

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 33 – febrero de 2015

El enlace ferroviario del puerto por Guixar



“*Efemérides del Puerto de Vigo*” es una publicación digital mensual de carácter divulgativo sobre la historia de nuestro Puerto, narrada a través de sus protagonistas y de los grandes y pequeños acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra creación, en 1881. Nuestras fuentes documentales y bibliográficas son, casi exclusivamente los fondos del Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Vigo, complementado con información o imágenes de internet de acceso público.

TÍTULOS ANTERIORES:

- 001 – Junio, 2012: *Montero Ríos y el Muelle de Hierro*
- 002 – Julio, 2012: *El faro de Cabo Silleiro*
- 003 – Agosto, 2012: *José Elduayen y el ferrocarril*
- 004 – Septiembre, 2012: *El Canberra*
- 005 – Octubre, 2012: *El Puerto de Bouzas (1900-1931)*
- 006 – Noviembre, 2012: *La Junta de Obras del Puerto de Vigo: su constitución el 7 de noviembre de 1881”*
- 007 – Diciembre, 2012: *El Estanco del Puerto (1909-1997)*
- 008 – Enero, 2013: *El Archivo del Puerto cumple 15 años*
- 009 – Febrero, 2013: *¡Más se perdió en Cuba!*
- 010 – Marzo, 2013: *Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889*
- 011 – 023: Abril, 2013 – Abril, 2014: *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*
- 024 – Mayo, 2014: *La grúa Derrick*
- 025 – Junio, 2014: *El buque Andes y la flotilla de guerra americana*
- 026 – Julio, 2014: *Casa de Baños “La Iniciadora”*
- 027 – Agosto, 2014 : *Las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo*
- 028 – Septiembre, 2014: *El naufragio del SS Hammonia*
- 029 – Octubre, 2014: *Los orígenes del Instituto Oceanográfico en Vigo*
- 030 – Noviembre, 2014: *El Cable Inglés – El Cable Alemán*
- 031 – Diciembre, 2015: *El nacimiento del Real Club Náutico de Vigo*
- 032 – Enero, 2015: *COPIBA Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao, SA*

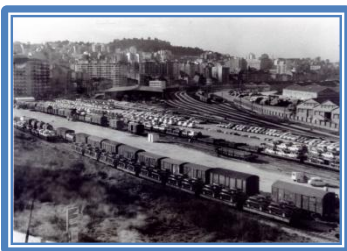


IMAGEN DE LA CUBIERTA:

Terminal de mercancías de Guixar

Fotografía: Amoedo, 1974

Archivo General del Puerto de Vigo

SELECCIÓN DOCUMENTAL Y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas

Archivo General del Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Vigo, febrero de 2015

Efemérides del Puerto de Vigo

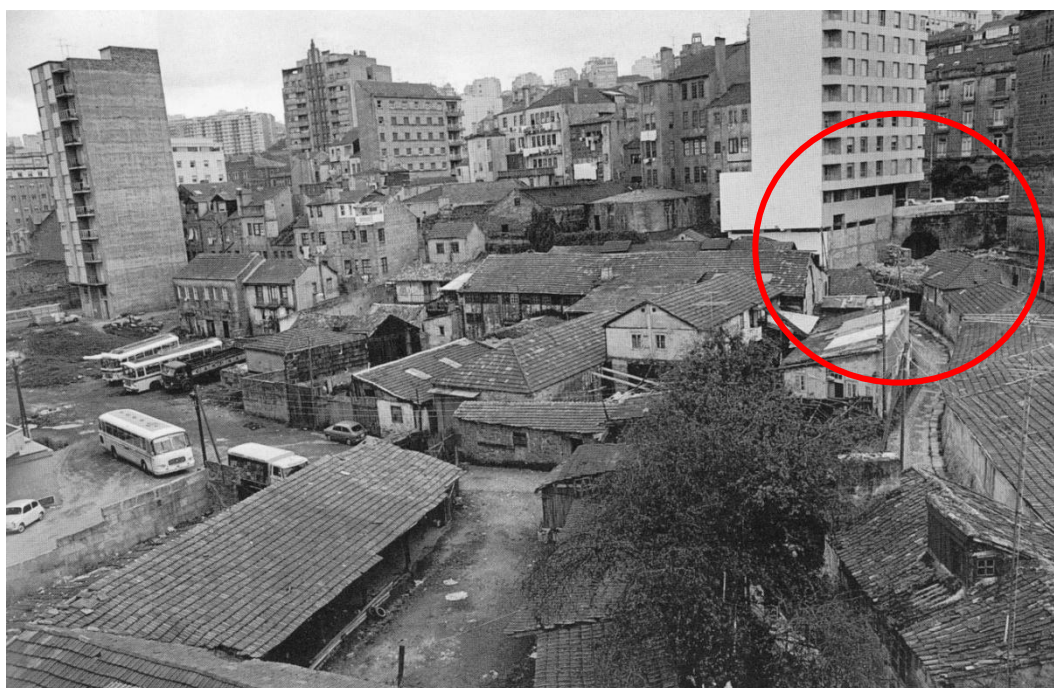
Núm. 33 - febrero de 2015

El enlace ferroviario del puerto por Guixar

EL MOMENTO

12 de febrero de 1963

El Ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón, inaugura el nuevo ramal de enlace de la línea ferroviaria Vigo - Ourense con el puerto de Vigo, quedando así anulado el trazado que conducía al tren bajo las calles Alfonso XIII y García Barbón hasta una boca de túnel¹ que permaneció abierta, como vestigio de aquel proyecto, hasta que la hicieron desaparecer las urbanizaciones de la zona del entorno de Rosalía de Castro en los años '90.



¹ Barriada de Roupeiro en 1972, en donde se situaba la salida del túnel del ferrocarril, por entonces ya sellado, pero cuya boca permanecía visible y al descubierto. Fotografía Magar. www.vigopedia.com

INAUGURACIÓN

del nuevo trazado de la línea

El 12 de febrero de 1963 el entonces Ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón Suerodíaz², acompañado del Director General de Ferrocarriles, Pascual Lorenzo Ochando³, y del Director General de Puertos, Fernando Rodríguez Pérez, junto con el Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, Joaquín Pérez Bellod⁴, inauguraban el nuevo trazado de la línea de ferrocarril que uniría la red nacional, en su tendido entre Vigo y Ourense, con el Puerto de Vigo a través de una bifurcación establecida tras la estación ferroviaria de Chapela



y que conducía los convoys a través de un nuevo túnel que, bajo el monte de A Guía, suponía, en la práctica, la eliminación del viejo trazado que cruzaba el centro del casco urbano, venciendo una pendiente enorme que ralentizaba y encarecía sobremanera el transporte de mercancías.

² Jorge Vigón Suerodíaz, Ministro de Obras Públicas entre 1957 y 1967. Hoja del Lunes de Granada. *Asociación Granadina de la Prensa*. eljardindelalbaydero.blogspot.com.es

³ Caricatura publicada en “Mano a mano” en relación a la entrevista que le realizó en 1959 el periodista Manuel del Arco. centenariomanolodelarco.blogspot.com.es

⁴ Fotografía: Magar. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 01279

Este acto inaugural se iniciaba en la estación de ferrocarril de Redondela, en donde la comitiva oficial tomó el tren con destino a Vigo para recorrer el nuevo trazado de la línea de enlace con el puerto a través de Ríos – Guixar hasta la conocida como Factoría de Viajeros del Muelle de Trasatlánticos⁵, cuya finalidad se había pensado para los pasajeros que embarcaban o desembarcaban en la Estación Marítima pero que acabó destinándose a servicio del cargadero de mineral ubicado en el brazo oeste del Muelle de Trasatlánticos, en donde se encuentran actualmente los jardines dedicados a la historia de los cables telegráfico y telefónico submarinos en Vigo.



⁵ Factoría de Viajeros del Muelle de Trasatlánticos. Fotografía Pacheco, 1960. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 001176

LA DESAPARICIÓN del ramal de bajada al puerto

Estación de Guixar



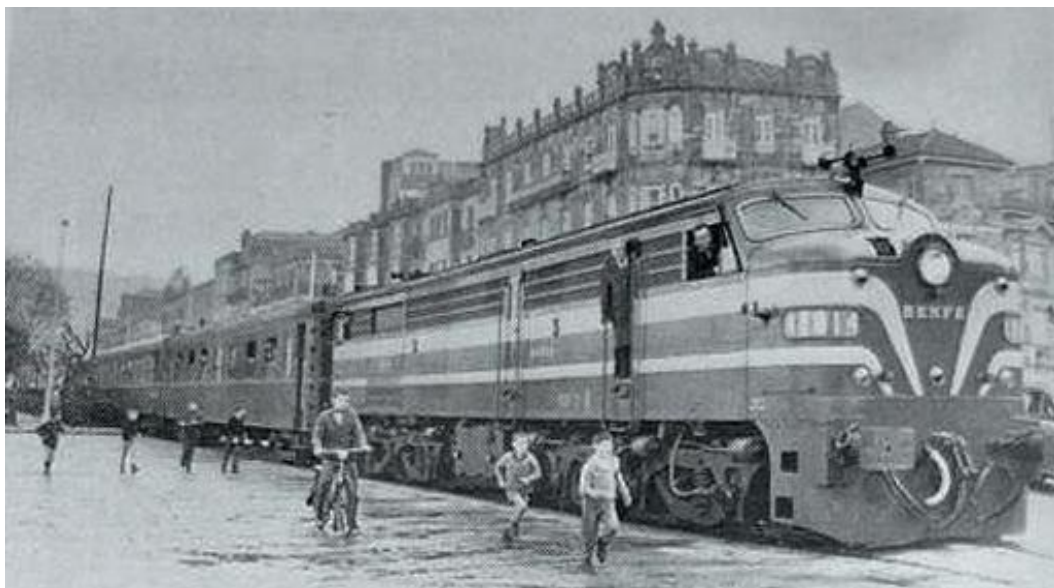
Vista panorámica de los muelles del Arenal y Guixar, edificio de la terminal ferroviaria y nuevo trazado de la vía. Fotografía de autor desconocido, 1971. *Archivo General del Puerto de Vigo*

Aunque la nueva variante fue inaugurada en el mes de febrero, no es hasta el mes de marzo de 1963 en que esté funcionando con total normalidad, lo cual supone, según palabras del propio Director del Puerto, Joaquín Pérez Bellod, por un lado, la conexión directa del ramal portuario con la red nacional de ferrocarriles; y por otro, la supresión del “*peligroso y antieconómico tramo de unión con la estación a través de la ciudad.*” Este nuevo proyecto contemplaba la construcción de una nueva estación terminal ferroviaria en Guixar, para lo cual la Junta de Obras del Puerto de Vigo cedió a RENFE más de 100.000 m² de superficie a la altura de las alineaciones segunda y tercera del Muelle del Arenal y Muelle de Guixar⁶.

El antiguo ramal que unía el puerto con la estación de ferrocarril, construida a 42 m. sobre el nivel del mar, había supuesto un reto para las locomotoras de vapor, que tenían que vencer un importantísimo desnivel tirando de convoyes cada vez más largos y de mayor tonelaje, debido a la expansión económica del puerto y también a la mejora en el transporte ferroviario que había supuesto la apertura del tramo de vía Ourense a Zamora, evitando los retrocesos que imponía el enlace en Monforte. A este importante avance se sumó que, escasos tres meses antes del cese de funcionamiento del ramal, aquellas viejas máquinas fueron sustituidas por las modernas *locomotoras autoeléctricas*, de mucha mayor potencia y que libraban a los vecinos próximos a la zona de circulación de los trenes del espantoso ruido y de

⁶ Memoraia anual del Puerto de Vigo, año 1963. *Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Vigo*

aquellos densos y negros humos que producían las calderas de carbón de las máquinas de vapor⁷.



Aún con esas mejoras, el ramal ferroviario de enlace del puerto con la estación de Urzaiz estaba sentenciado. Muchos factores lo hacían peligroso y antieconómico. La fuerte pendiente imponía un lentísimo avance que requería de tres locomotoras, y el trazado obligaba al tren a hacer tres retrocesos, aspectos ambos que encarecían muchísimo el servicio; los numerosos accidentes, el ruido, la polución, las vibraciones y los daños que estas producían en los edificios colindantes, eran sufridos por los vecinos diariamente; por último, un peligroso paso a nivel en el Areal y el entorpecimiento del cada vez más denso tráfico rodado que provocaba la circulación de los trenes por el casco urbano, propiciaron el estudio de una variante que solucionase de una vez por todas el problema del enlace del puerto de Vigo con la red nacional de ferrocarriles.

⁷ Fotografía publicada por riadevigo.net

EL TRAZADO

de la nueva línea

Para resolver el, por entonces, tristemente famoso caso del problema del enlace ferroviario del puerto de Vigo con la red nacional de ferrocarril, el Ministerio de Obras Públicas nombró una comisión en la que participaba el Ministerio, RENFE y su Jefatura técnica, el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto. Su conclusión recogía lo ya propuesto en 1882 por el ingeniero de la obra, Carlos Cardenal, que consideraba que la solución pasaba por arrancar el ramal de acceso al puerto desde mucho más atrás. Dicho punto se fijó en el km. 124'82 de la línea Ourense - Vigo, con un nudo de enlace en la estación de Chapela.

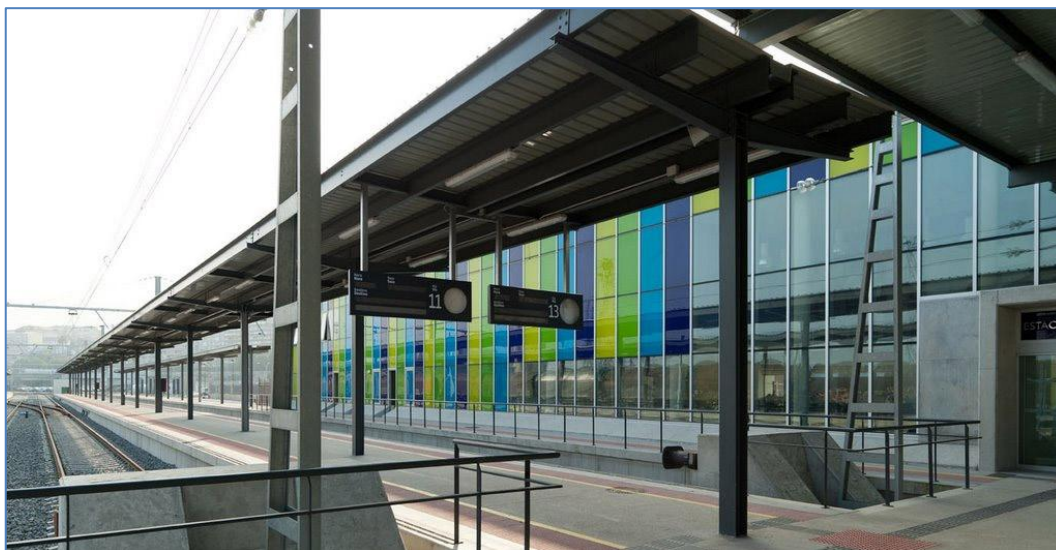
El proyecto abarcaba tres fases: la construcción del ramal al puerto; la puesta en servicio de una terminal de mercancías en Guixar, reservándose la estación de Urzaiz exclusivamente para el tráfico de pasajeros; y la construcción de una terminal completa tanto para mercancías como para pasajeros, proyecto que no llegó a desarrollarse.

El 20 de diciembre de 1962 un convoy con carga de mineral se encargaba de hacer el trayecto de prueba para transportes pesados desde Redondela hasta la Factoría de Viajeros del Muelle de Trasatlánticos.

El 12 de febrero del año siguiente, y realizando las personalidades encargadas del acto oficial este mismo recorrido, quedaba inaugurada la línea.

La última fase del proyecto era la que contemplaba la construcción de una nueva estación de viajeros en la zona de Guixar que enlazaría con la Factoría de Viajeros de Trasatlánticos, y que, con un emplazamiento próximo al nudo de Isaac Peral, en los terrenos del antiguo Club de Campo, abriría su fachada principal a la calle García Barbón. Esta nueva estación nunca llegaría a construirse.

Es curioso como casi 40 años después del abandono de este proyecto, circunstancias futuras hicieron que en 2011, aunque fuese temporalmente y debido a las obras de acondicionamiento de la estación y el tendido de vías del tren de alta velocidad, tráfico de mercancías y de pasajeros quedasen unidos en Guixar en la terminal de carga acondicionada, con tal motivo, para el tráfico de viajeros⁸.



Desde una remodelada estación de Chapela, el nuevo trazado de acceso al puerto se desarrollaba a lo largo de 6'3 km. sustituyendo aquel enorme desnivel urbano de 25

⁸ Estación de pasajeros de Guixar. www.asturgalicia.net

milésimas por una máxima pendiente de 7'8. Se contemplaba ya en el proyecto el ancho para doble vía y se acortaba el recorrido respecto a la antigua bajada al puerto en 3'6 km., evitándose no sólo aquella endiablada pendiente, sino las ya mencionadas tres maniobras de retroceso y el peligroso paso a nivel en la zona de Areal.

El nuevo trazado toma su nuevo rumbo en la zona de Rande hasta Chapela, atraviesa los barrios de A Rotea y Ríos hasta toparse con la ladera sur del monte de A Guía, en donde un túnel de 1.121 m. con salida en el barrio de Espiñeiro, enlaza el tendido con el entramado de vías que da acceso a la red ferroviaria portuaria y a la terminal de carga de Guixar⁹.

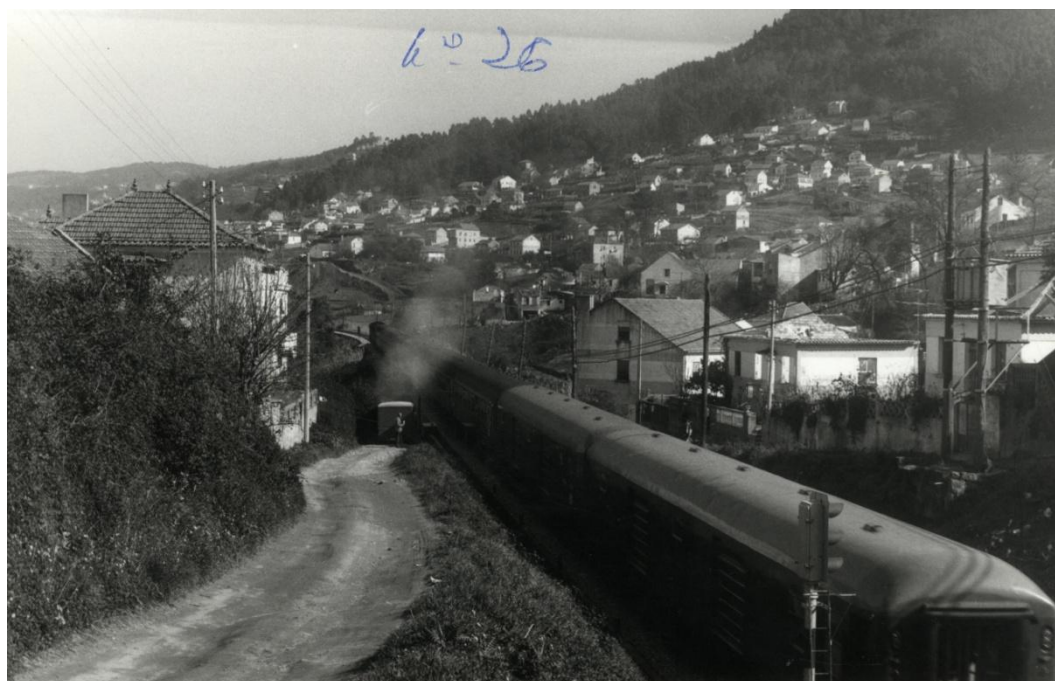


⁹ Trazado del túnel de A Guía. Plano de la zona de servicio del Puerto de Vigo. Memoria anual del Puerto y Ría de Vigo, año 1976. *Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Vigo*



Arriba: Construcción de la trinchera del tramo de vía que viene desde Guixar, paralelo a la calle Julián Estévez, y que pasa bajo ese paso elevado tras el que se abre el túnel de A Guía. Fotografía: Pacheco, 1951. *Fondo fotográfico de Factorías Vulcano*. Ref. 4/1951

Abajo: Tren circulando por Teis, inmediaciones de la Avenida de Buenos Aires. Fuente: Avelino Gómez Quirós. Autor desconocido, 1976. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 01747





Trazado de la vía desde Guixar, paralela a la calle de Julián Estévez hasta Factorías Vulcano, en donde pasa bajo el paso elevado de la carretera y entra en el túnel de A Guía, para salir un poco antes de la iglesia de San Salvador de Teis.
Fotografías: Beatriz Bruna Quintas
Archivo General del Puerto de Vigo



Punto quilométrico 124'82 de la red nacional de ferrocarril, momento en el que el trazado de la línea general Ourense – Vigo se bifurca entre la vía convencional, que ascendía hasta sobrepasar la estación de Chapela y



continuar en ligera pendiente hasta la antigua estación de pasajeros de Urzaiz, hoy en desuso por la construcción del nuevo trazado para el tren de alta velocidad, y el nuevo tramo inaugurado en 1963 y que conduce directamente al puerto de Vigo, a la actual terminal ferroviaria de Vigo – Guixar.



En el sentido de avance de la marcha se aprecia claramente como la vía que finalizaba en Urzaiz iba tomando altura mientras que la que conduce al puerto por Guixar continúa prácticamente en llano, aunque en realidad presenta una ligerísima pendiente descendente.





FUENTES DOCUMENTALES:

ARCHIVO GENERAL DEL PUERTO DE VIGO:

- Fondo fotográfico
 - Terminal de mercancías de Guixar. Fotografía: Amoedo, 1974
 - Joaquín Pérez Bellod, Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Vigo. Fotografía: Magar. Reg. 01279
 - Factoría de Viajeros del Muelle de Trasatlánticos. Fotografía: Pacheco, 1960. Reg. 01176
 - Vista aérea del Puerto de Vigo, 1971
 - Obras de construcción del túnel de A Guía, 1952. Fotografía facilitada por Juan Martínez
 - Tren circulando a la altura de Chapela, 1976. Reg. 01747

FACTORÍAS VULCANO

- Fondo fotográfico
 - Obras de construcción de la trinchera del tramo inmediatamente anterior al pase elevado y boca del túnel de A Guía. Ref. 4/1951

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS y WEBGRAFÍA:

- CRUZ OLIVEIRA, José. Ferrocarril de enlace de la estación de Vigo con el puerto, II parte. En: Cadernos de Historia e arqueoloxía ferroviaria, nº 30 – 2013
- AGUILAR, Juan et al. O ferrocarril Ourense – Vigo .— Vigo : Edicións do Cumio , 2006 .— ISBN 978-84-8289-364-5
- Memoria anual del Puerto de Vigo, año 1963 .— Vigo : Junta de Obras y Servicios del Puerto , 1964
- Fragmento de plano de la zona de servicio del Puerto de Vigo. En: Memoria anual del Puerto de Vigo , año 1976 .— Vigo : Junta del Puerto y Ría de Vigo , 1977
- Barriada de O Roupeiro. Fotografía: Magar, 1972.
www.vigopedia.com

- Jorge Vigón Suerodíaz, Ministro de Obras Públicas entre 1957 y 1967. Hoja del Lunes de Granada. *Asociación Granadina de la Prensa*. eljardindelalbaydero.blogspot.com.es
- Pascual Lorenzo Ochando, Director General de Ferrocarriles. En: Mano a mano , 1959. centenariomanolodelarco.blogspot.com.es
- Locomotora de RENFE. www.riadevigo.net
- Estación de pasajeros de Guixar. www.asturgalicia.net

AGRADECIMIENTOS:

Nuestro agradecimiento a los que han hecho posible nuestro recorrido en tren por el tramo de enlace de la línea ferroviaria con el puerto de Vigo, y muy especialmente a las personas que nos han acompañado en este viaje y nos han explicado tantas cosas interesantes.

Muchas gracias a Jorge Araújo Blanco, a José Ramón Vázquez Rodríguez, a Manuel Álvarez Aragón, los tres de ADIF, y también a nuestro compañero Gabriel López Antón.



Archivo General del Puerto de Vigo
Praza da Estrela, 1
36201 Vigo
Tlfno. 986 26 80 00 – ext. 8938

archivoapv@apvigo.es
www.apvigo.es
www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo
www.facebook.com/archivo.delpuertodevigo.3