



CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA

caderno nº5

A liña de OURENSE a VIGO



PACO BOLUDA - MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - SERVIZO DE DOCUMENTACIÓN

Vagones de mercancías en el muelle del puerto de Vigo, a principios del siglo XX





Vista de la entrada de la estación de Vigo en una postal sellada en 1905

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril de Ourense a Vigo fue un bien tardío, teniendo en cuenta que la primera línea férrea que se inauguró en la península fue en 1848, uniendo Barcelona y Mataró. Nosotros tendríamos que esperar 33 años para que la primera locomotora circulara entre las dos ciudades. La escasa industrialización del sur de Galicia hacían poco atractivo para las compañías ferroviarias la construcción de caminos de hierro en nuestra comunidad. Este fue uno de los motivos por los que a la hora de subastar las obras para la construcción del Ourense-Vigo, quedaran desiertas en más de una ocasión.

Tras 17 años de obras, la gran aspiración de contar con un ferrocarril se hizo realidad. Será en 1881 cuando la ciudad olívica y la de las burgas, queden unidas por el camino de hierro. Aunque habría que esperar 5 años más para que nuestras vías estuviesen conectadas a las de la red nacional, y así poder viajar a Madrid sin tener que utilizar las rutas férreas portuguesas.

DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

La mayoría de los 131 Km. que separan la estación de Ourense y la de Vigo discurren paralelos al río Miño, siendo esta una de las líneas españolas en las que su trazado discurre más kilómetros al lado de un curso fluvial, son 82Km que tren y río comparten una ruta común. Esta circunstancia condicionó enormemente el trazado de este ferrocarril con numerosas curvas que siguen fielmente el curso del Miño.

Al principio la explotación de este ferrocarril, contaba con quince estaciones, construyendo poco después dos apartaderos, uno en Sela y otro en Louredo-Valos. En cuanto a las estaciones, comenzando por Ourense serían: Ourense-Canedo, Barbantes, Ribadavia, Filgueira, Frieira, Pousa-Crecente, Arbo, (Sela), As Neves, Salvaterra de Miño, Caldelas de Tui, Guillarei, Porriño, (Louredo-Valos), Redondela, Chapela y Vigo.

Mapa en el que se muestra el trazado de la línea, incluyendo el ferrocarril de vía estrecha hasta Gondomar y Baiona, en Vigo, y el ramal a Portugal por Tui.



A partir de Salvaterra de Miño, la línea abandona el río para buscar el Atlántico por un terreno mucho más fácil donde predomina un trazado con escasas curvas hasta llegar a Porriño. Después de Redondela la costa marcará el discurrir de la vía hasta llegar a Vigo.

La arquitectura de los edificios de las estaciones, mantiene en todas el mismo estilo, excepto las de Sela y Louredo-Valos, que por ser posteriores utilizan otros materiales constructivos y estilo arquitectónico diferente. Los edificios de viajeros tienen un porte sobrio, con escasa decoración. En un principio algunos tenían tan solo la planta baja aunque poco tiempo después de su puesta en servicio, en algunos de ellos se le aumentó un primero piso, del primer caso tenemos como ejemplo los edificios de Barbantes, Filgueira, Pousa (ya derribado) y el de Salvaterra do Miño.

En cuanto a la infraestructura cabe destacar los puentes metálicos de Ribadavia, Arbo, Tea (Salvaterra), Porriño, y por supuesto el magnífico viaducto Madrid en Redondela. Con respecto a los túneles, entre Ourense e Vigo hay 18, la mayoría de escasa longitud, el más largo es el de Os Valos con 972m y el más corto el de Cavada en Crecente con 21m. Toda la infraestructura tiene plataforma para vía única. Actualmente el trazado de este ferrocarril sufrió importantes mejoras con la construcción de numerosas variantes, sobre todo en el trecho entre Barbantes y Ribadavia, y entre Arbo y Guillarei.



El trazado discurre encajado entre el río y las terrazas de las viñas. En la foto el "Catalán" llegando a la estación de Frieira (1971).

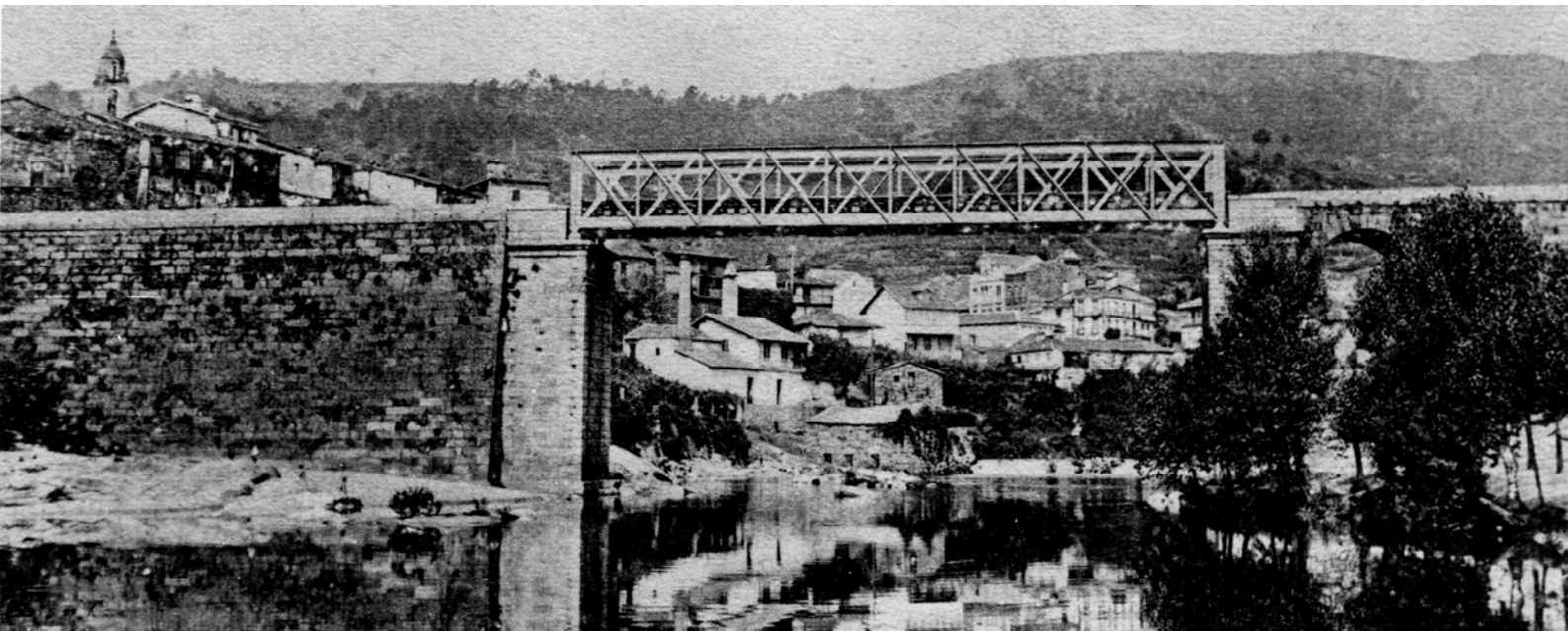
Ya desde los inicios de la explotación de este ferrocarril hubo la intención de construir cuatro ramales, uno por la necesidad de comunicar el puerto vigués con las vías férreas de la estación, otro la unión con el ferrocarril portugués, otro hasta Pontevedra, y por último el ramal a Monforte de Lemos con el motivo de unir la línea con el resto de la red española.

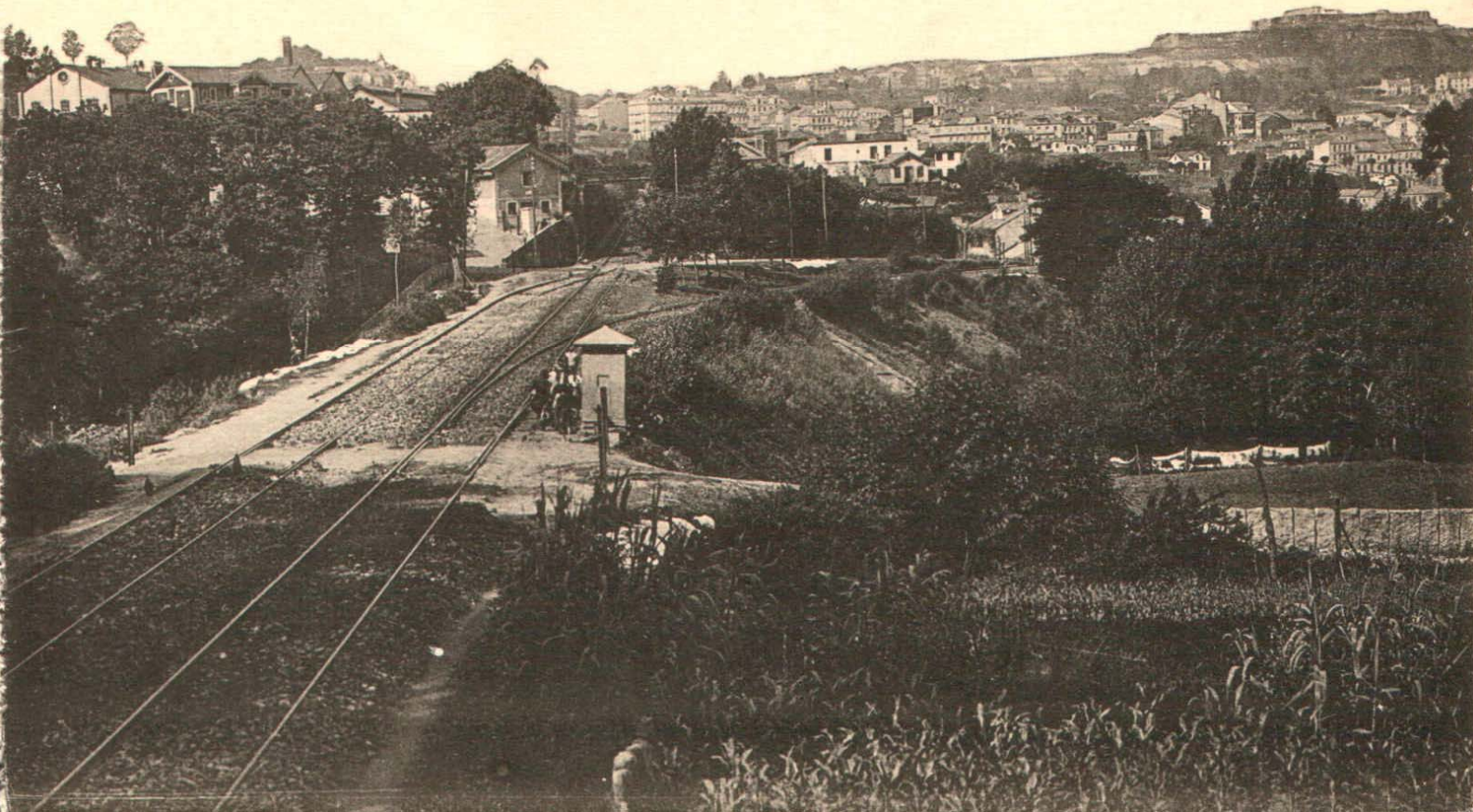
Con respecto al ramal al puerto vigués, tenía una longitud de 2.800m, saliendo de cerca del depósito de la estación y, debido al gran desnivel existente entre esta última y la zona del Berbés, el trazado de la vía se ve obligado a realizar un retroceso en zig-zag, para después de atravesar un túnel de 192m, bajo la calle García Barbón, desembocar en el Arenal, donde tomaba dirección al puerto. En el año 1963 fue sustituido por una variante que partiendo desde Redondela, se acerca hasta la zona de mercancías de Guixar. En el caso del ramal a Portugal, de 6.3Km, parte de la estación de Guillarei para continuar por Tui hacia el Miño, cruzando este por el puente Internacional para llegar a la primera estación portuguesa, Valença do Minho. Otro ramal fue el que comunicaba Redondela con la ciudad de Pontevedra, 20.5Km. Con el fin de en un futuro unirse al "Compostelaño". Mencionamos aquí el cuarto ramal entre Ourense y Monforte, puesto en servicio en 1885, que sirvió para comunicar este ferrocarril con el resto de la red nacional pero que no profundizamos más en él por ser tema que abordaremos en un próximo caderno.



Sello de la primera empresa concesionaria en el año 1860

Puente de Ribadavia en estado original (Foto Museo Etnológico de Ribadavia)





Ramal de bajada al Puerto de Vigo en los años 40



Edificio de viajeros de la estación de Ourense (1885-1952), Foto Museo Arqueológico Provincial



Fachada del edificio de viajeros de la estación de Vigo (1878-1987)

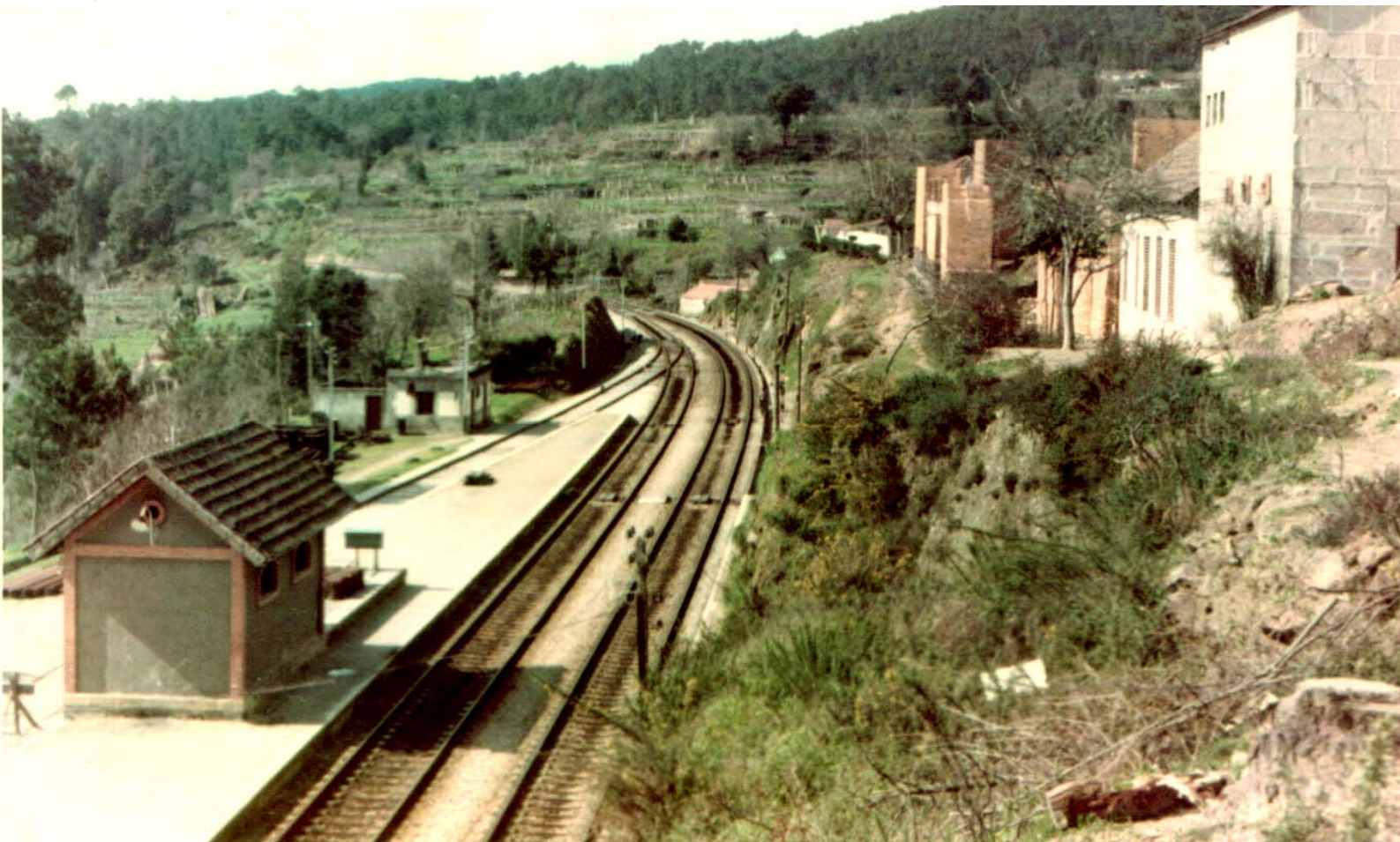
UNA HISTORIA COMPLICADA

Las primeras noticias que tenemos del ferrocarril de Ourense a Vigo datan de 1860, año este en el que el gobierno aprueba mediante una Real Orden el proyecto realizado por el ingeniero Francisco Javier Boguerín, en el que se contemplaba la unión por un camino de hierro de ambas dos ciudades. Después de varias pujas infructuosas para la concesión de la línea, a la tercera es adjudicada a Juan Florez, quien el 23 de junio de 1863 inauguraré las obras en la playa de Guixar en Vigo, donde se tenía pensado situar la estación de viajeros. El siguiente año la concesión de la línea es transferida a la compañía MZ (Ferrocarril de Medina a Zamora), y que pasaría a ser MZOV (Ferrocarril de Medina a Zamora y de Orense a Vigo).

En 1865 comienzan los problemas para esta línea, cuando se paralizan las obras a causa de la quiebra de uno de los accionistas mayoritarios, teniendo como consecuencia la suspensión de pagos. El estado concede varias subvenciones y aplazamientos para el remate de las obras, incluso las diputaciones de Pontevedra y Ourense ayudaron con la compra de varios paquetes de acciones. Aúnd así, las dificultades están a proseguir, teniendo como consecuencia una nueva paralización de las obras en 1873. El Estado sigue consintiendo más prórrogas para la posta en servicio de la línea, hecho este que cada vez disgusta más a la sociedad gallega, que veía como el gobierno daba largas a la construcción de este ferrocarril imprescindible para el desarrollo del sur de Galicia. Mientras ese mismo año de 1873, el 15 de septiembre se inaugura el primer ferrocarril gallego entre Cornes y Carril, y dos años después el Coruña-Lugo.



Antigua estación de Pousa, en el año 1971, actualmente derribada.



Abajo: Restauración virtual del edificio de viajeros de la estación de Sela. Arriba: Estación de Sela en 1971, entrada lado Vigo. En la actualidad cuenta con una sola vía.



En 1876 llegan a Vigo, por vía marítima las primeras piezas de material móvil. A partir de 1878 comienza el remate de los trabajos en el recorrido pontevedrés, y así el 17 de marzo de 1878 el tren llega hasta Guillarei y el 10 de noviembre de ese mismo año a Salvaterra de Miño. Un año después se inaugura el trecho Salvaterra-As Neves, y en octubre de 1880 ya suenan los silbatos de las locomotoras en Arbo.



Estación de Frieira en el año 1971



Casilla de guardavías típica de la línea, la de la imagen se encuentra en Untes (Ourense)

Al año siguiente se hace por fin realidad, después de 17 años, el ferrocarril Ourense a Vigo, pues el 31 de marzo de 1881 llega la primera locomotora a Ourense. Aunque será el 18 de junio la explotación comercial de viajeros, y el día 24 siguiente circulará el primero tren de mercancías.

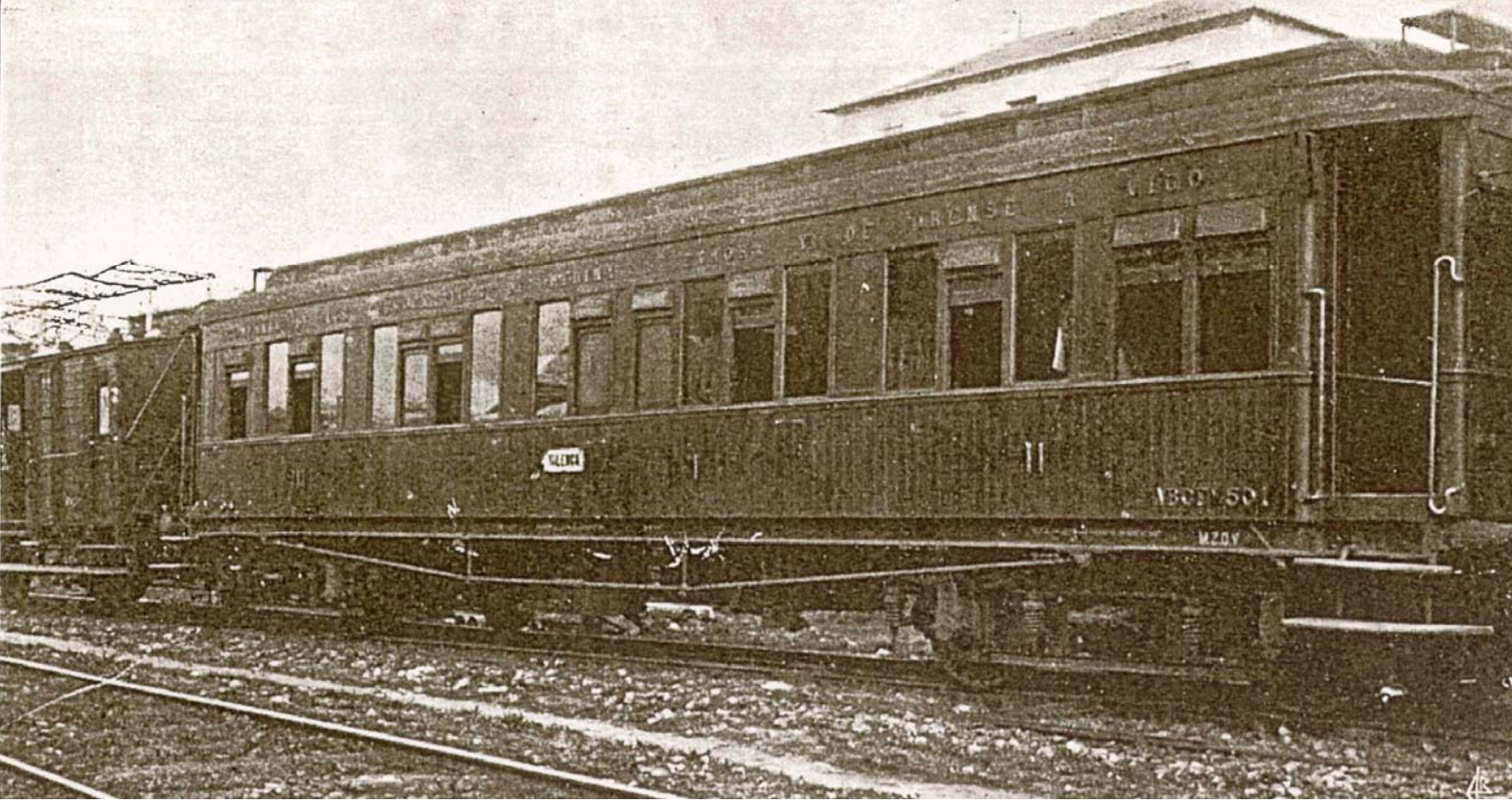
En 1884 se inauguran los ramales Guillarei-Puente Internacional y Redondela-Pontevedra. Un año más tarde el 15 de mayo de 1885 con la puesta en servicio del tramo Os Peares-Monforte, se inaugura el ramal, por lo que el ferrocarril Ourense-Vigo queda conectado a la red de la Cía. del Norte. El enlace de la estación viguesa con el puerto se produciría el 13 de junio de 1898.

En la década de los 20, muchas compañías están a padecer una grave crisis financiera que afecta directamente a su explotación, por este motivo el estado comienza a nacionalizar o rescatar a estos ferrocarriles, entre ellos se encuentra la MZOV, que en 1926 pasará a formar parte de la Cía. Nacional del Oeste, compañía estatal creada con el fin de aglutinar a todos estos ferrocarriles. Tras la contienda civil, el gobierno se hace cargo de todas las compañías privadas del país, creando en 1941 la RENFE, que desde ese momento explotaría todas las líneas de ancho ibérico que había en la península.

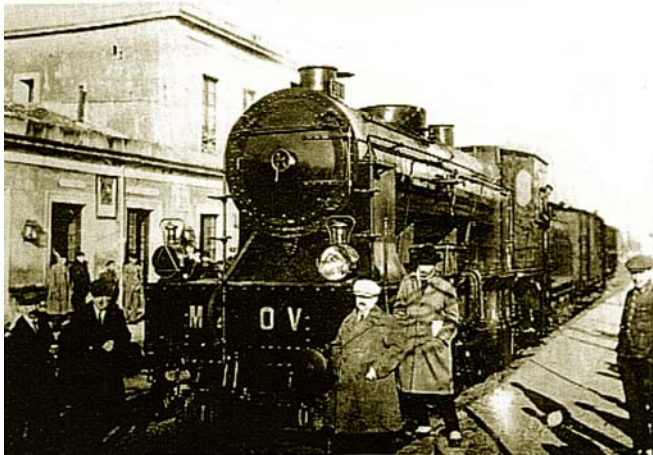
La línea se mantuvo sin cambios hasta la década de los 60 del pasado siglo, cuando se inaugura una variante para eliminar así la antigua "bajada al puerto". En 1971 se pone en uso una nueva variante, esta vez entre Redondela y Os Valos. En diciembre de 1981 se inaugura la electrificación de la línea. Las últimas intervenciones se producen en la década de los 90 con la construcción de sendas variantes en Laias (Ourense) y entre Arbo y Salvaterra (Pontevedra).

Estación de Ribadavia en los años 40 (Foto Museo Etnológico de Ribadavia)





Coche de viajeros de I, II y III clase, matriculado ABCF-501 en 1912 (posiblemente un ex-CIWL)



Locomotora de la MZOV tipo 240 en la estación de Guillarei

Personal de conducción en una locomotora estacionada en Ribadavia



LOS TRENES

Las primeras locomotoras de vapor que entraron en servicio en la MZOV, fueron las del tipo 030. Principalmente eran las encargadas de arrastrar los correos y los mixtos entre ambas ciudades, formados por coches de ejes, caja de madera y con "portezuelas" de acceso a cada departamento desde el exterior. Los mercantes eran también otros de los servicios asignados a estas locomotoras. Con el paso del tiempo, la compañía fue adquiriendo locomotoras de más potencia. Con la apertura del ramal a Monforte de Lemos y la comunicación con el resto de las líneas del país, el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías aumentó considerablemente, por lo que se precisaban nuevas locomotoras de mucha más potencia, como fue el caso de la serie 300, tipo 240 construidas por Euskalduna con subvención estatal. También se adquirieron nuevos coches de bojes construidos por CAF, y vagones de mercancías tipo unificado construidos en los talleres de la SECN.

Con la llegada de la compañía del Oeste, nuevas locomotoras se sumarían al parque de la extinta MZOV, como es el caso de la serie 800, de tipo 240. También los coches de viajeros incrementan su parque, con nuevas adquisiciones de vehículos más modernos y confortables, aunque en los trenes locales se siguieron manteniendo los antiguos coches de ejes.

Con RENFE, a partir de 1941, las locomotoras de la antigua Cía. del Norte comenzaron a circular por las viejas vías del Ourense-Vigo, como es el caso de la serie 400, de rodaje 140, o las ALCO tipo 141. Cerrando la época de vapor aparecen las emblemáticas Mikados, que arrastran todo tipo de trenes, desde expresos a mercantes de tráfico local.

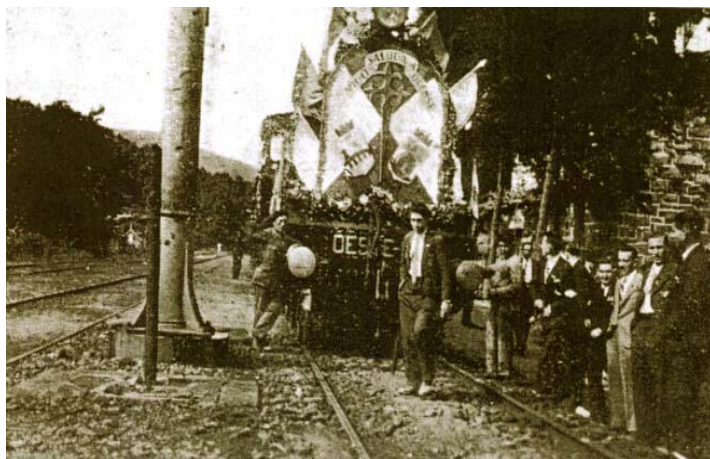
Imagen del "pescadero", primer tren expreso de mercancías. Llevaba pescado al mercado de Madrid. Muchos de los vagones pertenecían a Vagones Frigoríficos S.A. y Transfesa.





VIGO. — Vista parcial, desde la Estación.

Vista parcial de la entrada a la estación de Vigo



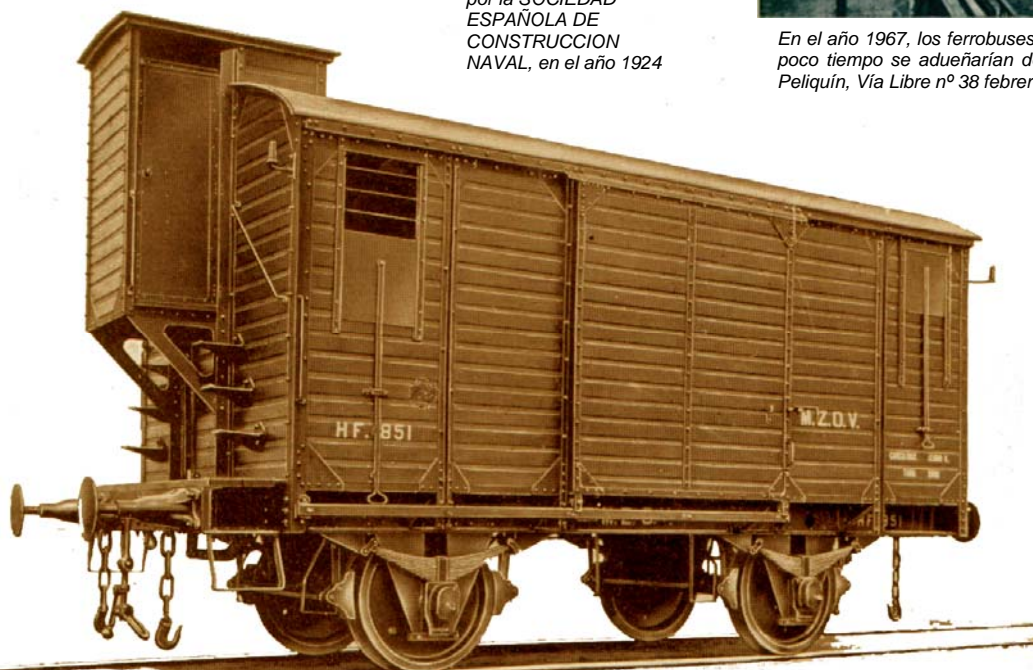
Locomotora de la Cía. del Oeste en Ribadavia, en un viaje especial de vigüeses a Ourense.

En 1966 desaparece oficialmente la tracción vapor en Galicia, aunque hacía nueve años, en 1957, que irrumpieran en nuestro escenario ferroviario las 1800, locomotoras diesel de origen americano, iniciándose así el Plan de Dieselización de la Red Gallega. Poco después llegarían las 2100. Por esta época llegan también los nuevos coches metálicos serie 5.000 y 6.000. En 1952 entran en servicio los TAF Madrid-Vigo, primero por Monforte y a partir del año 1957 por el Zamora-La Coruña. En 1965 son sustituidos por el TER que será el rey indiscutible de los trayectos diurnos con la capital del país hasta que en el año 80 son sustituidos por los Talgo. No nos debemos olvidar que en la década de los 70 llegaron las de la serie 333. En cuanto a los servicios de cercanías, los "Ferrobuses" compartieron servicio con Ómnibus Correos desde 1963 para ser sustituidos a principios de la década de los 80 por los automotores serie 593 (camellos).

Con la electrificación en el año 1981, llegaron las UT440 y los "Electrotrenes". En cuanto a las locomotoras, irrumpen primero las 7700, para dar paso a las 269, 250, 251 y 252

Por otra banda los trenes de mercancías siempre tuvieron un importante papel en los gráficos de circulación, dado el gran movimiento que generaba el puerto de Vigo. Uno de los mercantes más famosos fue el "pescadero", único tren de este tipo que tenía preferencia sobre cualquiera otra circulación, siendo uno de los primeros mercantes expresos.

Vagón de mercancías fabricado para la MZOV por la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCION NAVAL, en el año 1924



El "catalán" por el viaducto Madrid, Redondela, a principios de los años 70



En el año 1967, los ferrobuses ya tenían su base en el depósito de Ourense, en poco tiempo se adueñarían de todas las líneas gallegas (foto del depósito de Peliquín, Vía Libre nº 38 febrero de 1967)



LOS TRENES DEL CONTRABANDO

Durante la época de la posguerra hasta bien entrada la década de los 60 del pasado siglo, se desarrolló una actividad íntimamente ligada a la línea férrea de Ourense a Vigo, fue el contrabando, que dio pie al llamado estraperlo.

La situación económica en la que quedó la nación después de la contienda civil fue lamentable, trayendo consigo la escasez de alimentos y el consabido racionamiento de los mismos, esta circunstancia provocó la aparición en las zonas fronterizas del llamado estraperlo, derivado del contrabando.

En Galicia, aparte de la costa, uno de los puntos con más incidencia de esta actividad era el tramo del río Miño que hacía frontera entre España y Portugal eran muchos kilómetros difíciles de vigilar y en los que en gran parte de su recorrido se disponía de una línea férrea. Por eso no es de extrañar que río y tren formaran un binomio perfecto para la labor de los estraperlistas. El estraperlo suponía una ayuda a la paupérrima economía familiar. Los productos más habituales eran el café, aceite, tabaco, el cobre y también las briquetas de carbón de las locomotoras.

La zona de mayor intensidad contrabandística era la comprendida entre Frieira y Salvaterra de Miño, lugares por donde, amparados por la oscuridad de la noche, se cruzaba el río en barcas desde Portugal dejando los fardos en la orilla del río cerca de la vía en un punto acordado por el personal del tren que iba recoger la mercancía. Cuando el tren se aproximaba al lugar de encuentro, los maquinistas aminoraban la marcha al mínimo posible sin que se detuviera el tren. Con el tren en marcha se cargaban los fardos que luego se depositarían en otro punto acordado con los que tenían

que recoger la mercancía, muchas de las veces era la estación de Ourense el punto de destino para desde allí distribuirse por el mercado negro.

Pero cuando en la estación ourensana por alguna circunstancia había inspección o se produjera algún "soplo", la mercancía se descargaba cerca de Barbantes previo aviso por parte del personal de la estación.

Este tipo de estraperlo nunca generó grandes ganancias, la mayoría de las veces servía como complemento a los pobres sueldos que había en esa época, aunque algunos, que fueron una minoría, consiguieron amasar una gran fortuna.



Arbo fue otro enclave para e contrabando.

As Neves fue un punto importante de trasiego en la época del estraperlo. En la foto su estación "a tope". Un correo Monforte-Vigo con una 2100 en cabeza, un ferrobús "mini" con destino a Ourense, una "matisa", y un mercante congestionan la pequeña estación.





—Olle, jefe: Este vagón dá noxo. ¡Solo é propio pra gardar bestas!
 —Home, si; tén razón sobrada, porque... ¡por algo viaxa vostede dentro!

La calidad del material móvil dejaba bastante que desear en la época de MZOV, así lo demuestra esta viñeta de Vidales Tomé, publicada en la revista Vida Gallega en 1926

Para saber más:

“Guía de viajes de 1957”, “Vía Libre”, “Carrilaños, os túneles dun tempo” de Rafael Cid, “La Región”, “El Ferrocarril de Ourense a Vigo (VV. AA.)”, “La Ilustración Gallega y Asturiana, 1881”, “Hobbytren”, “Vida Gallega”

Fotografías:

Museo Arqueolóxico Provincial de Ourense, Arquivo Carrileiros, Vía Libre, Museo Etnolóxico de Ribadavia, Vida Gallega.

Números editados:

Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.
 Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas
 Nº 3: Ourense Empalme
 Nº 4: A Inauguración do Ferrocarril de Puebla de Sanabria a Ourense y Carballiño.

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense

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

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Corrección lingüística: Adrián Hernández Seoane

Colaboradores: Adif, Museo Etnolóxico de Ribadavia,, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Arquivo Histórico Provincial de Ourense.

Imprime: Ingrafor

Depósito Legal:

Queda prohibida la reproducción total y parcial de cualquiera de las imágenes y texto de este cuaderno en cualquier soporte, tanto mecánico como digital sin el consentimiento expreso de los autores.



**Actividades únicas en Galicia para los aficionados al ferrocarril.
Hazte socio y disfruta con nosotros del apasionante mundo del tren.**

PARQUE FERROVIARIO



ESCOLA DE FERROVIARIOS



MODELÍSMO TRIPULADO



AULAS DEL TREN



Si te apasiona el TREN....

CARRILEIROS

