

Os tranvías a Marín e Lérez

Unha ollada ao inicio do transporte público de viaxeiros en tranvía

Avelino Garrido Monteagudo

A dotación de comunicacións por ferrocarril en Galicia aménca en 1856 cando as obras da liña Madrid-Irún. Coa construción desta liña empezan a se realizar as distintas derivacións para comunicar territorialmente os centros portuarios e de produción do NW de España con Madrid. Non será ata o ano 1873 cando se establece a primeira liña de ferrocarril galega, "o tren compostelano", que unía Santiago e Carril cunha lonxitude de 41 km, construída, en parte, pola compañía inglesa West Galicia Railway, para dar saída ao mar á produción agropecuaria procedente de Compostela e, deste xeito, favorecer a exportación gandeira. O 1 de xullo de 1884 inauguraríase o treito Redondela-Pontevedra e, o 22 de xullo de 1889, o de Pontevedra-Camil (Díaz Fernández, 2002). Con isto, Galicia, está experimentando os efectos da revolución industrial: chegada de nova tecnoloxía, obras que se acometen e man de obra que se necesita para realizalas.

A prensa do momento dá fe dos grandes proxectos de ferrocarril a nivel estatal e galego. O 12 de decembro de 1889 preséntase un Informe sobre a "Red de Ferrocarriles Secundarios", promovido pola "Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago", no que Pontevedra está presente da man do enxeñeiro xefe da provincia que deseña oito liñas, entre elas, a número 4 entre Pontevedra e Marín (*Gaceta Galicia* 20/12/1889) e a número 7, que uniría Marín e Cangas, seguindo o trazado da estrada entre ambas vilas (*Gaceta de Galicia*, 23/12/1889), liña que nunca estivo en funcionamento.

Co cambio de século prodúcese a construción e proliferación de liñas de tranvía de tracción animal, modalidade que comeza a funcionar en Madrid en

1871 e que habían seguir outras cidades como Barcelona (1872), Valencia (1876), Santander (1883), Zaragoza (1885) e Sevilla (1887). A aparición da máquina de vapor levou consigo a substitución destes vehículos polos tranvías a vapor que, posteriormente, habían deixar paso aos tranvías eléctricos, sendo Bilbao a primeira cidade que adoptou este novo sistema en 1896, seguida de Cartagena, en 1898, mentres que Madrid e Barcelona incorporáronse a esta innovación ao ano seguinte.

O transporte público de viaxeiros foi completándose coa aparición dos ferrocarrís suburbanos e metropolitanos. En Cataluña, á calor do desenvolvemento industrial da capital (Wais, 1974), aparecen, ademais, dúas innovacións: o funicular do Tibidabo, inaugurado en 1901, e o "tren cremallera" de Montserrat, en 1931.

Co paso de tempo, sobre todo tras a crise da década de 1930, en moitas cidades os tranvías eléctricos foron substituídos, por trolebuses e, posteriormente, por autobuses, debido ao alto custo de mantemento, dificultades para a ampliación de servizos e dificultade para a adquisición de materiais. Pero nalgunhas capitais, como Valencia (1994) Bilbao (2002) e Barcelona (2004) (Carles Salmerón, 2009), os tranvías xorden de novo para ofrecer un servizo eficaz á poboación.

O tranvía a vapor Pontevedra-Marín

Segundo o anuario Riera, en 1888, Pontevedra contaba con 20.140 habitantes e augurábaselle certo desenvolvemento porque conseguira a capitalidade administrativa da provincia. No mesmo anuario, figura que Marín tiña soamente

9.200 habitantes, pero era distrito marítimo de primeira clase, sede de numerosos consulados europeos e suramericanos e contaba cun importante porto pesqueiro, mentres o porto de Pontevedra xa tiña grandes dificultades de calado. Daquela, era interesante comunicar ambas vilas, prevíndose, pois, un fluxo de viaxeiros e mercancías que permitiría un servizo de transporte rendible que, ata o momento, viña realizándose con só tres camuaxes que estaban, segundo o mesmo Anuario Riera, a nome de Manuel Peña, Agustín Osorio e Benito Sobral.

No ano 1885, Montero Ríos, Riestra e Prudencio Otero redactan os estatutos para constituír unha sociedade anónima destinada a promover a construción dun tranvía entre Pontevedra e o porto de Marín (*El Regional*, 30/09/1885)



Selo da compañía do tranvía. (Fonte: www.todocolección.net)

Na *Gaceta de Madrid* de 8 de marzo de 1886, publícase que Carlos Gastañaduy e Prudencio Otero presentaron no Ministerio de Fomento a solicitude para a concesión dun tranvía ou ferrocarril económico de Pontevedra ao Porto de Marín, pola estrada de Pontevedra a Cangas, para o transporte de mercadorías e viaxeiros. O proxecto, aprobado o 22 de xaneiro de 1887, tardará máis de dous anos en poñerse en funcionamento. A Deputación de Pontevedra colabora con 32.000 duros (*El Lucense*, 18/04/1887), o concello de Marín cederá os terreos necesarios para emprazar a estación (*Gaceta de Madrid*, 01/05/1887)

e eximirá á empresado pago das taxas por ocupar as rúas coas vías; pola súa banda, o concello de Pontevedra comprométese a adquirir uns terreos para a construción da estación do tranvía (os situados preto da estación do ferrocarril vendéranse) e o Ministerio de Fomento colabora cunha achega de 160.000 pta.

A poxa da concesión celebrouse o 30 de xuño de 1887 e, ao non presentarse ningún proxecto máis, concedéuselles a estes licitantes a explotación do tranvía a vapor desde Pontevedra ata o porto de Marín segundo o proxecto realizado polo facultativo Manuel de la Fuente en 1885, estimándose nun ano o prazo de execución, que non se cumpriu.

A empresa comeza a levar a cabo o proxecto, adxudicando, mediante poxa, a José Barcia a construción de tres edificios destinados a estación e outras dependencias do tranvía, pola cantidade de 35.000 pta (*El Lucense*, 15/11/1887). No mes de marzo de 1888 chegan ao porto de Marín, no vapor alemán "Ceres", dúas máquinas e parte do material necesario para a realización da obra. (*Gaceta de Galicia*, 05/03/1888).

En maio de 1888, o Gobernador Civil, ponse en contacto coa fábrica "Altos Hornos de Bilbao" para que axilien a fabricación dos raís tipo Vignole para o tranvía (*El Lucense*, 05/05/1888). E neste mesmo mes, comézanse buscar maquinistas, foguoeiros, xefes de estación, revisores, gardas e mozos para comezar o servizo, sendo requisito fundamental, acreditar experiencia no sector do ferrocarril. (*Eco de Galicia*, 30/05/1888).

Na prensa do momento, xa se menciona a previsible facilidade de comunicación entre o porto de Marín e Pontevedra para a chegada de visitantes, prevíndose unha frecuencia horaria de 15 minutos entre ambas as dúas localidades.

O punto de inicio desta liña situábase contiguo á estación de ferrocarril de Pontevedra (Díaz Paredes, 2002), onde se estableceu a estación de saída (aínda hoxe saen de aí os autobuses), unhas cocheiras, un peirao, depósito de auga, un foxo e unha vía de apartadoiro. O trazado, cunha lonxitude de 7.118 m., transcorría pola estrada de Pontevedra a Cangas, pasaba polos apartadoiros de Praceres e Estibela e cruzaba Marín pola antiga rúa da Raíña, ata chegar ao peirao, continuando ata o dique este, onde posteriormente se construíra un almacén de mercadorías para o tranvía.

O servizo vai contar con 4 máquinas de vapor belgas, da casa Saint Leonard. As número 1 (co nome Pontevedra-Marín) e 2 fabricáranse en 1889, a número 3, en 1890 co nome Pontevedra, e a número 4, en 1904 co nome Estibela. (Fonte: <http://www.spanishrailway.com>). Terá apeadeiros en Mollabao, Praceres e Estibela.

A comezos de 1889 veñen a Pontevedra os enxeñeiros belgas para examinar o seu funcionamento (*El Lucense*, 12/03/1889) e fanse as primeiras probas. A *Gaceta de Galicia* de 01/05/1889 faise eco da noticia: "Anteayer se hicieron nuevas pruebas del tranvía que ha de unir Pontevedra con Marín. Una máquina y tres coches, con 70 personas recorrieron el trayecto en 27 minutos a la ida y en 25 a la vuelta". O 5 de maio de 1889, o mesmo xornal publica: "Parece que se preparan grandes festejos con motivo de la inauguración del tranvía a vapor entre Pontevedra y Marín, que tendrá lugar a mediados del mes presente". O *Eco de Galicia* de 10/05/1889 publica: "Mañana saldrá para Pontevedra el Sr. Montero Ríos, cuyo viaje tiene por objeto la inauguración del tranvía de Marín" (...). A *Gaceta de Galicia* de 06/06/1889: Ayer a las cuatro y media de la tarde hizo una expedición a Marín la máquina del tranvía arrastrando tres coches completamente llenos de personas al efecto invitados por la empresa. La rapidez con que recorrió

el trayecto fue acaso de la que conviene, al menos en determinados días; la seguridad que se ha visto, que es completa, a pesar de las curvas rápidas que tiene la vía en algunos puntos, y el movimiento de los coches es tan suave y tan dulce que apenas se nota. (...) Felicitamos al ingeniero Sr. de la Fuente por las excelentes condiciones que ha sabido dar a esta línea (...). Finalmente, a inauguración do tranvía entre Pontevedra e Marín realizouse o 12 de xuño de 1889. Podemos dicir que esta liña é unha das primeiras a vapor de España, igual que cidades como Barcelona e Madrid da época. Do ambiente reinante pola inauguración da conta *El Lucense* de 17/06/1889: "El primer viaje de los tres coches del tranvía de Pontevedra a Marín fueron recibidos con música y cohetes en aquella villa, algunas casas pusieron colgaduras. Marín ha entendido que la inauguración del tranvía representa un acontecimiento memorable..."

O primeiro tranvía que sae de Pontevedra é ás 04,00 h soamente con mercadoría e o primeiro que sae de Marín é ás 05,00h igualmente con só mercadoría, o que nos dá unha idea da importancia económica que tiña este medio de transporte. O movemento de mercadoría no peirao de Estibela, debido á cantidade de axentes comerciais e ás descargas de peixe na lonxa, son moi importantes, e o medio de transporte maioritario de cara ao ferrocarril de Pontevedra é o tranvía a vapor. Este que circula a unha velocidade de 20-25 km/h., move viaxeiros e mercadorías, pero iso non será a única fonte de ingresos para a empresa, pois co alugamento de vagóns á Compañía de Ferrocarril para o transporte de carbón que chegaba ao peirao para abastecer as locomotoras, tamén obtiña pingües beneficios (*El Diario de Pontevedra*, 02/06/1917).

Un feito curioso do mencionado tranvía, documentado pola *Gaceta de Galicia* de 14/10/1892, é a morte do "joven diputado Sr. Calderón [...] el ataúd

era colocado sobre la plataforma de la máquina de vapor que había de conducirlo a Pontevedra [...].

O 19 de xuño de 1907, Prudencio Otero e Juan e Carlos Castañaduy, fillos de Carlos Castañaduy, transfíren a sociedade do Tranvía de Vapor Pontevedra-Marín a José Riestra López, marqués de Riestra, Alejandro Mon Landa, deputado nas Cortes, e Gaspar Massó Ferrer, xerente da compañía Hermanos Massó. Desde finais do s. XIX, segundo o Anuario Riera de 1888, a familia Massó, ten negocios en Marín: Leocadio, cosecheiro de viño; Ramona, confitería e panadería; José, fábrica de salgado de peixe; Gaspar, conserveira. Tamén Riestra ten conserveiras. A todos lles interesa o bo funcionamento dos tranvías.

No ano 1912, a compañía tranviaria proxecta ampliar o servizo ata o peirao recentemente construído en Marín, o que supón a instalación do tendido ao longo do dique e atravesar a ponte sobre o río Lameiriña, para chegar ata dique oeste, onde os barcos realizaban as súas tarefas de carga e descarga de mercadorías (Díaz Paredes, 2002)

Co paso do tempo, o percorrido facíase lentamente, o mantemento era escaso e os descarrilamentos frecuentes. Estas anomalías fixeron que o servizo resultase tan deficiente que se converteu nun gran problema,

chegando incluso as autoridades e entidades locais a solicitar o seu cese. Co estoupido da I Guerra Mundial (1914-1918), gran parte do potencial industrial estaba dirixido ao conflito bélico, polo que as compañías ferroviarias entraron en crise por falta de materiais. A pesar de que España se mantén neutral durante o conflito, non queda á marxe do problema, pois o incremento do número de pedidos ás industrias españolas, satura os servizos do ferrocarril que ve superadas as súas capacidades. A situación bélica fai moi difícil a importación de carbón, ao tempo que nese intre queda patente a obsolescencia do material ferroviario pola falta de recambios (maiormente de importación) e a imposibilidade modernizalo. É daquela cando se planea, por primeira vez, a nacionalización dos ferrocarrís, unha idea que o político catalán Francesc Cambó sopesou durante a súa etapa ministerial (1918-1919). Cambó propugnou esta idea debido á deficiente actuación das compañías ferroviarias privadas, algunhas das cales mantiñan un parque móbil anticuado e, ás veces, un tendido ferroviario en mal estado. O tranvía de vapor de Pontevedra-Marín non queda á marxe desta precariedade, polo que a empresa comunica ao Gobernador Civil da provincia que a compañía do ferrocarril non lle facilita carbón para o transporte, polo que de seguir así terá que suspender a circulación do tranvía.

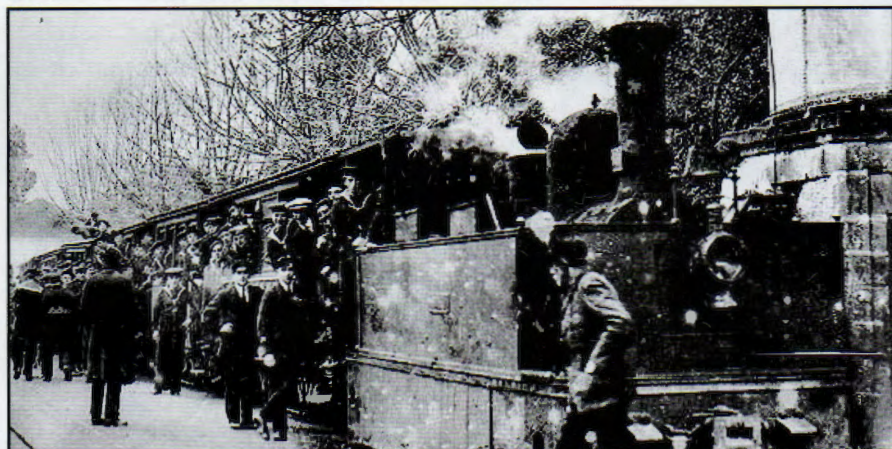
No mes de xuño de 1923, a empresa que explotaba a liña de vapor entre Pontevedra e Marín, solicita o cese da concesión por razóns de mellora pública e pola débeda que arrastraba, a consecuencia do incremento dos prezos a partir da I Guerra Mundial, especialmente de graxas e carbóns, e que non recibiu ningún tipo de axuda estatal, como recibiran outras compañías. O concello de Pontevedra, a Cámara de Comercio e a Jefatura de Obras Públicas recoñecen o servizo como deficitario, as molestias e riscos que causa o tranvía a vapor (*Gaceta de Madrid*, 15/02/1924) e, o 12 de febreiro de 1924, deixa de funcionar, tras 35 anos de actividade (*El Pueblo Gallego*, 12/02/1924).

O servizo manterase con autobuses da Empresa Dobarro de Pontevedra, ata a posta en funcionamento do novo tranvía.

O tranvía eléctrico Lérez- Marín

A idea de dotar a Pontevedra dun servizo de tranvía eléctrico non xorde cando deixa de funcionar o de vapor. Segundo o xornal *El Diario de Pontevedra* (28/10/1913), no escaparate da xoiería Arturo Rey, o enxeñeiro Daniel de la Sota amosa un plano de tranvía eléctrico de Pontevedra a Marín.

Catro anos máis tarde, o tamén enxeñeiro, Vicente Riestra, presenta no concello de Pontevedra outro proxecto a fin de establecer unha liña de tranvía eléctrico entre Lérez e Marín que cruzaría varias rúas da capital. É probable que detrás destas iniciativas estivese a propia empresa do tranvía de vapor, xa que, en 1919, acorda convertelo en eléctrico a cuxo fin xa presentara na oficina de Obras Públicas o correspondente proxecto, no que a nova liña enlazaría Lérez con Marín pasando polo centro da capital e a lonxa. (*El Diario de Pontevedra*, 01/09/1919; *El Correo de Galicia*, 28/12/1919).



Tranvía de vapor Pontevedra-Marín en Lourizán. (Fonte: <http://www.spanishrailway.com>)



Estación de Marín. (Fonte: <http://www.spanishrailway.com>)

En calquera caso, en Pontevedra debía haber inquietude polo tranvía eléctrico xa que o mesmo gobernador interésase por el na Dirección Xeral de Obras Públicas e o deputado Eduardo Vincenti intercede no Ministerio de Fomento para que se realice canto antes a poxa que adxudique a concesión do referido tranvía. (*El Progreso*, 13 e 27/10/1921). Celebrada a poxa o 30 de decembro de 1921, de acordo coa real orde de 26 de setembro, adxudicouse a Teodosio Domínguez Amoedo, único petionario, resolución que se concreta na real orde de 6 de xullo de 1922.

O 30 de abril dese mesmo ano, na notaría de D. Ignacio Alonso Linares, constitúírase a sociedade "Tranvía Eléctrico de Pontevedra" (no sucesivo TEP) destinada a poñer en funcionamento e explotar un tranvía eléctrico entre Lerez, Pontevedra e

Marín e os seus ramais. Eran trece accionistas de distintas localidades, a saber: de Pontevedra, Raimundo Riestra Calderón (Marqués de Riestra, avogado, exdeputado), Alejandro Mon y Landa, (deputado), Teodosio Domínguez Amoedo (director de camiños provinciais), Avelino Pena Campos (propietario), Ernesto Paz Martínez (almacenista), Benito Corbal Estévez (propietario), Roque Rodríguez Castro (propietario), Agustín Rodríguez Tilve (empregado); de Marín: Secundino Rocafort Buecet (almacenista), Narciso Nores Salgado (propietario); de Vigo: Estanislao Durán (consignatario de buques); de Bue: Gaspar Massó Ferrer (industrial) e da Estrada Venancio Rial Ramos (propietario). O xornal *La Integridad* (01/05/1922) dá a noticia con gran satisfacción e, ademais, informa de que tamén se constituíu o consello de administración que quedou formado do seguinte xeito: presidente, Raimundo Riestra; vogais, Estanislao Durán, Avelino Pena, Ernesto Paz e Secundino Rocafort; director-xerente: Teodosio Domínguez.

Aínda que Teodosio Domínguez non formaliza o traspaso da concesión do tranvía Lerez-Pontevedra-Marín á empresa recentemente constituída ata o 24 de maio de 1926, TEP queda facultada para adquirir propiedades, construír, establecer talleres, saltos de auga,

etc. e explotar a rede de tranvías que se articulará de acordo coa solicitude formulada á Administración por Teodosio Domínguez. É dicir, un tranvía eléctrico entre Lerez, Pontevedra e Marín (9.247 m), a desenvolver segundo o proxecto de Vicente Riestra, antes mencionado, que contempla una parte de recorrido urbano por rúa Arcebispo Malvar, praza do Concello, rúa Michelena, praza da Peregrina, rúa da Oliva e praza de San Xosé, ata a estrada de Marín, entrando nesta vila polas rúas da Raíña e Vincenti. Tería, ademais, catro ramais: Ponte do Burgo-Praza de Abastos (110 m); Praza de San Xosé-Estación do Ferrocarril (203 m); Praceres-Lonxa de Estibela (1.113 m); e rúa da Raíña-dique Oeste do porto de Marín (1.230 m). Parece ser que, por presión veciñal, o tranvía nunca pasou pola rúa da Oliva, o que significaría que, desde a praza da Peregrina, o trazado continuaría pola rúa do mesmo nome, baixaría por Andrés Muruais ata a praza da Estación e logo continuaría pola rúa Augusto González Besada e Praza de San José, seguindo pola estrada de Marín.

Estableceríanse tres liñas: liña 1, Lerez-Marín, na que predomina o servizo de viaxeiros; liña 2, Praza de Abastos de Pontevedra á Lonxa de Estibela, pasando pola Estación de Ferrocarril; liña 3 entre a Estación do Ferrocarril e o dique oeste do porto de Marín, que será para o tráfico de mercadorías. (Arquivo TEP, 1927) O servizo cubrírase con oito coches automotores con 18



Acción de TEP, 1922
(Arquivo Francisco Barco Rosales).



Selo de TEP. (Arquivo APSA)

prazas sentadas e 18 na plataforma, identificados coa letra A, seis coches remolques e xardineiras, identificados coa letra B, e un carro de reparacións (*El Pueblo Gallego* 14/09/1924). Os coches, que foron fabricados en Lyon (*El Pueblo Gallego* 14/09/1924), debían ir provistos de todos os aparellos eléctricos (timbre e luces) que fosen convenientes e de freos electromagnéticos e mecánicos para poder parar o coche nunha distancia non superior a 10 m. Non superarían a velocidade de 20 km/h. na estrada nin os 8 km/h. nas rúas da cidade. Ademais, estes coches irían dotados dunha campá de alarma para dar aviso aos axentes da autoridade en caso dalgún problema.

A sociedade comeza xa no mesmo ano da adxudicación (1922), a adquirir terreos para a construción das cocheiras. Aproveitan a propiedade da antiga compañía do tranvía a vapor e adquiren varias parcelas máis, entre elas, unha pertencente a Alberto Thieban Lanrin, enxeñeiro e representante da Unión Española de Explosivos de Bilbao. Daquela, o centro da actividade da compañía situábase na Gandarela e Cunchidos (Pontemuíños), aproximadamente no punto medio do traxecto Pontevedra-Marín.

Alí estarían os edificios das cocheiras, os talleres de pintura e mecánicos, así como almacéns, oficinas e a subcentral de transformación de enerxía eléctrica que abastecería a tracción e alumeadado dos coches. Esta enerxía era subministrada por "Eléctrica Pontevedra-Marín" de corrente alterna de alta tensión, que se transforma nas cocheiras a 600 w de corrente continua, non sendo necesario o uso dos *feeders alimentadores*, xa que se sitúa a menos de 5 km dos extremos da liña.

En marzo de 1924 instálase o xerador de electricidade por un enxeñeiro alemán. Sería un motor diésel MAN de 400 cv de potencia e un alternador trifásico AEG, movido polo salto

de auga existente ao lado das instalacións das cocheiras, a dínamo produciría electricidade, se se necesitase, para a cidade de Pontevedra. Constaría de depósitos de aceite (50.000 litros) e de lubrificante (2.000 litros), así como unha piscina para arrefriar a auga da máquina que contiña 600 metros cúbicos. Segundo *Faro de Vigo* (18/12/1924), os accionistas, co Marqués de Riestra como presidente do consello de administración, gastarían neste capítulo máis de un millón y medio de pesetas.

O tendido eléctrico que daría enerxía aos tranvías estaba formado por postes de formigón armado (formigón e ferro) colocados a unha distancia máxima de 35 metros, cos seus brazos de ferro para soportar o cable. Este compoñíase de dous fíos de cobre ranurados, sostidos por grifóns, tamén de cobre, que pendían dun tirante de aceiro en cada brazo, sostenendo, de paso, unha liña telefónica para comunicar as estacións. A realización destas obras, que comezaron en xuño de 1924 coa colocación dos postes que sustentarían o tendido, confiouse á sociedade "Granja, Lago y Cía" (Fraga, 2000) que xa acreditara a súa experiencia na montaxe dos tranvías de Vigo.

A superficie da liña estaría composta por unha vía de ancho métrico dotada de carrís tipo Phoenix para tranvías, carrís de garganta (a súa forma permite

pavimentar a ambos lados do camil, xeito que non obstaculiza a circulación doutros vehículos) (Fonte [http:// www-spanishrailway.com](http://www-spanishrailway.com)) unidos por travesas entre as que se colocaba macadam (sistema inventado por un enxeñeiro escocés), o que lle daba a elasticidade suficiente á vía

Tería oito apartadoiros con dimensións de 62 metros, con sistema de agullas para permitir a entrada e saída nos cruzamentos. Prevíronse para unha euritmia de 10 minutos a unha velocidade de 16 km/h., debendo situalos a unha distancia de 1.400 m. O ramal da Praza de Abastos tiña un apartadoiro ao final do percorrido para manobras cunha lonxitude de 42,50 m. E na entrada de cocheiras había unha bifurcación con dúas agullas de acometida para a distribución dos coches nos talleres, sete en total, coa súa correspondente agulla de entrada.

Para buscar persoal que puidese poñer en funcionamento este novo sistema de transporte, TEP aconsellouse pola compañía Tranvías de Vigo. Tras consultar o arquivo de TEP, observamos que se centran en xente que tivo experiencia noutras empresas semellantes. Buscan emigrantes retornados como por exemplo, o primeiro condutor da empresa, chamado Juan Manuel Pérez Filgueiras, oriundo de Monção, casado



Antigas oficinas de TEP. (Arquivo APSA)

Persoal ingresado en 18/12/1924.

Elaboración propia. Vaciado dos expedientes que se conservan no arquivo APSA. A data de ingreso coincide coa da inauguración do tranvía.

LIMPA VÍAS (4):

Ramón Acuña Iglesias, Melchor Arosa Pazos, Fernando Millán Hidalgo, Camilo Corbacho Requejo.

COBRADORES (13):

Secundino Alonso Villar, José Aranza Fernández, Desiderio Comesaña Expósito, Ramón Codina Magariños, Francisco Lago Otero, Bernardino Rodiño Escudero, Antonio Hevia Sánchez, José María Gómez García, Ricardo Alonso Bouzón, Faustino Vázquez Solla, Luis García Tato, Francisco Gundín Pérez, José Agulla Pazos.

CONDUTORES(9):

Francisco Estravis Barcala, Benito Mariño Correa, Angel Malvar Acuña, Benito Pazos, Pablo Ocio Uriarte, Celestino Castro Piñeiro, Ángel Argibay Mosquera, Juan Manuel Pérez Filgueira, Eusebio Cendón

INSPECTORES(4):

Manuel Touriño Núñez, Augusto Torres Aranza, José Álvarez Vázquez, Servando Lois Lois

SERVIZO DE COCHEIRAS (1):

José Sobral Farto

LIMPEZA(1):

Celestino Pazos Paredes

LIMPEZA NOCTURNA (1):

Enrique Sánchez Parada

AXUDANTE TALLERES(1):

Ángel Osorio González

AXUDANTE SUBCENTRAL(1):

Teófilo Aparicio Rodríguez

FORXADOR (1):

Martín Suárez Rodríguez

en Pontecaldelas, que estivo traballando en "The Rio de Janeiro Light & Power cº Ltd" entre 1912 e 1922; o primeiro inspector chamábase Augusto Torres Aranza, natural de Ribadavia que traballara en "Habana Electric Railway, Light & Power Company".

Finalmente, o 17 de xuño de 1924 inaugúrase o treito Pontevedra-Marín con tres tranvías e as instalacións de Pontemuíños cun acto sinxelo celebrado nestas dependencias. Segundo *El Progreso* (18/12/1924), bendiciu as dependencias e todo o material móbil o crego de Lourizán que estivo acompañado do gobernador civil, dos alcaldes de Pontevedra e Marín e outras autoridades, así como de numeroso público. Os asistentes, tanto invitados

como persoal foron obsequiados cun "espléndido lunch y habanos por el ilustrado y caballeroso Director Gerente de la Empresa (...), Don Enrique de Rojas." Outros xomais da épocas fanse eco do acontecemento con gran beneplácito, sendo portada do *Faro de Vigo*, aínda que *El Ideal Gallego* (20/12/1924) apunta que a inauguración foi moi tímida e que o propio tranvía chegou de mañá a Marín sen ninguén esperalo, "como si tuviera miedo", e queixase de non estaren suficientemente publicitados os percomidos nin os horarios.

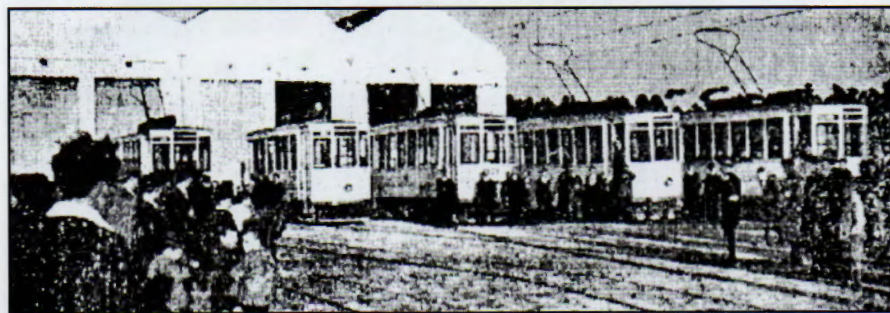
Non tardarían moito en seren postos en servizo os outros treitos. O 4 de xaneiro de 1925 comeza a circular o tranvía entre a Estación do Ferrocarril e a Praza de Abastos; o 1 de febreiro

do mesmo ano inaugúrase o servizo desde a Lonxa de Estribela ata a Praza de Abastos e, ao día seguinte, o traxecto O Burgo- Lérez, último da primeira fase e expansión da compañía.

Autoridades, medios de comunicación, empresarios, asociación agrarias, particulares e a propia empresa estiveron interesados noutros proxectos de tranvía para a zona de influencia de Pontevedra. En 1923, promovido por Gaspar Massó, proxéctase levar o servizo de tranvía desde Marín a Cangas, pasando por Bueu, ampliación que nunca foi realidade malia o entusiasmo suscitado na zona, onde se celebraron varias reunións (agrarios do Morrazo, alcaldes, veciños, asociacións...) que, nun proxecto máis ambicioso, pretendían que o tranvía circunvalase toda a península morracense incluíndo Vilaboa.

Tamén a empresa TEP presenta un proxecto para prolongar o servizo de tranvía eléctrico desde Lérez ata A Ferreira, prolongación que lle foi adxudicada o 25 de xuño de 1925. Nun determinado momento a propia compañía solicita que se cambie este trazado xa adxudicado Lérez-Ferreira por Lérez-Arco (preto do mosteiro de Lérez) para dar servizo á gran afluencia de xente os días de festa, en especial san Bieito, e a veciños das parroquias lindeiras como Verducido e Santo André de Xeve. Pero a Dirección Xeral de Ferrocarrís desestima a petición (*El Progreso*, 22/11/1928). Con todo a empresa debeu manter viva esa idea xa que, aínda un ano despois, os agrarios de Alba, Campañó e San Vicente opuxéronse publicamente ao referido cambio (*El Correo de Galicia*, 11/11/1929). En calquera caso a ampliación ata o mosteiro lerezán nunca se levou a cabo. (Arquivo TEP, 1929)

Segundo *El Progreso* (25/06/1931), TEP presenta un proxecto no Goberno Civil para realizar a ampliación do tranvía eléctrico desde a lonxa de Estribela ata o porto de Marín (615 m) polo



Bendición dos tranvías polo párroco de Lourizán Benito Roo nas cocheiras, no acto de inauguración do treito Pontevedra-Marín. (*Faro de Vigo*: 18/12/1924)

peirao acabado de construír. A prensa, e nalgún caso a propia empresa, tamén teñen falado doutros proxectos como e extensión de liñas pola estrada de Ourense ata Casasnovas (Mourete) e incluso a Bora (*El Progreso*, 25/10/1929). A mesma idea expónse para as estradas de Vigo por onde se pretende facer chegar o tranvía ata Salcedo.

Os tranvías comezaban a funcionar ás 06.00 h cunha frecuencia de 30 minutos que se intensificaba no verán, sendo o último servizo ás 22.00 h. O prezo do billete entre Pontevedra e Marín era de 40 céntimos de peseta; a Mollabao, 10 céntimos; a Pontemuiños, 15; a Lourizán 20; a Placeres, 30 e a Estribela, 35 céntimos. O de Pontevedra a Lerez, 20 céntimos.

É obvio apuntar que estes prezos e horarios cambiaron ao longo do tempo. Pensamos que a Lerez debeu haber menor frecuencia horaria e, en ambas liñas, o día de noiteboa, as últimas viaxes remataban antes do habitual para facilitar que o persoal puidese cear en familia. En eventos especiais como as festas da Peregrina habilitábanse servizos especiais, o mesmo que na romaría de san Bieito, aínda que neste caso tamén se ten optado por dividir o servizo en dous tramos: Estación-Lerez e Estación-Marín

(*El Diario de Pontevedra*, 09/07/1927). Igualmente, cos festexos nocturnos do Concurso de Gando celebrado na hoxe praza de Barcelos, habilitouse un servizo especial de tranvías a Marín desde a praza da Peregrina (*El Diario de Pontevedra*, 31/05/1927). Nunha nota de prensa da empresa dá conta que restablece o servizo normal de tranvías despois dun período de suspensión (*El Diario de Pontevedra*, 27/10/1937) que puido estar relacionada coa escaseza de enerxía e combustibles derivada do golpe de estado de 1936. Noutra ocasión a nota é máis explícita (*El Diario de Pontevedra*, 01/09/1938), concretándose que a suspensión do servizo débese á falta de enerxía eléctrica, dándose o caso de que a ausencia de tranvías súplese con autobuses no traxecto Marín-Pontevedra, mentres que a Lerez, que sempre foi menos coidado pola empresa, se cadra, polo baixo tráfico de viaxeiros, non se anuncia ningún servizo.

A manobra máis complicada para estes tranvías era o paso a nivel do ferrocarril Pontevedra-Santiago que daquela había na hoxe rúa Rosalía de Castro. Así que, 10 metros antes de chegar ao referido lugar, o cobrador baixaba do coche e ía ao cruce de vías para ver se se acercaba algún tren. Logo avisaba o condutor se podía avanzar ou se tiña

que esperar. Despois de que o coche pasase dita intersección, subía de novo no tranvía que continuaba a súa marcha.

Como acabamos de mencionar, a figura do cobrador era indispensable neste servizo, era o "xefe do tren", o encargado de iniciar a marcha na cabeceira das liñas e nas paradas, avisando cun toque de campá inmediatamente antes de que o tranvía arrancase. O regulamento de TEP establecía que o cobrador e o condutor soamente se comunicaban durante o traxecto coas sinais acústicas do timbre do coche, un toque para a parada establecida, dous toques para a marcha, tres para una parada intermedia e catro ou máis para un perigo. O condutor sería o responsable directo de calquera tipo de desperfecto ou accidente que tivese o tranvía. Tiña que asegurarse do perfecto funcionamento do coche antes da saída. Isto, obrigábao a presentarse trinta minutos antes do comezo do servizo para facerlle un recoñecemento. De non poder estar, tería que comunicalo a un inspector quen se encargaría de poñelo en coñecemento de quen correspondese.



Billete de tranvía, 1938. Arquivo APSA

Tranvía eléctrico de Pontevedra, S. A.

Servicio de Tranvías desde el 1.º de Noviembre

Salida de los primeros coches	De Marín a Pontevedra.	a las 5'45
	De Pontevedra a Marín.	a las 7'
	De Lerez a Marín.	a las 6'50
Salida de los últimos coches	De Marín a Pontevedra (Estación I. o.)	a las 22'40
	De Pontevedra (Estación I. o.) a Marín	a las 22'15
	De Lerez a Marín.	a las 21'36

A partir de la citada fecha el servicio de viajeros se establecerá diariamente por la Línea 1, excepto los días festivos que también se hará por la Línea 3.

Pontevedra 29 de Octubre de 1928.—LA EMPRESA.

Horario tranvía (28-10-1928), publicado na prensa da época

Os viaxeiros subían pola porta traseira e baixaban pola dianteira. Sentaban nos asentos por orden de chegada, tendo terminantemente prohibido fumar, cuspir no chan, subir embriagados e falar ou tocar ao condutor.

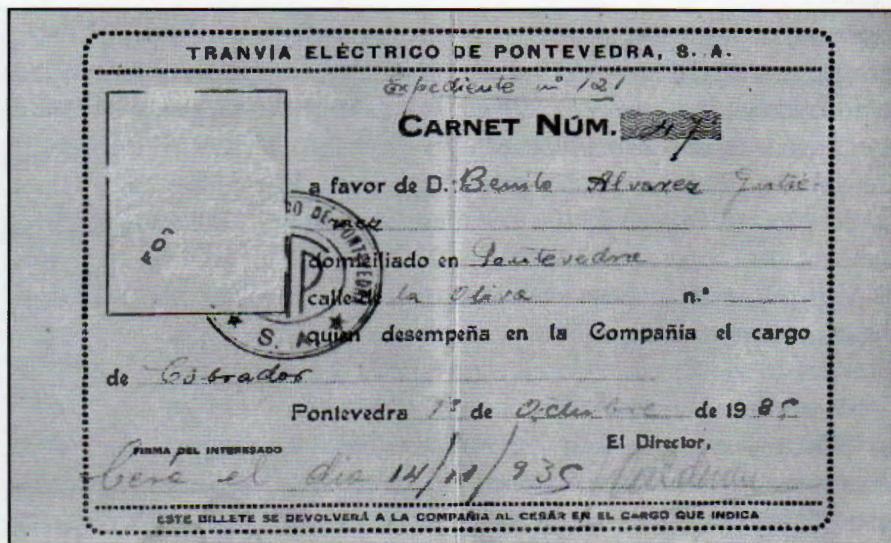
O servizo que ofrecía o tranvía non só era para viaxeiros senón tamén para mercadorías. Para tal fin contaban con catro remolques numerados do B-1 ao B-4. Había servizos especiais entre os peiraos de Marín e a Lonxa á Estación

ANO	VIAXEIROS ANUALES
1926	1.140.568
1927	1.089.667
1928	1.125.537
1929	1.149.840
1930	1.183.734
1931	1.208.190
1932	1.221.860
1933	1.135.963
1939	1.551.752
1940	1.943.417
1941	1.843.505
1942	1.223.543
1943	1.104.388
1944	1.375.840
1945	1.480.904
1949	1.930.609
1950	2.087.739
1951	2.288.048
1952	2.374.888
1953	2.310.586
1954	2.345.343
1955	2.305.378
1956	2.467.901
1957	2.673.201
1958	2.765.412
1959	2.767.506
1960	2.875.154
1961	3.063.413
1962	3.568.478
1963	3.878.784

Elaboración propia, segundo documentación dos arquivos de APSA.

de Ferrocarril de Pontevedra e entre a Lonxa e a Praza de Abastos. Para facilitar a saída de peixe da Lonxa de Marín, o consello directivo de T.E.P, xestionou unha facturación combinada coas compañías do Ferrocarril de Pontevedra a Santiago e Ourense-Vigo, montando na propia lonxa unha oficina (*El Progreso*, 28/03/1929) que enviaba mercadorías desde o porto de Marín a calquera punto do estado.

No porto de Marín, segundo a memoria de TEP de 1929, xorde unha crise pesqueira que deriva as descargas de peixe a Vigo, decaendo o transporte de mercadoría segundo se observa nas memorias dos distintos anos que posúe o arquivo de TEP. A maiores, hai que



Camé de cobrador. 1935. (Arquivo APSA)

destacar tamén o aumento da competencia que sofre o tranvía por camionetas, que fan, segundo as memorias, un tráfico de mercadorías e viaxeiros en días de feira e festas desde o Porto e a Lonxa de Marín a Pontevedra sen pagar as licencias oportunas. Con isto, a comezos dos anos trinta, establécese un acordo entre TEP e o porto de Marín para construír unha edificación destinada a descarga e posterior carga no tranvía da mercadoría, sobre todo peixe. (Arquivo TEP, 1929). Posteriormente prodúcese un conflito pesqueiro no porto de Vigo e, á inversa do que sucedera antes, provoca que os barcos opten por realizar as súas descargas en Marín, o que supón un maior beneficio para o tranvía. Esta bonanza verase truncada no ano 1934. A empresa TEP sofre unha morea de críticas debido aos cortes de subministro eléctrico e, a maiores, tras a apertura da estrada desde a Lonxa ata Praceres, aumentan os camións e camionetas para cargar mercadoría na Lonxa, polo que o 26 de febreiro de 1934, suspéndense os servizos de mercadorías e véndese esta concesión a Ignacio Blanco y Compañía.

Na memoria da empresa TEP de 1939, ponse en coñecemento dos accionistas, que debido a unhas variacións que se van realizar na estrada de Pontevedra a Cangas por Marín, a empresa vese obrigada a levantar toda a vía e volvela a asentar despois

de acondicionar a estrada, mellorando curvas, peraltes e cambios de rasante. Esta intervención levaría á compañía a realizar un gasto que sería difícil de recuperar, debido ás dificultades económicas que está sufrindo o país nestes anos. Daquela, pénsase noutra alternativa e expónse a opción de transformar o servizo de tranvías en trolebuses. (Arquivo TEP, 1939). O 11 de outubro de 1940, publícase a lei que regula a concesión administrativa de liñas de transporte de trolebuses. Ao seu amparo, TEP solicita a transformación das liñas tranvía eléctrico en Pontevedra por trolebuses. Por orden ministerial de 28 de maio de 1941 autorízase a TEP para levantar a vía do tranvía e establecer un servizo de autobuses, con carácter provisional que funcionou desde o 16 de xuño de 1941 ata que comezaron a funcionar os trolebuses.

BIBLIOGRAFÍA

ARQUIVO de TEP/APSA.

DÍAZ FERNÁNDEZ JOSÉ ANTONIO: Aproximación a la política del transporte ferroviario en Galicia: Su contribución al desarrollo regional. Pontevedra, 2002

DÍAZ PAREDES, MARINA: El ferrocarril Pontevedra - Marín, Pontevedra, 2002

FRAGA RODRÍGUEZ X: Pontevedra-Vigo: Tranvías e Trolebuses (1889-1989) ed. Espiral Maior. A Coruña , 2000

WAIS FRANCISCO (1974); Historia de los Ferrocarriles Españoles, pp. 195-199