Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública
ou transformación desta obra só pode ser realizada coa autorización dos
seus titulares, salvo excepción prevista pola lei. Diríxase a CEDRO
(Centro Español de Dereitos Reprográficos www.cedro.org)
se necesita fotocopiar ou escanear algún fragmento desta obra.

1ª edición: 2025

© Toxosoutos, S.L.
© Tomás Casal Pita (2024)
© Ilustraciones: Julio Ferrín

Registro de la propiedad intelectual: F-109-2024

Edita: Toxosoutos, S.L.
Cruceiro do Rego, 2 · Obre · 15217 Noia
Tfno.: +34 623 384 776
editorial@toxosoutos.com
www.toxosoutos.com
Coordinador editorial: Clodio González Pérez

Imprime: Tórculo Comunicación Gráfica
Vía Edison, 33-35. Polígono do Tambre
15890 Santiago de Compostela

Co gallo de amosar as variedades diastráticas do galego contemporáneo, a Editorial Toxosoutos respecta as variantes lingüísticas de cada autor/a.

Depósito Legal: C 124-2025
I.S.B.N.: 978-84-129628-5-7

Foto de la portada.- Tranvía en la Plaza de España, en los años 20. Foto de Lucien Roisin, cedida por D. Juan Malvar Lema.

Contraportada.- Foto frontal del tranvía en sus primeros años, procedente del archivo de D. Justo Deza Comesaña.

Tomás Casal Pita

El tranvía de Ferrol a Neda.

Primera parte (1890-1939)

2025

A modo de presentación

Nace este libro de la idea, ya lejana en el tiempo, de mejorar lo publicado hasta entonces sobre el Tranvía de Ferrol a Neda.

Desde su inicio, lo he aplazado y vuelto a retomar en un par de ocasiones, hasta que en 2024, finalmente he podido terminar esta primera parte.

Todo lo publicado hasta la fecha se ciñe, básicamente, a los 37 años en que este medio de comunicación estuvo en funcionamiento. Pero nadie ha querido ir más atrás, a sus orígenes, a quienes lo concibieron y a quienes lo pusieron en funcionamiento, puesto que no nació de un día para otro, ni fueron fáciles sus primeras etapas.

Precisamente a esos primeros años está dedicado el libro, a esa época obscura tan poco estudiada.

No ha sido fácil para mí documentarlo, puesto que no he podido acceder a la información que hayan podido conservar de la empresa sus antiguos propietarios. Al parecer, tampoco entre los antiguos accionistas, se ha conservado documentación, y si alguien lo hizo, no ha sido posible consultarla.

La información aquí contenida procede mayoritariamente de la prensa de la época y de aquellos archivos de organismos públicos que han conservado alguna documentación. No se ha empleado nada aquí, cuya fuente no esté confirmada.

La única excepción a todo lo dicho anteriormente, ha sido el archivo privado de D. Justo Deza Comesaña conservado por sus hijos. El Sr. Deza, fue trabajador de Tranvías del Ferrol S.A. durante toda su vida laboral, que alcanzó la notable cifra de 50 años, habiendo entrado en la misma en 1941 y jubilándose allí en 1991.

Quiero agradecer a sus hijos la deferencia que han tenido conmigo, facilitándome copia de la documentación y fotos que su padre fue guardando durante décadas. A ellos, mi más sincero agradecimiento.

Agradezco también la desinteresada ayuda prestada por mi amigo Julio Ferrín, extraordinario dibujante, que ha colaborado conmigo cediéndome copia de algunas de las acuarelas de su exposición sobre el tranvía de Ferrol.

Para terminar, quiero dar también las gracias a quienes me han facilitado algunas de las pocas fotografías disponibles, que van citados al pie de ellas, y a cuantos de un modo u otro me han ayudado, aunque su nombre no figure aquí.

A todos, a los colaboradores y muy especialmente a los lectores, espero no defraudarles y que este libro les resulte de interés.

El Autor.

Capítulo primero

Algunas notas sobre los tranvías

TRANVÍAS

El tranvía es un medio de transporte de viajeros que circula sobre raíles y por la superficie en áreas urbanas, en los márgenes de las calles, los caminos o las carreteras públicas, a menudo sin separación del resto de la circulación, sin una vía, ni una senda o sector reservado. Esto lo diferencia de los ferrocarriles, ya que estos suelen disponer de una superficie de uso propio que, solo de manera excepcional, se cruza con otras vías.

En sus inicios, la ventaja del tranvía como medio de transporte frente a otros medios, radicaba en que podía arrastrar más peso gracias al bajo coeficiente de rozamiento entre la rueda y el carril, lo que permitía un consumo energético mucho menor respecto a los transportes sobre pavimento con ruedas, aunque fuera con llanta de goma y, más adelante, sobre neumáticos. La superficie de los carriles era mucho más lisa que la de las calles y carreteras de entonces (pavimentadas con adoquines, las que lo estaban), haciendo mucho más suave la marcha que la de los carruajes corrientes.

Los primeros tranvías urbanos utilizaron la tracción animal para su funcionamiento. Aunque se habla de un primer esbozo en Gales (Reino Unido) a principios del siglo XIX (que era una especie de diligencia sobre carriles), el primer país donde se implantó un verdadero tranvía fue en los Estados Unidos, comenzando en el barrio neoyorkino de Harlem, en EEUU (1832), seguido de Nueva Orleans (1835), Nueva York de nuevo (1853), Boston (1856) y Philadelphia (1858).

Tranvía londinense de mediados del siglo XIX.

En Europa, fue en París (Francia) donde se inició esta nueva forma de transporte en el año 1855, seguido en el Reino Unido por Liverpool, en 1859 y Salfrod, (cerca de Manchester) en 1860.

El siguiente paso fue la sustitución de la tracción animal (tracción de sangre) por la tracción a vapor, especialmente en líneas cuya longitud hacía poco recomendable el empleo de los animales. La tracción a vapor, tampoco estaba exenta de problemas, como luego veremos, y con el cambio de siglo (del XIX al XX), se adoptó la electricidad como fuerza motriz de manera masiva.

De todas formas es imprescindible mencionar que estos pasos, si bien siguieron ese orden de manera natural en la mayoría de los casos, no siempre fue así y convivieron varios de ellos al mismo tiempo.

TRANVÍAS A VAPOR

La primera aplicación del vapor a un tranvía se produjo en 1858 cuando un americano apellidado Brennand experimentó con un pequeño motor de vapor (de caldera vertical unida a un cilindro horizontal) en la cabina del conductor de un tranvía de tracción animal. Al año siguiente ya se construyeron en EEUU tranvías a vapor "automotores", que aunaban máquina y transporte de pasajeros en la misma unidad.

En 1867 la empresa británica Manning construyó las dos primeras locomotoras para tranvías con destino a la ciudad de Pernambuco, en Brasil (Alberich González, 2012).

La consolidación del vapor como fuente de energía para los tranvías se produjo en la década de los 80 del siglo XIX, sustituyendo o complementando a la tracción animal y su llegada, obligó a nuevas normativas legales, algunas ya desarrolladas en ciertas ciudades, pero que la legislación unificó para todos.

Una de las cuestiones que hubo que establecer fue el ancho de calle necesario para no entorpecer el paso entre transportes de todo tipo y peatones. También quedó establecido que las cabezas de los raíles no podían sobresalir del suelo para no entorpecer el paso de carruajes, aunque esto ya estaba recogido para los tranvías de tracción de sangre. Como muchas calles y carreteras no eran más que de tierra compactada, la compañía del tranvía debía mantenerla en buen estado, en la parte ocupada o en ocasiones, en todo su ancho, debiendo además pagar impuestos por ocupación de la vía pública.

El aspecto más controvertido de los tranvías de motor quizá fue el miedo que generaban. Por una parte, los caballos se asustaban en su proximidad y podían causar accidentes, pero también algunas personas tenían su propio miedo innato, y además existía el temor a los accidentes debidos a la velocidad.

Para evitar en lo posible sustos y accidentes, se dispuso que las locomotoras llevasen mecanismos de condensación del vapor y redujesen al máximo la emisión de humos y chispas. De modo casi genérico se optó por hacer las locomotoras cerradas, parecidas a los vagones que llevaban, y debido a su poco peso, solían ser de dos ejes, es decir cortas y con todos los mecanismos ocultos a la vista.

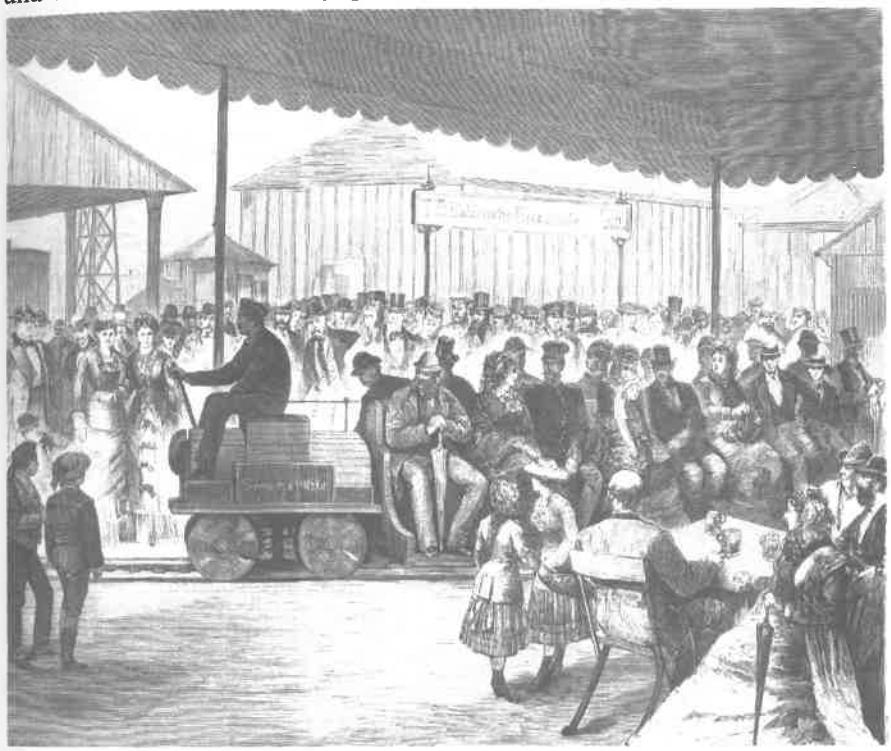
Tranvía a vapor en la zona del Chaco (Argentina).

Como norma general, inicialmente se prohibieron las locomotoras de vapor dentro de los núcleos urbanos, imponiendo un sistema doble: caballos en el entorno urbano y locomotoras fuera de él. Cuando las locomotoras entraron en las ciudades, se limitó su velocidad a 8 Km/h (fuera era de 20 Km/h) y se impuso la figura de un empleado con corneta que iba delante, a pie, avisando del paso del tranvía.

TRANVÍAS ELÉCTRICOS

La fecha clave y primera referencia de la electrificación como actividad humana (no de la electricidad, que es un fenómeno físico natural), se considera que fue el 24 de noviembre de 1831, cuando Faraday inventó y puso a funcionar la primera dinamo.

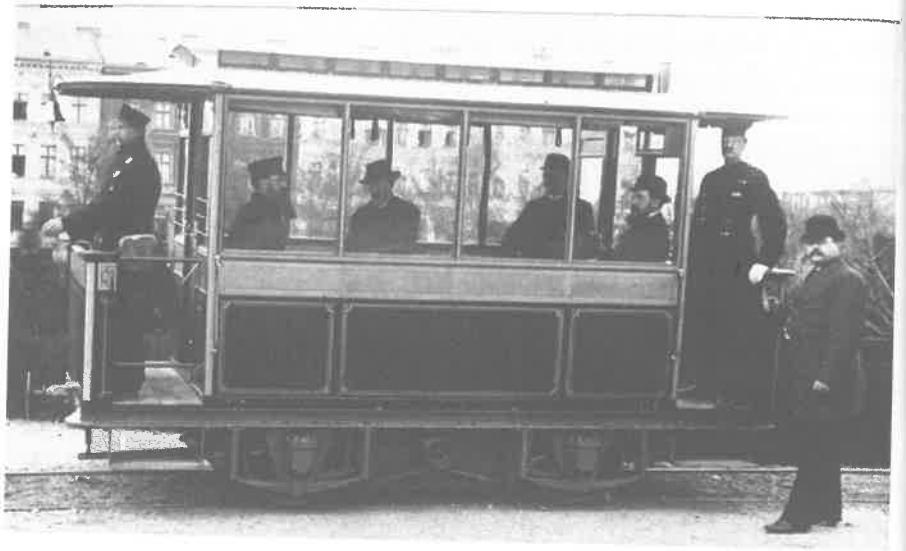
El paso siguiente fue pasar de esta fase experimental a la ya industrial, que lo dio el belga Zénobe Gramme quién, a partir de 1870, consiguió poner en marcha una dinamo autoexcitable que no se calentaba y era movida por una máquina de vapor. Esta dinamo sería mejorada por Siemens y Halske, que en la Exposición Industrial de Berlín de 1879, presentaron un pequeño tren eléctrico, capaz de transportar a 18 pasajeros a una velocidad de 6,5 Km/h y que hacía un trayecto de unos 300 metros.



Dibujo publicado en "La Ilustración Española y Americana" en agosto de 1879, mostrando el tren eléctrico de Siemens y Halske.

La demostración de Siemens dio lugar a otras exposiciones y pronto construyen una línea entre Berlín y Lichterfelde, de unos 2,4 Km. Esta línea, que fue abierta al tráfico con un vehículo eléctrico en 1881, fue el primer tranvía eléctrico del mundo.

El motor estaba colocado debajo de la carrocería del coche, entre los ejes. Este tranvía tenía capacidad para llevar a veintiséis pasajeros, y recorría la distancia entre ambas localidades a treinta kilómetros por hora, con un suministro de corriente continua de 100 voltios.



El primer tranvía eléctrico en Lichterfelde.

La demostración definitiva de la calidad del sistema eléctrico vino de la mano de Frank J. Sprague con la electrificación de la red de tranvías de Richmond (en Virginia, EEUU) con la que demostró, desde 1887, que la tracción eléctrica era la forma mejor de propulsar los tranvías.

Después de esto, los avances fueron continuos y antes de terminar el siglo XIX, en 1895, se estrenó una locomotora eléctrica en EEUU de más de 1000 CV de potencia.

LOS TRANVÍAS EN ESPAÑA

Los primeros tranvías que circularon en España lo hicieron, como no, en Madrid, en 1871, seguida de Barcelona al año siguiente. Usaban para ello la tracción animal, siendo los caballos y mulas sus primeros motores.

El siguiente paso vino dado por los tranvías a vapor que se instalaron en varias ciudades, siendo el primero en Santander. En Barcelona se instalaron a partir de 1888 cuatro líneas que dieron servicio hasta que se cambiaron por los eléctricos, el último en 1903. Madrid también tuvo cinco líneas a vapor, con una duración muy similar.

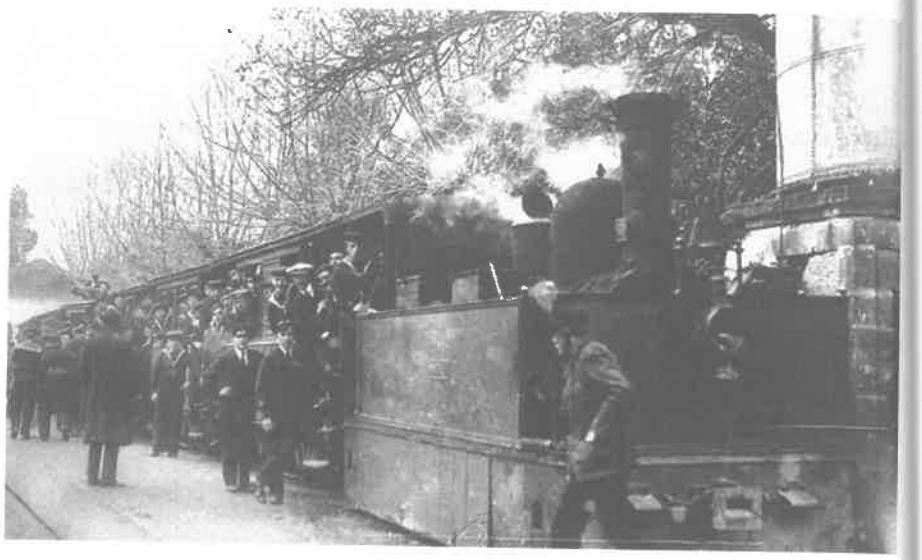
Otras ciudades con líneas vapor fueron Alicante, Valencia y Castellón, todas ellas con dos líneas. En Murcia su uso fue tan solo de cinco meses. En el País Vasco se hicieron pruebas en dos ciudades, sin llegar a instalarse en ellas, pero hubo una línea a caballo entre las provincias e Vizcaya y Álava. Santander contó con tres líneas (la primera, de Santander al Sardinero, se inauguró en 1877 y fue la primera de España)

En Asturias hubo muchas, porqué les dieron uso industrial para transporte de carbón y minerales. En el territorio insular también hubo líneas de vapor: una en Las Palmas y otra en Palma de Mallorca. Finalmente en Galicia hubo una línea entre Pontevedra y Marín

Y ya finalmente, como último peldaño de esta evolución, llegaron los tranvías eléctricos, el primero de los cuales, al igual que la célebre canción, comenzó a circular desde Santurce a Bilbao en 1896, quince años después de que Siemens estrenase el sistema en Alemania en 1881.

Curiosamente en Galicia el orden fue distinto, empezando por la línea de vapor de Pontevedra a Marín que funcionó de 1889 a 1924, año en el que se sustituyó por una eléctrica.

Durante esos años se usaron cuatro locomotoras fabricadas en Bélgica, pero el poco mantenimiento producía muchos retrasos y averías. Fueron muchas las burlas al respecto y hasta Castelao le dedicó una caricatura (SALGADO F. 2017)



Tranvía a vapor entre Pontevedra y Marín. (Foto de J. Zabala).

Llegaría después el llamado de "tracción de sangre", a base de caballerías. El primer tranvía de sangre fue el de Coruña, inaugurado en enero de 1903, seguido en 1908 por una línea entre Verín y el balneario de Cabreiroá.

Los tranvías eléctricos empezarán a instalarse en 1913 en Coruña y en 1914 en Vigo. El tranvía de Ferrol a Neda, si bien no entró en servicio hasta 1924 hasta Jubia (a Neda llegaría más tarde) fue en sus inicios el proyecto más avanzado de todos los de Galicia, como veremos más adelante.

LAS PRIMERAS LEYES ESPAÑOLAS SOBRE TRANVÍAS

Aunque ya en años anteriores se habían publicado algunas normas al respecto, como suele suceder con las cosas novedosas, existía una cierta anarquía sobre los tranvías y su regulación legal.

Por ello, y con objeto de unificar y clarificar las diferentes disposiciones formuladas hasta entonces, el 23 de noviembre de 1877 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles, que trató el tema de los tranvías en su capítulo XI (artículos 69 a 78).

Posteriormente el reglamento que desarrollaba esta ley, del 24 de mayo de 1878, trataba sobre los mismos tranvías en los capítulos VII y VIII (artículos 78 a 121). (ALBERICH, J. 2012). Entre las disposiciones de la Ley y su Reglamento destacan las siguientes:

Los tranvías se definen genéricamente como ferrocarriles establecidos en vías públicas aprovechando el trazado de calles, caminos y carreteras, en los que se asienta la vía, bien en un margen, bien en el centro. Uno de los aspectos más regulados fue, sin duda, el de la disposición de la vía en las calles urbanas, de modo que se establecía que sólo podían establecerse en calles con una determinada amplitud mínima e, igualmente, que la vía se estableciera a una distancia mínima respecto el borde de las aceras o de de las fachadas de los edificios.

Todos los tranvías que debieran circular por vías de ámbito supramunicipal (estatales o provinciales) en todo o en parte, deberían ser autorizadas por el Ministerio de Fomento. En los casos de vías exclusivamente municipales, la autorización debería darla el Gobernador Civil de la provincia. Así mismo, en todos los casos en que el motor del tranvía fuese distinto de la fuerza animal, debería ser el Ministerio de Fomento quién lo autorizase, así como el cambio de tracción animal a otro tipo.

Los proyectos de petición de nuevas líneas deberían constar de una memoria que contuviese: la descripción del tranvía y que demostrase las ventajas de su ejecución a los intereses públicos, un plano general, plano del perfil general y planos de detalle, pliego de condiciones facultativas sobre las obras y los detalles relativos a su construcción, el presupuesto y la

tarifa de los precios por kilómetro, divididos en dos conceptos (peaje y transporte) con un cálculo de los rendimientos probables.

El plazo máximo de adjudicación de la concesión se establecía en sesenta años, tras la oportuna subasta pública al mejor postor con derecho a tanteo del peticionario dueño del proyecto. Finalizada la concesión, la empresa debería entregar a quien correspondiese el tranvía en bueno estado de servicio, con sus dependencias, material y medios de tracción.

La fianza necesaria para hacer una petición de concesión se establecía en el 1 % del importe del presupuesto, elevándose al 5 % a los quince días de adjudicada la concesión por el que resultase concesionario.

Los tranvías debían establecerse siempre de manera que no causasen perjuicio ni entorpecimiento a la circulación de los vehículos ordinarios que transitasen por las carreteras o las vías que ocupasen, de manera que los carriles no deberían sobresalir de la superficie del camino.

La parte de carretera o calle ocupada por el tranvía o el ancho de ella que se fijase, se conservaría por cuenta del concesionario. En el caso de las líneas de vía única, se establecerían los apartaderos necesarios para no entorpecer la circulación.

Cuando el motor empleado para la tracción no fuese la fuerza animal, se establecía que no debería producir humo ni ruido que pudiese espantar a las caballerías de los vehículos ordinarios (aún no se consideraba la electricidad), que se usaran frenos, que no se sobrepasará la velocidad de 20 km/h en los trazados fuera de los núcleos urbanos e igualando ésta a la de los caballos al paso dentro de las poblaciones, y por último, que se estableciesen las señales convenientes.

SOBRE EL TRANVÍA EN CORUÑA

He incluido aquí una referencia a los tranvías de Coruña, por ser los más próximos geográficamente y tal vez, en algún momento, el espejo en el que se mirasen los locales de Ferrol a la hora de valorar el tranvía.

En Coruña la primera propuesta de implantar un tranvía data del año 1877, que obviamente no cuajó, y aún hubo de esperar tiempo para ser una realidad.

En 1883, el ingeniero madrileño Mariano Guaza propone instalar "por su cuenta y riesgo" dos líneas de tranvía movidos por mulas. El caso despierta interés y el alcalde coruñés pregunta por carta a los alcaldes de Bilbao, Santander, Alicante, Valladolid y Madrid como han adjudicado ellos el asunto del tranvía. Las críticas y la oposición al proyecto determinarían finalmente su abandono en 1885.

Cinco años más tarde, en 1892, un inglés se interesa por el tema, pero no pasa de ahí. En agosto de 1893, Arturo Brunel y José Cortón (que años después sería ingeniero de la Compañía de Tranvías) presentan su propio proyecto, que es desestimado por un informe municipal que determina que pretende pasar por "puntos sumamente angostos".

Hasta este momento todas las propuestas eran de tranvías tirados por mulas. Será en 1899, cuando el ingeniero militar Joaquín Gispert y Antequera, en sociedad con Pascual Vicent, Marcelino Álvarez, Pedro Cuesta, Fernando Solórzano[1] y Mon y Pedro Ramón Mariño[2] haga su propuesta de un tranvía eléctrico… sin cables.

---

[1].- *Podemos suponer, a falta de más datos, que este Fernando Solórzano era pariente de José F. Solórzano el promotor del Tranvía Eléctrico de Ferrol a Neda.*

[2] .- *Pedro Ramón Mariño era arquitecto municipal. Fue el quién diseñó el palacio municipal de Coruña (en la plaza de María Pita) y más tarde lo haría con el edifico de la Compañía de Tranvías. También fue el autor de los planos de la Iglesia de Santa Rita, en Jubia, terminada en 1907 y pagada por Francisco Barcón, el propietario de la fábrica textil de Jubia y primer promotor del tranvía.*

Esta propuesta sugiere el uso de acumuladores (baterías) para el funcionamiento de los tranvías[3], pero el ayuntamiento no se arriesga y rechaza la propuesta.

Finalmente será en 1901 cuando el ayuntamiento da un paso adelante y en el mes de mayo la Compañía de Tranvías se hace con la concesión. En enero de 1903 se pone a funcionar en Coruña un tranvía tirado por mulas, que con sus buenos y malos momentos continuaría hasta 1913.

En el apartado de malos momentos hay que citar la creación en Bruselas en marzo de 1907 de la "Sociedad Anónima de los Tranvías Eléctricos de Galicia" con un capital de un millón de francos, a la que se incorporan las concesiones de Coruña, Vigo y Vigo-Baiona. (PIÑEIRO-SÁNCHEZ, C., 2002).

La pretensión original, que esperaba de esta sociedad nuevas inversiones y cambio de tracción, quedó anulada por una penosa gestión que casi llevó a la quiebra a la compañía. Esto obligó a retomar el proyecto de Coruña, volviendo a las manos originales, con fuerzas renovadas y dispuestas a afrontar el reto de la electrificación.

Luego de remozar completamente la vía y las cocheras, el 1 de octubre de 1913 empezó a funcionar el tranvía eléctrico, aunque la red no se completó hasta mayo de 1921 y en 1923 se puso en funcionamiento la línea hasta Sada.

[3] .- *Resulta muy dudoso que hubiesen podido llegar a algo práctico, pero tampoco eran los primeros en intentarlo. En 1842, con unas primitivas baterías de hierro y cinc, Robert Davidson llevó a cabo un viaje de Edimburgo a Glasgow (Reino Unido) con un coche de ferrocarril de dos ejes. Se le considera el constructor de la primera locomotora eléctrica.*

LA ELECTRICIDAD EN ESPAÑA

Antes de pasar a hablar de los antecedentes del tranvía de Ferrol a Neda, he querido incluir unas notas sobre los orígenes de la electrificación en España, que permitirán ver mínimamente, los problemas que ofrecía el acceso a la misma en sus primeros años.

La primera referencia de la aplicación práctica de la electricidad en España data del año 1852, en el que el farmacéutico Domenech fue capaz de iluminar su botica en Barcelona. Ese mismo año, en Madrid se hicieron pruebas de iluminación en la plaza de la Armería y en el Congreso de los Diputados.

En 1875 se instala una dinamo en Barcelona que logró iluminar las Ramblas, la Boquería, el Castillo de Montjuic y parte de los altos de Gracia. Ese mismo año la Escuela de Ingenieros de Barcelona (en aquel momento la única del país y dónde estudiaría José F. Solórzano[4]) importó una máquina Gramme[5] y una luz de arco que utilizó para el alumbrado en su gabinete de física. Desde entonces se divulgó lentamente la electrificación, gracias a ingenieros que salían de dicha escuela. A partir del año siguiente, se puede decir que comienza la electrificación industrial en España, dando pie a que, en 1881, se constituya en Barcelona de la

[4] .- *Ingeniero que presentó el proyecto del tranvía de Ferrol a Neda.*

[5].- *Una **máquina de Gramme** es un generador eléctrico que produce corriente continua. inventado por el belga, Zénobe Gramme. Fue el primer generador en producir energía a escala comercial para la industria. Inspirado por una máquina inventada por el italiano Antonio Pacinotti en 1860, Gramme desarrolló un nuevo rotor inducido en forma de un anillo envuelto en alambre (anillo de Gramme), que presentó oficialmente en 1873 durante la Exposición Internacional de Viena. En esa misma Exposición, Gramme descubrió accidentalmente que este dispositivo, si se le suministraba corriente con una fuente de alimentación de voltaje constante, actuaba como un motor eléctrico. El descubrimiento se produjo cuando el socio de Gramme, Hippolyte Fontaine, conectó sin cuidado los terminales de una máquina de Gramme a otra dinamo que estaba produciendo electricidad, y el eje de la primera comenzó a girar. Así, la máquina de Gramme fue el primer motor eléctrico potente útil como algo más que un juguete o una curiosidad de laboratorio.*

Sociedad Española de Electricidad, sociedad que figura como primera empresa eléctrica española.

En 1885 se publicó un primer decreto que ponía un cierto orden en las instalaciones eléctricas y, tres años más tarde, una Real Orden regula el alumbrado eléctrico de los teatros, prohibiendo expresamente el alumbrado con gas y autorizando las lámparas de aceite sólo como sistema de emergencia.

Este acelerado desarrollo de la industria eléctrica dio pie a la creación de numerosas empresas en las últimas dos décadas del siglo XIX.

Comillas, en Cantabria, fue la primera localidad española en disponer de luz eléctrica en sus calles en 1881, como atestiguan las crónicas de la época durante el verano regio de Alfonso XII, invitado por el Marqués de Comillas, y la celebración de un Consejo de Ministros en la villa. La primera red de alumbrado público urbano se inauguró en Girona en 1886, y poco después la primera línea de tracción eléctrica en Bilbao.

En Galicia, en 1888 Pontevedra se convertía en una de las primeras ciudades españolas en contar con red eléctrica, adelantándose, por ejemplo, a Madrid.

Pero en 1883 ya el Arsenal de Ferrol había instalado el alumbrado eléctrico en sus instalaciones, a cargo de la Sociedad Anglo Española de Electricidad. En 1902 el Arsenal firmó un contrato con la SGGE para la sustitución en sus talleres de los motores de vapor (273 CV) por otros eléctricos (11 motores), por un importe de 151.565 ptas.

El precio marcado era de 18 cts. por cada kw/H, con una duración del contrato era de ocho años (Archivo Fenosa, *Contrato para la instalación y suministro de energía eléctrica en el Arsenal y Astillero del Ferrol*, Madrid 1902) (MARTÍNEZ LÓPEZ A.)

En la fábrica textil de Jubia el alumbrado eléctrico se inauguró en 1890. Y sería en 1900 cuando se fundó (sorprendentemente en Madrid), la Sociedad General Gallega de Electricidad (SGGE, que he citado antes al hablar del Arsenal de Ferrol y de la que Francisco Barcón era accionista), germen de lo que luego sería Fenosa, participada por el Banco Pastor.

A partir de ese año, las fotografías de Santiago empiezan a mostrar los postes con cables y palomillas propios del encendido eléctrico y en 1901, las fiestas del Apóstol estrenan los primeros arcos de luces voltaicos que adornan la Praza do Obradoiro.

No obstante, en esos momentos, la electricidad era generada en forma de corriente continua y no era posible su transporte a largas distancias, por lo que su desarrollo se veía limitado a emplazamientos de las centrales próximas a los centros de consumo, normalmente a industrias o municipios.

Hasta principios del siglo XX todas estas empresas, cuyas dimensiones no dejaban de ser modestas y cuyo radio de acción no pasaba de ser local, se encargaban del suministro eléctrico en las ciudades. Para ello instalaban una central térmica o aprovechaban algún salto de agua en un lugar cercano al mercado al que abastecían, dado que la tecnología del momento, basada en la corriente continua, no permitía trasportes de luz a grandes distancias (eran las conocidas entonces como "*fábricas de luz*"). En ese año de 1901, España tenía 861 instalaciones de este tipo, de las cuales alrededor de un 60% utilizaban energía térmica y el resto hidráulica. Esta proporción tardaría tan solo diez años en invertirse.

La aparición (más bien la apuesta por el desarrollo) de la corriente eléctrica alterna, a principios del siglo XX, abrió la posibilidad de transportar electricidad a grandes distancias y, por tanto, de llevar a cabo un desarrollo a gran escala de las centrales hidroeléctricas.

De esta forma, a finales de los años veinte, la estructura de la generación eléctrica en España había cambiado: se había multiplicado la potencia instalada por 12, hasta alcanzar aproximadamente 1.500 MW, donde el 81% de la producción era de origen hidroeléctrico y existía un exceso de capacidad de producción, debido a la escasa demanda.

LOS ANTECEDENTES DEL TRANVÍA FERROL-NEDA

La mayoría de quienes hasta la fecha han escrito sobre el tranvía eléctrico de Ferrol a Neda, han situado su inicio erróneamente en 1904, cuando se trata de un proyecto presentado en 1900.

Esto ya quedó aclarado, a nivel local, en 2022 con un capítulo dedicado al efecto en el libro "La fábrica de Jubia y sus Alrededores", pág. 211-231 (MASAFRET & CASAL., 2022). A nivel nacional, la presentación del libro "Los Tranvías y Trolebuses de Galicia" (ALBERICH, J. 2022) ese mismo año, supuso también la corrección de las informaciones anteriores.

En este libro, su autor Joan Alberich, dedica un capítulo al tranvía de Ferrol a Neda e indaga un poco acerca de sus orígenes, anotando como la primera noticia acerca del mismo una nota de prensa de El Correo Gallego del 28/12/1879 que dice así:

"Se ha concedido la autorización para hacer los estudios de un tranvía movido a vapor, que partiendo de la calle Real, entre las de San Eugenio y Hospital, pase por frente a la puerta del Dique, atraviese el Ministerio de Marina y por la calle de Galiano salga a uña de caballo en dirección a Babia. Parece que los vecinos de Coria piensan pedir un ramal; pero es difícil que el Ayuntamiento de Ferrol pueda disponer de ninguno".

A continuación, nos dice el autor que nunca más se supo de este primitivo proyecto. Difícil sería que se volviese a saber algo al respecto, dado lo absurdo del trazado (la antigua calle de San Eugenio es la actual calle Coruña). A fin de cuentas, Babia está en León y Coria en Cáceres.

Una revisión más profunda del citado periódico nos aporta otras interesantes "noticias" como la que sigue:

"Por el ministerio de Marina se ha telegrafiado al capitán general del Ferrol autorizándole para que pueda expedir las notarías vacantes en Quintanar de la Orden, Alustante y Madrid, partidos judiciales de Quintanar, Molina de Aragón y Madrid respectivamente. Los aspirantes presentarán sus solicitudes justificadas a la embajada de Rusia denunciando una conspiración destinada a destruir el tren imperial".

Y tal como esta, hay muchas más "noticias" en el citado periódico. Tales despropósitos solo podían deberse al día de la edición: 28 de diciembre, día de los Santos Inocentes. Así pues, más de 140 años después, ¡la inocentada siguió funcionando!

Dejando esta broma de la historia al margen, lo cierto es que el proyecto del tranvía no nació de un día para otro, ni de una manera espontánea, y la intencionalidad del mismo hay que buscarla varios años antes en Jubia.

Por aquel entonces, Jubia, territorio aledaño a la desembocadura del río del mismo nombre que hace de frontera entre los ayuntamientos de Narón y Neda, pero especialmente la parte nedense de dicho territorio, era una zona de desarrollo industrial y comercial.

Servía como centro neurálgico la fábrica de tejidos "Galicia Textil", que había sido readaptada de la antigua Real Fábrica de Cobrería (que lo fue también de armas y de moneda), y era propiedad de Francisco Barcón desde 1874.

A su alrededor habían florecido algunas otras empresas, especialmente del sector servicios, distribución y alimentación (la tradición panadera de Neda es pluricentenaria), que estaban muy preocupadas por la mejora de las comunicaciones con la ciudad naval.

Será en este núcleo empresarial de Jubia en donde surgirá la iniciativa para la instalación del tranvía, transporte novedoso para la época, y en el que se depositaban las esperanzas de una mejora de las comunicaciones.

Tan solo nos quedan las noticias de la prensa de la época, pero veamos algunas de ellas para hacernos a la idea de cómo empezó todo.