cuadros columna previa*). A partir de 1928 el tiempo de parada en Retroceso de San Lorenzo se reduciría a 5 minutos.

Con el despegue del puerto de Vigo, mientras el número de toneladas a poner en circulación iban en aumento, el material de tracción se iba quedándose obsoleto. Una idea de estas dificultades nos la da el accidente que se produjo en la tarde del jueves 2 de junio de 1955 donde no se registraron víctimas aunque los daños materiales fueron de consideración.

Era poco antes de las ocho de la tarde cuando uno de los habituales trenes ascendentes que hacían el transporte de pescado desde el Berbés, convoy formado por diez unidades con doble tracción delantera, locomotoras 040-2193 y 0212, y una tercera máquina en cola, la 040-2033, descarriló unos metros antes del paso a nivel de la calle Hospital.



*Imagen superior:* Locomotora 0-4-0 de la serie 200 MZOV frente los desaparecidos depósitos del puerto pesquero ya como locomotora RENFE 2194 en octubre de 1955 (AVAF-Rías Baixas)

Consecuencia del estado que presentaba la vía la máquina de cabeza se había salido de los carriles desviándose a la derecha y llevándose por delante una casa de planta baja y piso e irse a empotrar contra otra contigua, inmueble de la RENFE. Del encontronazo resultó herido el maquinista de la 0212 el cual fue atendido seguidamente en la clínica de urgencia de la estación.

El convoy quedó detenido ocupando todo el trayecto entre la Comandancia de Marina y la calle del Hospital (hoy calle de Inés Pérez de Ceta), cortando totalmente el tráfico en la avenida de Felipe Sánchez (hoy calle de Arenal). Enseguida dieron comienzo los trabajos de reparación de la vía, retirando en primer lugar los vagones, reintegrando uno a uno a la estación del puerto, dejando libre el paso por la citada avenida. Desde la estación central se envió un tren de socorro con una brigada de personal ferroviario que trabajó para dejar la vía expedita, restableciéndose el servicio a las once de la noche. Durante el día siguiente continuaron los trabajos de consolidación de las vías y el destinado a encarrilar de nuevo la locomotora empotrada en la casa.

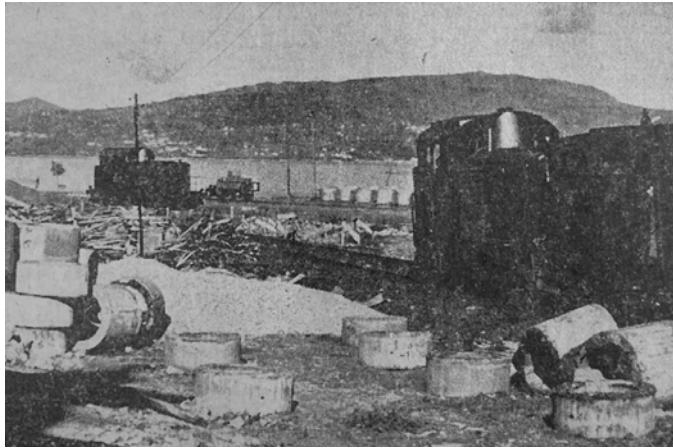
Este suceso era un accidente más de los muchos que se producían relacionados con el ramal pues en la casa derribada por la locomotora descarrilada vivía el maestro relojero don José Vázquez, que a pesar de hallarse en la cocina en el momento del impacto, salió milagrosamente ileso. Sin embargo se daba la coincidencia de que este relojero, que llevaba viviendo en la casa desde hacía catorce años, había sufrido otro accidente hacía algunos años cuando por efecto de la trepidación de los trenes, las paredes de la vieja casa se agrietaron y se vino abajo parte del edificio, saliendo también ileso del accidente.

Meses antes de la clausura de este ramal dejaron de prestar servicio en la zona urbana de Vigo estas máquinas de vapor al ser sustituidas por las comentadas 'locomotoras autoeléctricas' en sus servicios portuarios y urbanos. Con esta decisión



desaparecían las vetustas, renqueantes y escandalosas máquinas de vapor, tan molestas para el vecindario que vivía en la penuria de tener continuamente cerradas ventanas y balcones intentando mitigar sus ensordecedores ruidos al tener que marchar a toda presión, o para evitar los daños en muebles y enseres del molesto humo, denso humo que llegó a ennegrecer con hollín todas las fachadas de Montero Ríos, Cánovas del Castillo y demás lugares del trayecto en la subida hasta la estación de ferrocarril.

RENFE había anunciado para el viernes 2 de noviembre de 1962 la instauración de este nuevo servicio de arrastre de material ferroviario pero debido a la falta de personal complementario para las mismas -que hubo de llegar desde Oviedo- hasta la mañana del sábado no comenzaron a prestar servicio las nuevas máquinas. El primer tren que utilizó tal tracción fue un tren de mineral que bajaba al puerto, un convoy de doce tolvas de mineral y el furgón correspondiente, en total 930 toneladas que después de la maniobra de introducción de las unidades en el parque de mineral del muelle de Trasatlánticos procedió minutos más tarde a la primera subida de un tren hasta la Estación del ferrocarril con 170 toneladas. Dos tractores 10300 fueron los destinados a prestar estos servicios además de un pequeño locomotor de 160 C.V. únicamente para maniobras en terreno llano de la zona portuaria, acoples y demás. Por entonces cerca de ochenta máquinas de vapor había en el depósito de Vigo cuyo destino iba a ser el desguace.



**Imagen superior:** Tractores 10300 de 350 C.V. destinados al puerto en sustitución de las locomotoras de vapor (Hemeroteca Faro de Vigo Archivo Municipal de Vigo)

## PERIODO RENFE (1941–1963). SUSTITUCION DE LA "LÍNEA TRANSVERSAL DE ENLACE" POR LA NUEVA VARIANTE CHAPELA-GUIXAR

A mediados del siglo XX la ciudad sufre un espectacular crecimiento consecuencia del desarrollismo imperante en la época y de las políticas económicas que impulsaban su industrialización. Esta continua expansión de la ciudad fue envolviendo poco a poco el ramal hasta quedar completamente integrado en el tejido urbano de manera que en mayo de 1955 se podía leer en la prensa de la ciudad: *"El movimiento portuario es cada día más intenso, y a todo lo largo de la ciudad, por orillamar, el tránsito rodado aumenta paulatinamente, y en este movimiento intervienen toda clase de medios de locomoción. Entre los servicios que más urge organizar convenientemente figura el del ferrocarril. Los largos y frecuentes trenes comerciales forman a veces verdaderos cordones de interrupción, a través de las avenidas. (...) es de máxima urgencia la rápida realización de la Estación Terminal que evite el arcaico enlace actual."* Efectivamente, el movimiento de mercancías que se registraba diariamente entre la estación de Vigo y Vigo-Puerto era considerable. Tomemos por ejemplo el tráfico del día 25 de mayo de ese mismo año:

Toneladas descargadas al detalle, 82.

Toneladas cargadas, 74

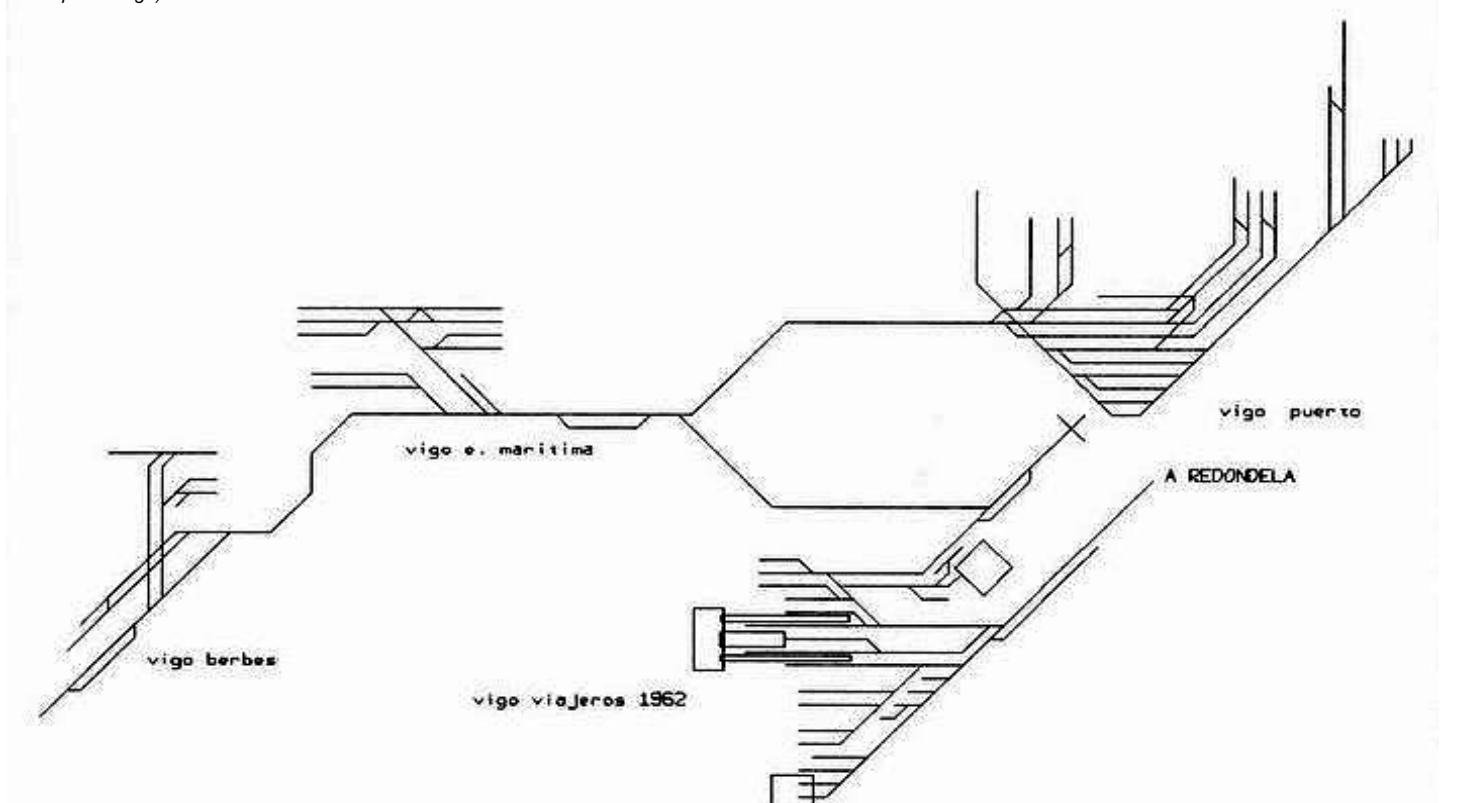
Vagones completos cargados, 23 de ellos 11 de pescado.

Vagones completos descargados, 36.

Tráfico además potenciado por la puesta en servicio entre 1952 y 1957 del controvertido tramo Zamora-Orense que daba mayor salida a las mercancías hacia el interior peninsular al ahorrarse 150 Km sobre el tradicional trayecto por Monforte de Lemos.

Una de las grandes necesidades de la ciudad era por tanto suprimir este lento sistema de llevar y traer vagones con tres retrocesos y tremendas pendientes, primero, para el ordenamiento adecuado del servicio ferroviario, y segundo, una mejor ordenación urbana de la ciudad, cortada por este ramal en uno de su más importantes sectores de crecimiento de su zona norte.

**Imagen inferior:** Aunque el ramal vino a solucionar el problema del enlace entre estación y puerto, lo hizo de una manera que durante años careció de agilidad dada la enorme expansión del puerto. (Cortesía de D. Juan Carlos Martín)





Para resolver el conocido como 'El problema ferroviario de Vigo' el Ministerio de Obras Públicas nombró una comisión constituida por representantes de la División Inspector de la RENFE, de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, del Ayuntamiento de Vigo y de la IV Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, que ocupó su presidencia. El resultado de las actuaciones de esta Comisión fue el proyecto de Variante y Estación Terminal de Vigo, que establecía un desvío de la línea de Orense a Vigo desde su kilómetro 124/826,5 hasta el puerto, donde se desarrollaría la Estación Terminal en la zona de la playa de Guixar y terrenos de los rellenos del muelle del Arenal. Tal y como había sugerido el ingeniero Cardenal en 1882, la solución pasaba por arrancar el ramal del puerto desde mucho más atrás.

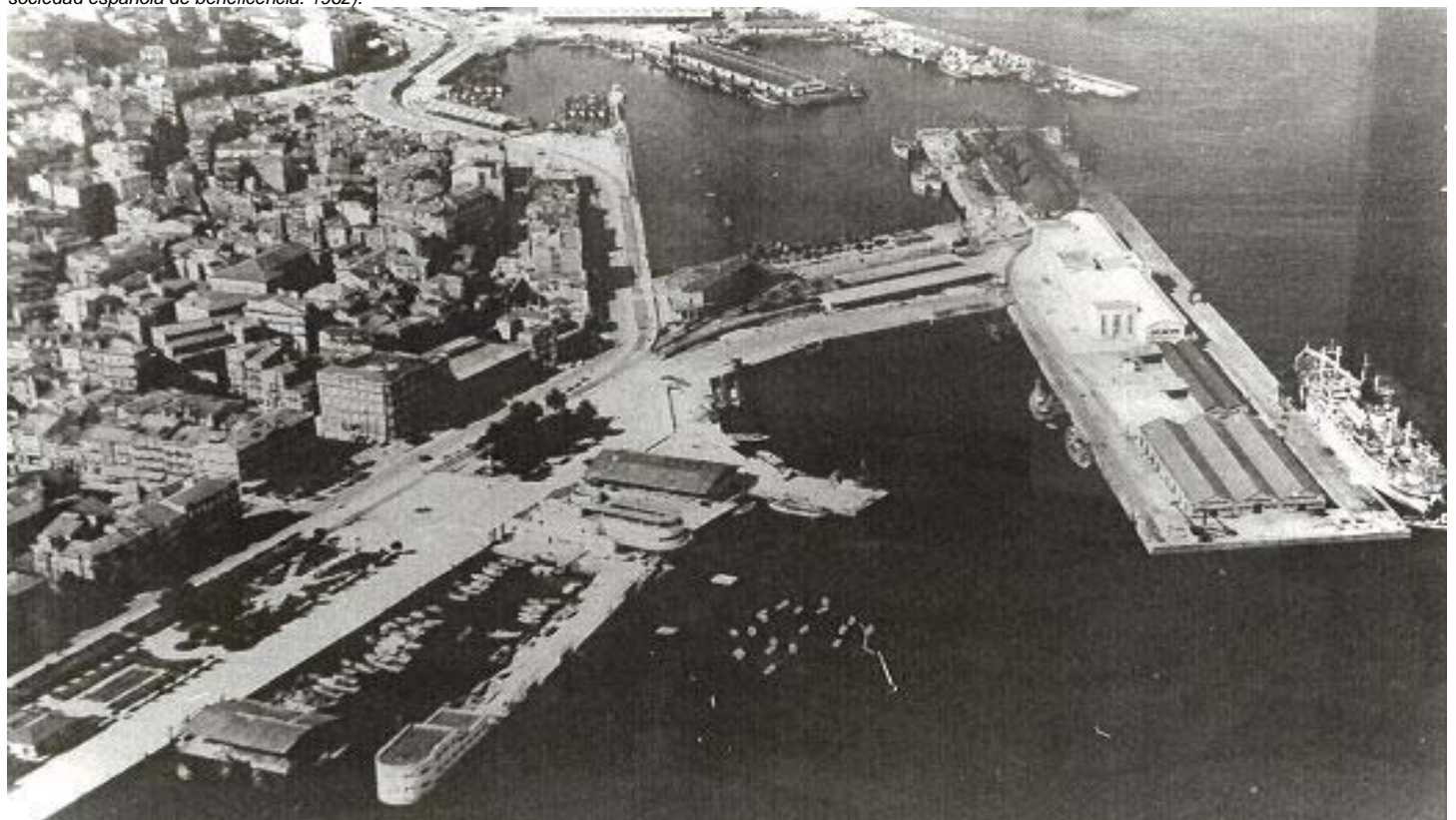
Aprobado el proyecto, la puesta en servicio se dividiría en tres etapas:

1. Ramal al puerto de Vigo.
2. Servicio total de mercancías en el puerto y de viajeros en estación actual.
3. Estación terminal completa en el puerto y abandono de la actual.

El primer paso hacia la realidad de la variante de enlace directo con puerto de Vigo fue dado en la tarde del domingo 17 de enero de 1960 con el cambio de vía general a otra auxiliar en un tramo de setecientos metros de longitud en la zona de Chapela. El objeto de la obra era de dejar la vía antigua en disposición de ser bajada de rasante seis metros y medio para el acoplamiento al nuevo tendido de la variante de acceso a Guixar. Para este cambio se había construido un tramo de vía entre los kilómetros 124/400 y 125/600 y la maniobra de acoplamiento consistió en cortar la vía antigua en ambos extremos, y después, hacer derrapar 14 metros por un extremo y 10 por el otro a la vía antigua, para empalmarlas por ambas cabezas con la auxiliar y dejar ordenado el servicio.

A punto de ser terminadas las obras de supraestructura la prueba con convoyes pesados para el repisado de vía se hizo el jueves 20 de diciembre de 1962 con el paso, más allá del mediodía, de un convoy procedente de Redondela y con destino Guixar-Arenal.

**Imagen inferior:** Factoría de viajeros en Vigo-Trasatlánticos frente el edificio de la Estación Marítima de Vigo (edificio blanco sobre el muelle). Al lado de éste, en el extremo oeste del muelle, las instalaciones de carga de mineral (Revista de la sociedad española de beneficencia. 1962).



El convoy en cuestión era un tren de mineral con un peso de 860 toneladas en sus 12 unidades tolva, más 110 toneladas de la locomotora 1800 a una velocidad de 15 kilómetros/hora. La prueba inversa se hizo con la misma locomotora en arrastre de un convoy frigorífico de transporte de pescado de siete unidades, tres de ellas de cuatro ejes, y cuatro de dos ejes, con un peso de 247 toneladas más la locomotora, a una marcha de repiso de 30 kilómetros/hora. Estas pruebas tendrían continuación hasta el momento de la entrega de las obras e inauguración oficial.

La nueva variante se inauguró oficialmente un lluvioso martes, 12 de febrero de 1963. El acto inaugural se inició en el ayuntamiento de Redondela con la llegada al mediodía del ministro de Obras Públicas, general Jorge Vigón Suerodíaz, y con él la larga retahíla de autoridades civiles, militares y religiosas con las que se solía acompañar en este tipo de acontecimientos; presidente e ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de Vigo además del director general de la RENFE y plana mayor de la entonces VII zona de RENFE, contratistas y constructores de la obra que se iba a inaugurar.

El general Vigón y sus acompañantes tomaron a las 13h30 un tren especial compuesto de tres unidades 5000 arrastrados por la locomotora de tracción diesel 1814 en el que habrían de recorrer el trazado de la variante a inaugurar. Tras una breve parada a las 13h50 en la nueva Estación de Chapela, donde se había construido un edificio de servicios y un grupo de viviendas para el personal encargado de la explotación, a las 14h00 llegaba el tren inaugural a los andenes de la Factoría de Viajeros construida junto al edificio de la Estación Marítima del Puerto en el muelle de Trasatlánticos, procediendo el señor obispo de la diócesis a la bendición de la variante.

Por el Muelle de Trasatlánticos del puerto de Vigo se desarrollaba por entonces un tráfico de pasajeros de gran cabotaje y altura muy intenso y las obras inauguradas pretendían utilizar normalmente la estación portuaria para el movimiento directo de los viajeros y sus equipajes entre los grandes buques trasatlánticos y la red ferroviaria nacional sin el incómodo traslado que debía realizarse entre el Puerto y la estación 'de la RENFE' (estación de Urzaiz), proyecto que nunca cuajó.





**Imagen superior:**Trasladados a nuevas edificaciones, el solar en el que durante décadas estuvieron los viejos edificios de la Junta de Obras del Puerto, Aduana o Sanidad Exterior se convirtió en zona ajardinada, y el haz de vías de la factoría del puerto en Montero Ríos en adoquinada calzada para el tránsito de vehículos quedando tan solo una vía pasante entre jardines y calle.

Como anécdota, en almuerzo ofrecido en el Palacio Municipal Quiñones de León, el general Vigón indicó que no tardaría mucho la Estación Terminal de Vigo. Este proyecto fue finalmente suspendido y no es hasta Agosto de 2011 que por necesidades de las obras del eje atlántico de la Alta Velocidad se hace realidad –aunque sea temporalmente– esta idea de unificar las dos estaciones de Vigo.

El variante que permitió abandonar el enlace de la MZOV, con sus fuertes pendientes, la obligada maniobra de tres retrocesos y un paso a nivel muy peligroso en una de las principales calles de la ciudad; con acortar el acceso al puerto en 3.600 metros, necesitó ejecutar una variante de 6.308 metros de longitud pero con pendiente máxima de 7,8%. Como en el ramal que iba a caer en desuso, también necesitó numerosas obras de fábrica en forma de desagües, pasos superiores e inferiores y muros, así como un túnel, este un poco más largo (1.121 metros) bajo el monte de A Guía. La explanación era para doble vía si bien para esta primera etapa solo se había instalado vía única –como quedó finalmente– de carril de 45 kilos por metro lineal sobre traviesa de roble creosotado, línea de comunicaciones aérea, señalización y enclavamientos mecánicos provisionales, hasta completar la estación de mercancías (segunda etapa) en que se sustituiría por la eléctrica.

## PANORAMA DE ACTUALIDAD

Con la apertura de la variante Chapela-Guixar la infraestructura del ramal que durante casi 65 años vio discurrir mercaderías de todo tipo comenzó a desmantelarse rápidamente si bien la explanación iba permanecer abandonada por otra veintena de años.

El inicio oficial de las obras de acceso a Vigo de la AP-9 el primero de julio de 1975 es la sentencia final al ir desapareciendo bajo la acción de las máquinas la mayor parte de las obras de fábrica del ramal. El barrio de San Lorenzo es particularmente afectado pues la entrada y salida de la autopista tanto por Gran Vía –entonces mediante un polémico 'scalextric' sobre la calle Lepanto– como desde la calle Alfonso XIII confluían en los terrenos donde se situaba el Retroceso.

Con todo todavía resisten ciertas obras originales. Además del conocido el túnel bajo la Avenida de García Barbón, de difícil recuperación pues su boca norte ahora es parte de un garaje privado, sigue intacto en Canadelo el terraplén de unión entre los sillares de los pasos elevados existentes en los puntos 179'22 y 317'93 metros del origen de la Segunda Sección, un patrimonio cultural que merece la pena preservar como parte de la historia de esta gran ciudad.

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

## AGRADECIMIENTOS

- A todos aquellos amigos y asociaciones que enterados del proyecto colaboraron desinteresadamente con la aportación de diverso material gráfico que permitirá al lector comprender más fácilmente esta olvidada página de la historia de la ciudad de Vigo.
- Carrileiros (Ourense) en las figuras de Paco y Manuel.
- A todos los Archivos, Bibliotecas, Centros de Estudio y Documentación que custodian los tesoros documentales consultados.
- En especial al personal de las siguientes instituciones por la ayuda que generosamente me han proporcionado en todo momento:  
 Archivo Histórico de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (AHF) en Madrid.  
 Archivo Municipal del Ayuntamiento de Vigo.

Para saber más:

Ferrocarril Ourense-Vigo. Historia, cronología, documentos e conexiones. Varios autores. 2006  
 El puerto de Vigo: Síntesis histórica. Jaime Garrido Rodríguez. 2001





**CARRILEIROS  
& FOULA**

**OURENSE**

**2013**  
**ANº DO**  
**VIADUCTO**  
**MIÑO**