

CENTENARIO DEL PRIMER TREN GALLEGO

S I John Ford —el veterano y recientemente fallecido director cinematográfico— hubiera conocido Galicia y su mundo, estoy seguro de que para estas fechas, y de haber respirado todavía, hubiera rodado una película que llevaría por título "The West Galicia", y que sería la historia monda y lironda, pero con toda la sorna que esta tierra meiga lleva dentro, de la inauguración del primer ferrocarril gallego, el 15 de septiembre de 1873, es decir, hace ahora cien años, y que los regionalistas andan, lógicamente, promocionando para celebrarlo. Porque si ustedes no lo saben —cosa que dudo mucho—, el gallego es amigo de jergas, de celebraciones, de sardinadas, de ferias en aldeas y pueblos a lo largo de los trescientos sesenta y cinco días del año, y particularmente de junio a octubre, en que la fiebre festiva llega al colmo, con celosas disputas por rivalizar entre unos pueblos y otros en la presentación y en el desarrollo de sus programas festivos. Buena gente esta de Galicia. Y poco conocida por el resto de los españoles. Habría mucho que hablar de ello. Y de algo podemos hablar en esta crónica de aniversario.

EL ABUELO DE UN ACADEMICO

Ese primer ferrocarril unía Santiago con Carril, y las obras tardaron trece años y medio en finalizarse, iniciadas el 30 de marzo, bajo los auspicios del Ferrocarril Compostelano de la Infanta doña Isabel, que luego dio en quiebra, lo que motivó el retraso.

Consecuencia: esos trece años para su construcción.

Hoy, pasados cien años, es una institución de honda raigambre y de sólidas bases culturales —el Instituto Padre Sarmiento de Estudios Gallegos— la que posee una mayor documentación sobre este ferrocarril gallego, del que fue gerente don Juan Trulock o, si quieren ustedes, mister Trulock, abuelo del académico de Padrón, Camilo José Cela, de quien los lectores de VIA LIBRE recordarán unas frases en una entrevista publicada en noviembre pasado. Cela decía exactamente:

"Mi abuelo fue el que hizo el ferrocarril gallego West Galicia Railway, que todavía existe".

"En 1973 se cumple el primer centenario de este ferrocarril".



Esta máquina a vapor se había estampado en un pañuelo, distribuido entre los asistentes al acto inaugural.

Se denominó "The West Galicia Railway".

El gerente fue Mr. Trulock, abuelo de Camilo José Cela.

Recorría la distancia de Santiago de Compostela a Carril.



Cédulas que se suscribieron por Real Decreto de 1863, para la construcción del ferrocarril Santiago-Carril. La obra tardaría todavía diez años en finalizarse.

"El trazado de mi abuelo no ha sido modificado. Todo sigue lo mismo. Era de ancho normal y hoy va de Pontevedra a Santiago de Compostela".

Recuerdo de aquella entrevista la curiosa anécdota relativa a la construcción de este ferrocarril gallego.

"Mi abuelo —decía Cela— tenía un maestro de obras —en las de este ferrocarril, por supuesto— que medía las obras por paraguas, paraguas métricos, paraguas cuadrados y paraguas cúbicos. A mi abuelo le protestaron de que este hombre midiera así y él lo defendió diciendo que si en España se medía por metro y en Inglaterra por yardas, ¿por qué no podía este maestro de obras medir por paraguas? Y la prueba de que la medida era buena es que ahí está el ferrocarril, con cien años de existencia, a pesar de todo el progreso que quieran echarle los hombres encima".

CIENTO VEINTE VERSOS AL TREN

En un "poster" que se guarda en el Instituto Padre Sarmiento sobre estos hechos —los datos me los facilita ese gran periodista gallego que es Benjamín Vázquez—, y en el reverso, se pueden leer tres poemas al The West Galicia Railway (que totalizan ciento veinte versos), el primero de los cuales, un soneto del doctor López de Vega, dice así:

*"¡Vaya mi voz con eco de dulzura
A resonar en la ciudad bendita
Que hoy, entusiasta, espléndida, se agita,
Porque un risueño porvenir augura!
Huya con él su tétrica amargura
Que la fuerza del pueblo debilita,
Pues también de cobarde se acredita
El que su bien pudiendo no asegura.
El camino del rail traerá bonanza
A la brillante Atenas de Galicia,
Puesto que en él fundará su esperanza;
Y en el cálido edén de su delicia
Brindará a los gallegos dulce calma
Como una sombra de divina palma".*

Mejor acogida no pudo tener el primer tren gallego, que, como antes decía, buenas son estas gentes, acostumbradas a todo y a recibir lo bueno como un regalo del cielo. Y el tren fue



Ferro-carril Compostelano.

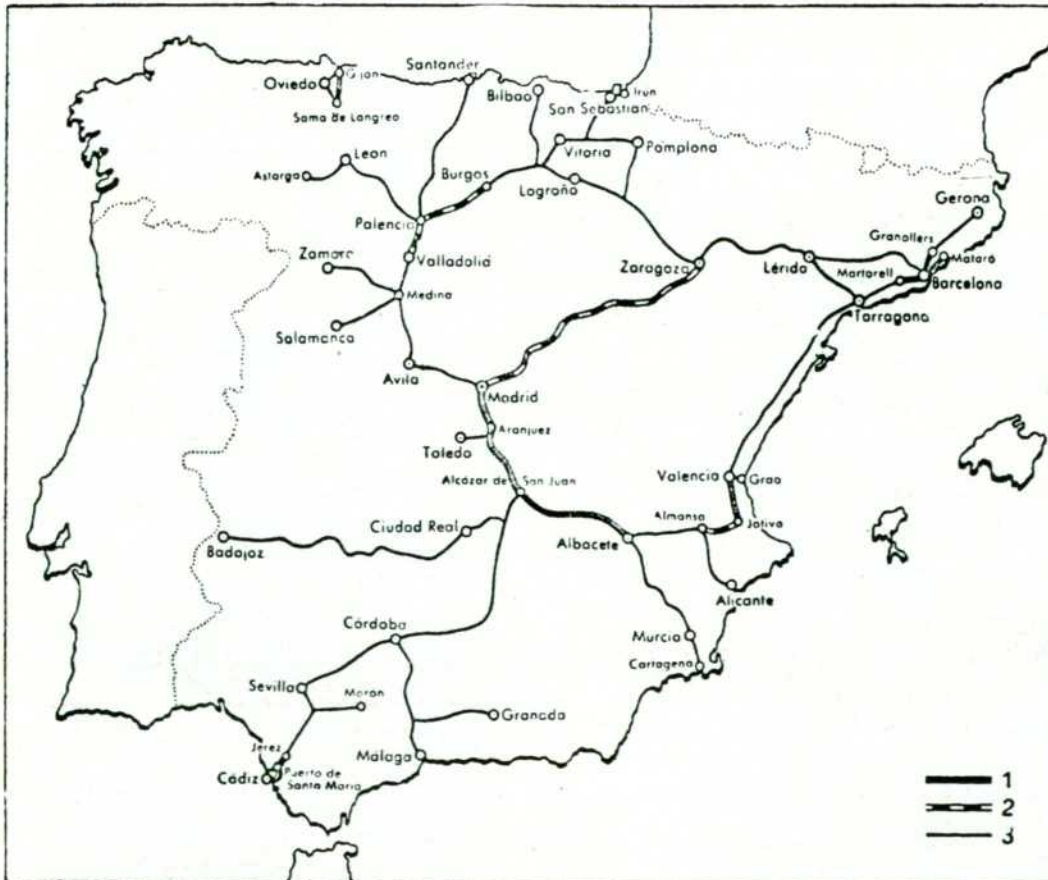
ROMANCE GALLEGO,

en que o labrador Seor Pedro conta a os seus veciños as boas novas, que hay, pra a construcion do Camiño Ferrudo hastra a presente fecha 4 de Diciembre de 1862.

Non sei qué xuncras tragia na moleira o Seor Pedro, que o viu no outro onte carreirando, como un neno, e axuntando a os seus veciños, pra que onde a o seu palleiro fosen axiña a agoardalo.
Eu non sei si un formigueiro do vermes lle boligaban entre os miolos dos sesos, pois semellaba a un doente, pro casi arrincando os pelos de debaixo da monteira, sin ton, nin son, e sin xeito.
Eu non sei qué lle proía: eu non sei, si tiña o demo: porque os folgos eran fogos e os ollos dous candeciros:

e a cara toda prigada, amostrando os seus chavellos co a boca de un palmo aberta, babexado o fucineiro, parecia un estraloxe, un estraloxe de un vello. E o mangallon tamen ría, como un meniño do peito.
Eu non sei qué demo tiña: eu non sei, si tiña o demo.
Por loquemia, no o facia, e por divertision, menos: porque nunca farandulo na vida foi o Seor Pedro.
Pro, ca zpor qué carga de allos hei de ser tan paroleiro, que hei de adelantarme á contarvos qué lle pasaba a o Seor Pedro?

Reproducción de la primera hoja de los romances del "Seor Pedro", en su número "informativo" sobre "as boas novas que hay pra construción do Camiño Ferrudo". El folleto — "dedicado a los amantes de Galicia" — se editó casi once años antes de la inauguración del primer ferrocarril gallego.



Construcción de la red ferroviaria. Signos: 1. Ferrocarriles construidos entre 1848 y 1855. 2. Idem entre 1855 y 1860. 3. Entre 1860 y 1868. Mapa publicado en la "Historia Económica de España", de Vicens Vives.

FERRO-CARRIL COMPOSTELANO.

Servicio de Trenes desde el día 16 de Setiembre.

VIA DESCENDENTE.

Distancias kilométricas.	ESTACIONES	PRECIO de los billetes.			TREN NUM 1			TREN NUM 3			TREN NUM 5		
		1ª	2ª	3ª	Salida	Arribo	Salida	Arribo	Salida	Arribo	Salida	Arribo	
0-280	Santiago COMES												
5-290	Casal	2,98	2,16	1,36	10 40	2 00	10 20	4 20	10 40	2 40	10 60	2 40	
10-590	Oleiros	5,28	3,76	2,28	10 20	2 00	10 25	5 20	10 50	2 50	10 50	2 50	
16-298	Elvostoid	8,16	6,12	3,67	12 30	2 00	12 35	6 17	12 7 0	3 10	12 7 0	3 10	
21-272	Palmon	10,56	7,92	4,76	10 30	2 00	10 35	7 30	10 7 30	3 10	10 7 30	3 10	
22-047	Gabour	11,52	8,64	5,18	4 30	2 00	4 35	8 32	4 35	2 30	4 35	2 30	
22-010	Gabour	15,84	11,88	7,14	12 30	2 00	12 35	9 30	12 35	3 40	12 35	3 40	
31-080	Carril	20,16	15,12	9,07	16 30	2 00	16 35	16 35	16 35	3 40	16 35	3 40	

Horario y tarifas de trenes, al día siguiente de la inauguración. (Datos obtenidos en el Instituto Padre Sarmiento de Estudios Gallegos.)

el regalo del cielo en aquel año de 1873.
¿Que tardó en llegar? Pero llegó al fin, aunque un cuarto de siglo después de aquel primer ferrocarril de Barcelona-Mataró, inaugurado en 1848. Este progreso del pueblo gallego sería cantado por sus literatos como un bien. Y un bien continúa siendo, porque, ¿qué medio es el más seguro para llegar a este rincón de España sino el tren en sus distintas modalidades? Aparte de que, como también me declaraba para nuestra revista no hace mucho Manuel Alcántara, lo mejor es viajar en tren. En "avión no se viaja, se llega".

EL ACTO INAUGURAL

Con fiestas, fuegos y juergas campestres se celebró el acontecimiento, y el gobernador civil de Pontevedra por aquellas fechas de inquietud, don Cosme Herrera, dijo:

"El acto solemne que acabáis de presenciar encierra la más lisonjera esperanza para el porvenir no sólo de esta provincia, sino de Galicia entera. Al inaugurar los trabajos de este pequeño trayecto, cuyo pensamiento fue iniciado por la Sociedad Económica de Santiago y secundado por el Ayuntamiento de aquella ciudad y por la Diputación de esta provincia, se sentaron las bases de otras líneas más extensas..."

Hoy, cien años después, tenemos noticia de que se están ampliando los servicios ferroviarios de esta zona, y esto ya es buena noticia. Tanto como anecdóticos son los precios que aquel tren, en su inauguración, tenía en el recorrido Santiago-Carril, que ascendían a estas cifras "astronómicas":

- Primera clase: 20,16 reales.
- Segunda clase: 15,12 reales.
- Tercera clase: 9,07 reales.

Máquinas cafeteras de aquellas encantadoras con humo y faroles, nostálgicas máquinas, más nostálgicas aún en esta eterna "saudade" gallega... Y, en definitiva, un sabroso recuerdo para un tren que Galicia entera quiso desde el principio.

La Coruña, octubre de 1973. ■ JUAN MOLINA.