

HISTORIA

As minas de ferro de Freixo, no concello de Monforte de Lemos (Lugo), comezaron a explotarse no século XV para abastecer as ferrerías da zona. En 1913 constituíuse a “Compañía General Minera de Galicia” para a súa explotación, e ao fronte da mina atopábase o enxeñeiro alemán e vicecónsul de Alemaña en Monforte de Lemos Frederic Cloos, e permitiron subministrar ferro ao seu goberno para a industria bélica nas guerras mundiais. Igual que fixera na Silvarosa, o enxeñeiro Cloos instalou un funicular e o material transportábase por medio de vagonetas suspendidas de cables aéreos de 8 km de longo dende a bocamina de Freixo ata a estación ferroviaria de Canaval (Concello de Sober, Lugo). O mineral levábase por ferrocarril ata o porto de Vigo, do que marchaba por mar ata Alemaña.

No ano 1924, para mellorar a loxística do transporte do mineral de Freixo ata os barcos, Cloos constrúe un cargadoiro en Rande. O primeiro cargamento de mineral de ferro extraído na mina de Freixo para a industria alemá que embarcou fixérao en 1926. Nas minas de Freixo traballaron uns trescentos traballadores ata o ano 1931. Despois de folgas e peches temporais, sería de novo explotada por outra empresa dende 1948, e pecharía definitivamente en 1958.

Durante a Segunda Guerra Mundial, tamén se cargaría o volframio procedente das minas galegas. O cargadoiro de Rande caería despois en desuso e abandonouse.

En 1960 iniciábase en Rande a construción doutro cargadoiro máis moderno que pertencía á empresa “Minero Siderúrgica de Ponferrada, S.A.”, que o empregaba para embarcar ferro e carbón, que chegaban por tren procedentes de Ponferrada para seren exportados a Inglaterra e Alemaña, fundamentalmente. Este segundo cargadoiro mantívrase operativo ata mediados da década do 1970 e conserva aínda as instalacións propias da actividade.

Cargadoiro de Rande en 1926 (Fonte: Foto Pacheco).

Este cargadeiros localízanse no Concello pontevedrés de Redondela, dentro da comarca de Vigo, entre as localidades de Trasmañó e Cedeira. Vense mellor dende a ría xa que atópanse rodeados de vexetación que impide case na súa totalidade a súa observación dende terra.



A orografía da comarca de Vigo fai que a forma máis sinxela e económica de que o ferrocarril chegue á cidade e ao porto sexa rodeando a Serra do Galiñeiro e os seus contrafortes polo norte, por Redondela. Iso fai entrar ao ferrocarril bordeando a ría de Vigo polo seu lado sur. Esta situación facilitou a construción destes cargadoiros neste punto, antes de chegar ao porto de Vigo, o que lles faría pagar polo uso do porto, e nun punto en que a ría xa tivese profundidade para que entrasen barcos de bastante calado. Cara ao nordés, cara á enseada de San Simón a ría ten moito lodo, o que impide a entrada de barcos de certo tamaño.



Co apoio de:



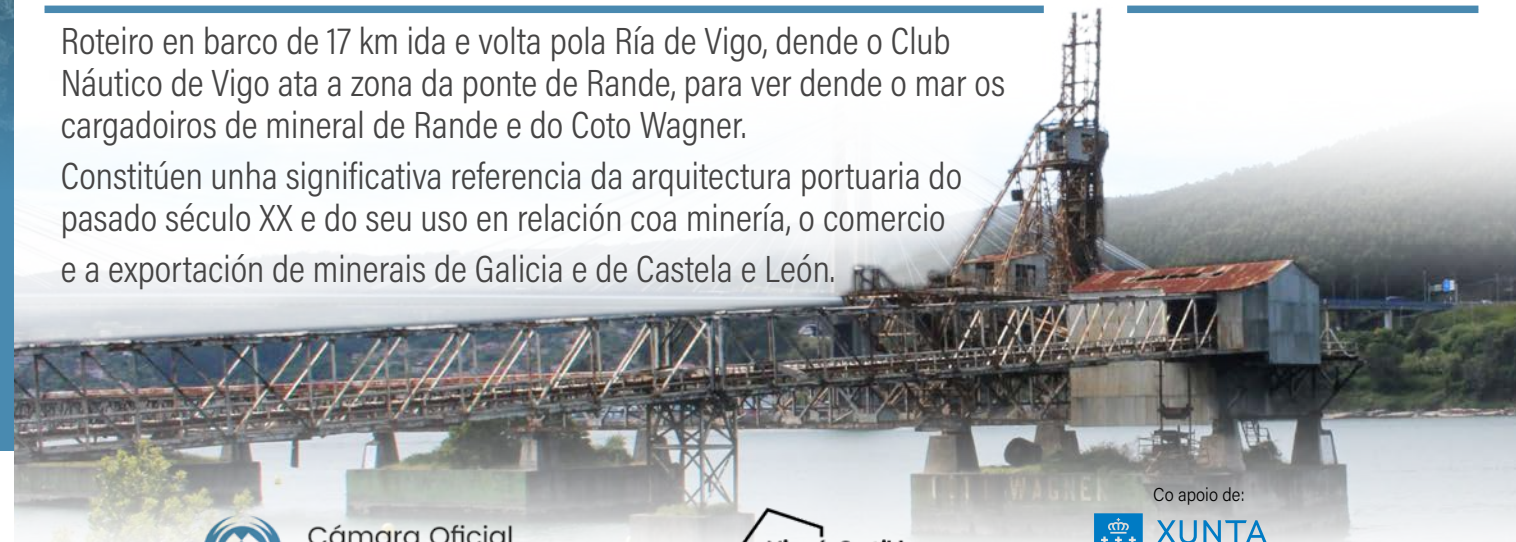
Co apoio de:



VISITA AOS CARGADOIROS DE RANDE VIGO E REDONDELA

Roteiro en barco de 17 km ida e volta pola Ría de Vigo, dende o Club Náutico de Vigo ata a zona da ponte de Rande, para ver dende o mar os cargadoiros de mineral de Rande e do Coto Wagner.

Constitúen unha significativa referencia da arquitectura portuaria do pasado século XX e do seu uso en relación coa minería, o comercio e a exportación de minerais de Galicia e de Castela e León.



CARGADOIRO DE MINERAL DE FERRO DE RANDE

Coordenadas UTM (EPSG: 25829) 528053 4681418; Coordenadas polares: -8,6598° 42,2845°

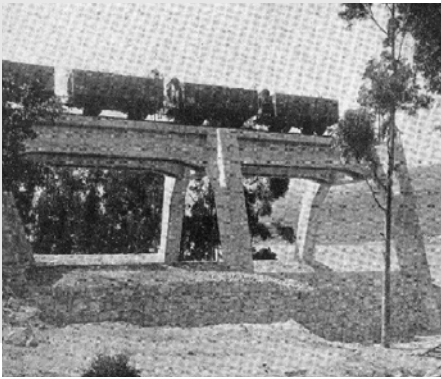
Foi construído entre 1924 e 1926 co obxectivo de poder exportar o mineral de ferro (magnetita) que se extraía da mina de Freixo. Os muros de sostemento da construción, que se asenta sobre granito, están feitos con este mesmo material. Sobre eles apóiase a estrutura en formigón de 35 metros de lonxitude, que deixa un oco central rectangular en toda a súa lonxitude. Os trens cargados de mineral dende a estación de Canaval accedían marcha atrás nun ramal de 300 metros de lonxitude que se bifurcaba en dous. Este cargadoiro posuía unha capacidade de almacenaxe de 20000 toneladas, e a ritmo normal podían cargarse 250 toneladas á hora, moi xustas para cargar os barcos de ata 45000 toneladas que chegaban. O ferro exportábase vía o porto de Rotterdam, e de alí ás siderurxias de Alemaña debido ás impurezas de fósforo que presenta, o cal imposibilitaba o seu tratamento nos altos fornos do País Vasco.

O cargadoiro posúe tres niveis na vertical:

1. **SUPERIOR:** dúas vías de ferrocarril paralelas que permitían a descarga dos vagóns entre elas.
2. **INTERMEDIO:** almacén do mineral.
3. **INFERIOR:** cinta transportadora que entraba 60 metros na ría ata un machón fixo. A partir deste punto había 15 metros de cinta transportadora variable para adaptarse aos barcos e carrexaba o mineral ao embarcadoiro metálico que se desmantelou ao deixar de usarse.

O edificio de transformador atópase a 25 metros do cargadoiro polo seu lado oriental. O seu peche chegou en 1959 e pasou por varios donos ata a súa situación actual.

Cargadoiro de Rande en 1940 (Arquivo Buxa).



Cargadoiro de Rande na actualidade

CARGADOIRO DE COTO WAGNER

Coordenadas UTM (EPSG: 25829) 528653 4681711; Coordenadas polares: -8,6525° 42,2871°

Este cargadoiro metálico construíuno a Sociedade Mineiro Siderúrxica de Ponferrada S.A entre 1960 e 1964 para exportar o ferro que extraía da mina de Coto Wagner de Ponferrada, necesario porque naquel momento o porto de Vigo non tiña capacidade para mover tanto mineral. O mineral transportábase mediante dous cables aéreos de 2000 metros de lonxitude á estación de ferrocarril de San Miguel de las Dueñas (na comarca do Bierzo), e desde alí por tren ata Vigo. Ademais, por el tamén sacouse carbón da comarca leonesa de Laciana.

O cargadoiro estivo en funcionamento entre 1965 e 1974. As súas plataformas aséntanse na ría, sobre os mesmos materiais graníticos que o de Rande. Para facilitar a exportación construíuse estea cargadoiro para barcos de ata 40000 toneladas, cunha capacidade de carga de 2000 toneladas/hora. A capacidade de almacenamento era de 350000 toneladas.

Consiste en tres plataformas de formigón unidas por unha estrutura metálica, e unidas a terra por unha ponte tamén metálica. Todo o mineral movíase por unha serie de cintas transportadoras, desde terra ata as adegas dos barcos. Pódense ver os restos do bastidor e rodets da cinta transportadora, no tramo que conduce a terra. No inicio da ponte construíuse unha casa de máquinas para controlar o proceso. Esta instalación está actualmente destruída.



Acceso ao Cargadoiro de Coto Wagner



Aspecto actual do Cargadoiro de Coto Wagner

OUTROS PUNTOS DE INTERESE

PEIRAO TRANSVERSAL DO PORTO DE VIGO

Coordenadas UTM (EPSG: 25829) 523367 4676728 ; Coordenadas polares: -8,7167° 42,2424

Actualmente utilizado para a estiba de rochas procedentes de canteiras de Galicia. Nel tamén se descargan rochas procedentes doutros países para a súa comercialización en Galicia.



Granito para exportación (Fonte: Atlántico Diario)

RANDE

Coordenadas UTM (EPSG: 25829) 527971 4681681; Coordenadas polares: 8,6607° 42,2868°

Esta ponte construíuse a principio da década dos anos 80, no punto máis estreito da ría de Vigo. Os seus piares sitúanse sobre as ruínas do Castelo de Rande, fortificación construída durante o século XVII para defender a enseada de San Simón da entrada de barcos inimigos.



Ponte de Rande

MUSEO DE MEIRANDE: A BATALLA DE RANDE

Coordenadas UTM (EPSG: 25829) 528374 4681487; Coordenadas polares: -8,6557° 42,2850°

O 23 de outubro de 1702 enfrontáronse nesta zona unha escuadra naval hispano-francesa contra unha escuadra anglo-holandesa. O motivo foi o intento de asaltar os galeóns españois recentemente chegados de América, co obxectivo de roubar o seu contido. A visita ao Museo de Meirande permitiranos afondar neste episodio histórico tan interesante.



Museo de Meirande baixo a ponte de Rande