

## El primer ferrocarril de Galicia y la Estación de Carril

Daniel Garrido Castromán

### a) El primer ferrocarril de Galicia: Cornes-Carril

Gran trascendencia para el progreso y el desarrollo económico de la Villa fue la inauguración del *primer ferrocarril de Galicia*, obra impulsada por el *Ayuntamiento Constitucional de Carril* y por la *Sociedad de Amigos del País*<sup>1</sup>, de la ciudad de Santiago, que promovieron la *línea férrea de Carril a Santiago de Compostela*. Esta sociedad, formada por personajes de gran importancia en las artes y en los negocios, estaba presidida por **don Eugenio Montero Ríos**, *Diputado en las Cortes Constituyentes de 1868* y *Ministro de Gracia y Justicia* en 1870, bajo la presidencia del **general Prim**.



*Título de una acción de la  
Compañía del Ferrocarril*

La concesión había sido otorgada por una Ley firmada el día 7 de Abril de 1861, por el **Ministro de Fomento**, el **Marqués de la Vega y Armijo** y transferida para la construcción de la misma a la *Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel, de Santiago al Puerto de Carril*, que se había constituido por Decreto de 11 de Septiembre de 1861, siendo **Ministro de Fomento Alonso Martínez**; eran concesionarios de la misma **don Joaquín Caballero Piñeiro**, **don Domingo Fontán Rodríguez**<sup>2</sup> y **don Inocencio Vilardebó**. La mencionada Ley fue confirmada por una Real Orden de 3 de Enero de 1862. Se había autorizado la formación de una Sociedad Anónima, con un capital de veinticinco millones de reales, de los cuales la mitad se

<sup>1</sup> Notas de ACAF, página diseñadas por Manolo. Correo electrónico acaf@jet.es

<sup>2</sup> Don Domingo Fontán Rodríguez, natural de Santa María de Portas, era Archivero-Bibliotecario de la “Real Sociedad de Amigos del País” de Santiago de Compostela.

constituía por acciones de 500 reales y el resto por obligaciones al 6%. Por rara coincidencia, fue empresario constructor del ferrocarril **Juan Stephenson Mould**, del mismo apellido de los inventores.



*Inauguración de la Estación de Cornes en Santiago de Compostela*

El 16 de Marzo de 1862, siendo **Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Carril, don Salvador Buhigas Prat**, se reunió la Corporación en sesión extraordinaria para adoptar acuerdos en relación con la inminencia de la inauguración de las obras de arranque en el sitio llamado **La Rosa**, al Norte de las **calles Cervantes, Victoria y Castillejos**. “Se hacía preciso reconstruir las calles, hacerlas viables, rompiendo a pico y aún a barreno las peñas que existen y estorban el paso por ellas” y se tomó el acuerdo de “echar mano de todos los canteros que trabajasen en el muelle y en cualquier otra obra, así como de los jornales y mujeres que se considerasen precisos”.

#### *Estación del Ferrocarril de Carril*

En efecto, a los 15 días de haber adoptado el acuerdo, mediante el gasto de 3.873 reales, se dejaron explanadas las calles y las obras del ferrocarril se

inauguraron el 30 de Marzo, con “**lucida representación de autoridades civiles, militares, y eclesiásticas de Pontevedra, Santiago, Carril, Villagarcía, Universidad, Sociedad Económica, etc.**”



La construcción de esta línea ferroviaria<sup>3</sup> se había comenzado el 30 de Marzo de 1862, hecho que es puesto en conocimiento de la ciudad de **Santiago de Compostela** por medio de un bando de su alcalde<sup>4</sup>, **don Fernando Núñez**, en el que dice “Al pueblo Compostelano pertenece entera la gloria por haberse atrevido a concebir, desarrollar y llegar al estado actual, un proyecto tan grandioso y presagio halagüeño de un porvenir feliz para esta ciudad”.



#### *Inauguración de la línea Cornes-Carril*

Esta sociedad, en la que participaban accionistas ingleses, emigrantes de **Cuba** y vecinos de **Carril** y **Santiago**, obtuvo la concesión por Real Decreto del 8 de Agosto de 1863, que dice así<sup>5</sup>:

“Vengo en autorizar la constitución de la **SOCIEDAD DEL FERROCARRIL COMPOSTELANO DE LA INFANTA ISABEL**, de Santiago al puerto de Carril, a la que transfiere la concesión de la expresada línea”.

La duración de la concesión era de 99 años y el capital social inicial de 25 millones de Reales de Vellón.

El presidente del Consejo de Administración de la Compañía era el **Excmo. Sr. Don Juan Ozores Valderrama, Señor de Rubianes**, y el Gerente **don Inocencio Villardebó**.

#### *La locomotora “Sarita”*

El proyecto fue elaborado por el ingeniero inglés **Thomás Rumball** y las obras estuvieron a cargo de otro súbdito



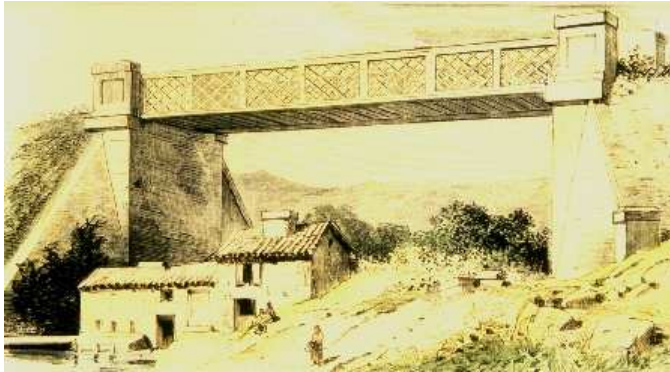
<sup>3</sup> DEL RIO CANDAMO: “Notas sobre la Historia de Villagarcía”. Factores del progreso y predominio de Villagarcía. En Galicia Nueva, 20-11-1934.

<sup>4</sup> SUÁREZ FUENTES, MANUEL: “Memorias del Tren”; en La Historia, Faro de Vigo del viernes, 9-10-1998.

<sup>5</sup> SUÁREZ FUENTES, MANUEL: “Datos históricos de Vilagarcía”, en “Vilagarcía Ayer y Hoy”; edita Comisión de Fiestas Patronales 2003.

británico llamado **Jhon Stephenson Mould** y de su socio italiano **Camilo Bertorini**, y también interviene el inglés **Mr. Stone**; fueron destajistas unos españoles en sociedad: los **señores Aldalud, Rodríguez y Cía.**

La línea tenía 42 Kms. de recorrido, que recorrían las *orillas del río Ulla* hasta la *Veiga de Padrón* para cruzar después las comarcas de *O Ullán* y *A Amahía*; contaba con dos túneles, en el *Faramello* y *Conxo*, y dos puentes metálicos, uno entre *Pontecesures* y *Padrón* y el otro en *Cornes*, conocido como **“A Ponte de Ferro”**.



*Viaducto sobre el río Sar, conocido como “A Ponte de Ferro”*

En el año 1866, a causa de haber surgido algunos problemas financieros, las obras sufrieron una paralización

por haberse retirado de la compañía de algunos accionistas gallegos.

Para la continuación de las mismas fue preciso recurrir a la ayuda del Estado español y a un préstamo, conseguido por **Mr. Mould** en Inglaterra, concedido por el **“Crédit Forreier”** de **Londres.**



*Carros de transporte en la Estación del ferrocarril*

Esto habría de provocar una serie de enfrentamientos con los demás miembros de la sociedad, debido

a que en las cuentas correspondientes al primer año figuraba un reparto de los productos que representaba la adjudicación a **Mr. Mould** del 60%, en compensación de los gastos efectuados por él y el 40% a cuenta de sus créditos. Se quedaba, como se ve, con el total. Se suscitó un pleito, que gana la Compañía, quedando fuera **Mr. Mould.**

El 31 de Enero de 1871 fueron reiniciadas nuevamente las obras; se terminaron en 1872 con una variante que consistía en prolongar la línea 2 kilómetros hacia **Villagarcía**, emplazándose la estación en el lugar denominado **La Alameda**, como complemento, en Municipio, de una vía de enlace con el muelle, obra que se presupuestaba en 97.289 pts. Obtenida la cesión, surgieron dificultades que determinaron el emplazamiento indefinido del ramal. El 15 de septiembre del año 1873, siendo **Montero Ríos** presidente de la **Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Isabel**, tiene lugar la inauguración de esta línea férrea, que unía las estaciones de **Cornes** en **Santiago de Compostela** y de **Carril**; para asistir a este acto llegó de la Corte un gran número de personajes, que pudieron contemplar por primera vez la belleza de la **ría de Arosa** y, sobre todo, la maravillosa **isla de Cortegada**.



*Una vista de la Isla de Cortegada desde Bamio*

En un pañuelo, de 45 por 45 centímetros, que guardaba el propietario de **“Establecimientos**

**s El Hogar”**, don **Joaquín Porto Casas**, en cuyo centro figuraba una locomotora primitiva, echando humo; había una leyenda que decía: “El Ayuntamiento popular de Santiago, en la inauguración del Ferro-Carril Compostelano - Primero en Galicia - Septiembre 15 de 1873 - Lit. J. Osterberger, Santiago”; debajo había una nota explicativa: “Pañuelo de seda que, en unión de otros muchos, fue prendido del gran globo que anunció en toda Galicia el nacimiento de su primera línea de ferrocarril, Santiago e Compostela - Santiago de Carril”.

Pasaron 30 años antes que el **primer ferrocarril de Galicia** prolongara su tramo de vía, de 32 Km. hasta **Pontevedra**, que será inaugurado el 24 de Julio de 1899, quedando comunicado desde esa fecha **Santiago, Carril, Villagarcía** y **Pontevedra**, para enlazar con la red general de **España**, a través de **Redondela**.

En el año 1880 se hizo cargo de la Gerencia de la Compañía **Mr. John Trulock**, abuelo del *Premio Nobel de Literatura*, **Camilo J. Cela Trulock**, que, curiosamente, era muy amigo de **don José M<sup>a</sup> Abalo y Souça**, gerente de la primera compañía ferroviaria portuguesa, denominada *“Beira Alta”*, circunstancia que fue motivo de un intercambio técnico, económico y de apoyo entre ambas compañías. Precisamente, fue **Don José M<sup>a</sup>** quien regaló a **Mr. Trulock** la famosa locomotora de vapor de rodaje, 0-3-0, denominada *“Beira Alta”*, que este utilizaba como vehículo particular para inspeccionar las obras de construcción de la línea férrea; esta locomotora se encuentra actualmente en la *“Fundación Camilo J. Cela”* de *Iria Flavia (Padrón)*, y, habiendo sido bautizada con el nombre del *río Sar*, era conocida por los ferroviarios como la *“Sarita”*, a causa de su pequeño tamaño.

La *“Sarita”* había sido fabricada en *Inglaterra* en 1880 por la *“HUNSLET ENGINE”*, que era un taller especializado en la fabricación de pequeñas locomotoras de maniobras, y adquirida por la citada compañía portuguesa de *“Beira Alta”*, por mediación de la *“Societé Financière de París”*.

En 1886, la compañía cambió el nombre por el de *“The West Galicia Railway Company Limited”*, momento en que el gerente de la Compañía portuguesa regaló esta locomotora en prueba de amistad y como homenaje a **Mr. Trulock**; precisamente, por ser un regalo personal la Compañía *“The West Galicia”* no le asignó el número de orden que le pertenecería. Su primer maquinista fue **don Joaquín Porto Codesido**, que había sido enviado a *Inglaterra* por **Mr. Trulock** para que aprendiera el manejo de la misma.

Tras el cambio de nombre de Compañía, el domicilio social y el Consejo de Administración se trasladaron a *Londres*, siendo presidente de la misma **Mr. Clarendon G. Hyde**; no obstante, la Gerencia permaneció siempre en *Villagarcía*.

Poco tiempo duró la *Sociedad del Ferrocarril Compostelano* ya que fue traspasada a la compañía inglesa *“The Coruña-Santiago and Peninsular Rail Way Company Limited”*.

En la edición de *“Galicia Nueva”*, correspondiente al día 11 de Enero de 1923, se lee:

#### NOTICIAS

Para regir el sindicato que tienen constituido los empleados del ferrocarril *“The West Galicia”* ha sido nombrada la siguiente directiva: Presidente, don José Quintáns Rey; Vicepresidente, don Jesús Ameneiro; Secretario, don

Segundo Villar. Vocales: don Alfredo Pérez, don Juan Quintáns Abalo, don Ramón Bóveda Herrero y don Manuel Castiñeira.

Pero en *Carril* también hubo un tranvía, pues el 8 de Marzo de 1900 “*el arrendatario del puesto de consumos de la villa de Carril, D. Gonzalo Iglesias, ha recurrido en instancia al Sr. Gobernador Civil, manifestando que, habiéndose concedido a la empresa del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago autorización para construir un tranvía de tracción animal desde la estación de Carril al Puerto del mismo pueblo, sólo por el año 1999, para el transporte del material para la línea en construcción de dicha villa a esta capital, y transcurrido con exceso el plazo de concesión, continúa usándose el referido tranvía, no sólo por la expresada compañía, sino también por los particulares, por lo cual causa al recurrente perjuicios de consideración en sus derechos como arrendatario del impuesto de consumos y del peso*”.

### **b) La Estación del Ferrocarril**

Decisión importante fue la ubicación de la estación; por su situación topográfica, *Carril* no tenía otras zonas de expansión que hacia la *Fuente Santa*, por el NE., o hacia *Villagarcía*, por el S., pues por el E. se interpone el *cerro de El Castro*, estribación de *Giabre*, con más de 50 metros de cota. Las obras se terminaron en 1872 con una variante que consistía en prolongar la línea 2 kilómetros hacia *Villagarcía*, emplazándose la estación en el lugar denominado *La Alameda*.

En 1862 se hallaba próxima la terminación del magnífico muelle de piedra, declarado “**modelo**” por su solidez (no en vano hubo de costar la ruina del contratista **José Benito Abalo**); se construye la *carretera de Caldas (Chapa)*, que establece la comunicación hacia el interior por el Sur, y se inician los trabajos del *Ferrocarril Compostelano* que lo pone en comunicación rápida y directa con la antigua capital de *Galicia*.

Todos estos factores determinantes de un gran progreso material, no fueron suficientes a evitar su estancamiento y su decadencia incluso, atribuida al emplazamiento de la estación ferroviaria.

“*Villagarcía, entretanto, como capital de provincia marítima, ejerce una vasta jurisdicción que comprende puertos tan importantes como Sanjenjo, Portonovo, Grove, Santa Eugenia, Caramiñal, Cabo de Cruz, Abanqueiro, Rianjo, Noya, Padrón, Cesures, Carril, Villagarcía y Cambados. Para todos los asuntos relacionados con las levass, cuestiones de pesca, inscripción de embarcaciones, etc. es forzoso acudir a Villagarcía; desde 1746 goza de las franquicias de un mercado libre de gran concurrencia, que de ambulante se va transformando en estable, a medida que va creciendo su población. Establecidas las comunicaciones fáciles, se inicia como estación veraniega.*”

Es estas condiciones los dos pueblos, tan vecinos, luchan por el predominio, el que habría de resolverse a favor del mejor emplazamiento”

“Por su situación topográfica - continúa diciendo **Del Río Candamo -**, Carril no tiene otras zonas de expansión que hacia Villagarcía, por el Sur, o hacia la Fuente Santa, por el Nordeste, ya que por el Este se interpone el cerro de El Castro, estribación de Giabre, con más de 50 metros de cota”.

Por su parte, en **Villagarcía** no permanecían ociosos, pues, con fecha 15 de Diciembre de 1899, la **Cámara de Comercio** envió un oficio a la de **La Coruña**, “interesando que telegrafe a los diputados por aquella capital para que influyan en el sentido para que se falle por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo a favor de aquel pueblo, un asunto pendiente relativo a que se establezca allí la estación del Ferrocarril en la línea Santiago a Pontevedra”; sin embargo, la Cámara no podía hacer nada en ese sentido, ya que se trataba de un asunto sometido a la decisión de un tribunal, por lo que tenía que seguir sus trámites corrientes.

Aún, el día 29 de Enero de 1900, la comisión de **Villagarcía** que gestionaba en **Madrid** la construcción de la **estación del Ferrocarril de Santiago a Pontevedra**, visitó a los **señores Villaverde, Marqués de Pidal** y otros para presentarles una exposición de motivos pidiendo la instalación de una estación en **La Golpelleira**.

El día 7 de Abril de 1900, el Tribunal de lo Contencioso dictó sentencia favorable en este pleito seguido por varios vecinos de **Villagarcía** contra la **compañía del Ferrocarril de Pontevedra a Santiago** por negarse ésta a la construcción de una estación en **Villagarcía**; en una R. O. del Ministerio se confirmaba la obligación que tenía la **compañía Ferroviaria de Pontevedra a Carril** de construir la estación de **Villagarcía**. Con este motivo hubo una reunión en la **Casa Consistorial de Villagarcía**, celebrando la noticia con iluminaciones, música y bombas. El Alcalde sacó un bando que decía: “Es la disposición anterior un nuevo triunfo de la Justicia y el derecho. Esta alcaldía hace público para conocimiento y satisfacción de todos los vecinos de Villagarcía”.

También en estas fechas, la Dirección General de Obras Públicas adjudicó la subasta de la obra del primer trozo de la **carretera de Puenteceures al Puerto de Carril a Don José Serra Colulú**, por la cantidad de 111.000 pesetas.

Mientras tanto, **Villagarcía**, como capital de provincia marítima, ejercía una vasta jurisdicción sobre numerosos puertos y para todos los asuntos relacionados con ellos era forzoso acudir a esta ciudad que, con comunicaciones fáciles, se convirtió en estación veraniega, logrando el predominio.



En el libro de actas del ex *Municipio de Carril*, año 1908, hay una nota marginal, escrita de mano maestra, que es todo un lamento y una condenación; dice así: “¡Fatalidad para Carril que la Estación no se hubiese enclavado en la Rosa!”.

Así fue pues, al emplazarse la *Estación* en *La Alameda*, se orientaron el movimiento y la vida hacia *Villagarcía*, convirtiendo a esta población en el punto de enlace entre *Santiago* y *Pontevedra*; el trayecto entre la *Estación* y *Villagarcía* comenzó rápidamente a poblarse de casas, incrementándose el progreso local.

*Carril* se dio cuenta un poco tarde del error cometido y, después de un intento de defender su puerto, transigió en unirse a *Villagarcía*, por lo cual se proyectó el ensanche por la zona de *La Alameda*, “considerando las ventajas que va a recibir convirtiéndole los solares para que los vecinos y forasteros pudieran construir edificios, conforme al método y gusto que están dispuestos por regla general, así como Villagarcía, porque muy luego se unirán ambas poblaciones y formarán una de las mejores de Galicia”. Así razonaba la Corporación, en trance de solicitar del Gobernador la aprobación de un proyecto de trazado de calles y división en solares de la zona denominada *Alameda*, “comprendida entre la Vega de Lamas y el límite o demarcación del distrito de Villagarcía, por el vendaval Norte y Levante; antes y después del terreno cedido y marcado a Salvador Buhigas para la fábrica de los fósforos, que ya está construida”<sup>6</sup>.

El madrileño, *Manuel Lafont* solicitó un solar para construir un chalet fuera del estilo que se usaba en el país, pero luego se decidió por un proyecto de urbanización de aquella zona mencionada solicitando la concesión de los terrenos “para hacerlos productivos y obrar en ellos”. La Corporación contestó al “aprovechado madrileño” dándole efusivas gracias por el celo e interés demostrado por el aumento y prosperidad de *Carril*, pero sintiendo no poder resolver de inmediato asunto tan delicado y de trascendencia, necesitando tiempo para hacerlo con acierto, “a fin de no exponerse a perjudicar intereses generales del Municipio que representaba”; era Alcalde *Benito Abalo*. La resolución sería adoptada 46 años más tarde, enajenando el Ayuntamiento los solares, entre ellos la zona de 230 metros de largo que en 1930 rescató el *Ayuntamiento de Villagarcía* para la *Playa de Compostela*.

El día 9 de Marzo de 1900 se inauguró la nueva estación de la línea férrea de *Carril*, instalándose en ella las oficinas de la misma; también estaban avanzadas las obras de otros pabellones para almacenes y demás

---

<sup>6</sup> En Octubre de 1871 el Ayuntamiento cedió a Buhigas una superficie de 500 varas de terreno para instalar una Fábrica de fósforos, que fue destruida por un incendio en 1880 y luego transformada en la central de reducción de mineral de estaño.

necesidades de la línea. Y el día 24 de este mismo mes y año, el *Ayuntamiento de Carril* solicitó el apoyo de la *Cámara de Comercio de Santiago* para establecer un ramal desde la estación ferroviaria hasta el muelle.

**Mr. John Trulock** falleció el día 8 de Junio de 1919; en la esquila que insertó la Compañía en "*Galicia Nueva*" figuraban su viuda, **Josefina Bertorini**; hijos **María, Margarita, Juan, Camila, M<sup>a</sup> del Carmen, Ana** y **Jorge**; hermanos políticos **don Camilo Cela** y **don Eduardo R. Losada**. También se anunciaba que para asistir al los funerales, saldría un tren desde *Carril*, a las 11'10 horas, con regreso a las 12'30 h.