

Cangas entra na demanda do tranvía



A locomotora Pontevedra na parada de Lourizán con bañistas aos Praceres.

Xerardo Dasairas*

22-05-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/05/22/cangas-entra-na-demanda-do-66351244.html>

Cos tranvías eléctricos vigueses chegando a Baiona e Porriño, os concellos do Morrazo non desistían no seu empeño de prolongar a liña desde Marín, intercalándose propostas inauditas sobre o trazado e apeadoiros, o debate sobre o ancho de vía e a financiación ou a rendibilidade da mesma. Como sabemos, este proxecto nunca se realizou e incluso o ferrocarril ao porto de Marín xa foi obra deste século.

A electrificación da liña proxectada por **Tranvías de Pontevedra** aínda demoraría uns cantos anos pero ergueu moitas expectativas, baseadas na maior potencia da electricidade, de cara á súa prolongación ata Bueu e Cangas. Neste sentido e retomando a “tese inglesa”, había pronunciarse en febreiro de 1923, o mestre de Cangas **Manuel Mosquera Vidal Barbicas** que demandaba o interese dun tranvía eléctrico para unir Pontevedra con Cangas e desde aquí, os pasaxeiros e mercadorías irían por vía marítima a enlazar cos tranvías de Vigo que xa circulaban desde 1914 e que nos anos vinte xa se prolongaban ata a Ramallosa e Porriño.

Non cabe dúbida que esta “marabilla” da comunicación ferroviaria da época veu influir na súa proposta para Cangas, considerando este traxecto máis cómodo e rápido para viaxeiros e mercadorías que o lento ferrocarril a vapor que por Redondela unía Vigo e Pontevedra. Neste sentido fai fincapé na necesidade de habilitar un peirao específico para os vapores de ría pois o da Ribeira do Berbés, compartido coa pesca, “resulta simplemente incómodo, asqueroso y repugnante. Por allí no se puede pasar con ropa limpia ni con mujer decente. El **Berbés** debe quedar tan sólo para el tráfico del pescado; los pasajeros a su muelle o a otro parecido que se construya”.



A estación de Marín.

Outra razón que alega Mosquera para a instalación deste tranvía era a sua rendibilidade, baseada nos beneficios que obtiña a liña de autobuses que viña funcionando desde 1912 entre Cangas e Pontevedra e **cuxo gaño no ano anterior (1922) excedera de 60.000 pesetas**. Ademais disto apunta os beneficios que no transporte de mercadorías obteñen os automóviles e coches de aluguer, os camións e os carros que cubren esta área, “aspecto que es muy importante”.

Amén doutras disquisicións sobre os avances e o progreso das sociedades, incide tamén no desenvolvemento turístico da zona grazas ao tranvía, indicando que “no habrá turista de buen gusto que retorne a sus lares sin antes haber recorrido, embelesado, la divina elipse, la órbita de los ensueños, el óvalo encantado, el rastrillo, y collar de Venus, nombres que en justicia merece el paradisíaco y sublime circuito Vigo, Cangas, Bueu, Marín, Pontevedra, Redondela, Vigo”.

ANSIAS DE MEJORAMIENTO 1 de Marzo de 1923 A LAS SOCIEDADES AGRARIAS

EL TRANVÍA DE MORRAZO

No podemos cejar en nuestro empeño en pro de la magna obra del tranvía de circunvalación por el morrazo. Sentimos por él tan íntimo convencimiento, tan formidable simpatía, que la campaña comenzada va unida a nosotros con un apretado lazo de intensa solidaridad.

Sería deseo nuestro que todo el pueblo de Morrazo sintiera la necesidad de la obra, desde el propietario de posición más desahogada hasta el más modesto ciudadano de la aldea más pobre y apartada.

Concebimos un tranvía construido, en gran parte, con el esfuerzo moral y material de los vecinos que pueblan la península. Así podríamos decir muy alto: la obra grande, la obra nuestra. De este modo dejaríamos a las generaciones nuevas un claro ejemplo de laboriosidad y una

estela luminosa de progreso que sería su orgullo y al mismo tiempo maestra y consejera para emprendimientos futuros.

Por eso nos permitimos hoy dirigirnos a las Sociedades Agrarias de Morrazo, rogándolas que mediten con serenidad en la magnitud de la empresa. Que, despojándose de la pasión de partido, reflexionen fríamente en la grandiosa utilidad de la obra. Que piensen en la mejora inconmesurable que supone para todos estos lugares y aldeas, en los diversos azares de la vida, el estar unidas por una vía rápida de comunicación, que acorta distancias, que transporta riquezas, que nos liga a la ciudad y ofrecerá reposo a los cuerpos al regresar al hogar castigados por el penoso trabajo en las faenas del campo y de la mar...

Un manifesto de apoio das sociedades agrarias ao tranvía

Desta “axitación” xornalística previa e dunha campaña de adhesións ao proxecto, xurdiría a idea de celebrar un acto para elaborar un escrito no que se reclamaba a prolongación do tranvía ata Cangas. A xuntanza celebrouse o domingo **15 de xullo de 1923 no chamado agora “Teatro Alfonso XII”** e acudiron os alcaldes de Cangas e Moaña, enviando Bueu un representante de Massó que era un dos máis interesados na instalación do ferrocarril de vía estreita para sacar os produtos da súa fábrica.

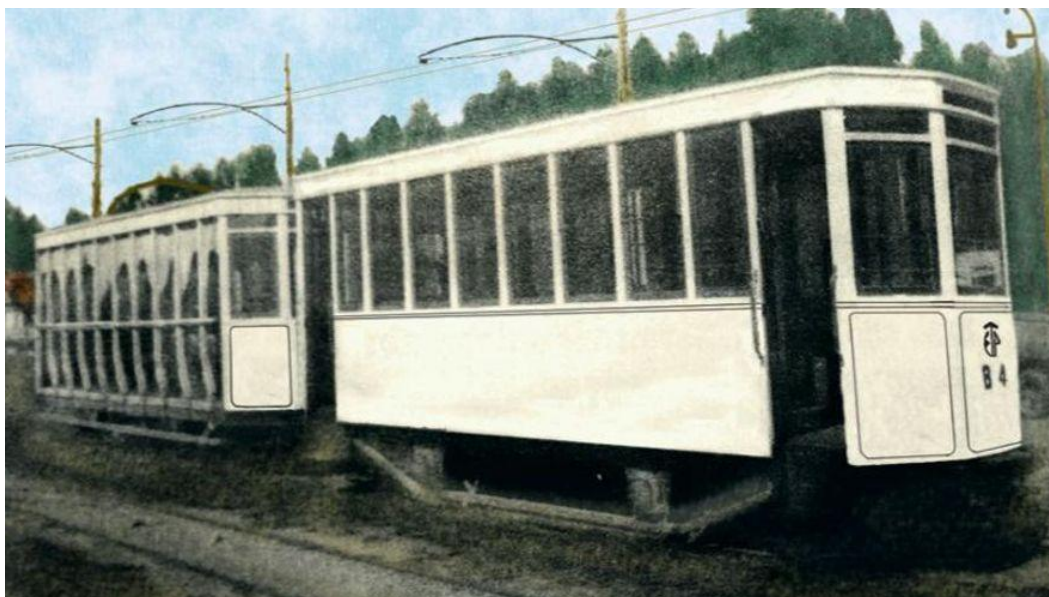
Tamén asistiron representantes das Cámaras de Comercio da provincia, do Fomento do Turismo e da prensa, facendo constancia das adhesións de persoeiros como Amador Montenegro (Cámara de Comercio de Vigo) ou Prudencio Landín Tobío, avogado, director do Diario de Pontevedra e da Normal de Mestres, moi ligado ao agrarismo e ao círculo monteirista e riestrista que fixou o custe do traxecto en 3. 616 pts. Tamén mostraron a súa adhesión ao proxecto os concellos de Vilaboa ou Moaña a pesar de que no trazado do mesmo non se incluían estas localidades pois remataba en Cangas.



A locomotora Estribela botándolle un pulso aos automóviles en 1920.

Xa que logo, cabe tamén deducir, que **o mestre Manuel Mosquera** non contaba con moita información das dificultades técnicas que entrañaba a orografía ao ter que superar a pendente da saída de Marín e sobre todo as pendentes dun lado e outro do Alto da Portela para chegar a Cangas. Tampouco debía ter moita constancia da precaria situación económica que arrastraba a compañía dos tranvías Marín–Pontevedra pois un ano máis tarde, o 12 de febreiro de 1924, o tren de vapor deixaría de funcionar despois de trinta e cinco anos de precario servizo. E iso que uns días antes, dous membros do consello de administración estiveron ata as dúas da madrugada no despacho de Gaspar Massó en Bueu escoitando as propostas de apoio empresarial de Bueu e Cangas, que non aceptaron, pois xa estaba en marcha o proxecto de electrificación da liña.

A longa traxectoria deste peculiar tranvía e as súas abraiante circunstancias deron pé a que no día da súa derradeira viaxe, algúns xornalistas fixesen panexíricos sobre o mesmo, incluíndo, a xeito de colofón, frases como **“A cuenta del tranvía a Marín se han hecho más chistes que los que se atribuyen al ácido ingenio de Quevedo”** ou despedidas como: “Alegrémonos y tengamos para el viejo tranvía que hoy se jubila un recuerdo lleno de devoción, de respeto y de un poco de chunga”. Durante máis dun ano de obras, o servizo Pontevedra–Marín foi suplido con autobuses e finalmente, en xuño de 1925, entraría en servizo o novo tranvía xa con catenaria e suministro eléctrico.

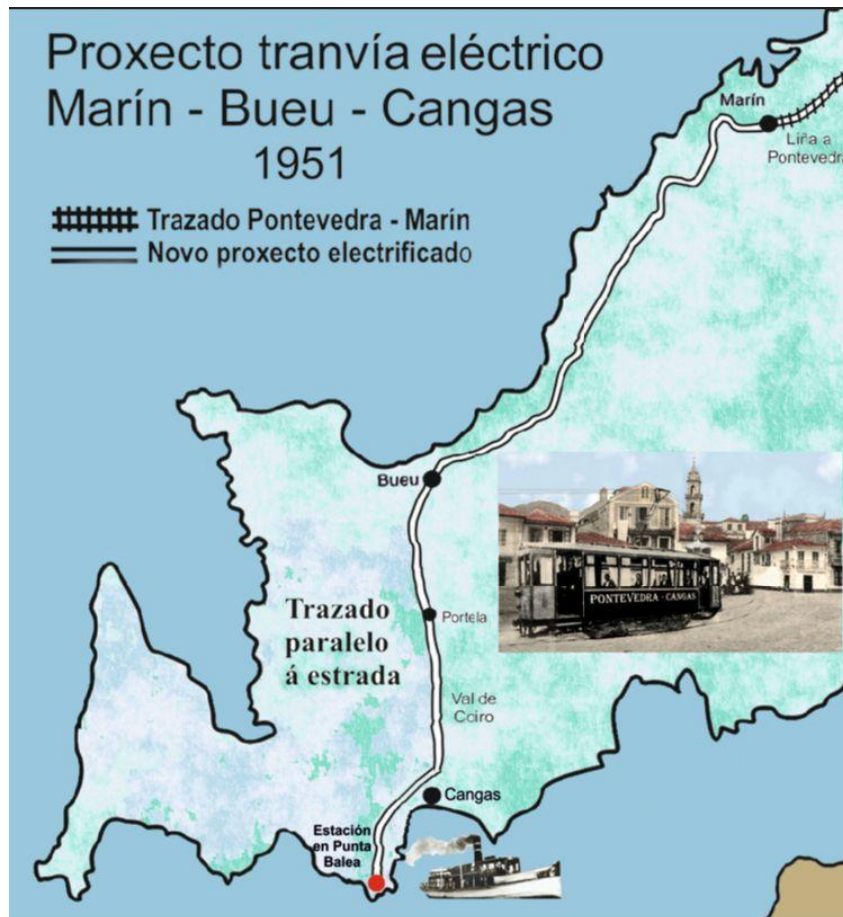


Tranvía eléctrico con vagón xardineira.

Ao quedar sen servizo esta liña e dentro da demanda e construción de liñas ferroviarias, estradas e obras nos portos, que se deron durante a ditadura de Primo de Rivera, prodúcese en 1925 unha petición, extraordinaria en todos os sentidos, asinada polos **alcaldes de Outeiro de Rei, Cospeito, Vilalba, Xermade, Muras, Orol, Viveiro, Xove, Cervo, Foz, O Valadouro, Alfoz, Lourenzá, Barreiros, Mondoñedo, Abadín e As Pontes** que demandaban do Goberno unha maior atención ao seu esquecemento polos poderes públicos en materia ferroviaria.

Neste caso referíanse a que declarasen de “preferente construción” unha proxectada liña de ferrocarril Marín–Lugo–Ribadeo que obviamente nunca se realizaría, como tampouco a do tranvía entre Pontevedra e Cambados proposto en 1926. Nos anos 1927 e 1928 plantéxase a construción dun tendido de Pontevedra ata Marín dun ferrocarril de ancho normal pero este pequeno trazado, que mesmo contaría con proxectos e adxudicacións, veríase frustrado por deficiencias, rectificacións, mudanza de empresas e diferencias de prezos nas contratas. Así, este asunto había de prolongarse ata xaneiro de 1935, quedando finalmente paradas as obras e **rescindíndolle o contrato á empresa construtora ata despois da guerra civil.**

En 1936, a empresa Tranvías de Pontevedra decide deixar o transporte de mercadorías, producíndose unha folga do persoal polos despedimentos levados a cabo. Tras disto xa estaba o novo plan da compañía para mudar o tranvía por trolebuses, que aínda comezarían a operar a finais de 1943. Antes disto, en marzo de 1940, a **Dirección General de Ferrocarriles y Transportes**, por Orde ministerial de Obras Públicas, comunicaría a redacción doutro proxecto de vía ancha cuxas obras comezaron en 1944. Pero pronto tornou o desinterese oficial polas mesmas e en 1953 rescíndese o contrato coa empresa quedando abandonadas ata a súa polémica inauguración (moitas ramplas, trazado pola praza de Praceres, oposición dos veciños...) no ano 2002.



Un plano co proxecto de 1951 de tranvía eléctrico entre Marín, Bueu e Cangas.

Cangas de novo en escena

Con motivo das obras do ferrocarril a Marín (non tranvía), iniciadas no 1944, o enxeñeiro Antonio Fernández, aparelador municipal, expuxo no **Pleno do Concello de Cangas** do día 1 de maio de 1950, un proxecto de continuación deste ferrocarril por Bueu e Aldán ata Cangas. O proxecto, cun presuposto de 50 millóns e que contemplaba a estación término en Punta Balea “para enlazar cos ferryboats a Vigo”, foi moi ben acollido e quedou para o seu estudo e valoración.

Para activar este proxecto, **o alcalde de Cangas Ladislao Castro** vaise poñer en xuño de 1951 en contacto cos seus homónimos de Bueu e Moaña para solicitar o seu apoio a que este trazado continuase polas súas vilas. O anteprojecto deste chamado ferrocarril pola costa, presentado polo citado enxeñeiro señor Fernández tamén lle foi remitido aos outros concellos, que se comprometeron a apoialo.

Segundo se recolle na memoria do estudo “constituiría un venero de riqueza para la península del Morrazo que dispone de grandes extensiones de terreno para establecer industrias, además de facilitar la exportación de los productos agrícolas, forestales y pesqueros”. En agosto de 1953, o novo alcalde de Cangas **Jesús Solla Olivera** aínda soñaba coa estación de Balea e o “ferryboat”, mais, como xa dixemos anteriormente, este ambicioso proxecto xa se vería difícil, ao se suspenderen as obras do trazado Pontevedra–Marín en outubro deste ano.

DON AGUSTIN CASTARLENAS RICART, ABOGADO Y SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE BUEU (PONTEVEDRA)

CERTIFICO : Que el Pleno de la Corporación Municipal, en sesión de 29 de junio de 1.951, adptó, entre otros, el siguiente ACUERDO :

FERROCARRIL COSTA.-"Examinado el anteproyecto del ferrocarril por la costa, que desde Marín, y pasando por Bueu, se dirige a Cangas y Moaña, autorizado por el Ingeniero Sr. Fernández, y que remite la Alcaldía de Cangas, para conocer la opinión de este Ayuntamiento respecto al particular; la Corporación unánimemente considera digno de encomio el estudio realizado al efecto, al cual habrá de prestársele la mas entusiasta colaboración, porque convertido en realidad, constituiría un venero de riqueza en la península de Morrazo, que posee grandes extensiones de terreno para el establecimiento de industrias, y facilitaría además los medios de exportación de productos agrícolas, forestales y de la pesca."

Certificado do acordo plenario do Concello de Bueu, en xuño de 1951, apoiando o anteprojecto de ferrocarril pola costa.

Cinco anos máis tarde, en outubro do 1958, varios persoeiros e xornalistas vigueses din agora que **hai que esquecerse do proxecto ferroviario de 1946** e que a mellor alternativa é facer dúas pontes, unha en Rande proxectada polo vigués **Gerardo Campos** e outra desde Rodeira a Vigo pola que circularía un ferrocarril que a través do val de Coiro chegase a Bueu cara onde tamén se pretendía prolongar o trazado previsto a Marín.

Ao final todo quedaría en proxecto e neste sentido **non ten comparanza neste tema a ditadura de Franco coa de Primo de Rivera** que ao menos investiu e realizou infraestruturas viarias e portuarias.



Un trolebús circulando pola estrada antiga.

Para porlle colofón a este asunto e segundo temos lido, semella que esta idea do ferrocarril tamén había callar moi forte nalgúns veciños de Coiro e durante un Entroido decidiron construír un

tren que ao parecer, non sabemos se polas empinadas encostas ou por un erro de deseño, “andaba cara atrás”...

Despois disto, xa non cabe dúbida de que aquel “progreso no futuro” que se prevía naqueles tempos, se lle resistiu a Cangas. Contodo, o futuro dos trazados tranviarios en Galicia e en España, ao contrario que noutros países europeos, viuse substituído, interesadamente, polos autobuses modernos, hoxe denostados pola contaminación e a súa difícil e ata agora ineficaz electrificación cando os tranvías xa se movían con esta tecnoloxía, incluso os trolebuses.

A ligazón da electricidade aos combustibles é un sensentido, ao menos en Galicia, pois **sendo produtores de enerxía eléctrica limpa (hidráulica sobre todo)** ben daría para manter este tipo de transporte... se non fose porque xa non é nosa.



**Mestre e investigador*