

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº18
edición castellano

el ramal
OURENSE - MONFORTE



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ



CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE



Imagen superior: Vista del trazado de la línea encajonada en el cañón del río Sil. Foto año 2009

Imagen portada: Imagen de Os Peares con el puente sobre el Miño al fondo, en el año 1920.

Fotografías:

Archivo de los autores, Xosé M^a Macía, Museo Arqueológico de Ourense y Siggpac

Dibujos:

Paco Boluda

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández

Maquetación: Manuel Hernández

Portada: Paco Boluda

Imprime: Ingrafor

Depósito Legal: OU 25-2007

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

Colaboran:



Ultimos cinco números editados:

Nº 13: Ribadavia, historia de una estación

Nº 14: El Ferrocarril de Villadrid a Ribadeo

Nº 15: Las Casillas

Nº 16: El Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa

Nº 17: A Linha do Corgo.

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.





UN FERROCARRIL FLUVIAL

Corren los primeros años del siglo XX. En la estación de Ourense - Canedo se encuentra dispuesto para partir el correo regular número 4, que tiene sus salida a las 11 horas y 11 minutos, que procedente de Vigo tiene como destino Monforte, efectuando una parada de veinticinco minutos, tiempo suficiente para el trasiego de pasajeros y paquetería. El andén de la estación ourensana es un hervidero, alrededor del convoy se amontona una multitud de pasajeros que con sus bultos intentan conseguir el mejor lugar dentro de los coches. Algunos paisanos aprovechan para introducir el correo en el buzón del furgón postal. Carretillos con maletas, vendedores de agua con limón y niños voceando el periódico del día, se mueven atropelladamente entre el gentío.

La estación de Ourense-Canedo, fue inaugurada en 1885, con motivo de la puesta en servicio del ramal hasta Monforte, en sustitución de una de carácter provisional que se ubicaba demasiado cerca de las aguas del Miño, como para permitir su ampliación. Esta nueva estación catalogada de 2ª categoría por la M.Z.O.V., poseía un eminente carácter provinciano en sus instalaciones. Tres vías y una raquíta redonda con capacidad para un par de locomotoras piloto para maniobras, componían el servicio ferroviario de la estación, además de dos muelles de carga y un edificio de viajeros.

Imagen superior: Fachada de la estación de Ourense-Canedo en 1885

Imagen derecha arriba: Mapa de la red con el ramal Ourense-Monforte en 1957

Imagen derecha abajo: Un convoy saliendo de Ourense, camino de Monforte

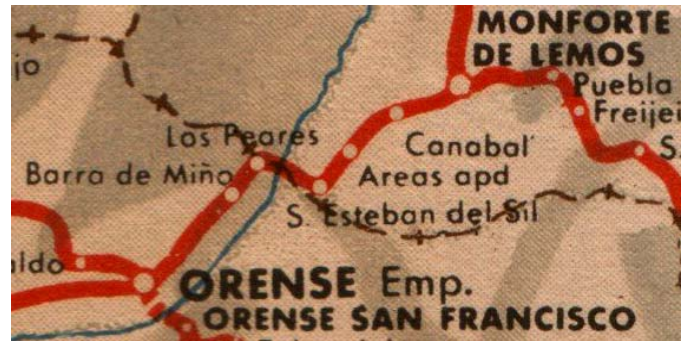


Imagen inferior: Imagen del animado andén de la estación en 1904



Con respecto a este edificio, como todos los de este ferrocarril, era una construcción sin grandes alardes arquitectónicos, que contaba con planta baja y un primer piso, siendo lo más destacable sus cuatro grandes chimeneas en la parte superior de la fachada que daba al patio de viajeros. Pero volvamos a nuestro tren. El tintineo de la campana anuncia su partida, seguido del familiar aviso del factor de circulación ¡viajeros al tren!, los pasajeros más rezagados se apresuran a subir al convoy. Se oye el sonido seco de los golpes que producen las puertezuelas de los coches al cerrarse. Este correo regular, además de los consabidos furgones de correos, estaba formado por una amalgama de viejos y destartados coches de madera de ejes, posiblemente de segunda mano, al más puro estilo centroeuropeo, con portezuelas en cada departamento y estribo corrido a lo largo del coche. Los había de las tres clases, teniendo los de tercera idénticas comodidades que cualquier vagón de mercancías, pero ciertamente los más entretenidos para viajar, por lo variopinto del paisaje, lo que nos animó a adquirir un billete de tercera clase. La verdad es que la MZOV, nunca se prodigó en el cuidado y limpieza de su material móvil. Daba tracción a nuestro tren una locomotora tipo 230 fabricada por North British Loc. Cª Lda de Glasgow en 1907, que con un estridente silbido unido al entrecocar de los coches por la brusca arrancada, nos indica que nuestro viaje ha comenzado.

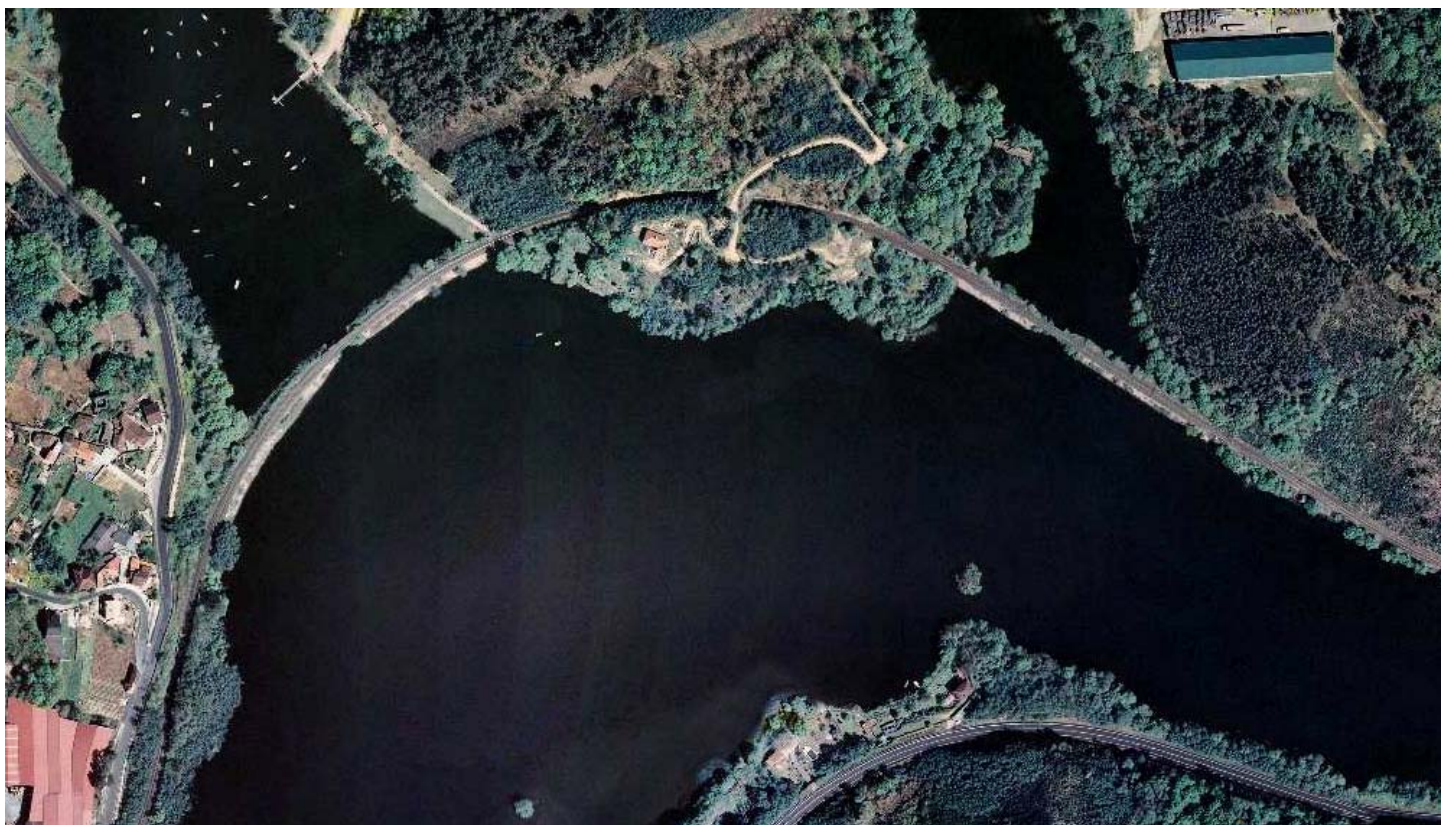
El tren tan pronto sale de la estación, busca las aguas del Miño. El paisaje urbano va poco a poco cambiando, dando lugar a plantaciones de viñedos y pequeñas fincas salpicadas de casas rústicas. Nos quedan 46 kilómetros que tardaremos en recorrer una hora y veinte minutos, lo que nos da una velocidad media de casi 37 k/h, que no está nada mal. Poco antes de llegar a orillas del Miño, cruzamos el paso a nivel de Rivela, en donde una guardesa, banderín en mano, protege el paso de los escasos vehículos que a esa hora circulan por la carretera, al tiempo que indica a nuestro convoy que la vía está expedita.

En Rivela, vía y río se convierten en compañeros inseparables casi hasta el final del trayecto. Mientras, a nuestra derecha, el Miño nos hace compañía, a la izquierda podemos observar suaves lomas de exuberante vegetación salpicadas de pequeños huertos.

Imagen superior: Billetes de tipo Edmonton, utilizados en esta línea.

Imagen medio: Túnel nº 13 de Loudeiro.

Imagen inferior: Vista de la zona de Rivela, en donde ferrocarril y río se unen.





A las 11 horas y 27 minutos, el tren se detiene en la estación de Barra do Miño, que se encuentra a 9,3 km de Ourense. Esta estación mantiene el mismo estilo arquitectónico que las del resto de toda la línea. Originariamente eran de planta baja y con escasa decoración. A finales de los años veinte, con la llegada de la Compañía del Oeste, a la mayoría de ellas se les añadió un primer piso para vivienda de los ferroviarios. Esta ampliación si bien está construida con materiales más pobres, mantiene las líneas básicas de la estética del edificio. Tras una breve parada de un minuto, proseguimos camino. A partir de este punto, el río comienza a encajonarse en la entrada del cañón del Miño, el paisaje se va volviendo mucho más abrupto, la vía se apega a los riscos aprovechando el escaso espacio que hay entre la escarpada garganta y el curso fluvial. Las casillas de los guardavías se suceden cada pocos kilómetros, parecen estar colgadas de la ladera del cañón. El silbar de la locomotora produce multitud de ecos en el estrecho pasaje. Estamos a punto de llegar a Os Peares, estación limítrofe entre las provincias de Ourense y Lugo. La plataforma de esta estación, se encuentra literalmente encajonada, el poco espacio existente entre la ladera de la montaña y el río, hace que los edificios ferroviarios se encuentren prácticamente adosados a la pared rocosa. Cuenta con tres vías de paso y dos que dan servicio a los muelles de mercancías. Es un enclave con mucho movimiento de mercancías, sobre todo en el trasiego de madera, cuyos troncos se transporta en grandes cantidades a través del río hasta llegar a los pies de la estación, en donde mediante cabrestantes son elevados hasta la plataforma ferroviaria, para allí después de ser transformados, son cargados en vagones. Suele haber una pequeña locomotora de vapor ejerciendo las labores del movimiento de los mencionados vagones.



La estación de Os Peares era la única que contaba con aguadas. A las 11 horas y 44 minutos, nos ponemos de nuevo en marcha. A pocos metros de la estación la línea cruza el Miño mediante un puente metálico. Este puente de la escuela de Eiffel, es uno de los más notables de la línea, se encuentra en el pk 27,600. Lo componen tres tramos metálicos apoyados sobre dos pilares y a los extremos dos tramos en piedra con un arco de medio punto cada uno. Fue inaugurado en 1885 y reformado a finales de los años veinte con el fin de reforzarlo dado el aumento de la carga de los trenes.



Imagen superior izq: Vista del paso de la línea a través de un frondoso bosque.
Imagen superior dch: Edificio de viajeros de la estación de Barra do Miño.
Imagen medio: Vista de Os Peares con el puente al fondo, años 40.
Imagen inferior: Fachada de la estación de Os Peares.





Imagen superior: Estación de Os Peares en 1950 (foto de José Rodríguez)
Imagen inferior izq: Imagen actual del puente de Os Peares.
Imagen inferior dcha: Inscripción en el túnel de Amorín.



A partir de este punto, la línea abandona el Miño para encajonarse en el cañón del Sil. Ahora el paisaje se vuelve mucho más abrupto, la vía se cuelga literalmente de la pared rocosa. El tren continúa su recorrido, la máquina se esfuerza al máximo, la pendiente va aumentando progresivamente hasta llegar a las 16 milésimas. Atravesamos cuatro pequeños túneles, siendo el más largo el túnel de Amorín, con 98 m. de longitud. Todos los túneles de este ramal llevan inscrito su nombre y longitud en la parte superior de las bocas. El último túnel de este tramo, tiene el desarrollo en curva muy pronunciado y a cuya salida se encuentra la estación de San Esteban.





La estación de San Esteban del Sil, situada en el pk 19,800, cuyo edificio de viajeros mantiene el estilo y las características de los otros del ramal, aunque a mediados de los años 50 coincidiendo con la construcción del embalse de San Esteban, sería sustituido por otro con una estética completamente diferente, con dos pequeños porches a ambos lados y el espacio correspondiente al gabinete de circulación, sobresaliendo de la fachada. Hemos llegado a las 12 horas en punto, y tras una parada de seis minutos, emprendemos la marcha. A partir de aquí, abandonamos el cauce del río Sil, para encajarnos en el desfiladero del río Cabe, y es que de esta forma, la construcción de la línea resultaba mas económica, por ello los ingenieros buscaron los cauces fluviales para poder llegar hasta Monforte, evitando así la perforación de largas galerías, que aunque hubiese acortado mucho la distancia, el elevado presupuesto la haría inviable. En un principio se había pensado en llevarla hasta Pobra de Brollón, pero finalmente se optó por Monforte, aun quedando el empalme de la línea en sentido contrario a la dirección de Madrid.

A lo largo del Cabe nuestro tren serpentea hábilmente por entre los riscos, este es el tramo que mas túneles tiene, con un total de siete galerías, aunque posteriormente se construiría un falso túnel a mayores. Siendo el mas largo de de Castelo Grande, de 439 m.





En el pk 15,650, la línea cruza el río Cabe mediante un puente de 119 m. de longitud con tres tramos metálicos. Este puente sería reforzado en dos ocasiones, a finales de los años veinte y en los años setenta del siglo XX. Nuestro tren continúa su marcha. A las 12 horas y 15 minutos pasamos por el apeadero de Areas, una pequeña instalación compuesta por una casilla que da también servicio al paso a nivel ubicado en ese mismo lugar y un pequeño andén. A nuestra izquierda observamos el río Cabe que será nuestro compañero de viaje hasta llegar a Canabal.

La estación de Canabal se encuentra a 9 km. de Monforte. De similar estilo que las anteriores tiene sin embargo una playa de vías mucho mas amplia. El cargadero de mineral de hierro proveniente de las minas Do Freixo, donde era transportado mediante un cable aéreo y la fábrica de cerámica a pocos metros de la estación, hacían de esta un importante enclave para el movimiento de mercancías, de ahí la mayor dotación de vías. En Canabal paramos tres minutos, lo justo para que suban un par de pasajeros. A las 12 horas y 30 minutos, el jefe de estación da la salida al correo regular. La siguiente parada ya será en nuestro destino. Abandonamos el Cabe y dejamos atrás la escarpada orografía para adentrarnos en la gran llanura de las Tierras de Lemos. Esto permite que el trazado del ferrocarril sea prácticamente una recta hasta su final. Innumerables pasos a nivel cruzan nuestra ruta, esto hace que el silbato de la locomotora se escuche constantemente. A lo lejos ya se vislumbra la colina con la silueta del castillo de los condes de Lemos. Son las 12 horas y 45 minutos cuando la North British que tracciona nuestro tren entra en las agujas de la estación monfortina después de haber recorrido 46 km.

Monforte de Lemos será durante muchos años el mayor enclave ferroviario de Galicia, gracias al empalme de este pequeño ramal. De ser una pequeña estación rural, pasó a ser uno de los depósitos más importantes de la red. Su declive vino dado por la puesta en funcionamiento del ferrocarril Zamora – Ourense – A Coruña, pasando a ser Ourense el gran nudo ferroviario de Galicia

Imagen superior: Edificio de viajeros de la estación de San Esteban en 2009

Imagen izq: Puente del Cabe a finales de los años 90

Imagen inferior: Prueba de carga en la primera reforma del puente del Cabe.





UN POCO DE HISTORIA

El planteamiento original que tenía la MZOV (Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo), de unir el puerto de Vigo con el centro de la península mediante un ferrocarril directo se vio **truncado** ante la negativa del gobierno de acometer el trozo entre Zamora y Ourense, a tenor de lo costoso de las obras al tener que atravesar una complicada y adversa orografía. De esta forma la compañía se vio con dos tramos en explotación, Medina a Zamora que se inauguraría en 1864 y el de Ourense a Vigo, puesto en servicio en 1881, incomunicados entre sí. Ante esta circunstancia se decide buscar una alternativa mediante la ampliación de la línea gallega hacía un punto donde se uniera con la red nacional. En este caso el lugar escogido fue la estación de Monforte de Lemos en la Línea de Norte, Palencia a La Coruña, aunque en un principio se había barajado la conexión por la estación de Pobra de Brollón. Este ramal, con el fin de economizar costos se desarrolló aprovechando las cuencas fluviales del Miño, Sil y Cabe lo que no evitó un enorme trabajo en las obras de explanación, dado el carácter escarpado de las riberas de estos ríos.

En 1873 se adjudican las obras del ramal de Ourense a Monforte al marqués de San Eduardo. En mayo del año siguiente se procede a la formación de expedientes de expropiación en el ayuntamiento de A Peroxa. Por estas fechas son ya 40 km. de explanación los que hay construidos, aunque la contrata es rescindida con lo que se detiene su construcción. El nueve de noviembre de 1881, una real orden anuncia la puja para las obras necesarias para el remate del ramal, así como la concesión de su explotación. AGL (compañía de ferrocarril de Asturias, Galicia y León) presenta una proposición que fue desestimada. Finalmente el veintidós de febrero de 1882, el ministerio de fomento convoca una puja en la que saldría ganadora la propuesta presentada por MZOV.

Las obras avanzan a buen ritmo, aunque no sin dificultades. En noviembre de 1884 entra en servicio el trozo entre Ourense y Os Peares, ese mismo año se termina la construcción del puente sobre el Miño en esta última población. En febrero del siguiente año se rematan las obras del puente del Cabe, con lo que el ramal está prácticamente listo para su explotación. De esta forma el quince de mayo de 1885, con la puesta en servicio de los 46 km que separan Ourense de Monforte, ya se podía ir en tren desde Vigo a Madrid.

En 1926 a consecuencia de la precaria situación económica que atraviesa la MZOV, y ante el escaso manteniendo tanto de la infraestructura como del material móvil y llevando todo ello a una peligrosa inseguridad en el transporte, el Estado decide nacionalizarla, por lo que es integrada en la Compañía Nacional del Oeste de España, a la que se sumarian también los ferrocarriles andaluces y la M.C.P. Esta nacionalización trajo consigo una importante mejora tanto en el material móvil con la adquisición de nuevas locomotoras y modernos coches de viajeros, como en la infraestructura, modernizando y ampliando las estaciones. Esta época corresponde a la instalación de marquesinas en las estaciones de Os Peares y Canabal, así como la construcción de un piso superior en todas las estaciones. También se acometieron importantes reformas en el tendido de la vía, reforzando los puentes sobre el río Miño y el río Cabe.

Tras la Guerra Civil, en 1941 se crea la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), que se hará cargo de la explotación de todas las líneas ferroviarias de vía ancha de España, aunque habrá que esperar a los años 60 para que se comenzara a modernizar el ferrocarril español. A principios de los años 70, comienza el declive del vapor en el ramal, siendo sustituido paulatinamente por la tracción diesel y los nuevos automotores.

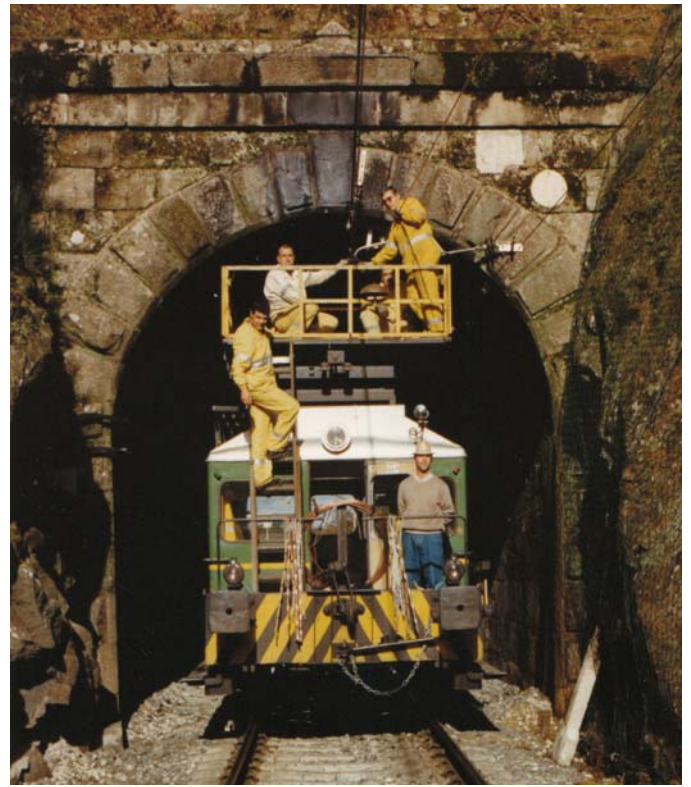
En 1974, RENFE aprueba un plan de electrificación en el que estaba incluida la línea Monforte – Ourense – Vigo, aunque no será hasta 1977 cuando comiencen las obras del tendido de la catenaria, que no estaría exento de dificultades, puesto que este vieja línea férrea creada con parámetros del siglo XIX, no estaba preparada para acometer su electrificación, sobre todo en los túneles, debido a su escaso gálibo, teniéndose en muchos casos que rebajar la plataforma de la vía, ya que la altura de los túneles no daba el límite mínimo de la altura de la catenaria. Habrá que esperar hasta el 27 de septiembre de 1981 para que entrara en servicio, siendo el 21 de diciembre de ese mismo año, cuando se realizaría el primer servio con tracción eléctrica.

En el año 2006, se crea ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), que se hará cargo de la explotación y mantenimiento de la red ferroviaria española, quedando el servicio de transportes en manos de Renfe.



LA EXPLOTACIÓN

En los primeros años de la puesta en servicio del ramal entre Ourense y Monforte, el servicio de trenes que tenía era el que existía anteriormente entre la ciudad de las Burgas y Vigo, solo que ampliando lógicamente su recorrido. A principios del siglo XX, el servicio de trenes de viajeros que había por esta línea era de nueve circulaciones diarias en ambos sentidos, servidas por **dos** rápidos discretionales con coches de primera clase, dos correos regulares con las tres clases, dos mensajerías regulares con las tres clases y tres mercancías discretionales con viajeros de tercera clase. El material móvil empleado eran básicamente locomotoras de vapor del tipo 030 y 040 para mercancías y 230 para viajeros.



En cuanto a material remolcado, el parque móvil se componía en su mayoría de coches de ejes con portezuelas de acceso directo a los departamentos y estribo corrido. El material para el transporte de mercancías era similar al del resto de las compañías. En 1923 eran diez las circulaciones que prestaban servicio en ambos sentidos, dos mixtos, dos rápidos, un tren correo, un mensajerías y cuatro mercantes que admitían pasajeros de tercera clase. En 1950 circulan diez trenes de pasajeros en ambos sentidos, que corresponden a tres expresos, un rápido, dos correos y cuatro mensajerías.

Imagen sup. izq: Rápido Vigo-Coruña, destino Irún, en Os Peares, año 2009.
Imagen sup. dch: "Vagoneta del Mondragón" con el equipo de mantenimiento de la electrificación del ramal en los años 90
Imagen inferior: Vagones de mercancías estacionados en Ourense-Canedo a finales del siglo XIX..





A finales de la década de los 60, por el ramal circulaban dieciséis circulaciones diarias en ambos sentidos, cuatro expresos, dos TER, dos TAF, dos correos y seis Ferrobuses. En 1981 con la electrificación del ramal, se aumentan considerablemente las circulaciones, llegando a alcanzar su cenit. De este modo el servicio se cubría con ocho unidades eléctricas, cuatro expresos, dos Electrotrenes, dos ómnibus y un rápido, sumando todos ellos diecisiete circulaciones diarias en ambos sentidos. En la actualidad el servicio de trenes de pasajeros está cubierto seis circulaciones en ambos sentidos, dos Tren Hotel, dos rápidos y cuatro unidades eléctricas.

En la actualidad, ADIF, está acometiendo obras de rehabilitación de los edificios de viajeros del ramal así como la remodelación de las instalaciones de la infraestructura de las estaciones, así como la supresión de los pasos a nivel. Existe también un proyecto para la construcción de una variante a partir de Os Peares, en donde la línea, después de cruzar el Miño mediante un nuevo puente, se adentraría en un largo túnel evitando así el abrupto recorrido actual y acortando notablemente la distancia con Monforte, aunque perdiendo el disfrute de la contemplación de un espectacular paisaje.



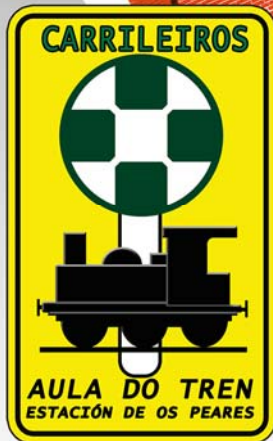
Imágenes superiores: Distintas circulaciones en la actualidad.
Imagen inferior: Edificio de viajeros de la estación de Os Peares, restaurado y acondicionado para albergar en sus instalaciones el "Aula do Tren" de Carrileiros de Foula.



Co próximo número adicado a os peiraos de mercadorías
UN NOVO RECORTABLE EN ESCALA H0 (1:87)

O antergo peirao de 1884 da estación da MZOV de Os Peares (Ourense)

Actual sé da AULA DO TREN de Carrileiros de Foula



AULA DO TREN e CANTINA FERROVIARIA dos CARRILEIROS DE FOULA
Estación de Os Peares, Ourense (liña Monforte-Ourense -Vigo)