

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA
caderno nº13
edición castellano

RIBADAVIA
historia de una estación



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE

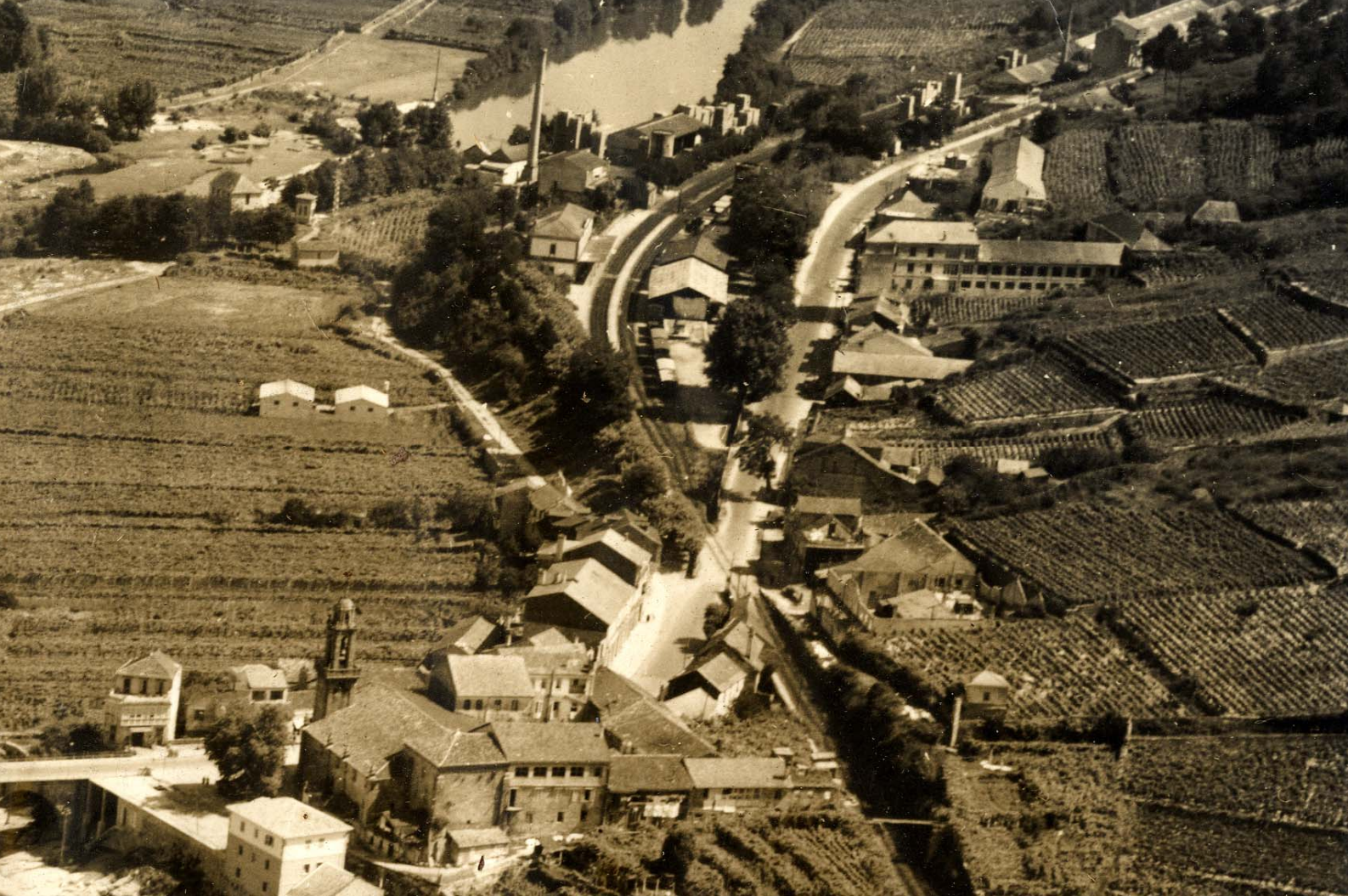


Foto superior: Vista aérea de la estación de Ribadavia, con el paso a nivel en primer término, años 50 del siglo pasado.

Foto portada: Tren de la Cía. MZOV, estacionándose en Ribadavia, a principios del siglo XX

Fotografías:

Museo Etnológico de Ribadavia, Vía Libre,
Archivo de los autores

Dibujos:

Paco Boluda



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

Colaboran:



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

Nº12: Estaciones rurales del ZC

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

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

Estamos en plena posguerra. Es un frío amanecer de principios de invierno. Las primeras luces del día comenzaban a iluminar timidamente el valle del Avia. El correo de Madrid acaba de estacionarse en el andén principal. De un viejo coche de tercera se apea un viajante con una pequeña maleta en donde lleva numerosos muestrarios de los productos que pensaba ofrecer en varias tiendas del pueblo. Era la primera vez que estaba en Ribadavia. Las brumas del río borraban el horizonte. Mas allá de la estación parecía no existir nada. Al final del andén vio al, que supuso, jefe de estación con un farol en mano, dando la indicación de partida al maquinista. Se oyó el silbato de la locomotora ulular y el convoy lentamente se puso en marcha. Los coches comenzaron a pasar al lado del viajante hasta que las luces rojas del furgón de cola desaparecieron entre la espesura de la niebla. La estación estaba vacía y nuestro viajante se acomodó la bufanda, subió el cuello de su abrigo y maleta en mano se dirigió por el borde del andén en busca de la cantina con el fin de poder almorzar. Dirigió su mirada hacia el otro lado de las vías y un escalofrío recorrió su cuerpo al contemplar entre los jirones de niebla, decenas de ataúdes que se amontonaban, cual muro macabro, en el muelle de mercancías. Apuró el paso y se dirigió a la factoría de circulación, pues era la única puerta a través de la cual se veía luz. Allí el jefe de estación le indicó que la cantina aún estaba cerrada, pero que en el pueblo podría almorzar en alguna fonda.

--- No se preocupe caballero, -dijo el jefe- ahora aviso al "Calavera", y lo acerca hasta allí.

El viajante, dio un respingo y pensó, "primero los ataúdes y ahora el calavera, en menudo pueblo me fui a meter".

--- ¿Calavera?

--- Si, es el taxista.

Al poco rato llega el taxista a bordo de un Dodge negro americano. Aparca a la entrada de la estación y el viajante se introduce en la parte trasera del coche con su pequeña maleta.

--- ¿Buenos días, a donde lo llevo? Preguntó el taxista

--- Donde me recomienda para poder almorzar-, dijo el viajante.

--- Pues vamos a junto el Morto (El Muerto)- le contestó el taxista mientras se disponía a arrancar el coche.

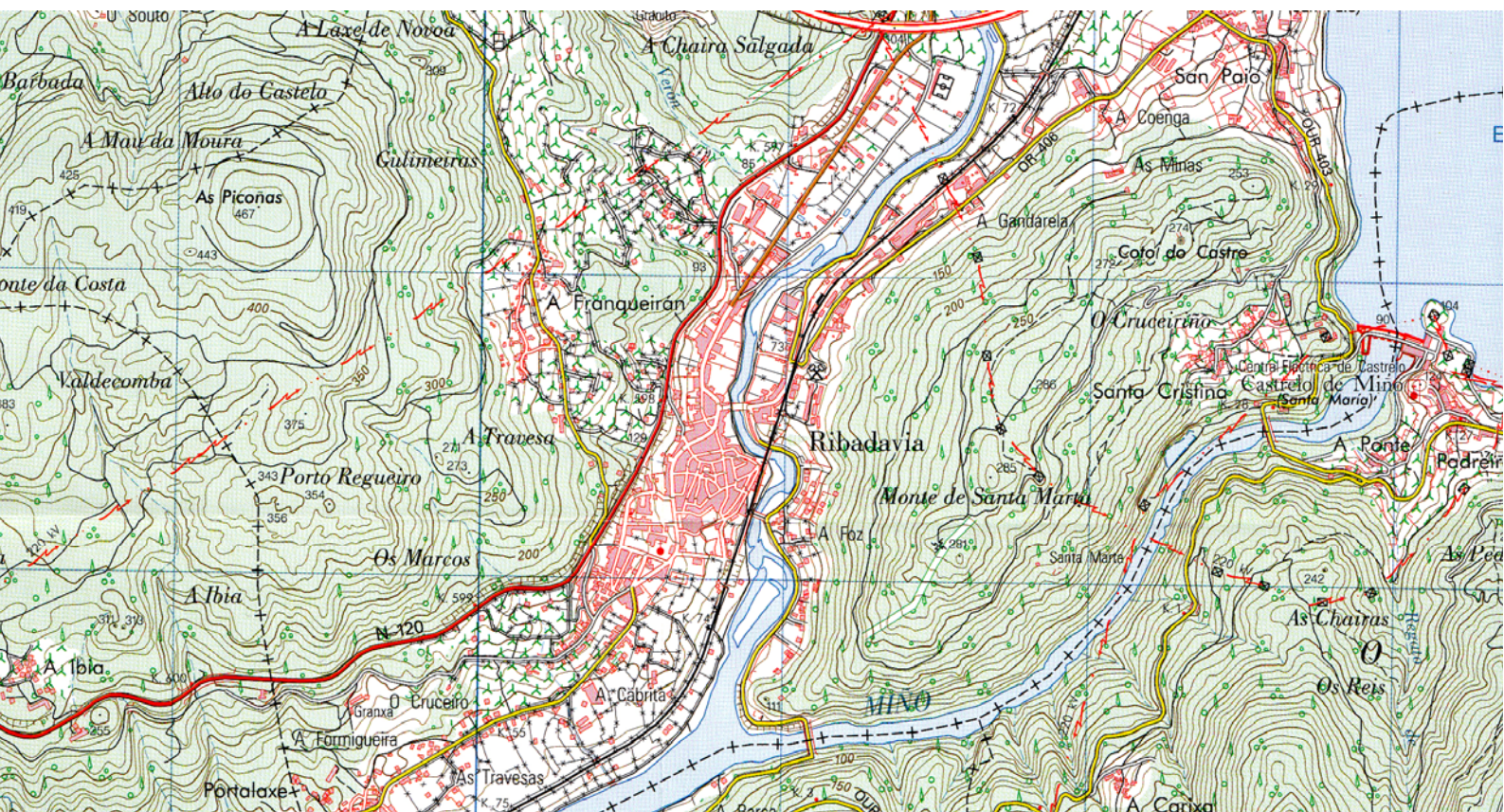
En ese momento el "Calavera", oyó que se abría la puerta del taxi y cuando miró hacia atrás, el viajante había huido.



Foto superior: Naves de la fábrica de ataúdes CHAO, situada en la estación de Ribadavia, años 50

Foto medio: Bar "O Morto" en la actualidad.

Abajo: Plano de situación de Ribadavia y sus alrededores, con el río Avia y el Miño, así como el trazado del ferrocarril.



Esta historia, con algunas variantes, se hizo muy popular en toda la comarca. No sabemos si sería cierta, pero los que sí fueron reales son los personajes y los lugares que aparecen en ella, tanto el "Calavera" como la taberna de "O Morto", forman parte de la historia de la villa. Hemos querido comenzar este cuaderno con esta leyenda, porque por un lado el lugar en el que se desarrolla es la estación ribadaviense, y por otro lado, la referencia que se hace al negocio de los ataúdes, que junto con el del vino formaron el motor económico de la comarca. De esta forma ferrocarril, vino y ataúdes fueron durante muchos los grandes baluartes de la economía ribadaviense.

La villa de Ribadavia es la capital de la comarca del Ribeiro, cuya producción de caldos es conocida internacionalmente, y que en la actualidad es la más importante actividad económica de la zona. Ribadavia se encuentra a veintiocho kilómetros de Ourense, aguas abajo del Miño, aunque su núcleo urbano mira a las orillas del río Avia, casi en su desembocadura en el Miño.

LA ESTACIÓN

La estación actual está situada a las afueras de Ribadavia, conservando este emplazamiento desde su puesta en servicio en 1881, aunque a lo largo de todos estos años sufrió variadas e importantes modificaciones. Ferroviariamente se halla en el P.K. 72.890 de la línea de Monforte a Vigo. Con un desarrollo en curva. Actualmente dispone de tres vías para estacionamiento y rebase, más dos vías que dan acceso a una cochera donde se guarda el material para el mantenimiento de la electrificación. Cuenta con el edificio de viajeros, un almacén de carga, edificio de Vía y Obras, viviendas para agentes y una de las subestaciones que alimentan el tendido eléctrico de la línea. A la salida lado Vigo, salva la antigua carretera nacional 120 con un paso superior.



Foto arriba derecha: Fachada del edificio principal, del lado del patio de viajeros (foto año 2007)

Foto derecha: Vista del andén principal (año 2006).

Foto inferior: Reconstrucción del edificio de viajeros en estado original en la época de MZOV...



2 – RIBADAVIA. Estación del Ferrocarril



Foto superior: Vista de la estación con el kiosco de la cantina en primer término en una postal de principios del siglo XX.

Foto inferior: Vista del almacén de mercancías y el cargamento de toneles de vino del Ribeiro, a principios de la era de RENFE.

ETAPA MZOV 1881-1928

La Compañía MZOV (Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo), fue la concesionaria de la construcción de este ferrocarril y posterior explotación, hasta su rescate por parte del Estado en 1928. Fue inaugurada el 31 de marzo de 1881, aunque comenzó su servicio comercial el 18 de junio de ese mismo año. Situada en las afueras de la villa al lado de la carretera de Villacastín a Vigo. Contaba con tres vías. El edificio de viajeros pertenecía al estilo unificado que se utilizó para las estaciones de tercera categoría, aunque en este caso se le dotó de un piso superior en el cuerpo central, posiblemente antes de rematar la obra. Quedando finalmente el edificio con un cuerpo central de planta baja y primer piso y dos laterales de planta baja. Poseía todas las dependencias necesarias para la explotación, como almacenes de gran y pequeña velocidad, oficina de telégrafo, factoría, sala de espera, etc. En frente del edificio de viajeros se encontraba el muelle descubierto y el edificio del almacén, a los que servía la vía 3. Al patio de mercancías se accedía directamente desde la carretera nacional. Ésta, mediante un paso a nivel cruzaba la vía general en el lado Vigo de la estación. A la izquierda del edificio de viajeros estaba el kiosco de la cantina situándose los retretes a la derecha. Para el servicio de las locomotoras contaba con dos grúas hidráulicas abastecidas por una torre de agua con la cuba metálica y base circular de mampostería. Al final del andén lado Ourense, se encontraba la caseta de lampistería.

En cuanto a las circulaciones, en 1882, cuando aún no se había abierto el ramal hasta Monforte de Lemos, por la estación ribadaviense pasaban cuatro trenes diarios en ambos sentidos. Dos mixtos con los números 1 y 2, y dos correos con los números 5 y 6. En el año 1902, ya inaugurada la conexión con Monforte, estaban grafiados cuatro trenes diarios a Madrid (vía Segovia). Dos por sentido, dos mixtos y dos correos. En 1906 para el servicio interior de Galicia, ya había nueve circulaciones en ambos sentidos, dos rápidos discretionales, con los números 1 y 2, con coches de primera clase. Dos correos regulares, nº 3 y 4 con coches de primera, segunda y



Interesante foto de la estación ribadaviense el 5 de septiembre de 1930, pocos minutos antes de la llegada del tren que conducía a Miguel Primo de Rivera. En el centro de la imagen se ve al Jefe de Estación con el banderín bajo el brazo en una actitud de autoridad. A su izquierda se puede ver a otro ferroviario. También se observa un fotógrafo, que cámara en ristre espera plasmar el acontecimiento. La Guardia Civil mantiene el orden. El público se agolpa en el andén principal, se puede observar todo tipo



de gentes, desde las autoridades con abrigo y sombrero debajo de la marquesina engalanada, hasta la gente del campo calzada con zuecos de madera. Llama la atención las temerarias espectadoras charlando encima de la marquesina. El toque misterioso lo pone la figura que se encuentra tras la ventana lateral, ajena a todo el bullicio del andén. También podemos observar que por estas fechas la estación ya contaba con marquesina y ya se le había ampliado el piso superior del edificio de viajeros.

tercera clase. Dos mensajerías regulares con los números 5 y 6 también con coches de las tres clases. También circulaban tres mercancías discretionales, con los nº 51, 52 y 56. En el año 1923, paran en Ribadavia ocho trenes en ambos sentidos, dos rápidos nº 1 y 2 con coches de primera clase, un correo nº 3 y dos mixtos con los nº 4 y 5, un mensajería con el nº 6 y dos mercantes con los nº 60 y 61. Durante esta etapa el mayor trasiego de mercancías estaba generado por la exportación de vino y la industria derivada de la madera.

El material móvil utilizado durante estos años se componía básicamente de locomotoras tipo 030 y 130, con tender separado. Respecto al material remolcado, estaba compuesto por vetustos coches de ejes de las tres clases, sólo en los últimos años la MZOV incorporó material de bojes. Los vagones de mercancías eran similares a los de las demás compañías. En la última etapa incorporó coches y vagones fabricados por la Sociedad Española de Construcción Naval, subvencionados por el estado, así como locomotoras tipo 240 construidas por EUSKALDUNA, también bajo los auspicios del Estado.

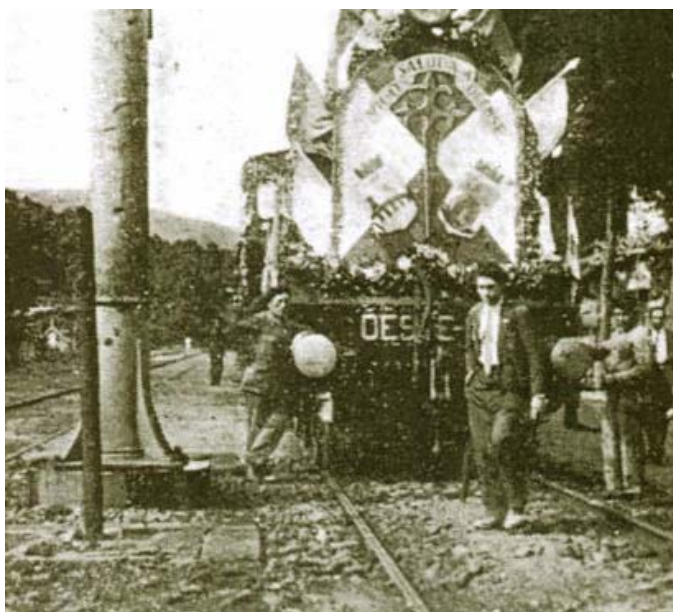
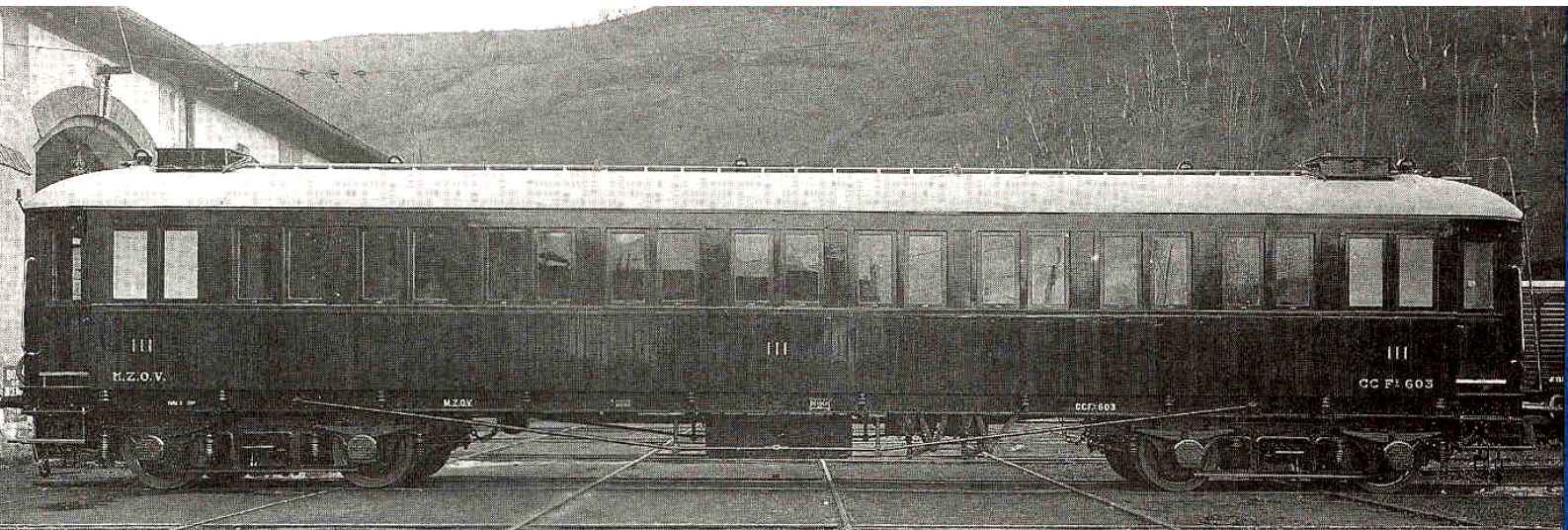


Foto superior: Dos jóvenes ribadavienses asomados por la ventanilla de un coche de III clase de la MZOV, a principios del siglo XX.

Foto medio: Coche CCF perteneciente a la serie 601-603 de MZOV fabricados por CAF en 1927 (foto Eugenio Cardona, Vía Libre fichas de material remolcado)

Foto inferior: Locomotora sin identificar de la Cía. del Oeste estacionada en Ribadavia en un viaje especial de vigueses a Ourense.

ETAPA OESTE 1928-1941

EN 1928, bajo el gobierno de Miguel Primo de Rivera, se funda la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, con el fin de rescatar aquellas compañías que atravesaban graves problemas de rentabilidad afectando así a la propia seguridad en la explotación de las mismas. De esta forma los Ferrocarriles Andaluces, las líneas de MCP, y la MZOV quedan incluidas en esta nueva compañía dependiente del Estado. Ribadavia por lo tanto, entra a formar parte de la red del Oeste. Durante este período la estación sufre las primeras grandes transformaciones al instalársele una marquesina a lo largo de la fachada del edificio de viajeros, y la ampliación del piso superior del mismo edificio a ambos lados del cuerpo central. La marquesina se apoya sobre cuatro columnas de hierro fundido, siendo la cubierta de Uralita ondulada y abarcando el ancho del andén principal. En cuanto al edificio de viajeros, para su ampliación no se utilizan ni los materiales ni el estilo originales.

Respecto al material móvil, Oeste continuó utilizando el mismo que originariamente pertenecía a MZOV. Salvo algunas adquisiciones, que fueron más bien ampliaciones de pedidos de la anterior compañía, Oeste poco aportó al parque móvil en las líneas gallegas.



Foto superior: Vista del edificio de viajeros en 2005.

Foto inferior: Detalle de las columnas de fundición de apoyo de la marquesina.

ETAPA RENFE 1941-2006

Al finalizar la guerra civil, una de las mayores preocupaciones del nuevo gobierno fue la reconstrucción del servicio ferroviario seriamente dañado durante la contienda. Una de las primeras medidas fue la nacionalización de las compañías ferroviarias que operaban en España, creando la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), en 1941. Durante los primeros años de funcionamiento de esta compañía, fueron pocas las obras que afectaron a la estación ribadaviense. Será a partir de los años ochenta cuando vuelvan a realizarse importantes obras en la estación.

En los años 50, se construye el andén II, quedando la vía I entre ambos andenes. También en esta década se cubre el muelle descubierto de mercancías. En 1981, se inaugura la electrificación de la línea de Monforte a Vigo, esto trae consigo no solo la instalación de todos los elementos necesarios, sino que, en Ribadavia es donde se instala una de las subestaciones de la electrificación, y además será la base de uno de los equipos de mantenimiento. Para ello además del edificio de la subestación, se la dota de una nave para el material de mantenimiento así como de un edificio para viviendas de los agentes.

Estas nuevas edificaciones suponen un gran impacto visual con respecto a la estética original de los edificios de la estación, al utilizarse masivamente el ladrillo rojo en sus acabados. Además de producir un encajonamiento del espacio ferroviario. La subestación y la nave de mantenimiento se situaron contiguos al almacén de mercancías y el edificio de viviendas para los agentes al lado del edificio de viajeros, eliminando con ello los retretes, la lampistería, la caseta de Vía y Obras, así como los depósitos de agua. También se eliminó el kiosco de la cantina, pasando a ubicar este servicio en dependencias del edificio de viajeros al igual que los retretes. Y se construye un nuevo alojamiento para las dependencias de Vía y Obras. En esta década, también se elimina el paso a nivel, desviando la carretera por un paso inferior.

El servicio de trenes de pasajeros fue evolucionando a medida que la RENFE fue incorporando nuevo material móvil y creando nuevas relaciones como ocurrió con la inauguración del Directo, comunicando Vigo y A Coruña con Madrid vía Zamora. De esta forma en 1957 eran dieciocho las circulaciones de trenes de viajeros en ambos sentidos, que se repartían en cuatro expresos, cuatro ómnibus, cuatro correos, cuatro automotores y dos TAF. Nueve años más tarde, en 1966, la parada de trenes de viajeros se había reducido a doce, seis expresos con destinos a Madrid, Hendaya, Barcelona y Vigo. Dos TER con destino Vigo, Madrid e Irún. Dos correos que hacían la relación Madrid – Vigo, y finalmente dos ferrobuses que cubrían el servicio entre Vigo y Monforte.



Con respecto al servicio de trenes, en la década de los ochenta, efectuaban parada en Ribadavia 18 trenes de viajeros en ambos sentidos, seis expresos, dos Electrotrenes, dos Talgos, dos ómnibus y seis unidades eléctricas.

En la actualidad Ribadavia ya no posee servicio de mercancías. En cuanto al de pasajeros sólo efectúan parada en esta estación seis trenes regionales en ambos sentidos, aunque sigue manteniendo personal ferroviario para su explotación.

El futuro de esta estación, de momento está asegurado, dadas las inversiones que se han producido en la modernización de la línea entre Ourense y Vigo, y con la futura inclusión de este destino en el proyecto del transporte metropolitano orensano.

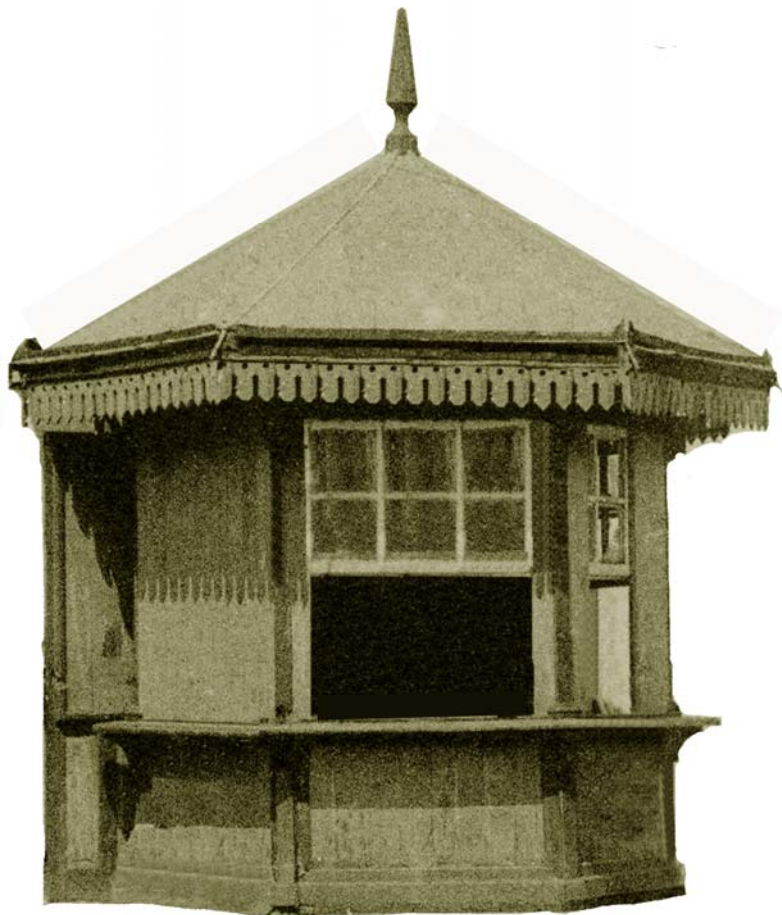
Foto izquierda superior: Lo que queda del gálibo de carga.

Foto izquierda inferior: Restos de lo que fue la báscula de vagones de mercancías en la vía 3.

Foto derecha superior: Nave de electrificación contigua a la subestación.

Foto derecha medio: Actual edificio de Mantenimiento de Infraestructura.

Foto derecha abajo: Viviendas de los agentes en la actualidad.



LA “SCHLINDER” DE LA CANTINA

La cantina de la estación de Ribadavia era un kiosco ubicado al lado del edificio de viajeros, estuvo regentado muchos años por Lola Touza Domínguez y sus hermanas Amparo y Julia. En la cantina vendían principalmente rosquillas y melindres elaborados por ellas mismas, así como todo tipo de bebidas, sobre todo el licor de café, bebida muy popular en Galicia, y que durante las largas paradas que los trenes efectuaban en Ribadavia, los viajeros se acercaban hasta el kiosco a consumirlos. También vendían sus productos a través de las ventanillas desde el andén o incluso en el propio tren, bajándose en las estaciones contiguas y regresando en el siguiente tren. En la época de la posguerra, la cantina también se convirtió en punto de distribución del estraperlo, dada la cercanía de la frontera portuguesa. La mercancía de contrabando que venía de Portugal, sobre todo café “Sical”, tabaco y aceite, los tenía escondido en un subterráneo excavado en el suelo del kiosco.

Pero Lola Touza, no pasaría a la historia por el hecho de regentar la cantina, sino porque entre los años 1941 y 1945 salvó a más de 500 judíos huidos de los campos de concentración nazis. La cantina de la estación ribadaviense se convirtió en el cuartel general de una red clandestina que ayudaba a escapar a los judíos hacia Portugal. El nombre en clave de Lola, era “la madre”, que con tres fieles amigos, dos taxistas entre los que se encontraba “el Calavera” y un emigrante retornado apodado “el Evangelista”, consiguieron hacer esta heroicidad.

Lola aprovechaba la venta ambulante dentro de los trenes para contactar con algún emisario que le indicaba el día, la hora y el vagón en donde llegarían los huidos. El recorrido que hacían éstos, era desde Por-Bou hasta Medina del Campo, allí transbordaban a otro tren que les conducía hasta Ribadavia. Una vez llegados allí, y aprovechando la oscuridad de la noche eran conducidos en los taxis por carreteras comarcales hasta Frieira, a orillas del Miño, para desde allí en barca pasar a Portugal. Llegaron a acudir agentes de la GESTAPO, desconfiado de que aquella zona era paso de judíos huidos desde Alemania. Lola Touza falleció en 1968 a los setenta y dos años, sin que nadie supiera nunca nada de estos hechos, ni siquiera sus familiares mas directos, que se enterarían muchos años mas tarde cuando en 2008 el Gobierno Israelí, rindió honores a las hermanas Touza, concediéndoles el título de “Justos entre las Naciones”, por parte de la Fundación Yad Vashem, que equivale a la canonización católica.



Foto superior: Cantina de la estación de Ribadavia...

Foto medio: Lugar que ocupaba la cantina, hoy sustituido por una fuente.

Foto abajo: Reconstrucción del edificio de viajeros en época de Oeste.

Sirvan estas líneas como nuestro mas sincero homenaje a estas heroínas anónimas íntimamente ligadas a la estación ribadaviense.



ASOMATE A LA HISTORIA DE NUESTRO FERROCARRIL



CADERNOS DE HISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

Próximo número

El ferrocarril minero RIBADEO - VILLAODRÍZ