

Un siglo de vapores de ría



EDUARDO ROLLAND

VIGO / LA VOZ DE GALICIA, 26 ago 2012 .

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/firmas/2012/08/26/siglo-vapores-ria/0003_201208V26C6996.htm?fbclid=IwAR0DW_BylrQn_4vwcr1x7xggCNccdXYKoD4AFq_AQIqhED8byuDidHFSqzI



El enlace entre Vigo y O Morrazo comenzó en galeones que tardaban dos horas, y hoy las empresas navieras mueven millón y medio de viajeros cada año

Fernando León de Aranoa dio aires de gran cine al transporte de ría en *Los lunes al sol*. Había una metáfora en los viajes de Santa, Jose y Lino -Bardem, Tosar y Egido- a la otra orilla de ninguna parte. Y es que los barcos que enlazan Vigo, Cangas y Moaña, además de mover millón y medio de pasajeros cada año, forman parte también de la cultura de esta ría.

Desde tiempos inmemoriales, el mar fue la mejor vía de comunicación entre O Morrazo y Vigo. Y no solo por motivos de trabajo. Durante la Reconquista, los marineros de Cangas hicieron incursiones en barcos para acosar a los invasores napoleónicos.

Ya en el siglo XVIII el tráfico de pasajeros es tan importante que se dictan órdenes para un «control no mar ós navíos e barcas con xente, por se fosen armados». Lo recoge Bernardo Máiz en su libro *As embarcacións de pasaxe nas rías galegas*.

En el XIX, el transporte se hace en lentos galeones a vela, que llegan a invertir hasta dos horas en viajar desde Cangas a Vigo. Pero son igualmente populares, porque no hay alternativa para desplazarse a la gran ciudad, sea para trabajar, sea para vender los productos del campo en las ferias agrícolas.

Los galeones siguen operando hasta comienzos del siglo XX. Los últimos serán el *Rosal* y el *Muiñeiro*, que enlazaban con Moaña. Es hace un siglo, en la década de 1910 cuando aparecen los vapores. Los primeros fueron el yate *Cantabria*, que iba a Cangas, y el *Alegría*, para Moaña. Con sus ruidosas calderas de carbón y sus humeantes chimeneas tardaban casi una hora en completar el trayecto

Amador Montenegro cuenta que el transporte era libre «pero no parecía muy atractivo, ya que la compañía efectuó durante años el servicio sin competencia alguna, una vez eliminados sin gran esfuerzo los galeones, que hasta ese momento efectuaban el transporte».

Chocolate gratis

Sin embargo, pronto surge la competencia por lo que comenzó a parecer un lucrativo negocio. En Moaña, aparece otra compañía, fundada por un tal Legarda, que fleta dos vapores: el *Delirio* y el *Senén*. Se estrena luego, según cuenta Montenegro, «un tal Gómez Román, al que titulaban Patán, que crea otra línea, que tira los precios». Y estalla una de las muchas pugnas por el servicio. «El precio de los billetes llegó a anularse, y la compañía que ya existía llegó a dar gratuitamente chocolate a todos los viajeros que llegaban a Moaña, con lo que el que había montado la competencia abandonó», narra Montenegro.

Tras este litigio, aparece una empresa que marcará la historia del transporte en la ría de Vigo: Vapores de Pasaje. Era una compañía moderna, con accionistas que, en su fundación, gestionaba un Fábregas. Rápidamente, se hizo con el servicio, aunque no le faltaron competidores.

Hubo una ruta circular que hacía el recorrido Meira-O Con-Cangas-Vigo. Más tarde, se crea la Comercial Marítima de Transportes. Pero la gran competencia para Vapores de Pasaje llega en la década de los 60, con Marítima Viguesa y sus lanchas rápidas que podían hacer el servicio hasta en un cuarto de hora. Embarcaciones como la *Guapa* y *Villa de Bueu* se hicieron populares, aunque todos reconocían que parecían peligrosas. En 1978, un accidente que costó la vida a una niña hizo que todos volviesen a Vapores.

Vienen luego tiempos de monopolio, en los que se quiere poner fin a la competencia. En el último cuarto del siglo XX, se populariza el servicio a Cíes, con barcos muy recordados como el *Catamarán* o el *Illas Ficas*. Construido en 1968 en Asturias, el *Illas Ficas* fue el emblema de la modernidad, con sus 500 plazas de pasaje, según los estándares de la época.

Quien recuerde aquellos abarrotados viajes sabrá que hoy sería inviable llevar a la gente así. El buque se llamaba en realidad *Illas Sicas*, la antigua denominación de las Cíes. Pero el encargado del registro se equivocó y puso una f en lugar de una s. El último presidente de Vapores, Rodrigo Freire, nunca olvidaba la anécdota.

Tras Vapores de Pasaje se instaló Mar de Ons, la principal que opera en la actualidad junto a otras compañías como Nabia.

La inauguración del puente de Rande, en 1978, fue un varapalo para el transporte de ría. Pero se mantiene, incluso tras la construcción del corredor de O Morrazo, o la anulación del peaje.

Un siglo después de los primeros vapores, hoy todavía 1.500.000 personas utilizan el servicio para cruzar la ría. Cuando se llora al tranvía, cuyas líneas más turísticas debieron ser conservadas, no conviene olvidar que los barcos a Cangas y a Moaña son otro patrimonio de la ciudad. Defender su continuidad es también una cuestión de identidad.