

Algúns apuntes e reflexións sobre o ferrocarril.

André Solla

Un dos principios básicos para o desenvolvemento económico dun país é ter unha boa rede de vías de comunicación e uns medios de transporte eficaces.

Este principio tan elemental xa foi recoñecido polos romanos que souberon dende moi cedo que o control do seu vasto imperio dependía, basicamente, dunha eficaz rede viaria, a cal permitira desprazar no menor tempo posible: tropas, provisións, mercadorías, etc.

Máis ou menos, deste xeito o entenderon, séculos despois, os responsables dos poderes económicos dos principais países europeos.



A locomotora Rocket de Stephenson

Será en Inglaterra, país que por aquel entón é o maior imperio colonial de Europa, quen primeiro se decate de que para sustentar unha economía forte e competitiva hai que dispor dos medios apuntados ao inicio, xa que esta depende, cada vez máis, de dous factores: materias primas que proceden de países lonxanos e, á reversa, a distribución dos produtos elaborados en zonas cada vez máis distantes.

Por outra banda, o aumento da explotación do carbón como fonte de enerxía requería cada vez de máis man de obra. Esta elemental

cuestión levará á busca dun medio de transporte terrestre que poña en contacto os puntos de produción cos lugares de destino ou cos portos marítimos.

A procura destes medios levará ao inglés Richard Trevithick, apoiándose no invento da máquina de vapor de James Watt, a construír en 1804 unha locomotora que se desprazará a unha velocidade de 8 Km/h. Pero o seu invento non terá o éxito desexado e haberá que agardar ata que un mozo, George Stephenson, introduza melloras nos prototipos anteriores e logre unha locomotora cunhas aceptables prestacións para aquela época. O éxito foi tal que axiña lle encargaron o tendido dunha liña férrea entre as vilas de Darlington e Stockton que se inaugurou en 1825.

A eficacia das prestacións deste novo medio de transporte será recoñecido por amplos sectores da economía e non tardará en recibir o encargo de diseñar unha liña férrea que una as cidades de Liverpool e Máncherter, que entrará en funcionamento no 1830.

Cabe dicir que Stephenson fixou o "ancho" de vía en 1,435 m. Logo sería adoptado pola maioría de países de Europa, polo que, hoxe en día, se coñece como "ancho" europeo.

Cara a 1860 xa hai en Europa unha considerable rede de vías férreas, mentres tanto no estado español pouco se tiña feito. Só as liñas de Barcelona a Mataró e a de Madrid a Aranjuez inauguradas en 1848 e 1851, respectivamente.

A que se debe este retraso?, pois coido que fundamentalmente á situación económica e política do país que, por aquelas datas, andaba inmerso nos conflitos bélicos de ultramar. Outra das causas foron as condicións orográficas do país. Tamén poderíamos apuntar como causa a falta de interese

por parte dalgúns sectores "pudientes" que preferían vivir de rendas que investir no negocio do ferrocarril. Non se explica entón que a grande maioría das liñas que se van construír na península sexan financiadas, total ou parcialmente, por capital estranxeiro e mesmo explotadas.

A modo de exemplo, citarei que o primeiro ferrocarril que funcionou daquela no estado español foi en Cuba en 1837, onde o sistema arancelario permitía que capitais estranxeiros tiveran o control das industrias azucreiras e do tabaco.

A primeira lexislación sobre ferrocarrís en España será unha Real Orde de 1844 que só serviu para que moitos dos "pudientes" puideran lograr concesións, pero que despois non levaron a cabo ou simplemente revenderon cun claro espírito de especulación. O fracaso desta lei supuxo que moi poucos quilómetros de liñas de ferrocarril se puxeran en funcionamento. Curiosamente, esta disposición de lei determinaba, baseándose nun informe dos enxeñeiros Subercase e Santa Cruz, que o "ancho" de vía fora de 1,668 m. Tense especulado con que isto viña motivado por razóns de estratexia militar. Non está demostrado e parece ser que obedecía máis a razóns técnicas, pois considerábase que as condicións orográficas do terreo, o grao das curvas e ás pendentes, requirían unha maior estabilidade.

Haberá que agardar ata á promulgación Lei de 1855, que si vai dar un pulo ao avance da construción ferroviaria en todo o territorio do estado, agás en Galicia, aínda que as primeiras liñas que se concederan para a nosa comunidade proveñan desta lei.



Antiga estación de tren de Carril. Agora convertida en museo ferroviario.

A entrada de capital estranxeiro, básicamente, inglés e francés, fará posible o auxe do ferrocarril en todo o estado, xa que se porán en funcionamento ao redor de 500 km de vías por ano. Será precisamente ao abeiro desta lei cando se farán as primeiras concesións serias con respecto ao ferrocarril en Galicia, xa que aínda que hai constancia de que o 12 de xullo de 1845 o goberno do estado concede autorización para a construción dunha liña entre León e Vigo, esta nunca chegou a realizarse.

Moito se ten falado das causas deste retraso na construción ferroviaria en Galicia. Que se a orografía, que se a situación económica do país, que se a falta de iniciativas empresariais, que se a desidia dos políticos... Fora cal fora a causa, ou causas, o asunto é que a nosa comunidade ten o "honor" de ser última do estado en estar conectada coa rede xeral da península.

A primeira actuación en serio respecto do tendido de liñas férreas en Galicia data dunha Real Orde de 3 de xaneiro de 1862 que autoriza a construción dunha liña de ferrocarril entre Santiago de Compostela e o porto do concello constitucional de Carril (Vilagarcía de Arousa). As obras comezarán en Carril o 30 de marzo do mesmo ano. Máis tarde, por Real Decreto de 8 de agosto de 1863, autorízase a constitución da *"Sociedad del ferrocarril compostelano de la Infanta Isabel"*. A concesión faise por 99 anos e o seu capital inicial é de 25 millóns de reais. Figura como presidente da administración, Juan Ozores, señor de Rubiáns, e como xerente, Inocencio Vilardebós. O enxeñeiro constructor, e á súa vez arrendador da explotación, será Jhon Stephenson Mould. A lonxitude da liña será de escasamente 42 km.

Por mor da crise financeira, xa apuntada anteriormente, as obras vanse parar tres anos despois. Logo de xestións en Inglaterra por parte do construtor e concesionario da explotación, estas reanudaránse en 1871 cun forte aporte de capital inglés para seren rematadas en 1873. A inauguración da liña celebrouse o 15 de setembro do mesmo ano.

Simultaneamente a esta obra acometerase a construción da liña norte, que ía xunguir o porto de A Coruña coa meseta a través de Ponferrada e León.

Esta liña tamén estará suxeita a diversas vicisitudes, pois a primeira concesión faise a favor da Compañía del ferrocarril de Palencia a Ponferrada que, ben logo, por causas similares ás apuntadas xa antes, pasará a denominarse Compañía del Noroeste ao adquirir concesións e fusionarse con outras compañías. O primeiro tramo desta liña, cun percorrido de 115 km, entre A Coruña e Lugo, será inaugurado no 1875. As obras iniciaranse na Coruña. logo das controversias habidas na cidade sobre o lugar onde se debía ubicar a estación.



A ponte da Chanca (Lugo), construída na década de 1870, é a maior obra de enxeñería da liña da Coruña a Monforte.

Respecto da zona sur de Galicia, debemos mencionar primeiramente que se contempla dar acceso a esta zona a través da provincia de Zamora, vía Puebla de Sanabria. Pero esta opción foi desbotada polos enormes custos dadas as condicións orográficas do terreo e o pouco interese económico das zonas polas que debería atravesar. A tal efecto constituírase a *Compañía del ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV)* que viña de adquirir os dereitos que lle foran concedidos a Juan Flórez para construír o ferrocarril de Vigo a Ourense. As obras comezaron a partir de Vigo a non tardar.

Ao igual que as dúas anteriores, esta liña tamén estará supeditada a múltiples problemas. Para empezar, o goberno desbota a opción de Zamora, polo que a compañía concesionaria solicitará, máis tarde, a conexión da liña Vigo-Ourense a través de Monforte. Por outra banda, a execución das obras subdividirase en moitos tramos que ralentizaran a súa construción. O primeiro dos tramos, entre Vigo e Guillarei (Tui), abrírase ao tránsito en 1878.

Respecto do trazado destas dúas liñas, é dicir, a do norte e a do sur, cabe citar aquí as rivalidades que houbo por aquela época entre A Coruña e Vigo respecto do itinerario a seguir para a construción do ferrocarril cara a Galicia e que tiveron amplo reflexo na prensa daquel tempo. A pesar de todo as obras foron avanzando, nun e noutro ramal, segundo as circunstancias.

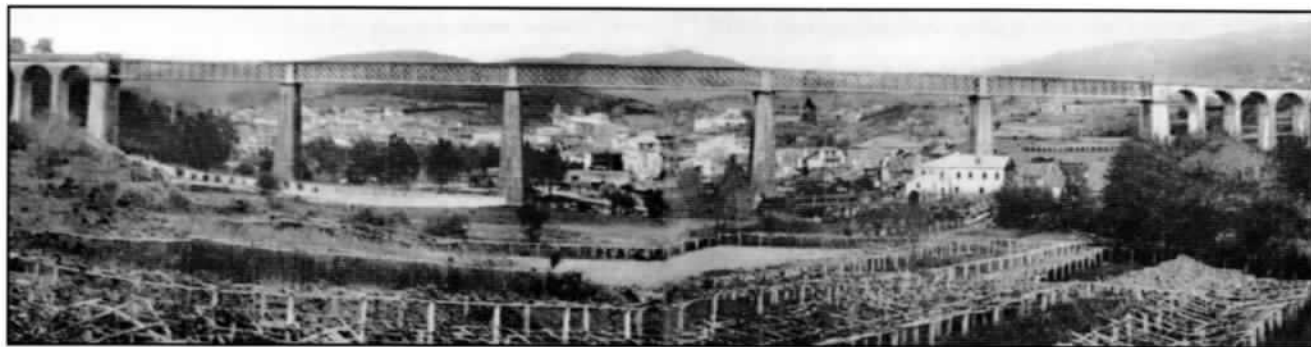
Non obstante ao ramal do norte, vemos que a liña execútase por tramos longos, agás o de Sarria Oural, o que propiciará que sexa a liña que primeiro se conecte coa meseta ao abrirose ao tráfico en 1883 o tramo máis extenso entre esta localidade luguesa e Toral de los Vados (Ponferrada).

Sen embargo, polo sur vaise acometendo a obra por tramos curtos chegando a Ourense no ano 1881 e conectarase coa vía do norte en Monforte de Lemos no 1885. Este feito motivará que a localidade monfortina se convirta no principal nó ferroviario de Galicia, circunstancia que vai contribuír dun xeito fundamental ao desenvolvemento económico e urbano da mesma.

Se temos en conta as datas de inicio das obras e as de finalización, vemos que as liñas postas en funcionamento ata o momento, demoráronse moito no tempo, pois as lonxitudes non eran tan grandes.

As causas deste retraso haberá que buscalas na crise financeira que se produce a partir do ano 1866 e que orixinará un parón na construción ferroviaria en todo o país. Este período de paralización durará aproximadamente unha década ata que se promulgue a Lei de Ferrocarrís de 1877, que volverá a dar un novo pulo ao proceso construtivo e será, precisamente ao abeiro desta lei, cando se rematen as dúas liñas antes citadas e a súa conexión coa meseta.

Volvendo á liña que pretendía enlazar as principais vilas do agora denominado "eixo atlántico", diremos que por estas datas só se atopa en funcionamento o tramo Santiago-Carril a pesar de que no proxecto de construción da liña sur de Galicia se contemplaba a necesidade de prolongar esta ata Pontevedra a través dun ramal que sairía dende Redondela. Malia o retraso, as obras deron comezo en 1878 e remataron no 1884. Se temos en conta as



Antiga ponte de Redondela, construída ao redor de 1875, pola que pasou o tren da liña Vigo-Ourense dende a súa inauguración ata 1971, ano en que deixou de estar en servizo

difícultades orográficas a salvar: os viaductos de Redondela e Pontesampaio, así como os diversos túneles, foi unha obra que se executou relativamente en pouco tempo. Quedaban, entón, por executar os tramos Pontevedra-Carril e Santiago-A Coruña, e vai ser precisamente a empresa concesionaria do aproveitamento do tramo Santiago-Carril, que daquela xa mudara de nome para chamarse *The West Galicia Railway Limited Company*, xa que a maioría do capital pasara a ser inglés, quen execute o trazado ferroviario ata Pontevedra logo de ensaiar dous posibles itinerarios: un pola costa e outro polo interior. Ao final obtouse polo do interior dado que os seus 32 km de percorrido favorecían un menor custo. Esta conexión levouse a cabo no 1899. Quedaban así unidas Vigo e Santiago.

Só faltaba unir esta última cidade coa Coruña para completar a liña férrea entre os dous portos máis importantes de Galicia. Sabemos os primeiros para realizar esta obra foron da *"The West Galicia..."*, pero, por razóns posiblemente de tipo económico, non se chegaría a facer.



Chegada da primeira locomotora á estación de Pontevedra en 1884. (Foto Zagala)

Logo houbo outros intentos. Fora como fora, o caso e que haberá que agardar ata 1943 para que esta unión se faga realidade xa baixo a xestión económica de RENFE que viña de asumir en 1941 a xestión de toda a rede de "ancho" ibérico do estado.

Respecto do arriba sinalado cabe citar o seguinte paradoxo: "Habendo unha distancia por estrada de 64 km entre Santiago e A Coruña, se unha persoa de Compostela quería ir en tren dende a súa vila ata a cidade herculina, debería facelo vía Pontevedra, Redondela, Ourense, Monforte e Lugo; co que estaría realizando un percorrido de aproximadamente 440 km. Isto danos unha pequena idea das diversas incongruencias que acompañaron ao trazado e construción do noso ferrocarril.

A partir do 1899, ano en que se rematan as obras que anteriormente citamos, pouco ou nada, segundo se mire, se fixo polo ferrocarril en Galicia e todo isto podíamos definilo baixo o común denominador de moitas intencións, pero poucas actuacións.

Unha mostra do apuntado antes son os casos que veñen a continuación.

O intento de levar o ferrocarril dende Betanzos ata a cidade de Ferrol data de finais do século XIX e obedecía a necesidades de tipo estratéxico ao estar ubicado nesta cidade o arsenal naval militar. A pesar destas razóns, os traballos realizáronse con moita lentitude e, logo de diversas interrupcións, culminouse a obra no ano 1913.

Relacionado co caso anterior está a idea de construír unha liña que dende Ferrol chegase pola costa cantábrica ata Xixón e Oviedo. Dito proxecto obedecía tamén a razóns de estratexia militar ao poder

comunicar zonas mineiras e de industrias armamento coa base naval ubicada na vila ferrolana. A historia da construción desta liña é a máis longa de todo o ferrocarril en Galicia, pois os primeiros intentos datan de 1887 e haberá que agardar ata 1902 para que se realicen os primeiros estudos sobre a traza da liña. Diversos atrancos, algúns deles orixinados polo propio goberno, motivaron que as obras non comezasen ata o ano 1921. Para dar unha pequena idea do arriba exposto basta con manifestar que o tramo galego desta liña, que vai dende Ferrol ata Ribadeo, foi inaugurado no ano 1968, case que cincuenta anos despois de iniciarse as obras. Cabe sinalar aquí que esta é a única liña de "ancho métrico" que hai na nosa comunidade. A totalidade da liña ata Xixón foi posta en funcionamento no ano 1972.



Unha das locomotoras de vapor que antano circularon polas vías galegas. Na actualidade é un elemento decorativo situado fronte á estación de Ourense.

Retomando o tema da liña dende Zamora a Ourense, vía Puebla de Sanabria, que como sabemos fora desbotada polo goberno a petición da empresa concesionaria, convén destacar que non se volve a tratar o proxecto ata 1926 durante a dictadura de Primo de Rivera, xa que o goberno considera por aquel entón que Galicia está mal dotada en infraestrutura ferroviaria. Así que, a idea primitiva de construír un novo acceso a través de Zamora. Os traballos comezan ao pouco, pero a inestabilidade política da época, xunto coa "dichosa" precariedade económica do país, farán que as obras se ralenticen e mesmo cheguen a pararse durante a República. Co estalido da guerra civil ficarán por tempo detidos. Xa avanzado o período de postguerra volveranse a reiniciar os traballos, que serán lentos debido a precariedade de medios e de fondos. Unha idea do apuntado no parágrafo anterior

dánola o feito de que na zona do Padornelo se chegase a construír un poboado que albergaba ao persoal que traballaba no trazado da liña, que nesta zona conta con multitude túneles.

A pesar de todo, segundo foi mellorando a situación económica, a obra foise executando. E por fin, no 1956 inaugúrase a liña de Zamora a Ourense, un século despois da idea primitiva. Dous anos máis tarde abrírase ao tráfico o tramo Ourense -Santiago quedando deste xeito configurada a actual rede ferroviaria galaga de "ancho" ibérico.

Respecto da construción desta liña, escoitei unha vez o seguinte dito: "Foi unha obra empezada por avós e rematada por netos", e abofé que a cousa, certa ou non, ten sentido.

Despois disto, agás actuacións puntuais como a variante de Redondela, que supuxo a supresión do tráfico pola antiga ponte, e a de Pontevedra, moi pouco se fará na rede viaria galega. Estes proxectos databan dos anos corenta do século pasado, pero tamén quedaron paralizados durante certo tempo ata que foron retomados xa ben entrados os anos sesenta. Estas obras, supoño, formaban parte dun proxecto de mellora da liña de A Coruña a Vigo, pois coinciden, máis ou menos no tempo, co inicio das obras do tramo Santiago-Coruña, así como, co proxecto da nova estación de Vilagarcía de Arousa

Sobre a variante de Pontevedra cabe dicir que ven motivada polo crecemento da cidade ao estar a estación ocupando os terreos que hoxe en día son a Praza de Galicia e a Avenida de Augusto García Sánchez. O trazado primitivo desvíabase no lugar de Ponte Cabras (Alba), para seguir cara ao sur a carón da antiga factoría da S.A. Cross. Logo discurría baixo a traza da AP-9 para, á altura do Vao, seguir pola estrada PO-531 e cruzar o río, á altura da Ponte da Barca, por unha ponte metálica da que hoxe en día só quedan os piares. Xa dentro da cidade, continuaba por Paseo de Colón e Raíña Victoria ata a estación. Desta partía por Eduardo Pondal, uníndose ao actual trazado á altura do albergue de peregrinos. A obra, que como antes se dixo, deu comezo nos anos corenta, estivo detida máis dunha década, para ser retomada ao longo dos anos sesenta e ser inaugurada no verán de 1966.

Logo desta exposición do proceso de implantación do ferrocarril en Galicia e preciso facer algunhas reflexións respecto do que supuxo este feito para a nosa terra.

Ao igual que nos demais sitios onde se construíu, o tren supuxo en grande medida un desenvolvemento económico das comarcas máis vinculadas con el. Nun primeiro momento, supuxo traballo, pois precisouse bastante man de obra na súa construción. Despois, permitiu o desenvolvemento de diversas zonas, e maiormente nas áreas costeiras onde remataban as liñas férreas.

O desenvolvemento económico de Vigo e A Coruña, non cabe dúbida que están intimamente ligados co binomio: "porto-estación". A través da estación dábase saída con rapidez ás mercadorías e produtos das factorías que na contorna estaban ubicadas, pero á inversa tamén lles chegaban as materias primas. Por tanto, o tren abriulle á nosa terra a vía terrestre, deste xeito puido remitir cara ao interior da península, non só as mercadorías vidas por mar, senón que tamén os produtos saídos das nosas costas. Peixe, conservas, gando, madeira... veñen a ser unha pequena mostra.

Pero o ferrocarril tamén facilitou o desenvolvemento de moitas zonas, sobre todo polas que discorría.



A estación de Canabal (Lugo) é un claro exemplo da desidia e abandono en que se atopa a rede ferroviaria galega.

A carón das estacións, ou das liñas do tren, fóronse asentando empresas, fábricas e negocios... Como pequena mostra disto vou citar algúns casos de moitos coñecidos. A fábrica de ladrillos da Caeira, que contaba cun ramal ata o

interior da fábrica, a xa citada S.A. Cross, a factoría de Carbuos Metálicos en Arcade, a Azucreira de Portas, as Fundicións de Vilagarcía, a fábrica de cementos en Oural (Lugo) son unha sinxela mostra do apuntado anteriormente.

Desgraciadamente moitas destas estacións só son, actualmente, meros apeadoiros sen ningún tipo de actividade económica.

A causa do progresivo declive do ferrocarril hai que buscalo na competencia do transporte terrestre por estrada que, a partir do inicio dos anos sesenta, comezou a competir co transporte férreo, pois chegaba a máis sitios que o tren. Se a isto engadimos as políticas dos gobernos da época que fomentaron este medio facendo fortes investimentos na construción de estradas, xa pouco nos queda que dicir, salvo que os gobernos semellaron virarlle o "cu" (con perdón) ao tren durante moitos anos. Senón, non se entende que as vellas liñas da nosa comunidade apenas sufriran variacións.

Agora semella que se intenta paliar dalgún xeito coa construción do AVE e xa se están vendo as polémicas que está a armar. Non obstante, non hai nada respecto dunha eficaz rede de cercanías.

Outro dos aspectos que cabe salientar foi o do movemento de masas, pois o tren podía desprazar, fora por unha ou outra causa, cantidade de xente.

Na nosa terra o tren levou moita xente cara aos portos da emigración a América e, a partir dos sesenta, o proceso tornábase cara Europa. Estacións de Francia, Alemania e Bélxica viron chegar multitude de galegos.

Tamén mozos galegos cara as guerras de ultramar, África e, por último, á guerra civil.

Xa en tempos máis recentes cabe destacar os trens especiais que se organizaron con motivo dos partidos de fútbol. Non podemos esquecer o famoso tren especial a León con motivo do partido de desempate entre o Burgos e o Pontevedra celebrado o 16 de xuño do 1960.

Posteriormente houbo outros á Coruña e Ourense con motivo dos enfrontamentos entre os equipos destas cidades e o Pontevedra. Estas viaxes aproveitábanse, non só para ver o partido, senón que tamén eran motivo para visitar a cidade, que moita xente vía por primeira vez.

E xa para rematar este apartado, lembro as viaxes que a finais dos sesenta e principios dos setenta faciamos a Vigo para traballar. Iamos pola mañá e regresabamos polo serán nos populares ferrobuses, que viñan ategados de xente.

No aspecto cultural o tren semellaba algo máxico. Podía levar a lugares lonxanos e tamén traía de máis alá. O que viña semellaba posuidor de novidades que ninguén do lugar sabía. Teñamos en conta que nas primeiras décadas do ferrocarril en Galicia o único medio de comunicación social é a prensa e esta tamén ven no tren. Pero no tren tamén viña o correo portador de moitas novas.

A xente partía e volvía ou, simplemente, estaba de paso. Así que na estación mesturábanse os uns cos outros e mesmo os que nin unha cousa nin a outra, soamente ían á ela para despedir ou recibir familiares. Tamén os había que só se acaroaban á estación para ir á cantina, tomar un grolo e de paso matar o tempo laretando do que fose.

Non é de estrañar que Ramón Lamote, o personaxe creado por Paco Martín, baixase tódolos días, logo das súas clases de chairego, ata a estación coa soa intención de ver chegar e marchar xente, e mentras xogaba a adiviñarlles o pensamento.

O tren non quedou á marxe da cultura e foi motivo, directo ou indirecto, de moitas obras literarias ou cinematográficas.

Non podo aquí esquecerme do poema que lle adicou Curros Enríquez con motivo da primeira chegada a Ourense dunha locomotora e do cal permítome a licencia de reproducir estas estrofas:

*Velaí ven, velaí ven tan oupada,
tan milagrosiña, con paso tan meigo,
que parece unha Nosa Señora,
unha Nosa Señora de ferro.*

*Tras dela non veñen
abades nin cregos;
mais ven a fartura
ii a luz i o progreso!*

É unha cuestión obvia que as condicións orográficas de Galicia non son as máis idóneas para un trazado ferroviario, pero tamén é moi certo que na Península Ibérica hai zonas con semellantes dificultades e, sen embargo, xa daquela, foron por diante de Galicia.

Co paso do tempo sempre fomos a remolque doutras comunidades no respecto á renovación, tanto das vías como do material ferroviario. Aquí sempre recibimos material de "segunda". Fomos a última comunidade onde deixou de funcionar a tracción a vapor nas liñas regulares. Recibimos o TALGO trinta anos despois de que se puxera en funcionamento na rede da península. E seguimos a recibir o material que vai quedando en desuso nas demais redes de todo o estado. Só en dúas cousas pode que tivéssemos algo de prioridade. A primeira foi a electrificación da liña de León a Monforte. Isto non obedeceu a motivos de favor, senón que respondeu a razóns técnicas, pois as dificultades de arrastre nas rampas do porto de Manzanal así o requirían. A outra das cousas foi a posta en funcionamento en datas recentes dos trens R-598 que se usaron, por primeira vez, en Galicia segundo din.

E agora co asunto do AVE vólvese a repetir o mesmo. Salvo que algo imprevisto o remedie, a ben seguro que Galicia ha de ser a última comunidade en estar conectada coa rede de alta velocidade do estado, e senón ao tempo. Só basta con estudar os prazos e as promesas dos políticos, por unha banda, e pola outra ver o avance real das obras.

Oxalá que o ferrocarril volva a recuperar o seu protagonismo. Eso sí, máis moderno en composición e deseño, pero, ao fin e ao cabo, seguirá sendo o ... TREN.