

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº12
edición castellano

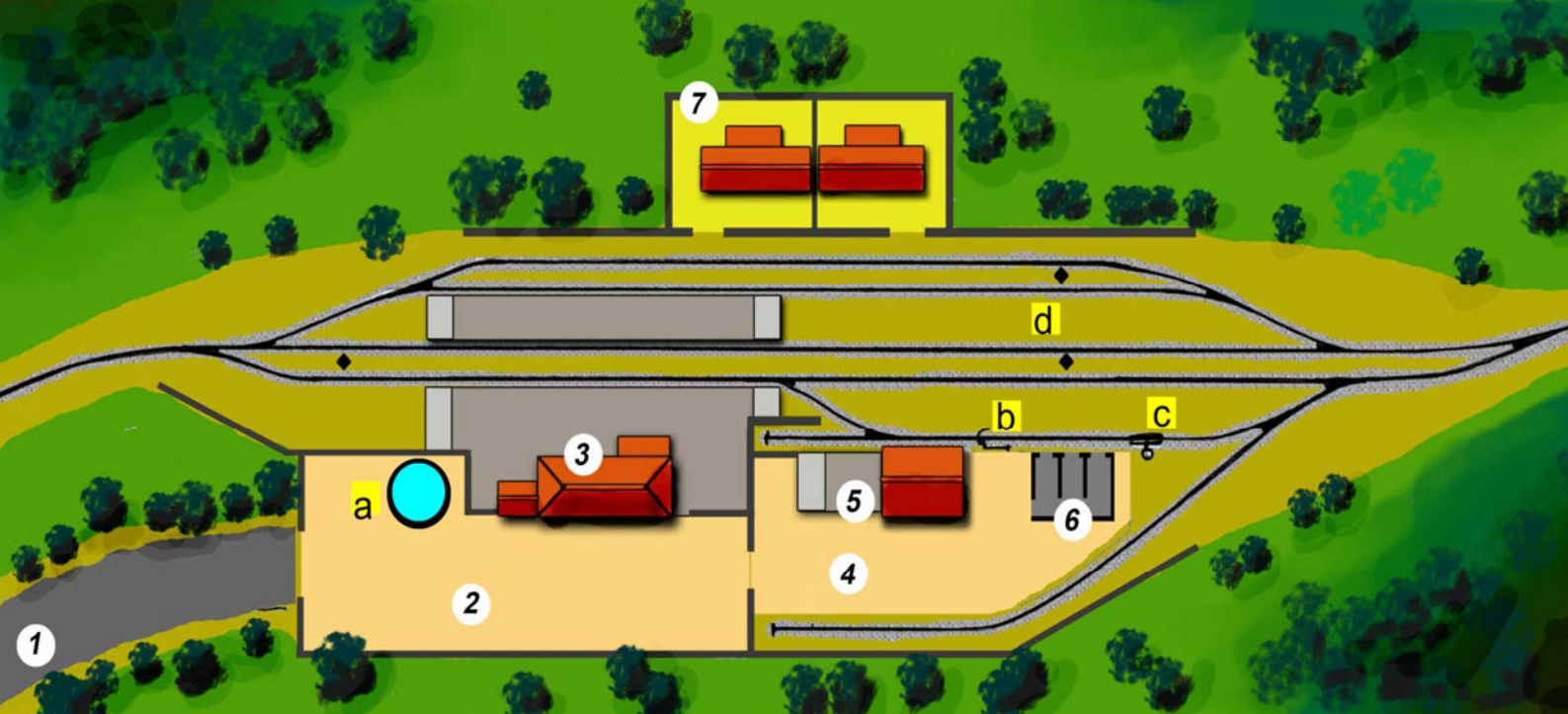
ESTACIONES RURALES

del F.C.. Zamora - Ourense - Coruña
(1ª parte : trozos II y III)



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE



Distribución del equipamiento normalizado de las estaciones del ZC: **1** Carretera de acceso, **2** Patio de viajeros, **3** Edificio de viajeros, **4** Patio de mercancías, **5** Almacén y muelle de carga, **6** Cargadero de ganado y **7** Viviendas para personal de la estación.
a. Depósito de agua, **b.** Gálibo, **c.** Báscula, **d.** Aguadas.

Foto portada: estación de Requejo (Zamora), año 1957

Fotografías:
 Archivo de los autores



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

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández
 Maquetación: Manuel Hernández
 Portada: Paco Boluda
 Imprime: Ingrafor
 Depósito Legal: OU 25-2007

Números editados:

- Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.
- Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas.
- Nº 3: Ourense Empalme.
- Nº4: 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.
- Nº10: Os Retretes
- Nº11: A outra historia do ferrocarril

Para solicitud de números atrasados:

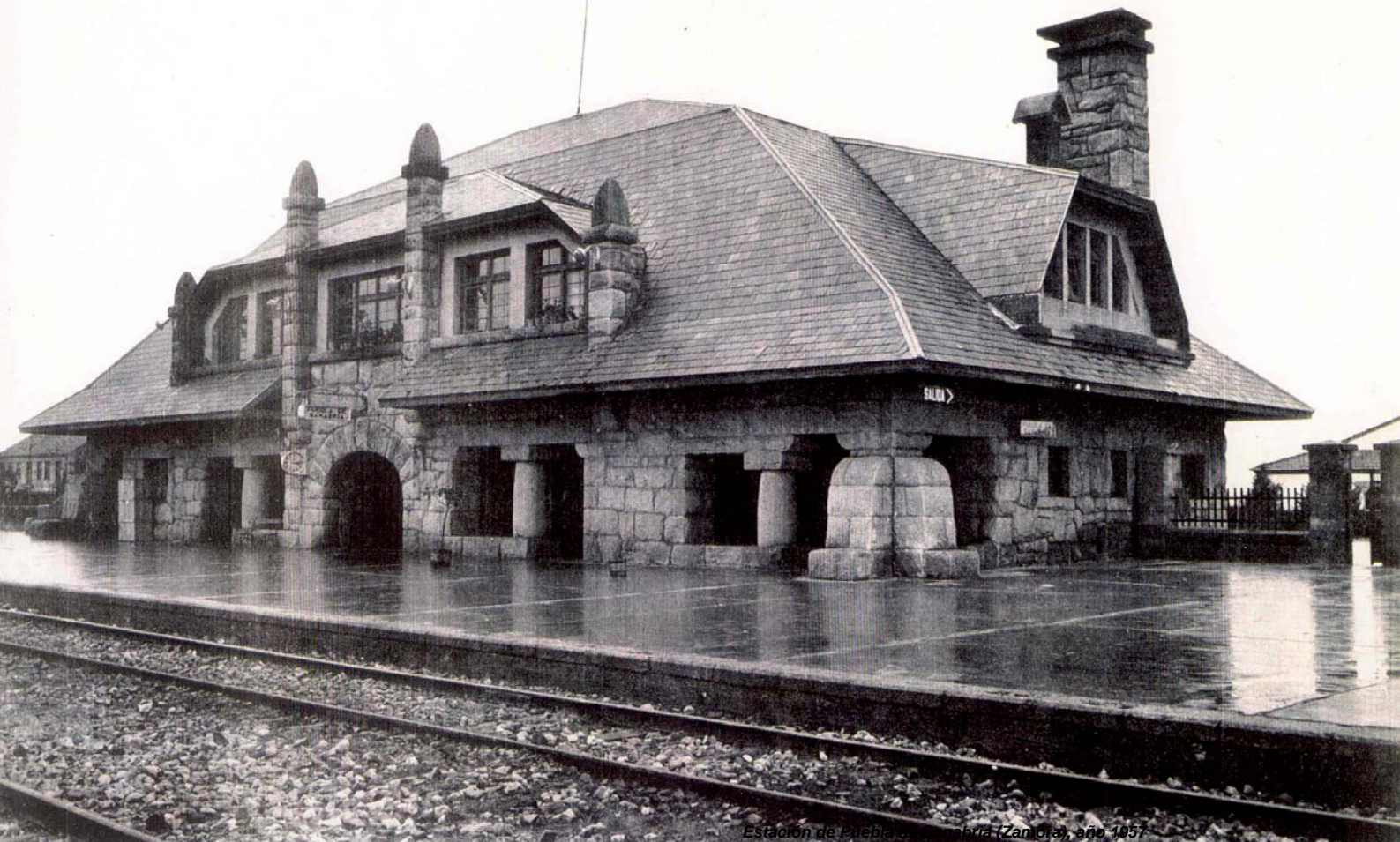
www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

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

Colaboran:



Queda prohibida la reproducción total y parcial de las imágenes y texto de este cuaderno en cualquier soporte, tanto mecánico como digital sin el consentimiento expreso de los autores.



Estación de Puebla de Sanabria (Zamora), año 1957

INTRODUCCIÓN

El primer proyecto aprobado para el ferrocarril entre Zamora y Ourense en 1912, ya establecía en su redacción unos parámetros constructivos muy avanzados para la época. En el proyecto definitivo puesto en marcha en 1927 e inaugurado en 1958, bajo el nombre de ferrocarril de Zamora a Ourense y A Coruña, se incorporaron numerosas mejoras al anterior diseño de la línea, dando como resultado un ferrocarril moderno, y con unas características a la altura de los mejores ferrocarriles de Europa, teniendo en cuenta la adversa orografía del terreno por donde discurre.

Toda la infraestructura estaba preparada para la instalación de doble vía. Las curvas se proyectaron con un radio mínimo de 400 m, siendo la distancia mínima entre curva y contracurva de 100 m, las pendientes máximas en su mayoría no superarían las 14 milésimas. En todo el recorrido no existe ningún paso a nivel, salvando el cruce con la red viaria y los caminos vecinales a través de pasos superiores e inferiores. Las comunicaciones telefónicas y telegráficas así como la red eléctrica, discurrían soterradas a lo largo de toda la línea.

En cuanto a las estaciones rurales, hay que destacar que aparte de su valor estético están dotadas de una gran funcionalidad, contando con todos los servicios ferroviarios necesarios para su explotación. Así todas ellas, aparte de los edificios de viajeros y almacenes para el servicio de mercancías, poseían muelles específicos para carga de ganado, grúas estáticas, básculas, gálibo de carga, viviendas para ferroviarios, además de amplios patios adoquinados, tanto para mercancías como para pasajeros.

El mobiliario exterior empleado en las cincuenta y una estaciones con las que cuenta este ferrocarril, fue en su mayoría diseñado ex profeso, así, tanto las farolas de pared, las de andén y las de iluminación general, tuvieron un diseño único para esta línea. Al igual que los bancos de roble macizo que se construyeron en exclusividad para estas estaciones.

Grúa estática de la estación de A Gudiña, construida en los talleres ourensanos de Rogelio Fernández, en 1956 (foto año 2000)





Con respecto a los edificios ferroviarios, almacenes, retretes, viviendas de, trabajadores de éste ferrocarril y edificios de viajeros, participan de una cuidada estética y noble calidad de sus materiales constructivos, en donde la piedra es su protagonista. Todas las estaciones cuentan como mínimo con dos andenes y cuatro vías para estacionamiento y cruce de trenes, además de las específicamente utilizadas para el servicio de mercancías.

Por lo que respecta a la parte arquitectónica, excluyendo los edificios para viajeros, todo lo demás se encuentra normalizado, como es el caso de los almacenes, muelles de ganado, retretes o las viviendas de los ferroviarios. Hay que señalar no obstante que se aplicaron dos estilos diferentes en la estética de este tipo de edificios dependiendo de los trozos de la línea en los que se construyeron. Así por ejemplo para los trozos I (Zamora-Puebla) y IV (Coruña-Santiago), existe un estilo común aplicado a sus construcciones, así como a los andenes y los patios de viajeros y mercancías, diferentes a los de los trozos II (Puebla-Ourense) y III (Ourense-Santiago), en donde el remate constructivo está mas cuidado, como por ejemplo en el caso de los andenes, que mientras en los trozos I y IV están únicamente enlosados enfrente al edificio de viajeros, en los otros trozos, pavimentados en su totalidad, lo mismo ocurre con los patios de viajeros y los de mercancías, que en éstos dos últimos trozos están adoquinados, mientras que en los otros dos, el pavimento es de tierra batida.

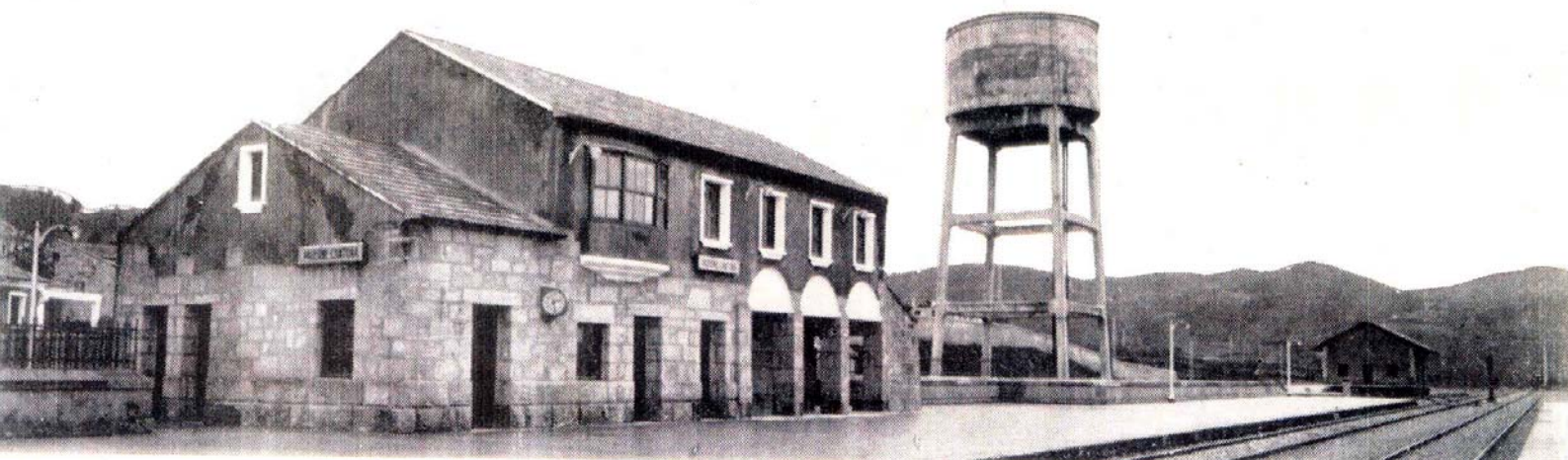


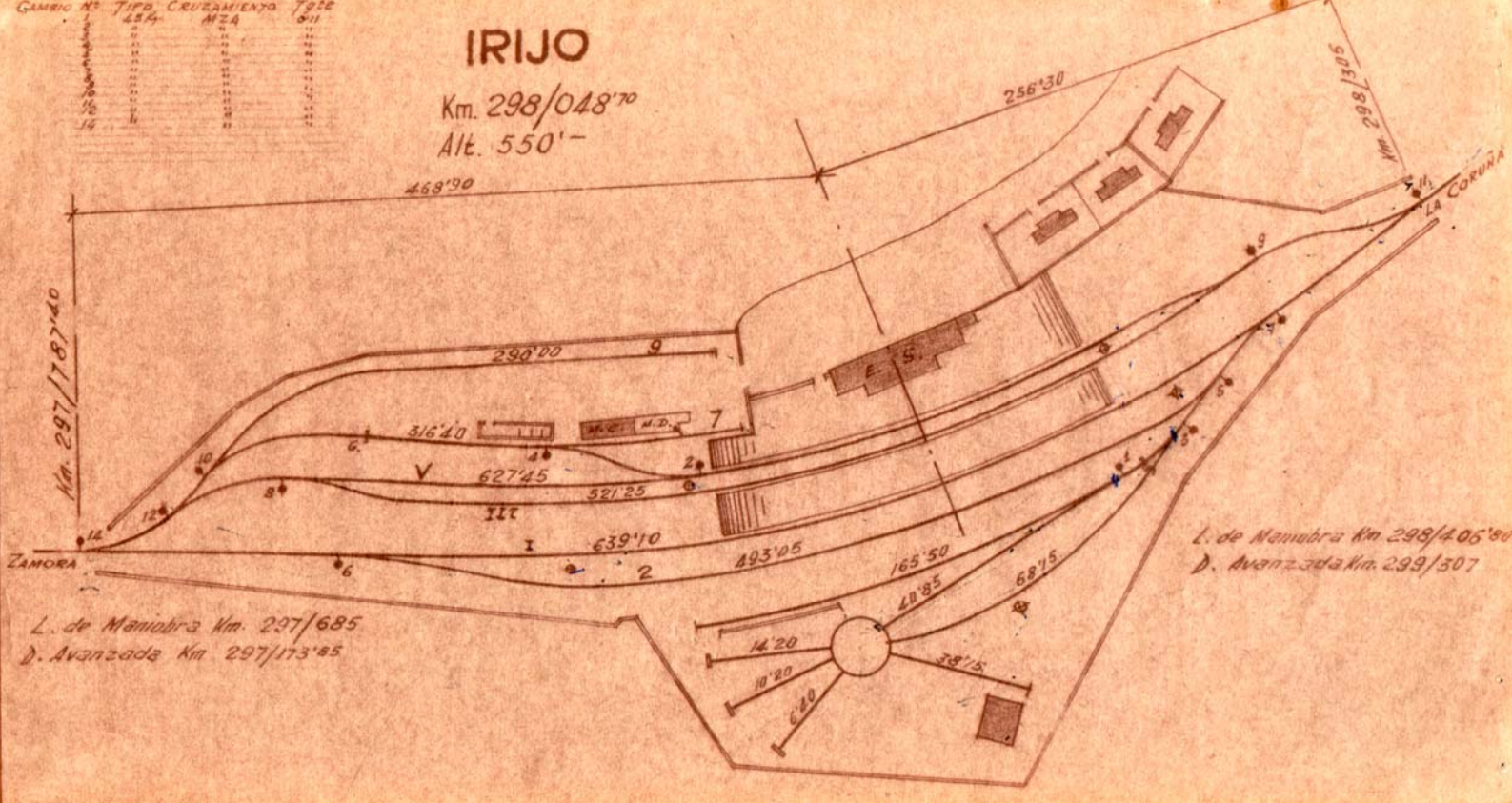
Arriba izquierda: Grúa hidráulica normalizada (est. Vilar de Barrio en 2004)

Izquierda: Palanca de accionamiento de las señales mecánicas de la est. de O Irixo, en 2006

Arriba derecha: Letrero de indicación de salida para los viajeros en la estación de A Capela (año 1995)

Abajo: Estación de Paderne-Cantoña en 1957





Esquema de instalaciones y vías de la estación de O Irijo. Con la distribución aplicada a las estaciones del Directo. Se observan los dos andenes, el muelle de mercancías y a su izquierda el cargadero de ganado. Las viviendas de ferroviarios están situadas a la derecha del edificio de viajeros. Contaba también con cinco grúas hidráulicas y un inusual puente giratorio de 25 metros.

LAS ESTACIONES RURALES DE LOS TROZOS II Y III

Los trozos II y III cuentan en su totalidad con veintiséis estaciones de ámbito rural, que son: Pedralba, Requejo, Lubián, A Mezquita-Vilavella, A Gudiña-Viana do Bolo, Vilaríño de Conso-A Capela, Castrelo do Val-Verín-Campobeceros, Laza-Cerdedelo, Albergaría-Prado, Vilar de Barrio, Baños de Molgas, Paderne-Cantofña, Taboadela, Ourense-San Francisco, correspondientes al trozo II y Stª Cruz de Arrabaldo, Maside, Carballiño, Boborás, O Irijo, San Xoan de Vilanova, Lalín-Botos, Ponte Taboada, Silleda, Bandeira, Vedra-Ribadulla y A Susana, correspondientes al trozo III. Además de contar con dos apeaderos, Ponte Ambía en el trozo II y A Friela, en el III.

La distribución de vías es similar en todas las estaciones, contando en la mayoría de los casos con cuatro vías, para estacionamiento y rebase, que dan servicio a dos andenes, con una longitud media de 500 m. Para el trasiego de mercancías suelen contar entre una y tres vías para el estacionamiento de vagones, carga y descarga. En algunos casos, como ocurre en las estaciones de Baños de Molgas, O Carballiño y San Francisco, cuentan con una vía de escape que permite realizar las maniobras de clasificación. El servicio de mercancías está ubicado en una zona lateral de la estación. Sus vías cuentan con un almacén de carga y un muelle descubierto provisto de una grúa estática. Estas grúas normalizadas para todas las estaciones fueron fabricadas por los talleres de Rogelio Fernández en Ourense.

Como ya hemos comentado, tanto el patio de mercancías como el de viajeros, se hallan adoquinados en su totalidad, siendo ambos de considerables dimensiones, incluso en algunos casos desproporcionados para el uso que se les iba a dar. Todo el perímetro de la estación está cerrado mediante muros de cantería que en la zona de entrada, suelen tener alguna decoración, además de un excelente trabajo de forja en las puertas de cierre del recinto.

Para la iluminación contaban farolas especialmente diseñadas, para ésta línea. Instalándose de tres tipos, de báculo con brazos superiores para los andenes, de pared para iluminación de los edificios y para la iluminación de las vías se utilizaron farolas sobre torretas metálicas.



Foto superior: Zona de mercancías de la estación de Baños de Molgas, con la báscula, gálibo y cargadero de ganado en primer término. Al fondo podemos ver el almacén y detrás el edificio de viajeros (2006).

Foto inferior: Patio de mercancías de la estación de A Gudiña con el muelle descubierto y el almacén, al fondo el cargadero de ganado (1995).

ESTACIONES

Zamora - Ourense

Lubian



A Mezquita-Vilavella



Laza-Cerdedelo



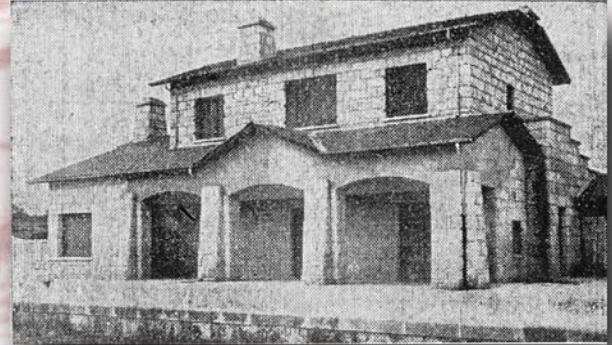
Campobecerros



O Carballiño



O Irixo



Ourense



Santa Cruz



Paderne-Cantoña



ONES

e - A Coruña

A Gudiña



Maside



A Capela



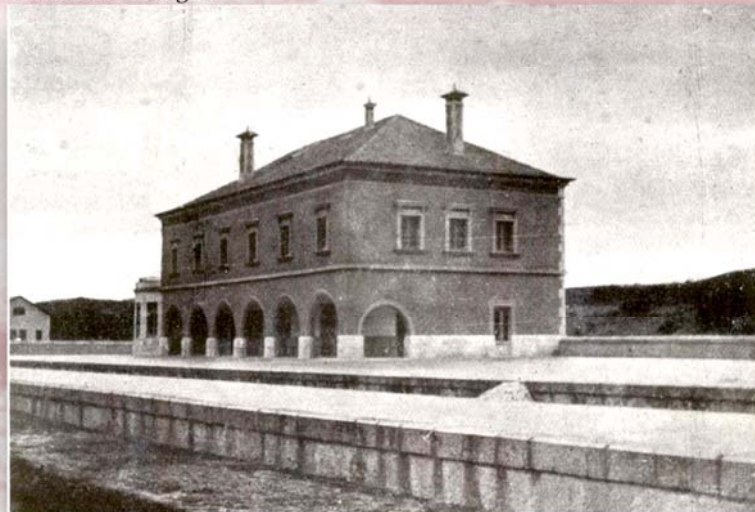
Vilar de Barrio



San Francisco



Baños de Molgas



CARRILEIROS DE FOULA

EDIFICIOS

Viajeros

Todos los edificios de viajeros de las estaciones de la línea, están inspirados en la arquitectura tradicional de la comarca por la que discurre. Así, los pertenecientes a los trozos II y III, tienen todos una clara inspiración en la arquitectura popular gallega, con elementos decorativos muchas veces de gran majestuosidad, extraídos de los pazos gallegos, como es el caso de las estaciones de Prado-Albergaría, Campobeceros, Baños de Molgas o Carballiño en donde las grandes chimeneas o las torres con elementos del Barroco, así como las grandes balconadas con una trabajada forja en sus barandillas, nos recuerdan también a los edificios consistoriales. Otros nos acercan mas a las construcciones rurales, con elementos mas sencillos, extraídos del ámbito etnográfico, como es el caso de las estaciones de A Capela, Cerdedelo, Maside o Irixo, teniendo en la mayoría de los casos uno de los elementos mas característicos de nuestra arquitectura, que son los "soportales" con arcos. Todas son diferentes entre sí, aunque se han combinado algunos elementos comunes, variando de ubicación de de unas a otras, como por ejemplo ocurre entre las de Lubián, Vilavella o A Gudiña.

Los materiales empleados son siempre los autóctonos de la zona, en este caso granito del "país", trabajado por expertos canteros pontevedreses. Para la cubierta se utiliza indistintamente teja o pizarra. En muchas de ellas como ocurre en Baños de Molga, Paderne y O Carballiño, se utilizó el enfoscado de color rojo ocre en sus fachadas, típico de la arquitectura urbana de Ourense.



Almacenes

Otro edificio imprescindible en las estaciones son los almacenes o muelles cubiertos para el trasiego de mercancías. En las línea que nos ocupa se utilizaron dos modelos normalizados es sus características y medidas. Uno para los trozos I y IV y otro para el II y III, aunque las diferencias son mas bien en lo referente a la estética. Poseen en cada uno de sus laterales entre dos y cuatro grandes vanos con puertas correderas de madera, y en el frente que da al muelle descubierto, dos puertas de servicio con dos ventanas y un lucernario en la parte superior. En el lado opuesto solo tiene el lucernario. Están contruidos totalmente en piedra, que en muchos casos se ha cubierto con un enfoscado. La cubierta de teja en la zona gallega y de "Uralita" en la zamorana. Sus medidas oscilan entre 20 por 10 m. y 35 por 10 m. En su interior albergaba una pequeña oficina cerrada con una mampara, con el objeto de atender al público.



Página anterior.

Derecha: Chimenea de la estación de Prado-Albergaría.

Centro: Fachada al patio de viajeros de la estación de O Carballiño, en donde destaca el gran torreón inspirado en el estilo Barroco.

Abajo: Estación de Paderne-Cantoña, con su fachada lado andén enfoscada en rojo ocre.

Arriba: Almacén de la estación de Boborás con acabado en rojo ocre (foto año 2005)

Medio: Almacén de la estación de Requejo, ejemplo típico de estas edificaciones en los trozos II y III (años 2005)

Abajo: Restos de los almacenes de A Capela y de Requejo (año 2005).





Viviendas de los ferroviarios

En todas las estaciones se construyeron viviendas para los ferroviarios. En el caso que nos ocupa, son todas del mismo tipo y estilo. Se encuentran ubicadas en los aledaños de las estaciones o en el propio recinto ferroviario. Son edificios de planta baja. Disponiendo de dos viviendas cada uno, que disponen de un pequeño jardín en su parte trasera. Su distribución consta de tres dormitorios, un salón, cocina, baño y un trastero bajo cubierta. También poseían un pequeño porche a la entrada. Todas ellas cuentan con calefacción y agua caliente. Este tipo de edificaciones supusieron una gran mejora para la vida de los ferroviarios de la época. Algunas de ellas aún se encuentran hoy en uso.



Arriba: Viviendas de ferroviarios en O Carballiño y en Cerdedelo-Laza, 1957

Muelles de ganado

La mayoría de las estaciones cuentan con un muelle específico para la carga de ganado. Estando sus medidas normalizadas con los del resto de la red. Carecían de cubierta y poseían tres alturas a las que se accedía por una rampa común situada en la parte posterior. Por el frente a través de cuatro vanos se accedía a los vagones.

Abajo: Muelle para la carga de ganado en la estación de Baños de Molgas (foto 2004)



EQUIPAMIENTO

Estas estaciones estaban dotadas con todo el material necesario para su correcta explotación. Todos los elementos estaban unificados y tenían un diseño propio, desde las grúas hidráulicas hasta los relojes, pasando por los bancos y las básculas, de las que había tres tipos, para equipajes, paquetería y carga de vagones de mercancías, todas de la casa TORNER de Bilbao. Las farolas de iluminación fabricadas en fundición eran de S.A. DE GRANDES ILUMINACIONES. Las tapas del saneamiento, procedían de FUNDICIONES MALINGRE, empresa mítica en la ciudad de Ourense.

Distintos elementos para el equipamiento de las estaciones.





PRÓXIMO NÚMERO :

RIBADAVIA, historia de una estación