



CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA

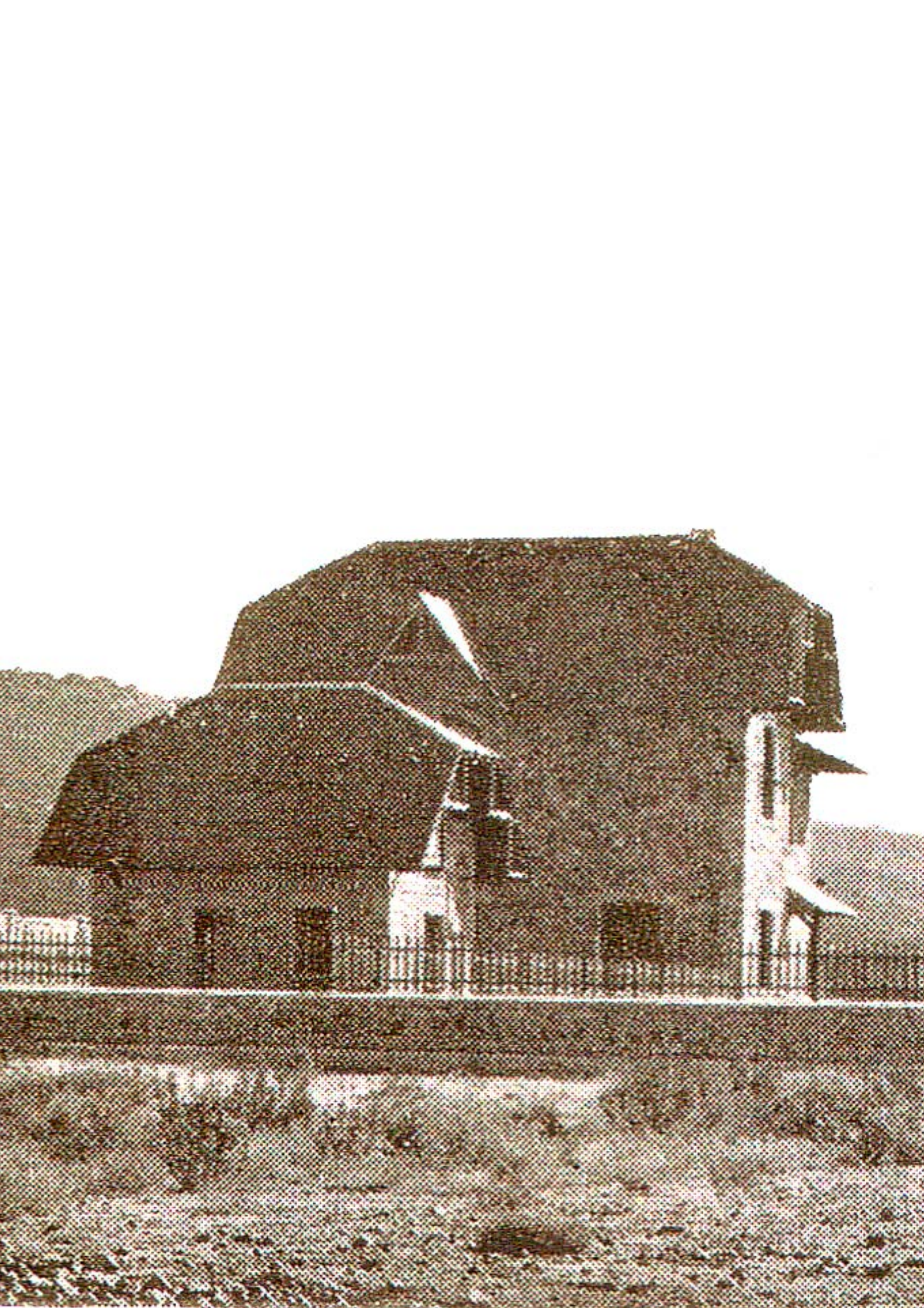
caderno nº10

arquitectura ferroviaria OS RETRETES



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - SERVIZO DE DOCUMENTACIÓN



INTRODUCCIÓN

Cando referímonos á arquitectura ferroviaria veñen a nosa mente as imaxes de grandes edificios de estacións ou as imponentes instalacións dos talleres e depósitos. Pero aí outro tipo de instalacións e edificios que sendo moito mais modestos chegan a ter unha vital importancia para o desenrolo da actividade ferroviaria, tal e o caso das casillas de gardabarreira e gardavías, as torres de encravamento, as casetas de vía e obras, ou os almacéns cubertos das pequenas estacións e, como no caso que nos ocupa, os retretes, tamén chamados evacuatorios, latrinas ou mais actualmente servizos hixiénicos. En Galicia tódalas estacións contaron con este tipo de instalacións, estando na maioría dos casos normalizadas na súa estética e as súas dimensións. Neste número imos a estudar as correspondentes as liñas que descorren pola provincia ourensá.

AS ORIXES

Os primeiros retretes públicos que disfrutamos no mundo occidental foron os construídos e utilizados polos romanos, que os denominaban *foricae*, e que en Roma chegou a haber case douscentos, eran uns establecementos de planta cuadrangular, tiñan encostado as súas paredes unha bancada corrida que podía estar feita de mármore ou de madeira, cos correspondentes buratos. Polo interior desta bancada había unha canle pola que corría constantemente auga, asegurando así a limpeza constante das latrinas. Unha esponxa suxeita no extremo dun pao, era o que utilizaban de forma compartida os usuarios das latrinas pa limpase. Por utilizar este establecemento, os usuarios tiñan que pagar un óbolo, que se destinaba o mantemento da instalación e o soldo do encargado, que se chamaba *foricarium conductor*.

Posteriormente na idade media, exceptuando o mundo musulmán, este tipo de establecementos públicos desaparecen e haberá que esperar ata o século XIX para que se volvan a implantar nas rúas e prazas das grandes cidades coma Londres e París, onde, o igual que na antigüidade, por unha pequena cantidade de diñeiro podíanse utilizar



Coa chegada do ferrocarril este tipo de establecementos volve a ter un importante auxe, xa que convertese nun servizo obrigado en tódalas estacións, dende as grandes terminais ata as modestas estacións rurais. Todas elas contaban con retretes de tamaño e estética de acorde á categoría da estación. En moitos casos existían unha serie de tipoloxías normalizadas para cada tipo de estación e inclusive unha estética que os facía representativos dunha determinada compañía ferroviaria.

A CLASIFICACIÓN

Para facer o estudo tipolóxico deste tipo de edificacións, imos ter en conta, por un lado a estética do edificio en sí, e por outro a súa ubicación con respecto a o edificio de viaxeiros, facendo un percorrido polas distintas liñas e compañías que operaron en Ourense.

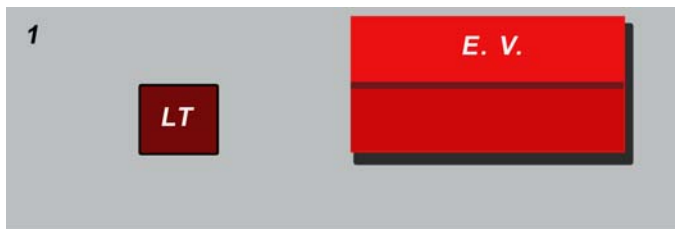
Na nosa provincia foron tres as compañías que construíron as liñas que hoxe conforman a rede ferroviaria ourensá, MZOV (liña Monforte a Vigo), NORTE (liña Palencia a A Coruña), RENFE (directo de Zamora a A Coruña), e todas elas como e lóxico dotaron de retretes as suas estacións.



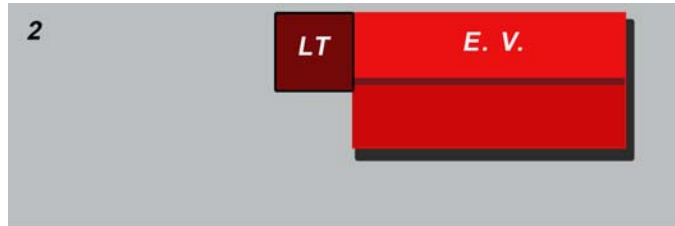
Enriba: Reconstrución das *foricae* ou letrinas no asentamento de Vercovicium preto da muralla de Adriano no Reino Unido. Debaixo unha vista actual dos restos de época romana deste tipo de establecementos.

Esquerda: Letrinas de Sabroso (Liña do Corgo) onde aínda se conserva a estrutura orixinal feita de madeira a modo de caixóns, onde se botaba palla ou fentos co fin de utilizalo despois como esterco. (5-11-2005)

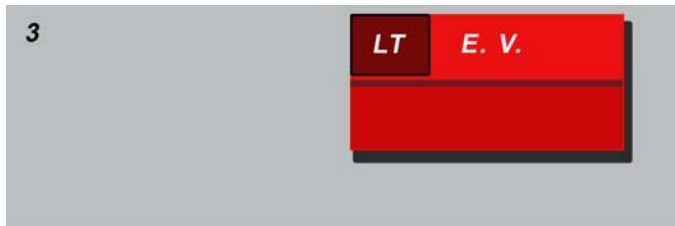
Paxina anterior: Retretes e edificio da estación de Pobladura-Las Torres de Aliste (Zamora)



1 Tipo de retrete aislado.



2 Tipo de retrete encostado.



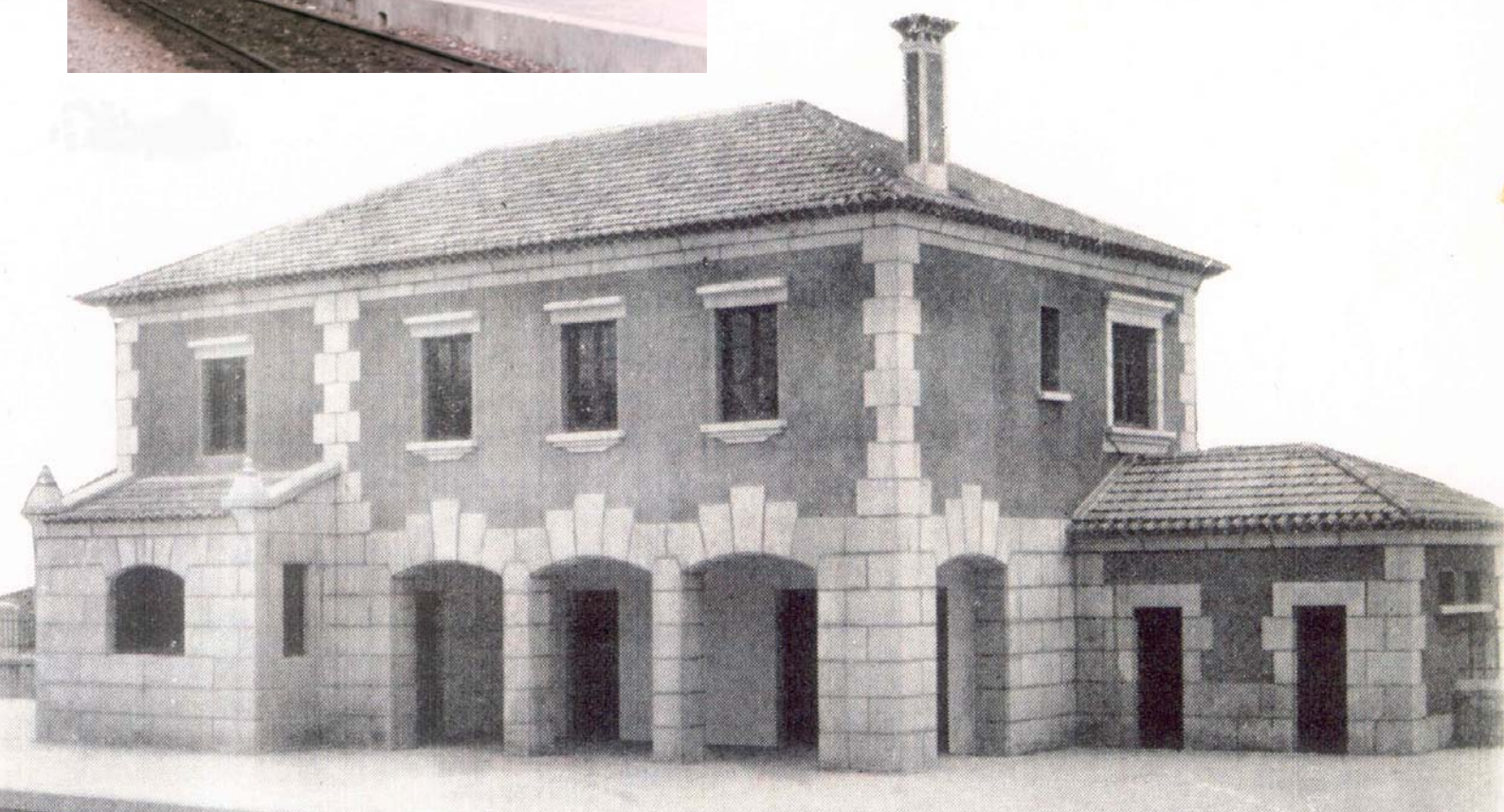
3 Tipo de retrete integrado.

En canto a clasificación, atendendo a súa ubicación con respecto as demais dependencias da estación, atopámonos con tres tipos, que serían, *illado*, *encostado* e para rematar *integrado*. O primeiro tipo, o denominado *illado*, como o seu nome indica, atópase independente a modo de kiosko. E a tipoloxía mais antiga e a que se fixo mais común en tódalas estacións. En Ourense, podémoslo atopar nas tres liñas. O segundo tipo, correspondente aos *encostados*, teñen coma característica a de estar unidos a o edificio de viaxeiros aínda que sen formar parte deste, de tal forma que para acceder a os retretes tiñáse que saír do edificio principal. Esta tipoloxía atopámola na liña de Zamora a A Coruña, aínda que no e extensible a tódalas estacións, estando maioritariamente implantado no trozo segundo. Por derradeiro, está o *integrado*, que como o seu nome indica, e unha dependencia mais do edificio de viaxeiros, a o estar integrado na propia estrutura. Esta tipoloxía de establecementos veñen a corresponder nun principio as grandes terminais, xeralizándose na actualidade como consecuencia das reformas e modernizacións dos edificios de viaxeiros, que para mais comodidade dos usuarios, abandonouse o uso dos retretes no exterior para integralos como xa mencionamos no propio edificio. Esta tipoloxía estase a implantar en tódalas liñas que pasan pola provincia, aínda que prevalece o tipo *illado* nalgunhas estación, como e o caso de O Carballiño (Ourense).



Esquerda: Exemplo de retrete illado, neste caso na estación de Pousa-Crecente (1971), na liña de Monforte a Vigo, hoxe xa derruída.

Abaixo: Estación de A Capela, onde podemos observar a tipoloxía do retrete encostado (1956).





TO PE

TIPO NORMALIZADO MZOV

Como xa mencionamos MZOV construíu e explotou en Ourense a liña Monforte a Vigo. Tódalas súas estacións estaban equipadas con edificios para retretes de tipo illado, exceptuando as estacións de Vigo e Sela que posuían o tipo integrado. Cabe lembrar o edificio de Monforte de Lemos, cuxo frontal puña nun grande letreiro de madeira a palabra “Evacuatorios” .

A tódolos retretes da liña aplicóuselles a mesma estética e técnica constructiva. Colocándoos indistintamente a esquerda ou a dereita do edificio de viaxeiros. Tiñan planta cuadrangular de tres por tres metros, con portas de acceso nos seus laterais. Posuían catro retretes, dous para homes e dous para mulleres, aos que se accedían directamente dende o exterior. Posteriormente engadiuselles diante das mencionadas entradas un peche feito de celosía de cemento, co gallo de dar mais intimidade evitando que dende o exterior puidérase observar directamente o interior dos servizos.

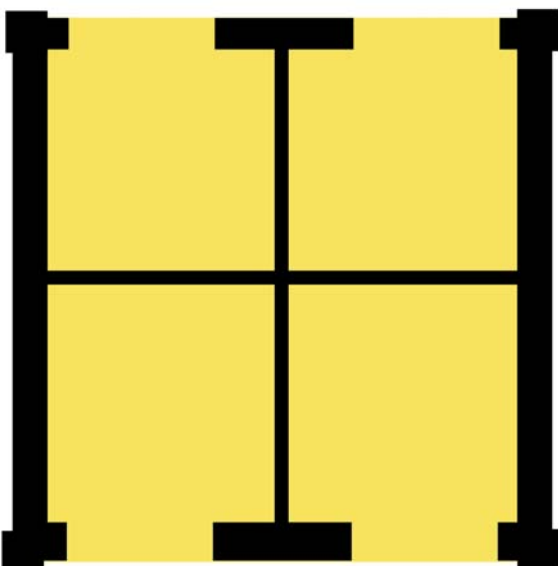


Enriba: Croquis das fachadas dos retretes tipo MZOV, e foto do edificio de Barbantes, xa con a celosía engadida posteriormente, ben conservado grazas a o novo uso como secadeiro de roupa.

Abaixo esquerda: Esquema da planta con a distribución dos servizos.

A tellado era a dúas augas, estando cuberto con tella francesa. O edificio estaba construído totalmente de pedra, en boa cantería, con catro columnas cuadrangulares de vinte por vinte centímetros a modo de esquinais. Para a aireación do interior instalouse na parte superior de cada unha das catro fachadas, celosía en madeira de tres corpos con una cruz de san Andrés en cada un deles. Os tímpanos sitos nos lados onde se ubican as portas estaban feitos de madeira, a base de taboñas verticais rematadas en punta na parte inferior. Para suxeitar os aleiros do tellado, colocáronse unhas decorativas escuadras de madeira.

Co peche das estacións e o abandono paulatino de viaxeiros e usuarios destas instalacións, estes edificios deixaron de ter mantemento, e pouco a pouco o seu deterioro foi en aumento, sobre todo nestes últimos anos. Na actualidade tan só consérvanse tres, fora de uso, que son os de Salvaterra de Miño e Filgueira aínda que en moi mal estado, e o de Barbantes que se salvou grazas o seu reciclase de reutilización convertíndose nun tendedeiro de roupa.





Enriba: Tres vistas dos retetes. Salvaterra de Miño e Barbantes (2006).

TIPO NORTE

A compañía de Ferrocarriles del Norte de España, explotou en Ourense a liña Palencia a A Coruña, en un curto percorrido pola zona de Valdeorras con seis estacións nas que non se conserva ningún dos edificios de retetes. Tan só consérvanse dous edificios entre Ponferrada e Monforte de Lemos, un na estación de Pobra de Brollón, conservándose nun estado deplorábel de abandono. Pertence ao tipo normalizado para este tramo de liña, con certa semellanza a os da MZOV. Ten o aleiro decorado con crestería invertida, motivo este que se fai extensivo a case todas as edificacións da liña. Outro atópase na estación de Freixeiro, nun estado aceptable de conservación, é que esteticamente alexase da normalización aplicada pola compañía. Neste caso adopta unha estética en consonancia co edificio de viaxeiros, que tampouco segue as directrices constructivas dos demais existentes na liña.

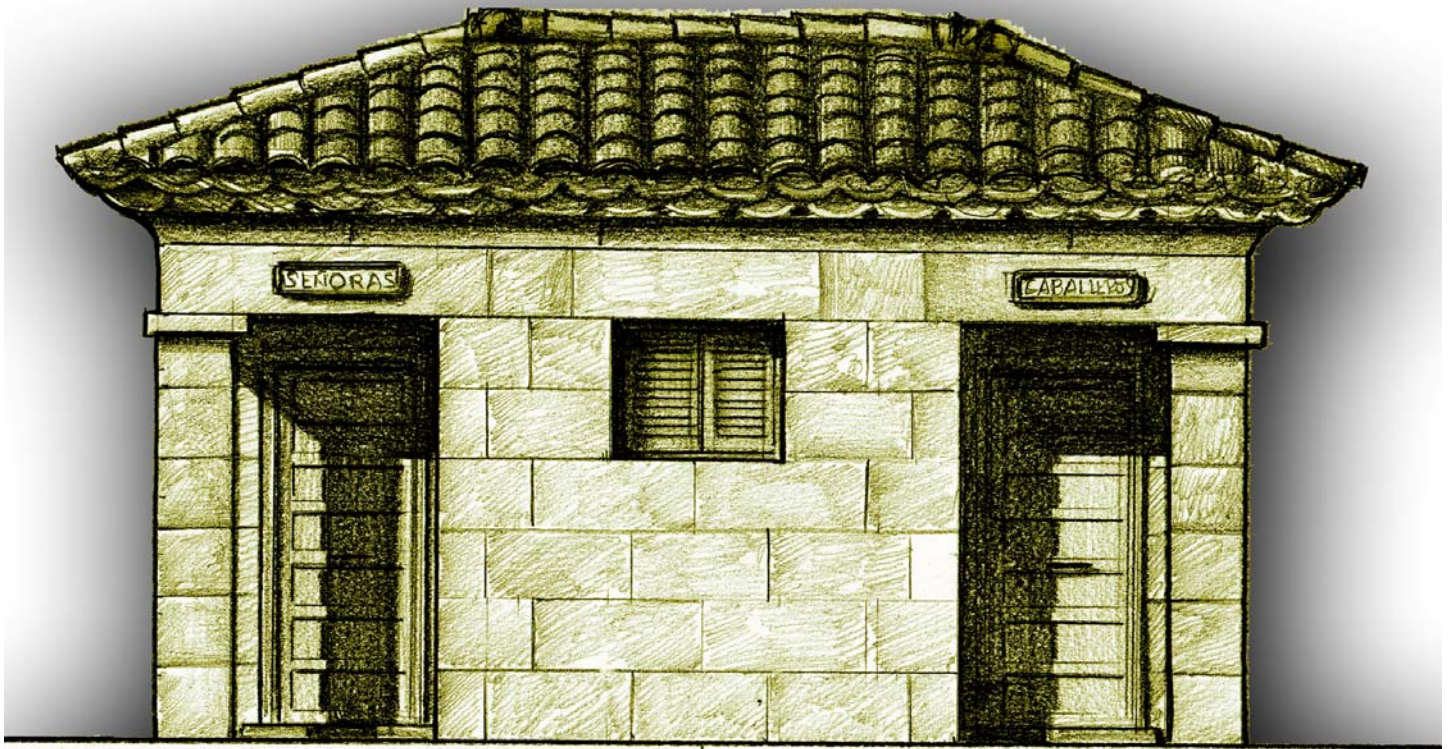
Abaixo: Retetes de Freixeiro, liña de Norte (2004).



Enriba: Retetes de Sabroso, liña do Corgo (Portugal), dun estilo e tecnicas constructivas parecidas os das liñas ourensans.

Abaixo: Retetes de Pobra de Brollón, liña de Norte (2004).





TO
PE

TIPO NORMALIZADO ZC

A liña de Zamora a A Coruña, inaugurada na súa totalidade en 1958, conta con 453 km., dos cales 164 atravesan a provincia de Ourense. En total construíronse cincuenta e dúas estacións, e en todas elas como e lóxico dotouse de retretes.

Hai que sinalar que esta liña está dividida en catro anacos, nos que no II e III pertencen case na súa totalidade a provincia ourensá. A cada un destes anacos coincidindo case co límite provincial, aplicóuselle unha estética diferente en canto a normalización dos edificios de viaxeiros, almacéns e retretes. Tamén dentro desta clasificación hai que destacar que hai diferenzas en canto a súa localización con respecto oa edificio de viaxeiros, podendo ser do tipo illado ou encostado. Nalgúns casos estas dependencias escapan da normalización estética para adoptar o mesmo estilo arquitectónico que o edificio de viaxeiros, como e o caso de Prado-Albergaría, pertencente ao anaco II.



No anaco I, entre Zamora e Puebla de Sanabria, agás a de Linarejos, son todos de tipo illado, con dúas estéticas ben diferenciadas. Na primeira delas amósanse edificios de moi boa factura en canto a súa cantería, de estilo rexionalista e con cuberta a catro augas de pizarra do denominada tipo holandés común na arquitectura da zona. Posúen depósito propio de auga, un cuarto para útiles de limpeza, e unha fonte de auga potable encostado a fachada que daba cara o andén. Na segunda, é moito mas sinxela e de medidas mais discretas. Están construídos en ladrillo recebado, teñen cuberta a dúas augas en tella francesa dispoñendo tamén de fonte, aínda que carecendo do almacén do primeiro tipo.



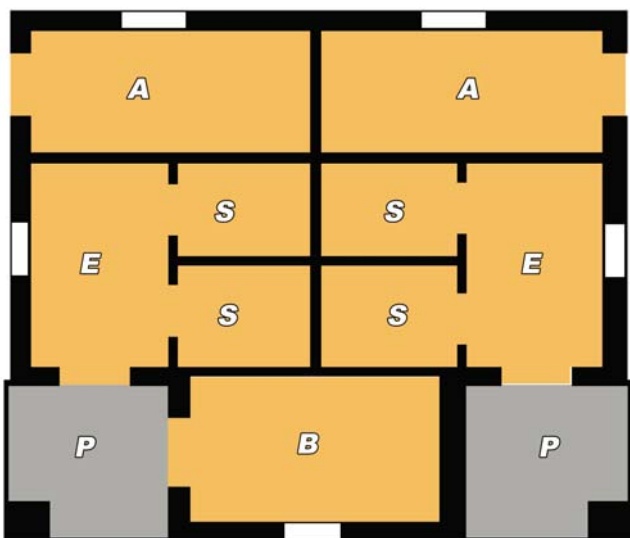
Enriba: Croquis da fachada dos retretes normalizados e illados do anaco II.

Medio: Retretes da estación de Linarejos, anaco I. (2006)

Esquerda: Retretes da estación de San Pedro de las Herrerías, anaco I (2006)

No anaco II, que comprende o tramo entre Puebla-Ourense, os edificios de retretes son todos de tipo encostado, a excepción, como xa mencionamos, do edificio de retretes da estación de Prado-Albergaría e o de Baños de Molgas, que é de tipo integrado, que é de tipo illado mantendo a peculiar estética do edificio de viaxeiros. En canto a súa distribución, obedece a normalizada para este anaco, aínda existen algunhas diferencias como é a colocación das portas de entrada, que nalgúns casos están cara o andén principal e noutros teñen entrada lateral. En canto o sistema constructivo, reproduce o mesmo que o do edificio de viaxeiros, tanto no tipo de sillería como na cor do enlucido.

Con respecto a o anaco III, entre Ourense e Santiago, construíronse todos de tipo illado, cas mesmas características e sistema constructivo. Presentanse dous modelos, un que a maiores dos servizos propiamente ditos, dispón de dúas dependencias na parte posterior a modo de almacéns, con entradas independentes. Sendo este o tipo mais frecuente e numeroso. O outro ven a ser de idénticas características pero sen as dependencias traseiras do primeiro tipo.



P: Soportais de entrada.
B: Servizos con placa turca.
E: Lavabos.
S: Servizos.
A: Almacéns.

Enriba: Retretes tipo encostado na estación de Requejo (Zamora), 1957.

Medio esquerda: Retretes da estación de Prado-Albergaría, con unha estética moi particular onde resalta a rusticidade na labra da pedra así como os contrafortes e a cuberta pétrea, seguindo a estética do orixinal edificio de viaxeiros (2004).

Medio dereita: Lateral do edificio de retretes da estación de Ourense-San Francisco, de tipo encostado, aínda que seguindo as pautas estéticas do edificio de viaxeiros (2008).

Esquerda: Distribución en planta dos retretes normalizados do anaco III, pódese apreciar as dúas dependencias na parte traseira con entradas independentes.

Abaixo: Vista lateral do edificio dos retretes tipo illado na estación de O Carballiño, Ourense (2007).





Retretes tipo encostado na estación de Laza-Cerdedelo (Ourense), nun estado de abandono total (2007)

Como contrapunto os retretes para o persoal da ponte xiratoria de Carballiño, magnificamente restaurados, e que hoxe fan a función de almacén da brigada de "mantenimiento de infraestructura de Adif".

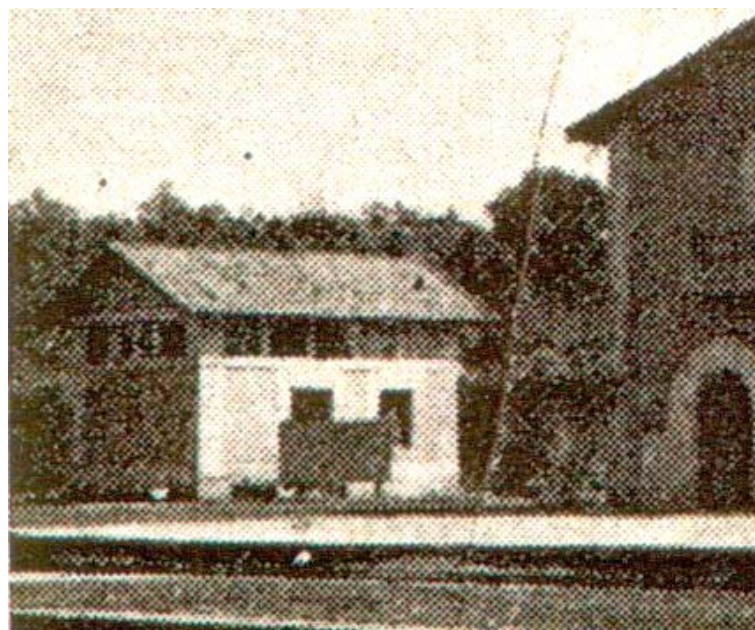




Vistas da fachada e dun lateral dos retretes tipo illado de estación de Maside (Ourense), fora de uso, con fiestras e portas xa tapiadas (2008).

De planta cuadrangular, teñen unhas medidas de oito metros de fachada por sete de fondo. Están totalmente construídos en pedra, tendo dúas entradas independentes, unha para homes e outra para mulleres, as que se accede por un pequeno pórtico a cada lateral da fachada presidido por unha columna de sección cadrada de vinte por vinte centímetros. A cuberta está feita de tellas do país a catro augas, sendo de forma piramidal para os edificios con as dúas dependencias posteriores, e de forma alongada para os outros. Os aleiros feitos con tres fiadas de tellas colocadas de forma graduada. Como única decoración e de destacar a dobre moldura na parte superior das fachadas que percorre todo o perímetro do edificio.

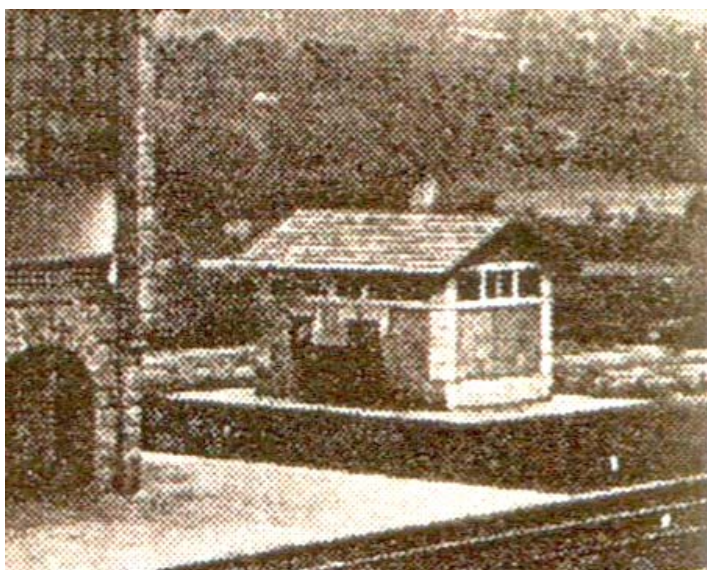
O anaco IV, que corresponde a o traxecto entre Santiago e A Coruña, agás das estacións de Meirama e Bregua, dispoñen de retretes tipo illado, estando todos normalizados nas súas medidas e na súa estética. Tiñan planta cuadrangular e tellado a dúas augas e cuberto de tella francesa. Posuían dúas entradas independentes para homes e mulleres, cun biombo por diante co gallo de evitar a visión directa do exterior. Na actualidade non se conserva ningún deles.



Edificio de retretes na estación de Garga-Trasmonte, A Coruña, onde se pode apreciar o biombo protexendo a visión do interior (1945)

CONCLUSIÓN

A modo de conclusión, queremos resaltar o valor estético destes humildes edificios, que foron representativos dunha época dourada do ferrocarril e que na actualidade están condenados a desaparecer. Sería loable a restauración e conservación de algúns deles para que serviran como exemplo non só deste tipo de edificacións, senón tamén como un mostrario dos distintos estilos arquitectónicos que se aplicaron nas construcións ferroviarias dende finais do século XIX ata mediados do século XX.



Enriba: Retretes tipo normalizado do anaco IV, estación de Queixas-Lodoño, A Coruña (1945).

Dereita: Un bo exemplo de restauración deste tipo de edificios o representa o de a estación de San Pedro de las Herrerías, Zamora (2006).





Vistas dos antigos retretes da estación Ourense-Empalme, actualmente reconvertido en cuartos de interventores (2008).

Fotografías:
Arquivo Carrileiros.

Debuxos:
Paco Boluda



Patrocina: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández
Maquetación: Manuel Hernández
Portada: Paco Boluda
Corrección lingüística: Adrián Hernández Seoane
Colaboradores: Adif
Imprime: Ingrafor
Depósito Legal: OU 25-2007

Solicitud de números e atrasados:

- Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.
- Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas.
- Nº 3: Ourense Empalme.
- Nº 4: A Inauguración do Ferrocarril de Puebla de Sanabria a Ourense y Carballiño.
- Nº 5: A Liña de Ourense a Vigo.
- Nº 6: Túneles ferroviarios na provincia de Ourense.
- Nº 7: Viaductos e pontes do F.C. Zamora–Ourense–A Coruña.
- Nº 8: As 1800.
- Nº 9: O funicular de Santo Estevo.
- Nº Especial: A Ponte, unha ollada ferroviaria.

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense
Antigo Cuartel de San Francisco, rúa Canle s/n

Queda prohibida a reprodución total e parcial de calquera das imaxes e texto deste caderno en calquera soporte, tanto mecánico coma dixital sen o consentimento expreso dos autores.





FERROVIARIA

O FERROCARRIL DE SEMPRE

