

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº19
edición castellano

Arquitectura ferroviaria
MUELLES DE MERCANCÍAS



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE



Imagen superior: Un mercante en la línea de Palencia a La Coruña, en las inmediaciones de la estación de Covas (Ourense), en 1975.

Imagen portada: Imagen de los muelles de mercancías de la estación de Ourense-Empalme en los años 60

Fotografías:

Archivo de los autores, Arquito visual Ourense, Museo Etnológico de Ribadavia.

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:



Últimos cinco números editados:

Nº 14: El Ferrocarril de Villadriod a Ribadeo

Nº 15: Las Casillas

Nº 16: El Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa

Nº 17: A Linha do Corgo.

Nº 18: El ramal de Ourense a Monforte

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.



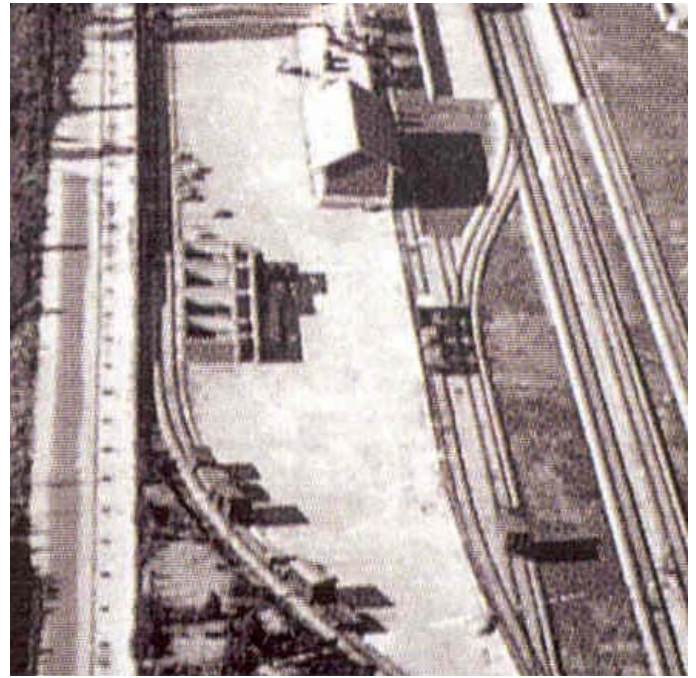
INTRODUCCIÓN

Uno de los principales motivos del nacimiento del ferrocarril fue la necesidad de transportar mercancías de una forma rápida y eficiente. De esta forma las primeras líneas férreas se dedicaron principalmente al transporte de mercancías, mas concretamente al de mineral, combinando en muchos casos con el transporte de viajeros, aunque existieron y existen muchos ferrocarriles dedicados única y exclusivamente al transporte de mercancías.

Para el movimiento y trasiego de las distintas mercancías que se transportaba en ferrocarril, hubo que reservar un espacio en las estaciones para tal fin, son los patios de mercancías. Este tipo de instalaciones podían llegar a tener grandes proporciones, en muchos casos aún ser más grandes que las propias estaciones. Pero lo mas común es encontrarnos con pequeñas instalaciones al lado o enfrente del edificio de viajeros. Sobre todo en las estaciones de inferior categoría.

Los tinglados de carga suelen estar constituidos por un patio de mercancías en el que se ubica el muelle cubierto que hace las funciones de almacén y que solía poseer una pequeña oficina para la facturación de pequeña velocidad, cabe recordar que durante mucho tiempo el transporte de mercancías se dividía en pequeña y gran velocidad, estando las dependencias para el servicio de esta última en el propio edificio de viajeros. El muelle descubierto, que suele ser, en muchos casos, la prolongación de la plataforma del edificio del almacén, es otro elemento imprescindible en estas construcciones. En el caso de las estaciones construidas a partir de la segunda década del siglo XX, los patios de mercancías suelen contar también con muelle de carga de ganado.

Las medidas de este tipo de instalaciones varían como es lógico dependiendo de la categoría de la estación de la que forman parte. En las líneas mas antiguas y sobre todo en las pequeñas estaciones rurales, el patio de mercancías es prácticamente inexistente, situando el muelle de carga entre la carretera de acceso a la estación y la vía.



Con el paso del tiempo y el aumento del tráfico de mercancías se hizo necesario el aumentar la superficie destinada al trasiego de mercancías, así como el incremento de mobiliario, llegando como en el caso de las estaciones de la línea de Zamora – Ourense – A Coruña, a destinar una media de 7.000m² al patio de mercancías.

Imagen superior: Patio de mercancías de la estación de O Carballiño en 1960.

Imagen inferior: Vista del muelle descubierto de la antigua estación de Ourense-Canedo, a principios del siglo XX.





LOS MUELLES DE MERCANCÍAS EN OURENSE

Iniciamos ahora un recorrido por los tipos de estas instalaciones ferroviarias de las distintas líneas que surcan la provincia ourensana. Cronológicamente los primeros en ser construidos fueron los de la compañía M.Z.O.V., datando los más antiguos de 1881, correspondientes a la línea de Ourense a Vigo, y los más recientes de 1885, edificados en las estaciones del ramal de Ourense a Monforte. Siendo ambos de características parecidas. Luego nos detendremos en los correspondientes a la línea de NORTE, en el noreste ourensano, que datan de 1883 y por último los que corresponden a la línea de Zamora a Ourense y La Coruña, puestos en servicio entre 1957 y 1958.

Imagen superior: Muelle de mercancías de la estación de Os Peares, acondicionado para albergar el Aula do Tren (foto año 2009).

M.Z.O.V.

Los muelles de la M.Z.O.V. en las pequeñas estaciones carecían de patio de mercancías, exceptuando el caso de las estaciones de Ribadavia y Barbantes. En el resto, el edificio del almacén tiene un lateral hacia la vía y el otro a la carretera de la estación, desde donde se efectuaba el trasiego de mercancías. Suelen ser todos de un estilo unificado, salvo el de la estación de Ribadavia, que difiere tanto en tamaño como en su estética. En el caso de Ourense-Canedo (1885-1952), contaba con dos muelles cubiertos y uno descubierto.

Exceptuando esta última estación y la de Ribadavia, cuyas vías para el servicio de mercancías tenían desvíos de entrada y salida para el movimiento de los vagones, el resto poseían una corta y única vía terminada en topera y situada en un lateral del edificio de viajeros al lado del muelle.

El muelle cubierto tenía unas dimensiones de 8m de ancho variando la longitud entre 12 y 25m. Poseían portones de puertas correderas cuyas hojas estaban colocadas por la parte interior del edificio. A mayores había una puerta de servicio para el personal. Para su iluminación y ventilación tenían ventanas en la parte superior de cada una de las fachadas laterales. Estos edificios estaban construidos en ladrillo rojo, carecían de cualquier tipo de decoración, tan solo los pilares de sustentación de la cubierta sobresalen de la línea de fachada a modo de pilastras. La cubierta, de teja, es a dos aguas y se apoya sobre cerchas de madera sostenidas por sendos pilares de sección cuadrangular de 50 por 50 cm.

Imagen inferior: Distribución de los elementos de un tinglado de mercancías de la compañía M.Z.O.V. 1.- Edificio de viajeros. 2.- Muelle cubierto. 3.- Muelle descubierto. 4.- Patio de mercancías. 5.- Carretera de acceso a la estación. 6.- Vía general.

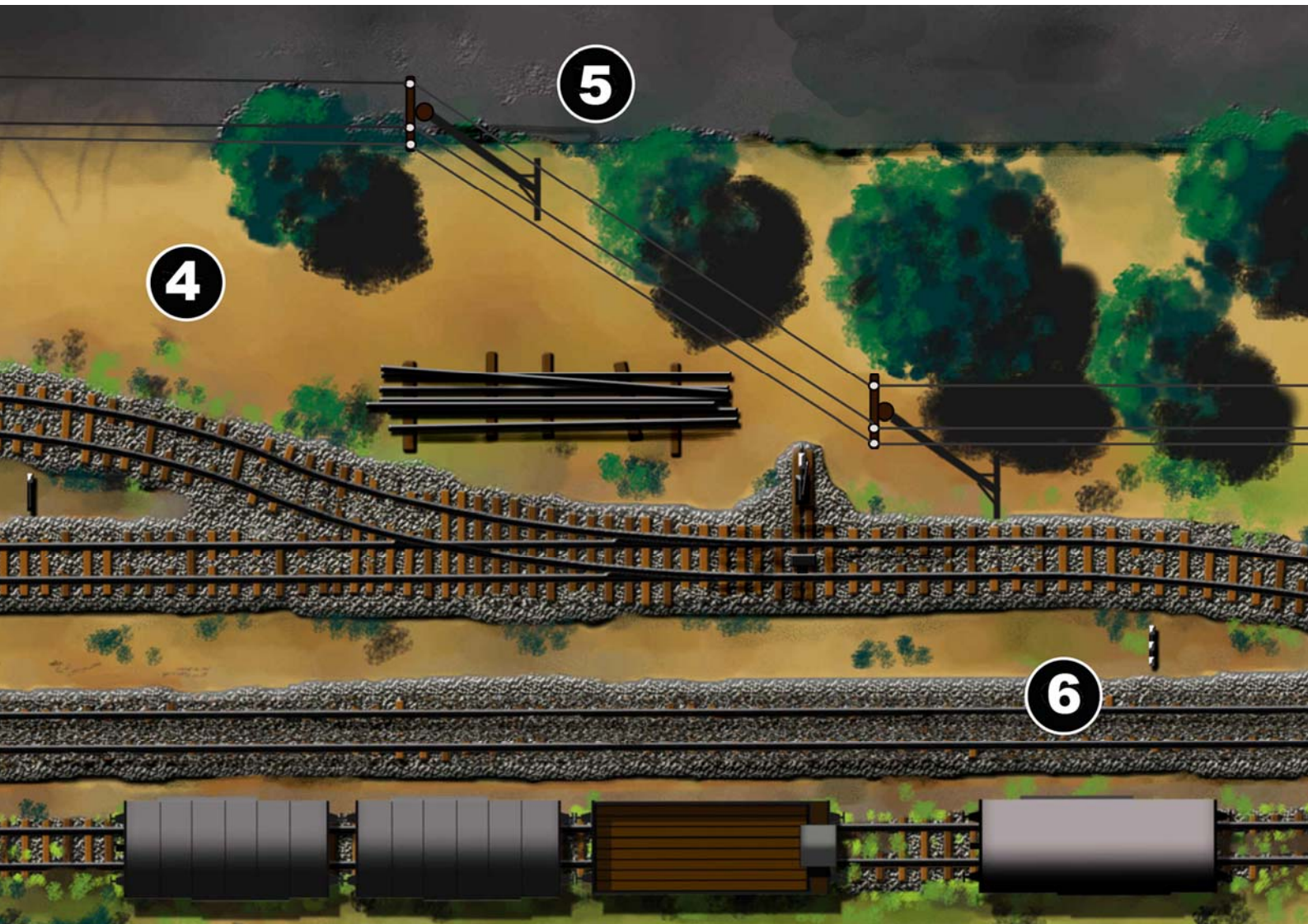




Un caso diferente es el la estación ribadaviense, con un muelle cubierto construido en granito y con un esmerado cuidado en su diseño y otro descubierto de proporciones considerables. Cuenta con tres portales de acceso por cada lateral, y para la ventilación contaba con un ventanal corrido bajo el alero cerrado, con una estética de celosía en madera. La cubierta a dos aguas se apoya sobre seis cerchas de madera. Las paredes se encuentran revocadas en blanco, salvo en las zonas que corresponden a las pilastras y marcos de los portales.

Imágenes superiores: Dos vistas del muelle de Ribadavia, en los años 40 y en 2005 respectivamente.

Imagen derecha: Vista actual del muelle de Barbantes-Estación.





Imágenes superiores: Alzados del muelle de la estación de Os Peares en estado original.



El mobiliario en el interior del almacén solía ser muy sencillo, una báscula para bultos, y en la oficina un pequeño mostrador de madera, un armario en donde se guardaban los impresos y las libretas en donde se anotaba el movimiento de mercancías. En el exterior solían contar en las proximidades con un gálibo de carga, careciendo de báscula de pesaje de vagones y grúa, solo Ribadavia poseyó estos dos elementos aunque en época tardía, ya que fueron instaladas en los primeros años de la RENFE.

En la actualidad se conservan los almacenes de las estaciones de Ribadavia, Barbantes y Os Peares. Los dos primeros utilizados como naves de almacenes privados, teniendo un distinto estado de conservación, mientras el de Barbantes se encuentra en buen estado, aunque se le ha añadido un anexo que nada tiene que ver con el estilo original. En cuanto al de Ribadavia, se haya en un estado de semi abandono. En el caso del de Os Peares ha sido restaurado y acondicionado para albergar el "Aula do Tren" de Carrileiros de Foula

Imagen izquierda: Imagen actual del muelle reformado.

Imagen inferior: Muelles de la antigua estación de Ourense-Canedo poco antes de su demolición, en 1957



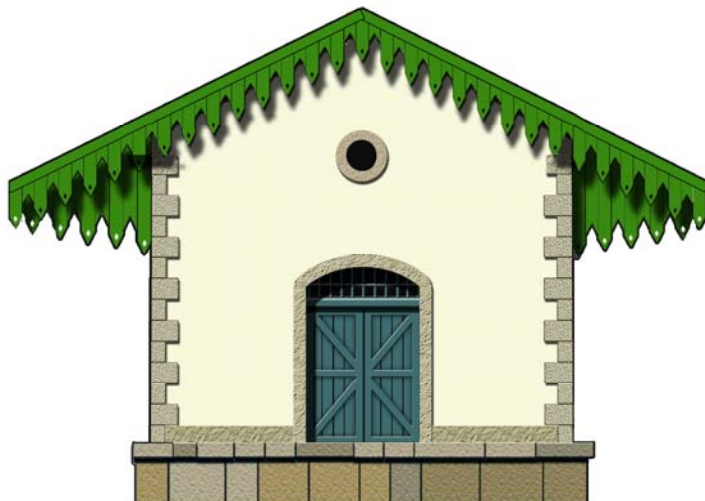
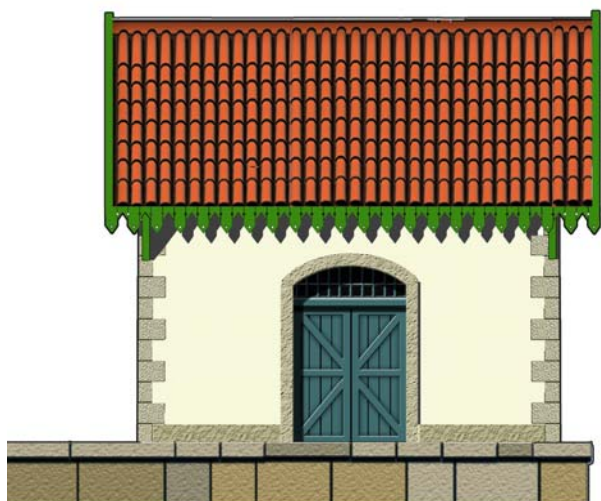


Imagen superior: Vista actual del muelle cubierto de Sobradelo de Valdeorras.
Imagen inferior izquierda: El muelle de O Barco de Valdeorras en la actualidad.
Imagen inferior derecha: Actual muelle de A Rúa.
Imágenes inferiores: Alzado de los muelles tipo NORTE.

NORTE

Los muelles de la Compañía del Norte carecían de patio de mercancías, que estaba constituido por el propio camino de acceso. Eran del tipo mixto, siendo el muelle cubierto de modestas dimensiones, 8m de ancho y 12m de largo. Cubierta a dos aguas en la que se ha utilizado la pizarra, por ser material abundante en la zona. Disponen de portones de acceso en tres lados y una ventana en el otro. Las puertas, con lucernario en la parte superior, están formadas por dos hojas correderas. Los muros están hechos de mampostería enlucida, salvo los esquinales contruidos por sillares en cadena de esquina y los zócalos. También se ha aplicado esta técnica constructiva en las jambas y en los arcos escarzanos de los vanos. En la parte superior de las fachadas laterales se sitúa un oculo que hace las funciones de respiradero. En cuanto a número de puertas, se generaliza el de una por fachada, exceptuando el muelle de O Barco de Valdeorras que tiene dos en sus fachadas de acceso lateral. Todas tuvieron gálibo aunque carecieron de grúa.

En la actualidad se conservan los de las estaciones de Quereño, Sobradelo y O Barco de Valdeorras, todos ellos con un deficiente estado de conservación. En el caso del muelle de A Rúa, sólo se conserva la plataforma, siendo sustituido a finales del siglo XX el muelle cubierto original, por otra de dudosa estética.



ZAMORA-OURENSE-A CORUÑA

Como ya hemos comentado en otras ocasiones, el trazado de la línea de Zamora a Ourense y A Coruña, fue de los más modernos de su época, no solo por la cuestión técnica de salvar una desfavorable orografía, sino también por el diseño de sus obras de infraestructura y de su notable arquitectura. Fue una línea en la que las expectativas de explotación puestas en su diseño, desgraciadamente no llegaron a cumplirse. Un claro ejemplo es el tema que nos ocupa, el de los muelles de mercancías, que en este ferrocarril tuvieron un protagonismo especial, a tenor de su tamaño y de sus instalaciones, y que en la mayoría de los casos fueron infrutilizadas.

Todas las estaciones contaron con patios destinados al trasiego de mercancías, que exceptuando el de Ourense-Empalme, con 45.000 m², la media para el resto de las estaciones es de 7.000 m², llegando el de la estación de Baños de Molgas, hasta los 11.000 m².

Están ubicados en un lateral de la estación, contiguos al patio de viajeros, separado de este mediante un muro que recorre todo su perímetro.

Todos poseen los elementos necesarios para el perfecto movimiento de mercancías, estando dotados con muelles de carga mixtos cubiertos y descubiertos, muelles de ganado, grúa dinámica, báscula para el pesaje de vagones y gálibo. En cuanto al servicio de vías, la mayoría contaban con dos o tres vías, y en algunos casos, como Baños de Molgas, Ourense San Francisco y Carballiño, contaban a mayores con una vía de escape para la realización de maniobras de clasificación.

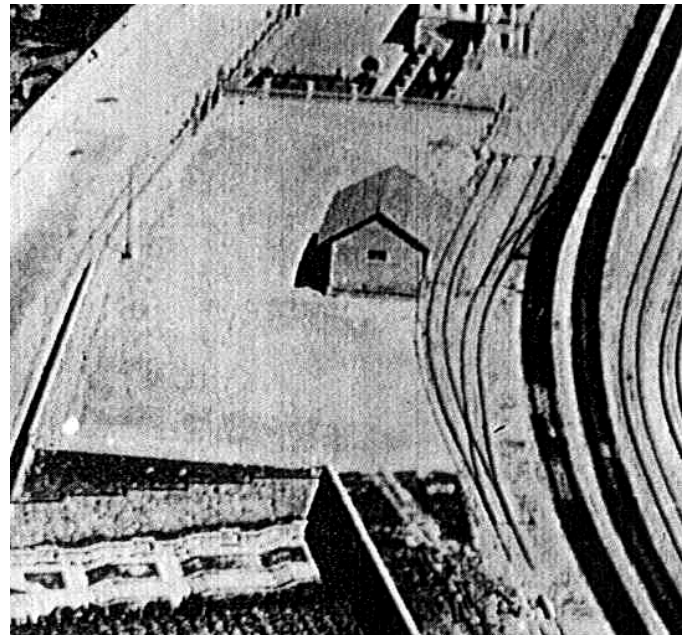
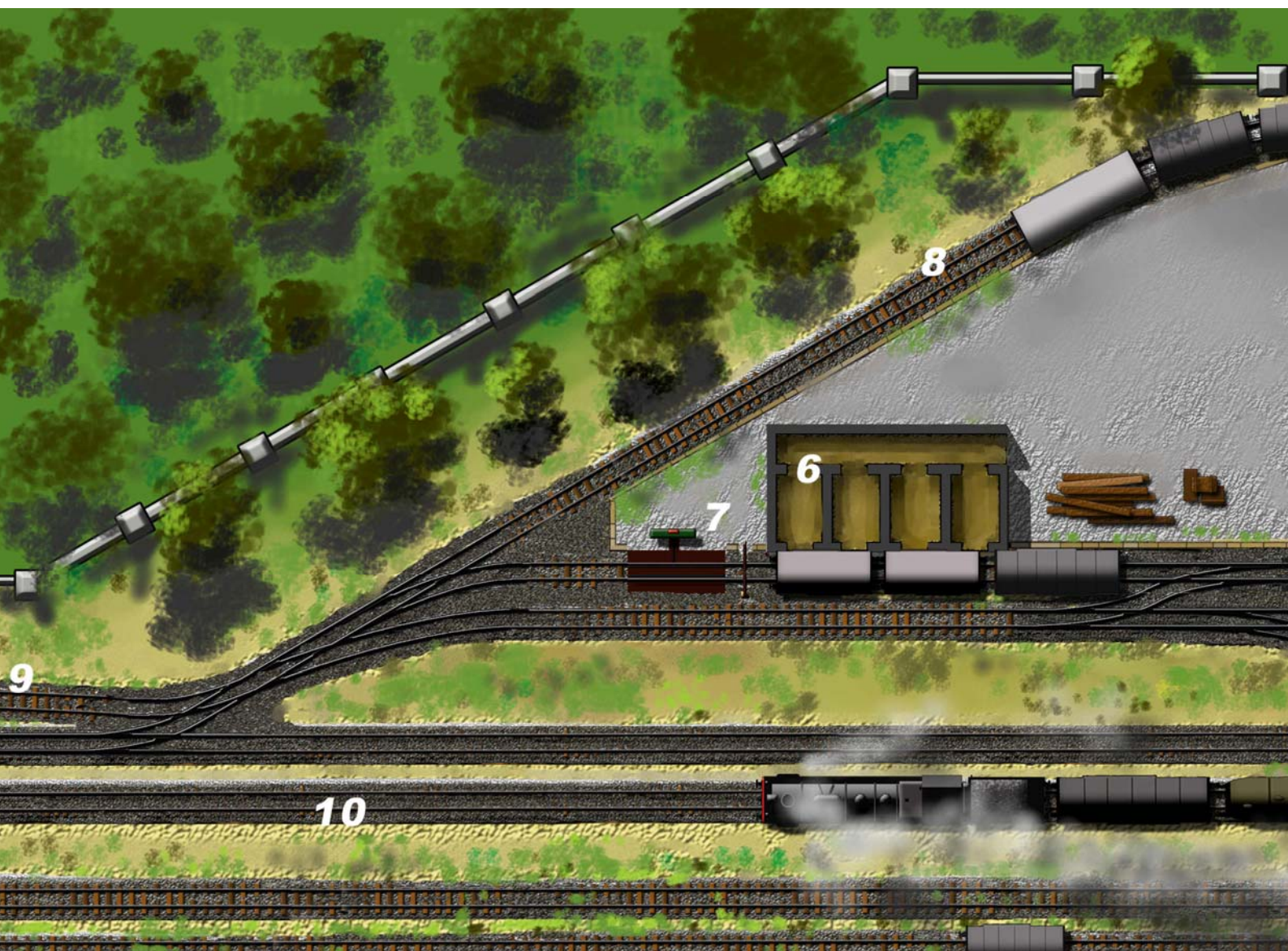
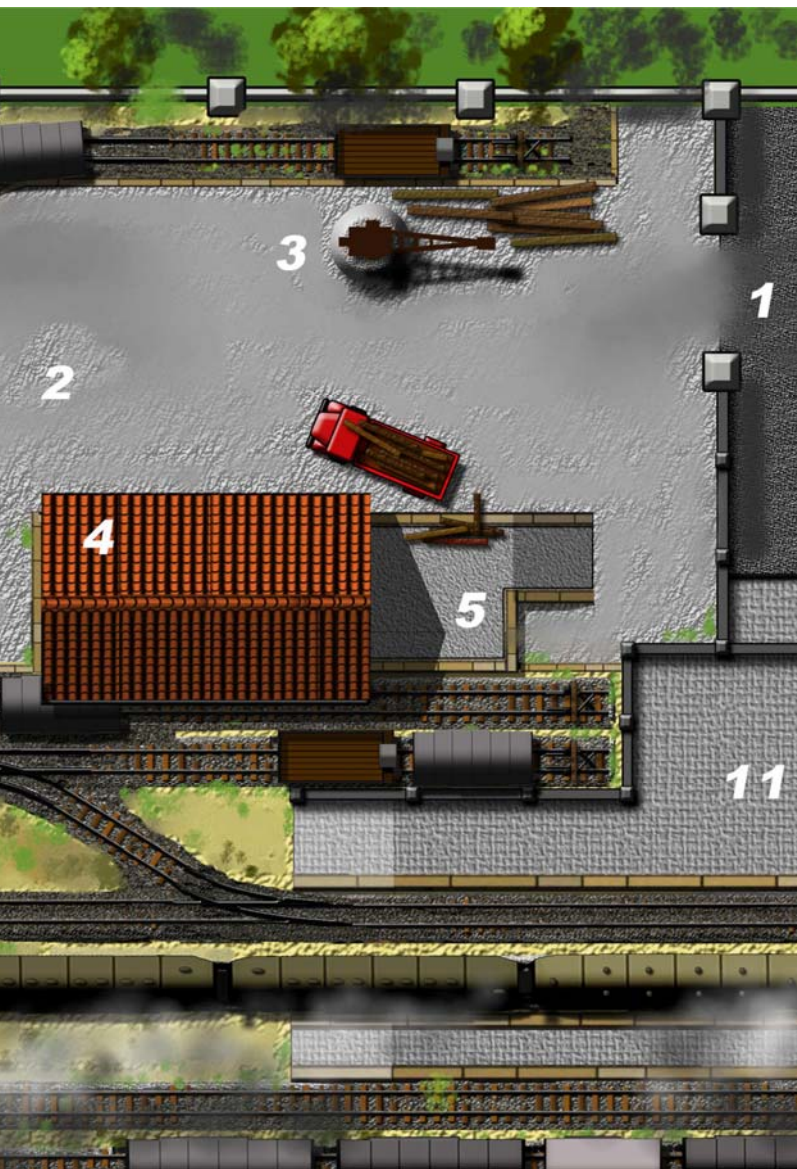


Imagen superior: Patio de mercancías de la estación de Ourense San Francisco poco después de su puesta en servicio.

Imagen inferior: Planta tipo de Zamora-Ourense-Coruña. 1.- Entrada. 2.- Patio. 3.- Grúa. 4.- Muelle cubierto. 5.- Muelle descubierto. 6.- Muelle de ganado. 7.- Báscula y Gálibo. 8.- Vía para vagones de carga directa. 9.- Vía de escape para maniobras de clasificación. 10.- Vía General. 11.- Andén principal.

Página siguiente: Alzados y fotografía de un muelle normalizado del Z.O.C.





Entre las construcciones destinadas a las mercaderías, destaca el edificio del muelle cubierto, que cuenta con unas dimensiones de 21m de largo por 10m de ancho, aunque en algunos casos y dependiendo del número de vanos, la longitud se amplía hasta 30m. Disponen de portones laterales con puertas correderas exteriores. En la fachada que da al muelle descubierta tienen un par de puertas y dos ventanas, que correspondían a la zona donde se encontraba ubicada la oficina del factor y la entrada del público. La cubierta es a dos aguas utilizándose la teja como elemento de cubrición. Esta cubierta está apoyada en estructuras metálicas tipo Polonceau. En la parte superior cuentan con ventanas que distribuidas a lo largo de las cuatro fachadas hacen la función de lucernario y de ventilación. El material empleado en su construcción es la piedra de granito, aunque en muchos casos suele estar cubierta por un enlucido de color ocre muy típico en la arquitectura gallega. Solo se deja ver la piedra en los esquinales con decoración en cadena de esquina y en marcos de puertas y ventanas. En algunos casos se muestra el paramento pétreo como en Ourense San Francisco y Vilavella.

El muelle descubierta, que realmente es la prolongación de la base del edificio del almacén, tiene una longitud de 10,3m y una rampa de 5m, el ancho de este muelle descubierta es de 11m. Está construido en piedra y cubierto en toda su superficie por adoquines, también utilizados para la elaboración del pavimento de toda la superficie del patio.

Otra edificación singular de este tipo de instalaciones es el muelle para la carga de ganado, que en este caso son los habituales instalados por Renfe en sus estaciones. El que nos ocupa está construido en piedra y tiene unas dimensiones de 36m de largo por 10m de ancho y cuatro accesos repartidos en tres niveles con el fin de poder trasladar el ganado a los vagones jaulas unificados. En la parte posterior cuentan con una rampa para acceder a los distintos niveles. Estos edificios no suelen tener cubierta. Suelen estar colocados al lado de los muelles cubiertos, aunque en el caso de Carballiño, se haya situado en la vía destinada a la carga directa.



Para la carga y descarga de mercancías se utilizaban grúas dinámicas con una fuerza de 15Tm, fabricadas por la empresa ourensana Rogelio Fernández S.A. Estas grúas estaban instaladas sobre un pedestal troncocónico de hormigón, y situadas en el caso de que el patio contara con vía de carga directa, al lado de esta, y sino al lado de la rampa de acceso al muelle descubierto.

Otros elementos imprescindibles eran la báscula para el pesaje de vagones, en este caso fabricadas por la casa Torner de Bilbao y el gálibo de carga, del modelo normalizado por Renfe.

Imagen superior: Alzados de un muelle cubierto con acabado en piedra cara vista.

Imagen derecha: Todos los elementos para el trasiego de mercancías reunidos en una imagen, báscula, gálibo, muelle de carga de ganado y muelle cubierto, en la estación de Baños de Molgas (año 2005).

Imagen inferior izquierda: Báscula para el pesaje de vagones de la casa Torner en la estación de Baños de Molgas (año 2005)

Imagen inferior derecha: Grúa de la estación de A Gudiña fabricada por Rogelio Fernández S.A. (año 1997)





PANORAMA DE ACTUALIDAD

Desde que se inició el cierre del servicio de las estaciones, el deterioro de estos singulares elementos ferroviarios ha sido progresivo. Sobre todo en las estaciones cuya ubicación se haya lejos de centros de población, como es el caso de la mayoría pertenecientes al Z.O.C.

Algunos de los muelles cubiertos han sido reutilizados por empresas privadas para hacer funciones de almacenes y que en muchos casos se transformó su estética al ser adaptados a su nueva función. Otros, los menos, están en proyecto su rehabilitación para adecuarlos con fines culturales.

La mayoría se encuentran en estado de ruina y es previsible que corto plazo de tiempo sean demolidos, por lo que se perderán unos elementos característicos de la historia del ferrocarril.

Sería deseable que muchos ayuntamientos aprovecharan estos espacios para su restauración con fines culturales y deportivos.

Imagen superior: Estado en el que se encuentra el muelle cubierto de la estación de Laza-Cerdedelo, al más puro estilo del chabolismo del extrarradio de las grandes ciudades (año 2005)

Imagen inferior: Estado ruinoso en el que se encuentra el edificio del muelle cubierto de la estación de Paderne-Cantoña (año 2006)



CADERNOS DE HISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA



MAQUETA ESCALA G

EST. de OS PEARES

AULA DO TREN

CARRILEIROS

tolos polo tren



PARQUE FERROVIARIO