

100 ANOS DA CHEGADA DO FERROCARRIL A PONTEDEUME

Sindo Vilariño



INTRODUCCIÓN

Unha parte importante da Revolución Industrial vén predeterminada pola revolución nos transportes, que abarata e acurta os tempos de desprazamento de persoas e mercadorías.

A posta en funcionamento do ferrocarril contribuirá de xeito decisivo no século XIX a un aumento da produción en moitos sectores económicos, pois posibilitará de forma regular, barata e segura, a mobilidade da poboación, dos efectos postais e dos produtos, tanto alimentos que mellorarán o abastecemento dos núcleos urbanos como tamén materiais moito máis pesados e voluminosos, cara aos mercados afastados, tanto no interior como no exterior do país. Así terá efectos dinamizadores sobre a industria do carbón, a dos combustibles, a industria da siderurxia, a da madeira e outros materiais, a

construción de obras públicas e mesmo sobre os mercados de capitais e os salarios dos traballadores.

A infraestrutura ferroviaria supuxo un desenvolvemento de obras de enxeñaría para a construción do tendido das vías, das estacións, túneles e pontes. Pero temos que salientar que durante o século XIX foi bastante xeneralizada a importación dos materiais básicos para a instalación da rede ferroviaria e do seu material móbil, e só unha mínima parte dos mesmos serán proporcionados pola industria siderúrxica (ferro ou aceiro) española. Haberá que agardar até a derradeira década do XIX, co rebrote do proteccionismo, para que comece a substitución das importacións de carrís e outros materiais, que pasarán a ser subministrados pola industria siderometalúrxica do País Vasco e de Cataluña.

O ferrocarril será o instrumento utilizado polos liberais, xunto co arancel, para impulsar a integración do mercado nacional e a especialización rexional -no caso de Galicia facilitará a posta en marcha dunha nova etapa de comercialización intensiva do gando vacún-, facilitando as exportacións ao exterior dende as zonas portuarias e favorecerá a mobilidade dos traballadores cara ás cidades, nas migracións interiores, facilitando a expansión do proceso de urbanización.

A prioridade que se lle concede á construción do ferrocarril esixirá un esforzo financeiro considerábel, pois o custo por quilómetro era moi superior á media dos países europeos, asumindo o Estado con subvencións moi xenerosas gran parte do gasto do ferrocarril.

Tense lamentado reiteradamente o atraso con que se emprenderon as obras de construción dos ferrocarrís en España, pois até 1847 non se inicia a primeira obra ferroviaria peninsular, o ferrocarril de Barcelona a Mataró, que se abrirá á explotación dos algo mais de vinte e oito quilómetros da liña, en outubro de 1848 . Logo abrírase no 1851 a liña Madrid a Aranjuez. E no 1855 a de Sama de Langreo a Xixón.

Será no bienio progresista cando se aprobe o 3 de xuño de 1855 a *Ley General de Caminos de Hierro*¹, sancionada pola raíña Isabel II, que definirá o sistema ferroviario español, optando por unha rede radial que una Madrid e as zonas costeiras e as fronteiras, e sancionando un ancho de vía de 1,67 metros (seis pés casteláns)² e non o ancho de vía europeo de 1,44 m, o que dificultará a conexión coa rede europea, o que levou aparelado

1. FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Ley General de Caminos de Hierro. 3-6-1855*. Lexislación Histórica Ferroviaria.

2. O ancho de vía adoita aparecer en documentos técnicos en mm sendo neste caso 1668, e o ancho ICE ou europeo (utilizado hoxe en día polo AVE) 1435mm.(Nota que me achega Iago Isasi).

no futuro, entre outras desvantaxes, os custos adicionais nos transbordos e o aumento dos custos das exportacións, pero tamén das importacións.

A lei declaraba ao sistema ferroviario como servizo público, e aínda que o Goberno, autorizado por unha lei, podía emprender a construción dunha liña ferroviaria con fondos públicos, apostarase pola concesión, -outorgada tamén por lei- a particulares e compañías mediante subhasta, como forma de subministralo.

O Estado, apremiado por serias dificultades financeiras, adoptará na práctica unha política de subsidiariedade na construción ferroviaria: financiamento e explotación por empresas privadas, coa participación activa do Estado, quen fixa as tarifas máximas, revisábeis cada cinco anos, a concesión de axudas e garantías aos concesionarios -como a cesión de terreos previa expropiación ou as exencións arancelarias nas importacións dos materiais- e o establecemento de criterios técnicos xerais para a construción da rede.

As compañías privadas que xestionaban as liñas do ferrocarril comprometíanse a poñer a disposición do goberno os medios necesarios para o transporte das tropas e do seu material, con tarifas especiais reducidas, tanto para ese servizo como para outros servizos públicos, e transportarían gratis o correo e efectos postais do monopolio de Correos.

As concesións serán normalmente por un período máximo de 99 anos, e rematado o tempo da concesión procederá á reversión ao Estado da liña ferroviaria e as súas dependencias.

No período do 1855 ao 1864 prodúcese unha aceleración nas obras do ferrocarril, coa construción de máis de 5.800 quilómetros, estimulada tamén pola modificación do sistema bancario no 1856, que leva aparellada a creación de bancos de emisión e creto, creándose moitos deles para financiar o ferrocarril. A crise económica de 1864 levará a creba de moitas compañías ferroviarias e numerosos bancos paralizándose case totalmente a construción do ferrocarril durante unha década.

A *Ley General de Ferrocarriles*, promulgada o 23 de novembro de 1877³, recollerá en boa parte o xa disposto na Lei de 1855, e propón un Plan xeral de ferrocarrís, recollendo expresamente todas as liñas construídas até a data e aquelas pendentes de construción e de interese xeral recollidas na Lei de xullo de 1870, e na que figuraba incluída dentro do apartado *Red del Noroeste y su enlace con el Norte* a liña Ferrol a Betanzos.

3. FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Ley General de Ferrocarriles. 23-11-1877*. Lexislación Histórica Ferroviaria.

Moitas das compañías ferroviarias resultarán un negocio deficitario ou pouco rendíbel dende os seus comezos, polo que esixirán continuamente subvencións e axudas ao Estado. Será no quinquenio 1880-84 cando comezará a ser un negocio rendíbel e a repartir beneficios, sendo controlado por un número reducido de compañías, aínda que durante as primeiras décadas do século XX serán algunhas das propias empresas privadas as que demanden a nacionalización do sector.

O FERROCARRIL EN GALICIA

Se o atraso na construción en España do ferrocarril foi motivo de queixas e laios, peor situación vívese en Galicia, pois a primeira liña de 41 km., dende Santiago ao porto de Carril (Vilagarcía de Arousa) inaugurárase o 15 de setembro de 1873; a continuación no 1875 inaugurárase a liña A Coruña a Lugo; dous anos máis tarde Redondela-Vigo; e no 1881, Vigo-Ourense. A importancia da apertura destas liñas vén motivada porque dende os portos de Carril, A Coruña e Vigo se produce a exportación do gando vacún galego cara ao Reino Unido.

O escaso peso económico de Galicia no conxunto do Estado, o pouco peso político da burguesía galega e dos seus representantes políticos, e as dificultades físicas do territorio, con trazados con moitas curvas e pendentes que facían custosa a iniciativa, poden xustificar este atraso.

A liña de Palencia á Coruña, con outra póla ao entrar en Galicia, que irá até Vigo, será estudada e promovida inicialmente por un grupo empresarial encabezado polo empresario Juan Martínez Picavía, que presentará un proxecto ao goberno no 1858 que será aprobado mediante un real decreto, pero que non se concretará, ao morrer a finais dese ano o empresario promotor. A liña desenvólvese como un ramal do tronco principal Madrid-Valladolid-País Vasco-fronteira en Irún, e tiña como obxectivos a integración do mercado de subsistencias, favorecer os intercambios co exterior e o abastecemento de Madrid.

A conexión entre a Meseta e Galicia é acometida pola *Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España* constituída en 1862, iniciándose as obras de Ponferrada á Coruña en 1866, facéndose con continuidade o tramo Lugo–A Coruña.

No 1870 o Ministerio de Fomento intervén as obras entre A Coruña e Betanzos por dificultades económicas da empresa, que creba no 1878, cedéndolle o remate das obras a unha compañía hispano-francesa, a *Compañía de los ferrocarriles Asturias, Galicia y León*.

A *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* fundada no 1858 con capital maioritariamente francés, coñecida como *Compañía del Norte*, e que era a que construía e explotaba os diferentes tramos da liña ferroviaria dende Madrid á fronteira francesa por Irún, compra as liñas da *Compañía del Noroeste* no 1885⁴.

A integración de Galicia no sistema ferroviario peninsular prodúcese no 1883 co remate de todas as liñas de Galicia a Poferrada, realizándose a inauguración oficial o 1 de setembro na Coruña coa presenza dos reis Alfonso XII e María Cristina.

Esta integración facilita, segundo o profesor J.A. Alonso, *a posta en marcha dunha nova etapa de comercialización intensiva do gando vacún galego cara os grandes centros urbanos (Madrid, Barcelona, Valencia,..) que abarca todo o primeiro tercio do século XX*.

Segundo Juan Rof Codina, veterinario, inspector de Hixiene pecuaria e agrarista, no 1913 xa se facturaban por ferrocarril con destino ao interior de España 155.990 cabezas de gando vacún.

A especialización gandeira da rexión favorecerá un proceso de acumulación de capital e unha forte inxección monetaria nunha economía como a galega moi atrasada, de autoconsumo, e cun baixo nivel de modernización e desenvolvemento industrial.

O FERROCARRIL DE BETANZOS A FERROL

Os antecedentes e problemas derivados da construción da liña de ferrocarril de Betanzos a Ferrol están xa estudadas e documentadas en diversos traballos, entre os que é de salientar o excelente estudo realizado por Iago Isasi, baixo o título “A ponte de ferro”, publicado neste mesmo número de Cátedra; e tamén polo traballo de Alfredo Erias publicado no *Anuario Brigantino* de 1983, baixo o título “A chegada do ferrocarril a Betanzos”. Aquí só faremos unha breve descrición para centrarnos logo no centenario da posta en marcha do ferrocarril, a súa inauguración e o seu paso por Pontedeume.

Xa en 1864 Juan Florez propón e diseña un trazado para crear unha liña entre Betanzos e Ferrol, e a nivel lexislativo comeza a desenvolverse a partir dunha real orden que autorizaba os primeiros estudos e promovida en boa maneira por don Frutos Saavedra Meneses, director xeral de Obras Públicas e deputado en Cortes polo distrito de

4. COMÍN COMÍN, Francisco e outros. *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

5. ALONSO RODRÍGUEZ, José Antonio. *La banca y la economía de Galicia en el primer tercio del XIX*. Universidad Complutense Madrid.

Pontedeume (1860-66), quen reclamando nas Cortes o ferrocarril de Palencia a Coruña, cunha póla até Ferrol, clamaba:

*“¿No tenemos derecho a preguntar cuando se irá en tren a Galicia? Se trata, señores, de la octava parte de los españoles que vienen a pedir lo que como a tales se les debe”*⁶.

O proxecto da liña apróbase o 16 de marzo de 1869. A xa nomeada, Lei de 2 de xullo de 1870⁷ dálle autorización ao Goberno para completar o plan xeral dos ferrocarrís españois e conceder mediante subhasta pública as liñas que veñen indicadas, entre as que inclúe a *liña de Ferrol ao punto máis inmediato da liña xeral, cando remate a de A Coruña a Lugo*.

A primeira poxa para a construción e explotación da liña do ferrocarril farase en 1877, publicándose o prego de condicións particulares na *Gaceta de Madrid*. A poxa quedará deserta.

Convén deterse no Prego de condicións particulares para a concesión do ferrocarril de Betanzos a Ferrol, pois bastantes dos seus 31 apartados manteranse nas sucesivas poxas que se celebrarán en anos sucesivos até a derradeira de 1896. Recollíase que a lonxitude da liña sería de 50 km e 808,48 metros, lonxitude que cando se realice a obra quedará reducida a 42 km e 882 metros; establececiase como en todas as poxas a subvención directa que achegaría o Estado; a tarifa máxima de prezos, revisábel cada cinco anos; e a gratuidade do transporte do correo. A liña partirá de Betanzos Norte (Betanzos-Infesta) e discorrerá por Betanzos, Miño, Pontedeume, Franza, Maniños e Neda e terminará en Ferrol onde estaba prevista a construción dun empalme ao Estaleiro e o Arsenal (esta esixencia non chegou a efectuarse). A explanación e obras de fábrica construíranse para unha soa vía, e ten que entrar en explotación tres anos dende o comezo das obras; establece o material motor e móbil proxectado para a liña con seis locomotoras para viaxeiros (que quedarán logo en catro) e seis para o transporte das mercadorías e define as tres clases de vagóns para viaxeiros, deixando especificado que deberán levar un “vagón retrete”. A concesión será por un período de 99 anos, etc.

Será a aprobación da Lei de 27 de xullo de 1883 nas Cortes por instacia do deputado D. Joaquín Becerra Armesto a que determine a inmediata construción do ferrocarril de Betanzos a Ferrol.

6. COUCEIRO FREIJOMIL, Antonio. *Historia de Pontedeume y su comarca*. Imp. Vda de M. López Torre. Pontedeume 1981. p.328.

7. GACETA DE MADRID, 7 de xullo de 1870.

A derradeira poxa, logo de varios intentos que quedaron desertos en anos pasados, celébrase o 10 de agosto de 1896, cun orzamento de case cinco millóns de pesetas, para a construción das obras de explanación e de fábrica, non estando incluída nesta concesión a explotación da liña. O adxudicatario será o contratista José Lorca Torrijos e as obras da liña dividiranse en dous treitos: Betanzos a Pontedeume, tendo de director de obra ao enxeñeiro Alfredo Álvarez Cascos, e o de Ferrol a Pontedeume, tendo de director ao enxeñeiro Fernando Martínez Asúa.

As obras rematan no 1907, pero temos que salientar que, por discrepancias na interpretación do contrato entre o contratista e a *Dirección General de Obras Públicas*, xa se segregaran no 1901 do contrato inicial a construción e montaxe das pontes metálicas para salvar as rías en Betanzos, Pontedeume e Neda; e os ríos Lambre e Bañobre, obras adxudicadas mediante poxa pública á “*Sociedad de Material para Ferrocarriles y Construcciones S.A.*”, empresa metalúrxica de material ferroviario fundada en 1881 en Poblenuu (Barcelona) polos irmáns Casimiro e Jaime Girona y Agrafel, integrantes dunha familia catalana de empresarios e financeiros.

A construción das pontes comezan a finais do 1904 e rematan tamén en maio de 1907. O xornal *El Eco de Pontedeume* recollía en febreiro de 1907 a noticia seguinte en relación á ponte metálica sobre o Eume:

*“Se ha rematado la construcción de las columnas de piedra sobre las cuales se ha de colocar el puente de hierro del ferrocarril en el cauce de la Punta del Estrecho”*⁸.

O semanario *Ecos del Eume* dá conta en decembro de 1910 das probas de resistencia, tanto estática como dinámica (con velocidade a 40 km/hora con carga máxima) da ponte de ferro sobre o Eume, que comezaron o 30 de novembro e nas que interveñen dúas maquinas, sete vagóns cargados de pedras e outros materias cun peso conxunto de 240 Tm. Aínda estaban sen rematar a finais deste ano diversos traballos para completar a liña, como as estacións, pasos a nivel, telégrafos; e outros.

Nun artigo asinado por Juan Rof Codina, publicado en febreiro de 1912 no mesmo semanario e baixo o título “La ganadería gallega y el ferrocarril de la costa” incidía sobre a estreita relación entre a construción do ferrocarril e o desenvolvemento do sector gandeiro:

“El ferrocarril de la costa, cuyo primer tramo representa el de Betanzos a Ferrol, evitará las grandes pérdidas que sufre el ganado que se produce en

8. EL ECO DE PONTEDEUME. “Revista Regional”. 1906-07. Dirixida por Edmundo Roberes Alonso Pontedeume. Nº 25. Febreiro 1907.

dicha zona, antes de llegar a las estaciones de embarque; permitirá criar animales de carnicería de mayor peso que el actual y despertará antiguos entusiasmos por la industria pecuaria... ”⁹.

CAMBIOS NA MORFOLOXÍA DE PONTEDEUME

O ferrocarril chegaba a Pontedeume, e como tiña acontecido noutras cidades e vilas, a chegada do tren provocaba cambios na morfoloxía da vila. Por este motivo construírse a estrada, bordeando o casco urbano, dende a ponte de pedra á estación do ferrocarril, pasando polo medio da praza do Conde, daquela ocupada e pechada pola cara oeste polo pazo dos Andrade, de propiedade da Casa de Alba.

Na sesión extraordinaria do Concello de 1 de maio de 1901, presidida polo alcalde D. Fernando Álvarez Freire, e con presenza do enxeñeiro de Obras Públicas da Deputación, D. José Real e Fernández Zea, preséntase o plano do trazado que se considera máis conveniente para a execución da estrada de segunda orde da estación do ferrocarril de Pontedeume á praza do Conde e peirao da dita vila. A Corporación acorda a súa conformidade co precitado plano, proxecto e explicación do enxeñeiro. A obra sairá a poxa pública o 21 de setembro, cun orzamento de 32.234,57 ptas¹⁰.

Un ano máis tarde apróbase o expediente sobre a necesidade da ocupación de varias fincas rústicas e urbanas para a construción da estrada. A expropiación forzosa por causa de utilidade pública aféctalle a 51 fincas, entre as que se atopan o pazo e a horta do duque de Alba. Será necesario derrubar as construcións que serven de nexo entre o Torreón e o Pazo para cruzar a praza do Conde, e ocupar parte do peirao, conseguindo en compensación unha ampliación do mesmo cara ao oeste. A construción da estrada e a ampliación do peirao serán realizadas polo contratista Antonio Fernández Españaón.

Estas obras serán facilitadas ao adquirir o Concello en propiedade o pazo, horta e anexos, mercados á Casa de Alba en marzo do 1905¹¹. Un mes máis tarde en sesión ordinaria a Corporación municipal, presidida polo alcalde D. Manuel Paadín, acorda conceder toda a pedra de granito que sexa preciso extraer da horta do Conde, pola parte onde pasará a estrada á estación do ferrocarril, para as obras do Hospital-Asilo Agustín Tenreiro, propiedade do Concello¹².

9. ECOS DEL EUME. 1910-1918. Semanario local. Nº 105. 4 de febreiro de 1912.

10. ARQUIVO MUNICIPAL DE PONTEDEUME. Caixa 395. Camiños e estradas. 1865-1936. “Expediente relativo a la construcción de una carretera de segundo orden desde el muelle de esta villa a la estación del ferrocarril”. Ano 1901.

11. A escritura de venta do Pazo, horta e anexos , polo Duque de Alba, outórgase o catro de marzo de 1905.

12. AMP. Libro de Actas. Abril 1905.

A estrada estará acabada no 1911 e cando se inaugure o ferrocarril, dous anos máis tarde, aínda estará sen asfaltar, sen beirarrúas e sen luz eléctrica.

A construción da ponte metálica sobre a ría, a “ponte de ferro”, cunha lonxitude total de 150,97 metros, con muros e piares de granito, e estrutura metálica de vigas de ferro forxado con celosías en Cruz de San Andrés e de tres arcos con vans metálicos de 40,32 m, 69,65m, e 40,32 m realizada pola *Sociedad de Material para Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona* no 1905, como consta na placa colocada na ponte, obriga a realizar desmontes e a realizar o recheo de parte da ría que cambiará o curso do río, alterando as mareas e modificando a fisionomía da paisaxe.

Os enxeñeiros encargados do replaneamento do proxecto consideraban no seu informe *que era moi perigoso alterar tan profundamente o libre xogo da marea ao cortar unha liña de auga duns 1.500 metros de lonxitude*. Esta ponte, co decorrer do tempo converterase nun referente simbólico para os eumeses¹³.

A estas obras hai que engadir outras construcións como un muro de cantería na praia de Sopazos, as dúas pontes de cantería en Vizús e Centroña, e a de Cabanas sobre o camiño dende A Madalena a San Martiño.

A estación do ferrocarril realízase cunha tipoloxía estandarizada en toda a liña, tanto no edificio principal como as construcións anexas, almacén, andeis, cantina, depósitos de auga ou zonas de carga e descarga, incorporando o ferro e aceiro ás marquesiñas que cobren parte dos andeis. Promóvese a imaxe corporativa da empresa, tanto nas construcións dos edificios como nas pontes, viadutos, sinais de tráfico, etc... A estación convértese no elemento moderno da vila e símbolo dun novo tempo de progreso.

A INAUGURACIÓN DO FERROCARRIL DE BETANZOS A FERROL

O domingo catro de febreiro de 1912, coa liña practicamente rematada, pero sen entrar aínda en funcionamento, pasan pola estación de Pontedeume, con destino a Ferrol, dous trens procedentes de Madrid, cos invitados á botadura do acoirazado *España* que se realizará na tarde do día seguinte, primeiro barco da reconstitución da nova frota española¹⁴, logo do desastre colonial, construído no Arsenal da cidade, e pasadas as tres da tarde, viaxan nun terceiro tren o rei Don Alfonso XIII e a raíña Dona Victoria Eugenia. Os tres trens especiais son prestados para a ocasión pola *Compañía del Norte*.

13. ISASI FREIRE, Iago. *A Ponte de Ferro*. Traballo publicado neste mesmo número de “Cátedra”.

14. Os outros dous acoirazados que se construírán serán o *Alfonso XIII* e o *Jaime I*.



Centos de eumeses agardan o 4 –febreiro-1912 o paso do tren real cara a Ferrol

Os monarcas son recibidos na estación polas autoridades locais e por centos de persoas convocadas mediante un bando municipal polo alcalde D.Gonzalo Prego, acompañados da banda de música. e realizando o tren real unha parada de cinco minutos.

O acontecemento é recollido polo semanario local *Ecos del Eume* na portada do 11 de febreiro dando conta do feito:

“...La vía se hallaba custodiada por infinidad de parejas de la Guardia Civil, cuidando del orden en la Estación varias parejas al mando del teniente de la línea de Corcubión, D.Juan Casado Alvarez”. “... Los andenes se hallaban materialmente ocupados y sin exagerar la nota, calculamos unas tres mil personas, entre las que figuraban la mayoría de este vecindario...”. “...A la hora prefijada, 3,19 de la tarde entró en agujas el tren Real, siendo recibida la presencia de SS.MM. con atronadores vivas de la muchedumbre y entre los acordes de la Marcha Real, ejecutada por la banda de música”. “...el alcalde con las demás autoridades, dio la bienvenida al Rey, presentandole sus respetos,..., y una comisión de señoritas, entregó a la Reina una hermosísima y soberbia corbeille (canasta de flores)..” A los cinco minutos volvió a partir el tren...”¹⁵.

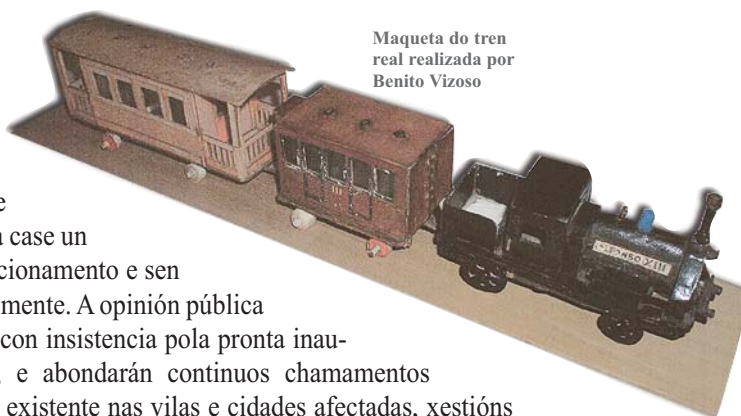
15. ECOS DEL EUME. Nº 106.11 de febreiro de 1912.

Logo da botadura realizada na tarde do luns ás 6,30 da tarde, visitan ao rei no iate *Giralda* unha comisión composta do deputado por Ferrol, D. Daniel López, o alcalde da cidade, D. Emilio Antón; o alcalde e o médico de Ribadeo, concelleiros; e o presidente da Cámara de Comercio, e formúlanelle entres outras as seguintes peticións: a explotación do ferrocarril de Betanzos a Ferrol pola “*Compañía del Norte*”, a construción do ferro-carril da costa e o dragado do porto. Peticións que segundo a prensa son ben acollidas polo monarca.

O día 6 pola mañá volve a repetirse na estación o mesmo cerimonial que dous días antes para despedir a SS.MM no seu regreso, anunciando 21 bombas ás 11 da mañá a entrada do tren real na estación.

O editorial do nomeado semanario, no número anterior, ademais de convidar á poboación eumesa a desprazarse á explanada da estación para recibir e homenaxear os monarcas, aproveitaba para facerlles chegar os desexos dos habitantes desta comarca de que a liña do ferrocarril comezase xa a funcionar regularmente.

*“...Aprovechando el paso de VV.MM. por este distrito seáanos permitido, Señor, hacerle presente los vivos deseos que sienten los habitantes de la fértil comarca que desde Betanzos a El Ferrol, de que la línea férrea entre ambas ciudades se ponga inmediatamente en explotación, aún sin terminar la construcción de las estaciones, para que los productos de estas tierras alcancen al exportarse al interior, la remuneración necesaria que permita que nuestros braceros no abandonen el suelo patrio en busca de lo que en él pueden obtener dedicándose a la agricultura...”*¹⁶.



Maqueta do tren real realizada por Benito Vizoso

Logo deste evento, a liña seguiría case un ano sen entrar en funcionamento e sen ser inaugurada oficialmente. A opinión pública neste tempo clamará con insistencia pola pronta inauguración da mesma, e abundarán continuos chamamentos dende a prensa local existente nas vilas e cidades afectadas, xestións e presións dos deputados dos distritos de Pontedeume, Betanzos e Ferrol, presións dende os concellos e outras institucións, ou desde a moi activa e reivindicativa

16. ECOS DEL EUME. Nº 105. 4 de febreiro de 1912.

“Comisión Popular Ferrolana” presidida polo xastre Antonio Balbás e liderada polo crego Matías Usero¹⁷.

Esixírase a inmediata explotación da vía férrea para rachar co illamento desta comarca, unindo a máis importante factoría naval de España co resto da península, ademais de salientar os beneficios que achegaría o ferrocarril para o desenvolvemento comercial, industrial e gandeiro.

Non se entendía que a liña estivera dende hai tempo en condicións de prestar servizo, circulando os trens coas autoridades e outros viaxeiros, o tren real para a botadura do acoirazado *España*, convois militares, e non puidera ser utilizada polo público.

Será a botadura do segundo acoirazado da reconstruída escuadra, o *Alfonso XIII*, prevista para o sete de maio, a que sirva de referencia para que aumenten as presións populares e políticas para que nesa data se produza a inauguración provisional da liña férrea e logo xa continúe o servizo público de viaxeiros e mercadorías sen interrupción.

Por iniciativa dos comerciantes de Ferrol, noméase unha comisión organizadora dun mitin e dunha manifestación para esixir do Goberno a entrada en funcionamento da liña férrea de Betanzos a Ferrol. O mitin celébrase o martes primeiro de abril no Teatro Jofre, e asisten representantes dos Concellos por onde pasa a liña. Por Pontedeume asiste o alcalde D. Gonzalo Prego e outros veciños. Todos os discursos insisten en pedir que oito días antes da botadura do *Alfonso XIII* circule xa o ferrocarril.

Segundo recolle o semanario *Gaceta de los Caminos de Hierro*¹⁸, a estas presións únense as comisións organizadoras dos festexos para a botadura do *Alfonso XIII* e a inauguración do novo dique, que deixan de reunirse e se absteñen de participar en todo acto público, e por outra banda os socialistas ameazan con non permitir a botadura se antes non ten circulado o tren de Betanzos a Ferrol.

O Goberno dá resposta a estas reclamacións, a través do Ministro de Fomento, acordando que o ferrocarril funcione nos días da botadura aínda que a circulación sexa pouco regular pola falta de teléfono, engadindo que se estudiará o xeito de que siga a funcionar logo da botadura, e anuncia na *Gaceta de Madrid* do 3 de abril a celebración da poxa da concesión do ferrocarril para o día 26 ás doce da mañá. A prensa salienta que o prazo tan curto entre o anuncio da subhasta e a súa celebración, levará con toda probabilidade a que quede deserta por falla de licitantes ou por non admitirse as propostas.

17. Antonio Balbás rexentaba a Sastrería Inglesa na rúa Real 105, do Ferrol. Matías Usero Torrente, pasado un tempo, formará parte dunha Loxia Masónica en Ferrol e militará na causa republicana, sendo fusilado polos sublevados fascistas, o 18 de agosto de 1936.

18. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Madrid 8 de abril de 1913. N° 2925. Director: Juan E. de Bona.

Nun editorial de *Ecos del Eume* do 13 de abril expón os temores populares, convidando á Comisión popular de Ferrol a que intensifique a súa campaña para evitar que de novo se cometa outro agravio:

“...sepan nuestros politicos que no queremos que circulen los trenes como en la primavera pasada, para comodidad de las personas y Comisiones que iban a la botadura del acorazado España y al terminar la fiesta cerrarse la vía, interceptandola por lo tanto, para el servicio público”.

E engade máis adiante:

“...Es vergonzoso que para el próximo día 12 de mayo haga cuarenta y nueve años que el entonces diputado e hijo de este pueblo, D. Frutos Saavedra Meneses, y a la sazón director general de Obras Públicas, consiguió se extendiera una Real Orden para estudiar el proyecto de este ferrocarril, y que al cabo de tal trancurso del tiempo, nos hallemos sin esa circulación, retrasada por los mezquinos y particulares intereses de unos cuantos logrerros...”¹⁹.

Tamén laiábase dun xeito similar o semanario a *Gaceta de los Caminos de Hierro* no número antes citado:

“Hace medio siglo que se planeó el camino de hierro de Ferrol a Betanzos, y cuarenta y cinco años es el espacio de tiempo invertido por el Estado en construir otros tantos kilómetros, sin que todavía esté la línea concluída...” *“...La causa de tan extraordinario retraso, que es un descrédito para la Administración y el mas completo fracaso de las teorías acerca del Estado industrial, no está ciertamente en las falta de recursos...”*.

O doce de abril a Comisión Popular de Ferrol recibe un telegrama urxente do presidente honorario da citada comisión, Antonio Piñeyro, co seguinte texto:

“Ministro de Fomento acaba autorizarme para hacer publico que el Gobierno está resuelto a establecer un servicio mínimo en ese ferrocarril antes de la botadura, continuando sin interrupción hasta que se establezca el servicio definitivo”²⁰.

19. ECOS DEL EUME. 13 de abril de 1913. Nº 167.

20. ECOS DEL EUME. 20 de abril de 1913. Nº 168.

A poxa para a adxudicación do servizo celébrase o día sinalado, e só se presenta unha empresa, sendo a súa oferta rexeitada e declarándose deserta a concesión, o que levou a presentar presupostos extraordinarios para dotar as estacións de mobiliario, campás, reloxos,..., e a contratar coa *Compañía del Norte*, empresa de ferrocarril que lidera o sector en España, dirixida por Félix Boix, a explotación da liña, pois o Ministerio de Fomento estimando que a concesión quedaría deserta autorizou asinar un convenio coa compañía o 29 de abril de 1913²¹.

Por fin o luns cinco de maio de 1913, ás seis e trinta e cinco da mañá, procedente de Ferrol chega á estación de Pontedeume o primeiro convoi inaugural de pasaxeiros, composto de 18 vagóns e arrastrado por dúas potentes máquinas, unha delas adornada con grilandas e flores, con un gran rótulo co nome de Saavedra Meneses, homenaxeando ao que foi o noso deputado en Cortes e impulsor desta obra. Sobre o rótulo figuraban os escudos de Ferrol e Betanzos.

Segundo a crónica da prensa local, o tren viña ateigado, e nel viaxaban os membros da Comisión Popular de Ferrol e unha representación da familia do Sr. Saavedra Meneses, e na estación de Pontedeume agardábano unha ducia de curiosos, sen representación oficial ningunha, ademais do Xefe da estación, Felipe Rodríguez, e o factor, José Rioja. Entre os primeiros pasaxeiros que viaxaron dende Pontedeume a Betanzos, atopábanse: José Badía, Pedro Fernández Murias; Juan Carrera, Valeriano Villanueva, Ramón Rico e señora, Juan Cabana, e os membros da redacción do semanario local, Ramón Pena Miró e Rodrigo Álvarez Pardo.

Ás sete da mañá, segundo o semanario *Nueva Era*²² de Betanzos, chegou á estación de Betanzos, e como era moi cedo e por riba chovía, parece que non había ninguén para recibir os viaxeiros, cousa que enfadou moito aos membros da Comisión Popular de Ferrol²³. A comitiva acompañada pola Banda de Música do Rexemento de Infantaría da Mariña dirixiuse até o Cantón, onde Matías Usero improvisou un discurso. Ás nove emprenderon a viaxe de regreso a Ferrol.

Sobre as doce da mañá do mesmo día chegou de Betanzos outro tren, tamén ateigado, no que viaxaba a Corporación municipal de Betanzos, deputados, e outras autoridades, membros da prensa como o director de *La Voz de Galicia*, e membros da Comisión

21. ISASI FREIRE, Iago. Artigo citado. Tamén nunha carta filtrada á prensa, da que daba conta o semanario eumés o 6 de abril, dirixida polo Ministro de Fomento, Sr. Villanueva, ao líder do Partido Liberal e exministro, Sr. García Prieto, o ministro daba por feito de que quedaría deserto o concurso e afirmaba que “se está buscando una inteligencia con la Compañía del Norte, a fin de lograr que se haga el servicio durante los días de la botadura del acorazado y después como servicio ordinario”.

22. O semanario NUEVA ERA publicouse en Betanzos dende o 4 de agosto de 1912 ao 16 de novembro de 1913, e estaba dirixido polo poeta Juan Ponte y Blanco.

23. ERIAS MARTÍNEZ, A. *A chegada do ferrocarril a Betanzos*. “Anuario Brigantino” 1983. Betanzos.



O tren na estación de Pontedeume o día da inauguración, 5 -maio- 1913

Popular de Betanzos. Este convoi era agardado polas autoridades de Pontedeume, infinidade de veciños, a Banda de Música dirixida por D. Eduardo Pita. O alcalde Gonzalo Prego Punín e os concelleiros, o párroco Sr. Montes Méndez, e outros veciños soben ao tren con destino a Ferrol.

Os membros da Comisión Popular de Ferrol e os seus convidados celebran nese día un banquete no Gran Hotel e Restaurante Ideal Room, da praza de Armas, e non faltan os brindes e discursos. A comitiva oficial, coas autoridades e convidados, realizarán o seu banquete custeado polo Concello de Betanzos no Hotel Suízo, da rúa Real²⁴.

Por circunstancias familiares, non pode asistir ás celebracións da inauguración o deputado en Cortes polo distrito de Pontedeume, D. Julio Wais San Martin.

As doce e quince da mañá do martes día seis, pasa pola estación ferroviaria de Pontedeume, ategada de xente, e con dirección a Ferrol, a infanta Isabel de Borbón, tía do rei, e coñecida popularmente por La Chata, quen leva a representación do seu sobriño, ao acto da botadura do acoirazado *Alfonso XIII*, que terá lugar o mércores sete sobre as tres da tarde. O convoi detense cinco minutos, e o alcalde, acompañado polas autoridades, -mentres a Banda de Música que dirixe D. Eduardo Pita toca a Marcha Real-, dálle a benvida á infanta. A viaxe de volta logo da botadura, coa infanta acompañada polo ministro de Mariña, efectúase o venres nove, repetíndose o mesmo protocolo na estación.

24. En Ferrol haberá cinco días de festas, do 4 ao 8 de maio, para celebrar a botadura do *Alfonso XIII*, a inauguración do novo dique de 20.000 Tm e a definitiva circulación do ferrocarril de Betanzos a Ferrol.

ECOS DEL EUME

SEMANARIO INDEPENDIENTE

Año IV	Suscripción: (Puntoleume, mes... 0,50 pías. Provincias, trimestre 2,00 — Extranjero, año... 10,00 — Pago adelantado.	Fundado el 4 de Mayo de 1913 Redacción y Administración: San Agustín, 39	Anuncios, reclamos y comunicados a precios convencionales. NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES	Núm. 170
---------------	---	---	---	-----------------

El ferrocarril de Betanzos á Ferrol

Personalidades que contribuyeron con sus eficaces gestiones á la realización de esta obra



Sr. García Prieto



Sr. Linares Rivas



Sr. Morán de Figueroa

LA INAUGURACIÓN

Hoy, día de júbilo para las comarcas de Betanzos, Puentedeume y Ferrol, en que oficialmente se inaugura este ferrocarril, para desde mañana continuar sin interrupción el servicio de viajeros, creemos realizar un acto de justicia honrando esta página con los retratos de los valedores que afanosamente trabajaron y prestaron apoyo valiosísimo á las gestiones realizadas, no solo para la ejecución de las obras, sino también para la inmediata explotación de la línea. No queremos tampoco olvidarnos de los finados Sr. Saaucedra Meneses, Fernández Labra y Lombardero, que también tanto trabajaron en favor de esta línea.

A todos ellos, estas comarcas deben...



Comisión popular ferrolense, compuesta de los Sres. Balbás, Uslero, Zela, Com. Iba, Fontanes, Nicos, Rodríguez, Zaera, Paz, Seoán e Cortes y Barreiro.

el fausto suceso, labor que nos proponemos llevar á cabo en numerosos sucesivos, á la vez que estudiaremos los nuevos proyectos que ahora afectan á estas comarcas, en relación con su engrandecimiento.

Los nuevos trenes

Desde mañana hasta el fin del corriente, circularán entre Betanzos y Ferrol los nuevos diligencias:

DESCENSO

Distancia: Betanzos a Ferrol: 42 Km.

Número extraordinario de Ecos del Eume, do 4 de maio 1913

A partir da inauguración do día cinco, comezará a funcionar con regularidade a liña de vía ancha ordinaria de 42 Km, con oito estacións e un apeadeiro, con tres trens ascendentes (Ferrol-Betanzos) e tres descendentes (Betanzos-Ferrol), empregando unha hora trinta minutos en percorrer o traxecto entre ambas as cidades.

Da inauguración da liña de ferrocarril de Betanzos a Ferrol dá cumprida cobertura a prensa local e rexional, pero tamén a prensa da capital de España, e queremos deixar constancia da descrición da liña que fai o diario madrileño *La Época*, que case coas mesmas verbas reproduce tamén a *Gaceta de los Caminos de Hierro*:

Comunicación ferroviaria

HORARIO ENTRE FERROL, BETANZOS Y CORUÑA

	Número	HORAS DE LLEGADA A										ENLACES	
		Ferrol	Neda	Perillo	Manibios	Franza	Pontedeume	Miño	Paderne	Betanzos (P.)	Betanzos (N.)	Para llegar a Coruña a las	Para salir de Coruña a las
Ascendentes.	4	7,28	7,39	7,48	7,55	8,5	8,17	8,42	8,50	8,59	9,17	11,23	»
	6	13,3	13,14	13,23	13,31	13,41	13,53	14,18	14,28	14,35	14,52	15,35	»
	8	17,20	17,33	17,42	17,50	18,00	18,15	18,37	18,41	18,54	19,9	20,40	»
Descendentes	3	12,30	12,14	12,6	11,59	11,51	11,34	11,10	11,3	10,53	10,13	»	9,28
	5	17,2	16,16	16,38	16,31	16,25	16,06	15,42	15,35	15,25	15,15	»	»
	7	21,38	21,24	21,16	21,9	21,1	20,47	20,20	20,12	20,3	19,50	»	18,36

Horario dos trens a partir do 6 de maio de 1913

“...La nueva línea atraviesa uno de los paisajes mas bellos y pintorescos de España....La línea de vía ancha normal, alcanza una longitud de 42 kilómetros, y tiene cuatro túneles, cuatro grandes puentes, ocho estaciones y un apeadero. Empalma con la vía de Palencia a la Coruña, en la estación de Betanzos de la Compañía Norte y recorre luego cinco kilómetros en pendiente, bajando para llegar a la nueva estación construída en el pueblo propiamente dicho, de donde arranca la verdadera línea directa de Betanzos a El Ferrol...”

“...Saliendo de Betanzos (pueblo) se atraviesa el río Mandeo, sobre un puente metálico, y después de pasar bajo un túnel inmediato a aquel, se sigue bordeando la margen derecha de la ría de Betanzos, hasta llegar al apeadero de Paderne, y luego a la primera estación del trayecto, que es la de Miño, desde donde se divisa al otro lado de la ría, Sada, y al borde del mar, Fontán.

“...En el camino, desde Miño a Pontedeume, se da vista a la ría de Ares, y se atraviesa luego la parroquia de Centroña. La vía va sobre un terraplén alto, a cuyos lados se encuentra la iglesia parroquial, un crucero antiguo, fondeado en la ría y una fuente....”

“...Saliendo de la estación de Pontedeume, se atraviesa la ría del mismo nombre por un puente metálico de tres tramos; se divisan Cabañas y el Seijo, y después de hacer una parada en Franza, se llega a Maniños, desde donde se contempla ya la ría de El Ferrol, con la ciudad en la orilla opuesta...”

”...En el trayecto de las siguientes estaciones de Perlió y Neda, continúa viéndose la ciudad hasta el fin de la línea. En Neda se atraviesa la ría, llegándose a los pocos momentos a la capital departamental por una estación de primera clase...²⁵.

No centenario desta inauguración xa non hai na estación de Pontedeume (convertida en apeadeiro), nin xefe de estación, nin factor, nin persoal que a atenda. Acábase de reformar a liña, pero os tempos de percorrido son case os mesmos. Esmorece o ferrocarril sen usuarios, cunha vía obsoleta, altamente deficitaria e subvencionada, para unha área metropolitana A Coruña-Ferrol que demanda outro tipo de tren de maiores prestacións e maior velocidade.

BIBLIOGRAFÍA E FONTES

- VICENS VIVES, Jaume: *Historia Económica de España*; Ed.Vicens-Vives, 1986
- TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España*; Tecnos 1995
- COMÍN COMÍN, Francisco e outros: *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998
- MUÑOZ RUBIO, Miguel, e outros (Edit.): *Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*; Fund. de los Ferrocarriles Españoles, 1999.
- ALONSO RODRIGUEZ, José Antonio: *La banca y la economía de Galicia en el primer tercio del XIX*; Universidade Complutense, Madrid.
- BELLO ALONSO, Manuel: *Un atentado contra el Patrimonio: la desaparición del Palacio-Fortaleza de los Condes de Andrade en Pontedeume*; Revista “Cátedra”, nº 18, 2011.
- De CASTRO ÁLVAREZ, Carlos: *Calles, Plazas, Jardines de Pontedeume*, Concello de Pontedeume, 2007.
- COUCEIRO FREIJOMIL, Antonio: *Historia de Pontedeume y su comarca*. Impr. Vda. Miguel López Torre, Pontedeume 1981.
- CARDESIN DÍAZ, José M^a: *Historia urbana de la Villa de Pontedeume (1840-1998)*. Revista “Cátedra”, nº 6, Pontedeume, 1999.
- ISASI FREIRE, Iago: *A Ponte de Ferro*. Revista “Cátedra”, nº 20, 2013.
- ERIAS MARTINEZ, Alfredo: *A chegada do ferrocarril a Betanzos*. “Anuario Brigantino” 1983. Betanzos.
- PRIETO TUR, Luis: *El Ferrocarril de Betanzos a Ferrol*, Revista “Carril” nº 18. Dec.1986. Associació d’amics del Ferrocarril. Barcelona

25. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Madrid 1 de maio de 1913. Nº 2929. O artigo publicado polo diario madrileño *La Época*, está reproducido en *Ecos del Eume* do 11 de maio (nº 171).

- GUTIÉRREZ MORÁN, Arturo: *Ferrocarril de Betanzos a Ferrol*. (“*El Ramalillo*”). “Anuario Brigantino” 2006. Betanzos.
- PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, Esperanza: *A cidade de Ferrol, na polémica do ferrocarril a Galicia no século XIX*. “Diario de Ferrol” 2-7-2000.
- TORRENTE NEIRA, Álvaro e SEARA, Antón: *A ponte do ferrocarril de Pontedeume e os cambios ocasionados no contorno da Vila*. “Cadernos do Ateneo Eumés” nº 9, decembro 2011.
- VILARIÑO GÓMEZ, Sindo: “90 años del tren”. Programa das Festas 2003. Pontedeume
- ECOS DEL EUME (1910-1918). Colección dixital da Biblioteca Municipal de Pontedeume..
- EL ECO DE PONTEDEUME (1906-1907): Colección dixital da Biblioteca Municipal de Pontedeume.
- GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. Números 2925 e 2928. Abril 1913. Madrid
- ARQUIVO MUNICIPAL DE PONTEDEUME. Libros de Actas.
- AMP.Caixa 395. Camiños e estradas 1865-1936.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. DOCUTREN. Lexislación Histórica Ferroviaria.