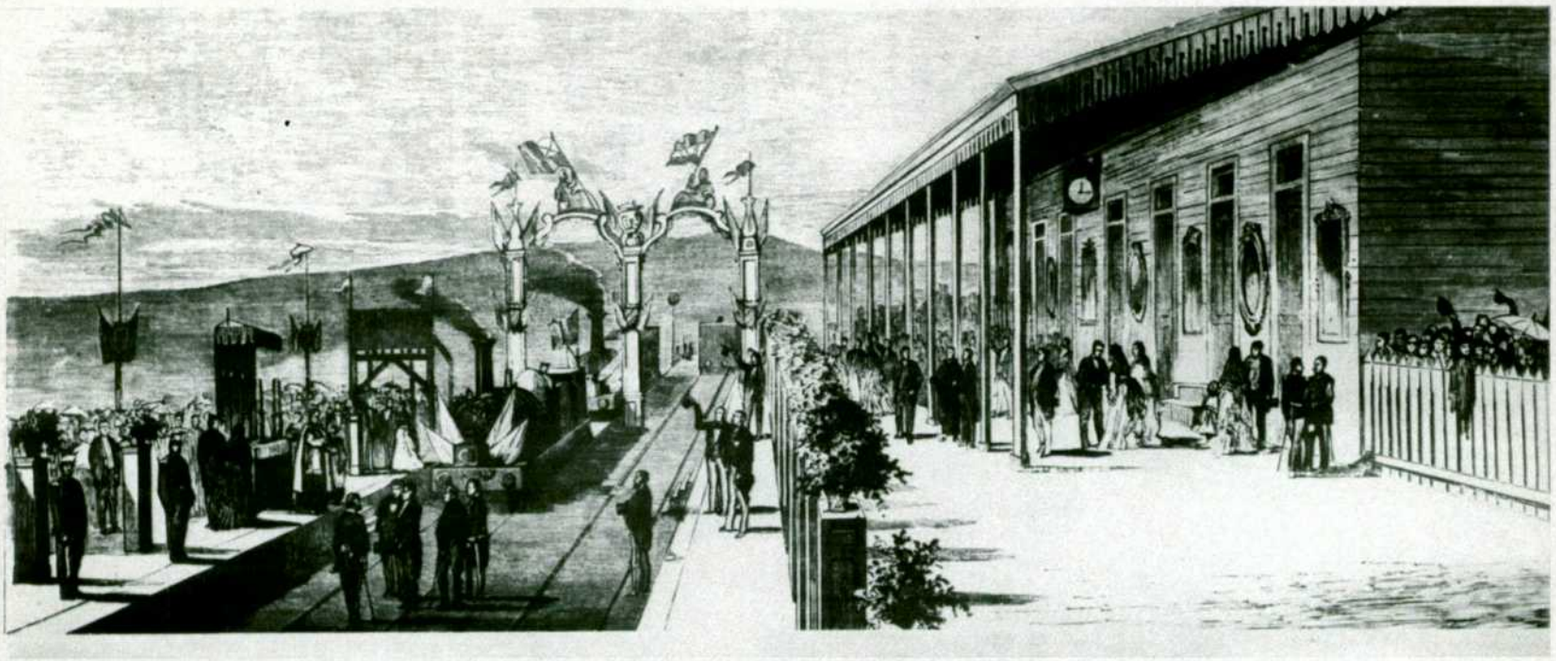


Inauguración, en 1873, en Santiago de Compostela, de la línea a Carril.

CENTENARIO DE LA LINEA ORENSE-VIGO

EL pasado 18 de junio se conmemoró el centenario de la inauguración de la línea Orense-Vigo. Para celebrar esta efemérides, se hizo un servicio especial con el Talgo Pendular que hizo el mismo recorrido, desde Vigo a Orense, que el tren que inauguró la línea hace cien años.

En el citado tren Talgo viajaban el presidente de la Junta Gallega, doctor Quiroga Suárez; el director de la 7.ª Zona de RENFE, don José Luis Villa de la Torre; autoridades, altos cargos de la Red en la Zona y 25 niños de Vigo y otros tantos de Orense, que habían participado en el concurso de pinturas organizado con motivo de esta efemérides.

Pronunciaron discursos el director de la 7.ª Zona y el presidente de la Xunta de Galicia, valorando ambos las posibilidades de desarrollo que tiene el ferrocarril.

Este viaje conmemorativo fue también de presentación, ya que el próximo día 27 de septiembre se pondrá en servicio este Talgo Pendular entre Madrid y Vigo y Madrid-La Coruña.

Este tren saldrá de Vigo a las 12,45 horas y de La Coruña a las 12 horas. Invertirá en el recorrido Vigo-Madrid unas ocho horas y media, con una ganancia de veinticinco minutos respecto a la marcha actual. En el recorrido La Coruña-Madrid invertirá unas nueve horas, con una ganancia de veinte minutos sobre la actual. Cada composición tendrá ocho remolques, con una oferta de 52 plazas en primera clase y 132 en segunda.

También se anunció que este mismo año estará terminada la electrificación de Monforte a Vigo, con lo que será posible viajar con tracción eléctrica desde dicho puerto hasta la capital de España y Barcelona.

* * *

Antes incluso de concluirse la línea del Norte de Madrid a Irún ya se proyectaron varias otras líneas que enlazarían con ella para prestar servicio a otras regiones. Así, en los años 1860 y 1861 se estudiaron dos líneas desde Medina del Campo: una a Zamora y otra a Salamanca. La inauguración de la línea de Medina a Zamora se celebró con gran solemnidad el 28 de mayo de 1864 y en la misma se hicieron votos para que la pequeña línea continuara su prolongación a Orense y luego a Vigo. Era ésta la verdadera aspiración de la empresa constructora, que veía en este ferrocarril la comunicación directa con Galicia desde la capital de España, con final en el puerto atlántico de Vigo.

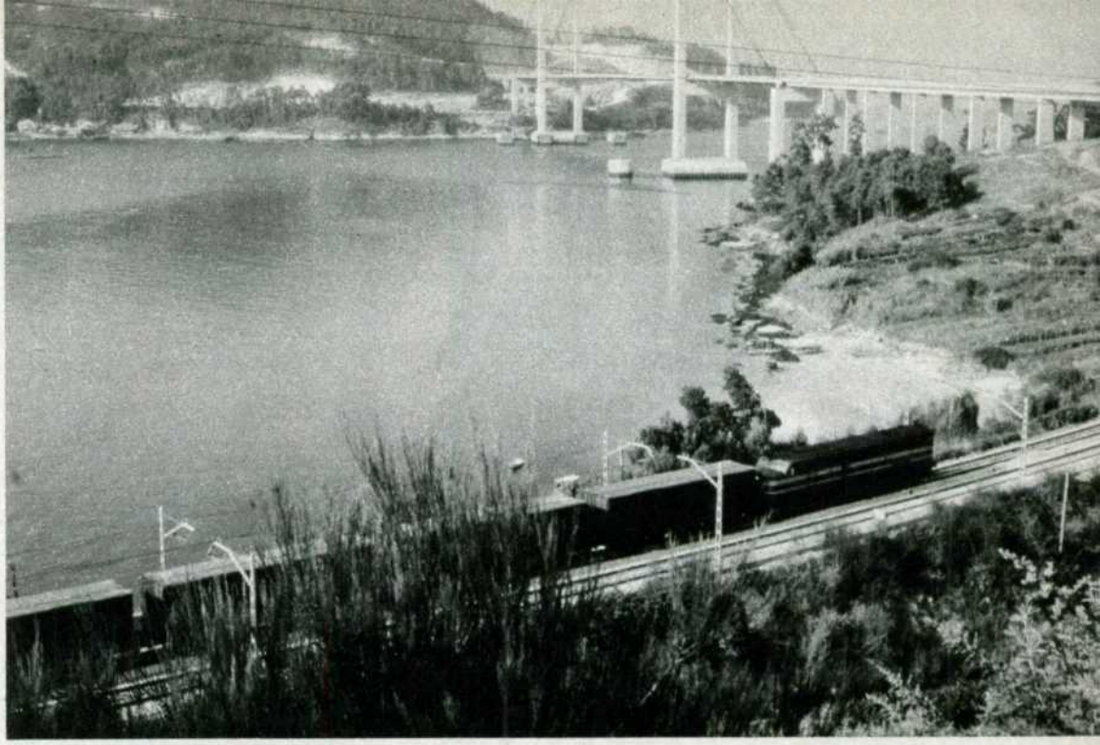
Pero la realidad y dificultades de la obra apagaron los primeros entusiasmos. Ya en el mismo año 1864 un dictamen de una comisión de ingenieros encargada por el Gobierno esbozó un plan general de ferrocarriles del que quedaba eliminado el de Zamora a Orense, por no encontrarle razón de ser debido a las enormes dificultades orográficas del terreno que había de atravesar y a la poca vida económica de dicha comarca.

Frustrada en su primera idea, la compañía mantuvo el criterio de construir la sección final del proyectado ferrocarril; es decir, el trayecto entre Orense y Vigo, dadas las

Llegada de la primera locomotora a Orense, en el año 1880.

● *Circulación especial del Talgo Pendular para conmemorar el acontecimiento.*

● *Este año quedará terminada la electrificación del trayecto Monforte-Vigo.*

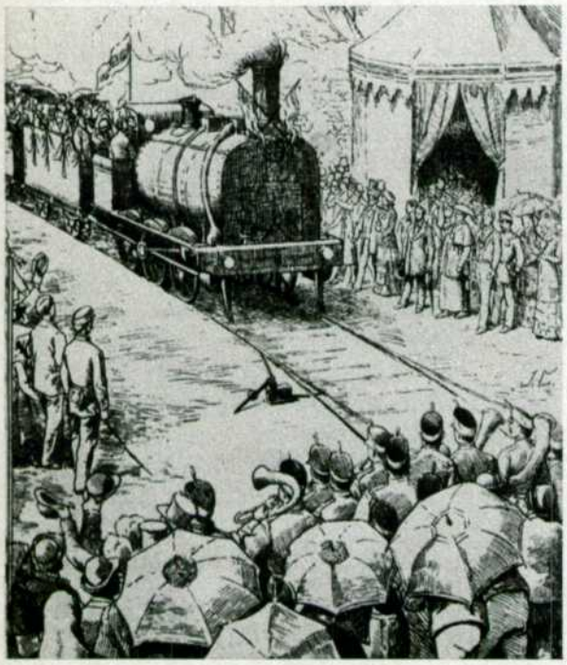


El ferrocarril bordea la bahía de Vigo.
Al fondo, el puente de Rande, de la autopista del Atlántico.

buenas perspectivas económicas que ofrecía.

Nació así el tercer ferrocarril de Galicia, tras "El Compostelano" (Santiago-Carril, inaugurado en 1873) y el Coruña-Lugo (inaugurado en 1875).

Sin embargo, las obras se realizaron con lentitud. En el verano de 1877, el Rey Alfonso XII recorre el trozo Vigo-Redondela, que se da por inaugurado. El 27 de marzo del año siguiente se llega hasta Guillarey y el 18 de junio a Caldelas. El 11 de novidmbre de aquel mismo año, la vía ya estaba en Salvatierra. Pero la falta de recursos hizo que en el propio 1978 los acreedores se hicieran cargo de la compañía. El mayor era la Sociedad Catalana General de Crédito, con la que



se celebró un convenio, pasando la gerencia de la empresa a Barcelona.

El 18 de junio de 1881, concluido el tramo Arbó-Orense, se inauguró la línea completa desde Vigo.

La compañía explotadora se llamó desde entonces Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo. Después de un pequeño intervalo, para unir la línea de Orense a Vigo a la Red general, abandonando el proyecto de construir el tramo Orense-Zamora, se solicita y obtiene la concesión de la línea Orense-Monforte, que se inaugura en 1885, fecha en la que queda unida a la gran línea de Palencia a La Coruña y, por ella, a la general del Norte.

Las líneas de Medina a Zamora y Orense a Vigo pasaron en 1928 a formar parte de la Compañía Nacional del Oeste de España, aunque la empresa, conocida por sus siglas MZOV, siguió sus actividades dedicadas a las contratas de obras públicas.

En cuanto a la línea de Zamora a La Coruña, por Orense, sería una de las incluidas en los planes de ferrocarriles del año 1926. Tras largas y costosas obras, el tramo entre Zamora y Orense se inauguró el 1 de julio de 1957.

CARACTERISTICAS

La línea de Orense a Vigo tiene 131,6 kilómetros y sigue el curso del río Miño por su margen derecha hasta poco antes de Guillarey (km. 94,7). El río sirve, desde Pousa, de frontera con Portugal.

Esta línea es una de las pocas de la Península que durante tantos kilómetros se ciñe al curso de un río y ello obedece a que el Miño tiene en dicho trayecto un cauce abierto, sin los meandros y escarpaduras de la mayoría de los ríos españoles.

El perfil de la línea es por ello bastante favorable en cuanto a rampas y pendientes, que sólo en muy breves trechos rebasan las diez milésimas. Como contrapartida, al ceñirse la línea al curso del río abundan las curvas, cuyo radio es a veces de 400 y aún 300 metros, mientras las alineaciones rectas nunca llegan a los dos kilómetros. En el recorrido hasta Guillarey hay 13 pequeños túneles, el mayor de los cuales es el número 7, llamado de Freita, que se encuentra entre las estaciones de Filgueira y Friera y cuya longitud es de 300 metros.

En Guillarey se deriva un pequeño ramal de 5,5 kilómetros que sirve a la ciudad de Tuy y luego llega a Portugal, tras cruzar el río Miño, empalmando en Valença do Minho con los ferrocarriles portugueses.

Los treinta y cuatro kilómetros de distancia entre Guillarey y Vigo tienen características algo diferentes. Las rampas son más largas y pronunciadas, destacando entre ellas la de Porriño a Louredo-Valos (kilómetro 114), con nueve kilómetros, en donde los últimos cuatro llegan a tener trece y catorce milésimas. En la bajada a Redondela, la pendiente es aún de mayor gradiente, alcanzando las diecisiete milésimas. En este trayecto se encuentra el túnel número catorce, de Los Valos, el mayor de la línea, con 972 metros de longitud.

En Redondela (kilómetro 120), llamada en otro tiempo la ciudad de los viaductos por los puentes de hierro del ferrocarril que la flanqueaban y desde los que se contemplaba una magnífica vista de la ciudad, se deriva la línea de Pontevedra.

Tras pasar el último túnel —el número quince, llamado de La Portela, de 202 metros—, la línea orilla la hermosa ría de Vigo, en donde se encuentra su punto final. ■

FERNANDO F. SANZ.