

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº21
edición castellano

La antigua estación de
OURENSE - CANEDO



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS DE FOULA - OURENSE



Imagen superior: Imagen de Ponte Canedo a principios del siglo XX desde el Puente Mayor.

Imagen portada: Vista de los andenes de la estación de Ourense-Canedo, a principios del siglo XX.

Fotografías:

Archivo de los autores, Museo Arqueológico Provincial de Ourense, Archivo Visual Ourenseño, Pastor Fábrega Carballo, Archivo Municipal de Ourense.

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 números editados:

Nº 16: El Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa.

Nº 17: A Linha do Corgo.

Nº 18: El ramal de Ourense a Monforte.

Nº 19: Muelles de mercancías.

Nº 20: El Tranvía de Verín a Cabreiroá.

Para solicitud de números atrasados y más información:

www.carrileiros.com

carrileiros@hotmail.com

Asociación Carrileiros, Apdo. de Correos nº 80,
32080 Ourense

Estación de Os Peares, 32440, A Peroxa, (Ourense)

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.





Imagen superior: Vista aérea del barrio de A Ponte en 1960.

PONTE CANEDO

Antes de nada es necesario aclarar que las primeras estaciones de Ourense no estuvieron en el Ayuntamiento de Ourense, sino en el de Canedo, limítrofe al ourensano y separado por el curso del Miño. Ourense como tal no contaría con estación propia hasta 1957, con la puesta en servicio de la estación de San Francisco. Esto tiene una explicación, hasta 1943 Canedo fue un ayuntamiento independiente, y es en este año cuando es anexionado al de Ourense, por lo que hasta esta fecha el trazado ferroviario de Vigo a Monforte esquivaba la ciudad de las Burgas; pues la línea discurre por la margen derecha del Miño, haciéndose muy costoso cruzar dos veces el río mediante importantes obras de ingeniería para ubicar la estación en la ciudad de Ourense. Cuando se construyó la estación de Ourense-Empalme y los accesos ferroviarios del Zamora-Ourense-Coruña entre los años 1952 y 1958 Canedo ya se había convertido en el barrio ourensano de A Ponte.

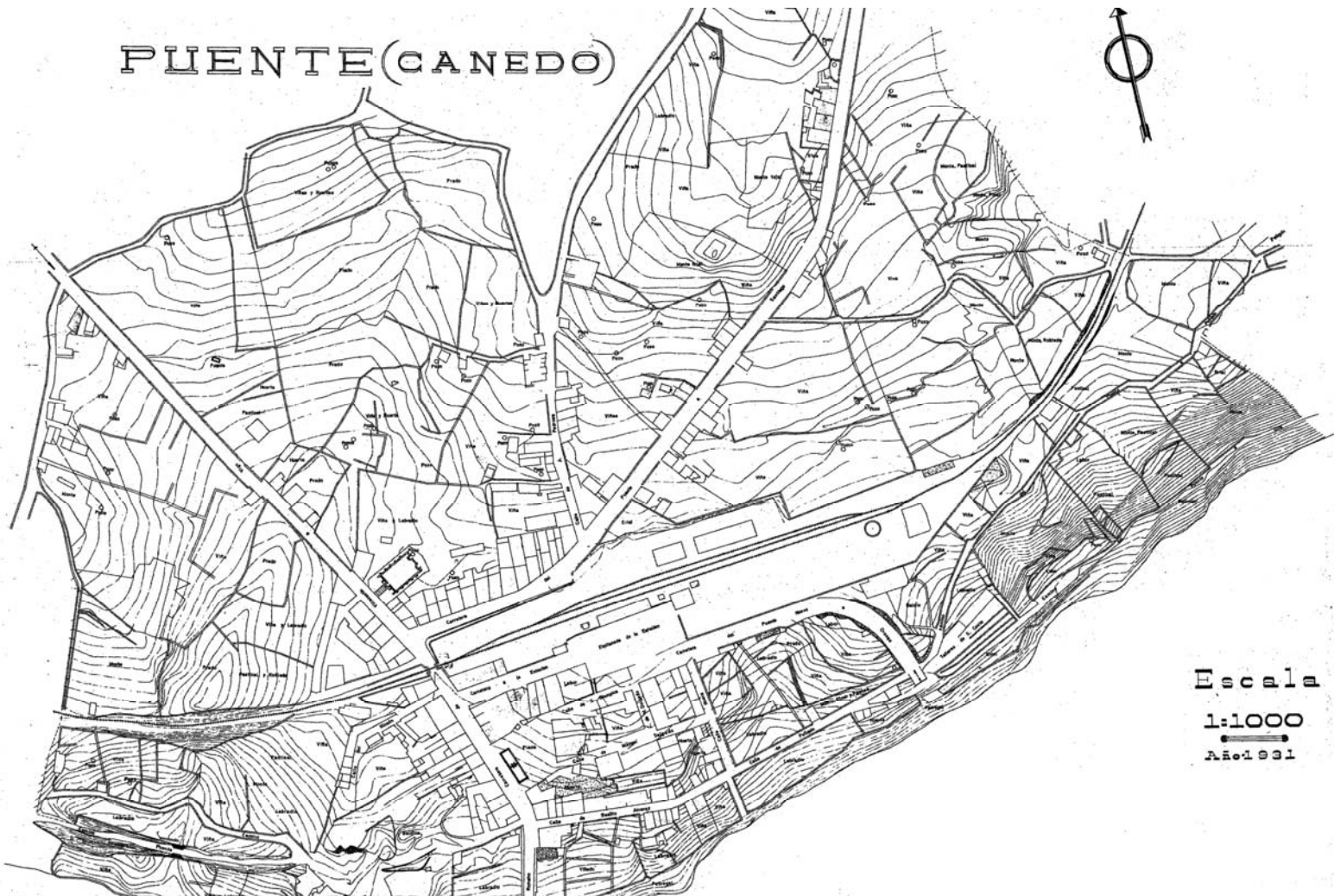
ANTECEDENTES

Fueron diecisiete años de obras, los necesarios para ver concluido el ansiado ferrocarril de Ourense a Vigo. El 23 de junio de 1863 se iniciaron las obras de la línea en las proximidades de la playa de Guixar en Vigo y el 31 de marzo de 1881 arribaría la primera locomotora a Canedo. Iniciándose el servicio comercial entre ambas poblaciones el 18 de junio de ese mismo año.

Por estas fechas ya se estaba trabajando en el proyecto del ramal hasta Monforte que continuando el curso del Miño comunicaría esta línea con la red de la Compañía del Norte.

Imagen inferior: Plano del Ayuntamiento de Canedo en 1931.

PUENTE (CANEDO)



Escala
1:1000
Año 1931

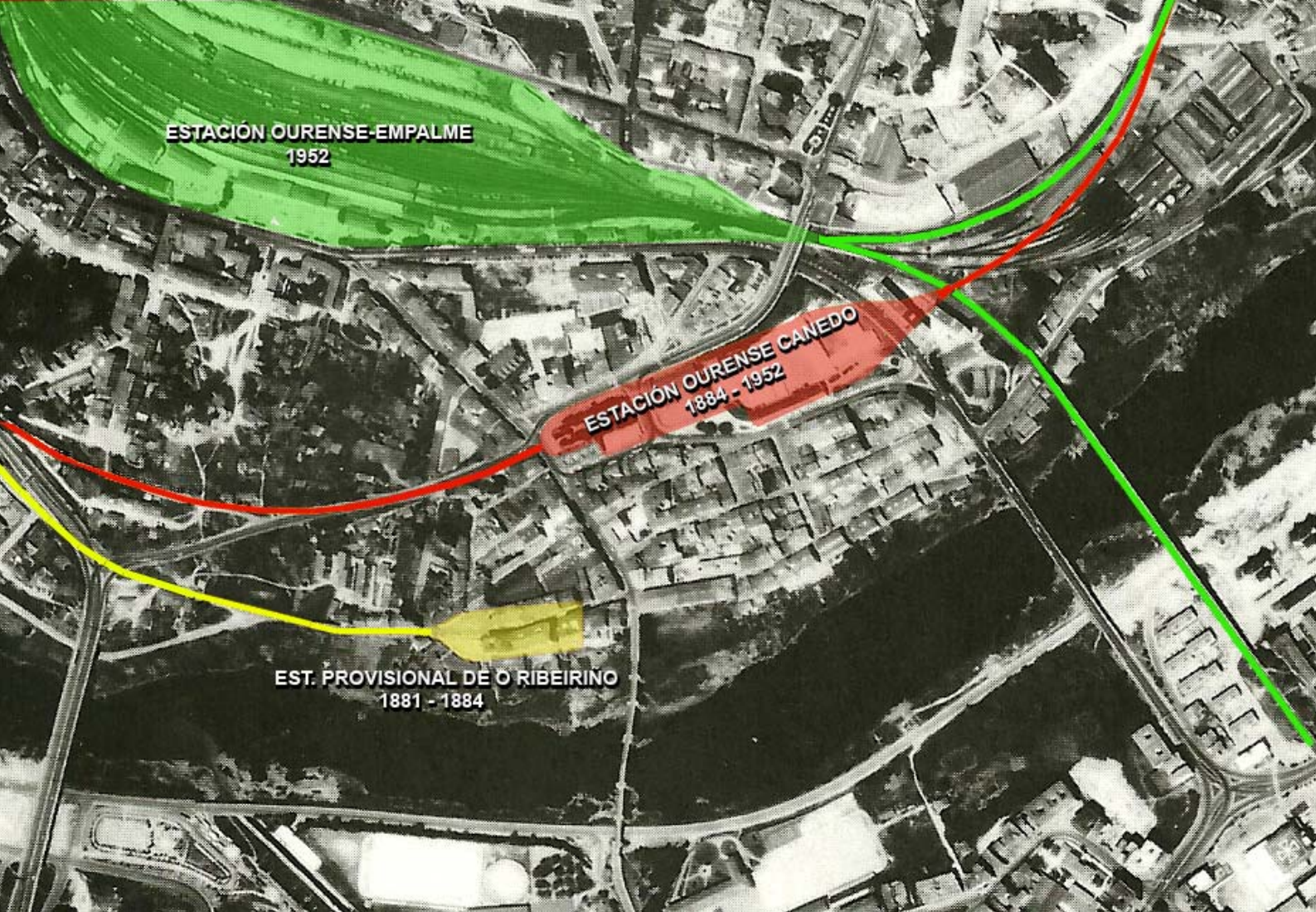


Imagen superior: Ubicación de las distintas estaciones ferroviarias de Ourense sobre una foto aérea de principios de los años 80 del pasado siglo, época en la que aún se conservaban los antiguos trazados ferroviarios.

Imagen derecha: Antiguo puente del primitivo trazado a la estación de O Ribeiriño. Aún se conserva en la actualidad.

Imagen inferior: Placa de la actual calle (Travesía de la vía vieja), por donde discurría el antiguo trazado.

Imagen inferior derecha: Línea actual de Ourense a Vigo, a su paso por la zona de Tarascón y a la derecha trazado antiguo de entrada en Ourense. A partir de este punta y hacia Vigo se mantiene el antiguo trazado.

ESTACIÓN DE "O RIBEIRIÑO"

Como hemos mencionado anteriormente, la línea férrea que provenía de Vigo, accedía a Canedo por la margen derecha del río, hasta las proximidades del Puente Mayor. Teniéndose ya planeada la ampliación de la línea hasta Monforte, finalmente se decidió ubicar la estación en una cota mas alta con el fin de disponer de mas espacio para su establecimiento. Mientras tanto se utilizarían unas instalaciones provisionales en el punto final de la línea, situado en lo que actualmente es la plaza de O Ribeiriño. Esta estación estuvo en funcionamiento entre 1881 y 1884.



ESTACIÓN DE CANEDO

El 15 de mayo de 1884 se pone en servicio el trozo Ourense a Os Peares del ramal que unía la ciudad de las Burgas con Monforte, y con ello la nueva estación de Ourense-Canedo. Siendo la propietaria de la línea, la M.Z.O.V. (Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo). En 1885 con la entrada en servicio de la totalidad del ramal a Monforte, la estación de Ourense-Canedo comienza a funcionar a pleno rendimiento.

En los sesenta y ocho años de su vida activa, estuvo explotada por tres compañías, M.Z.O.V. desde 1884 hasta 1928, en esta fecha pasa a manos de la Compañía Nacional del Oeste de España, y a partir de 1941, con la creación de la RENFE, vivirá sus últimos años antes de su clausura en 1952.

La estación estaba situada en el pk. 132 desde Vigo. El acceso de la línea se hacía por la zona de A Chavasqueira, desde donde la vía se alejaba del curso fluvial del Miño. Esta zona cuenta con numerosos arroyos, por lo que fue necesaria la construcción de algunos puentes para poder salvarlos, como es el caso del de As Caldas o el de Outariz. También, justo antes de las primeras agujas de la estación en el lado Vigo, fue necesaria la construcción de otro puente, en este caso metálico, para salvar la carretera de Villacastín a Vigo, que poco después se convertiría en la Av. de As Caldas.



CIA. FF. CC. DE MEDINA
DEL CAMPO A ZAMORA
Y DE ORENSE A VIGO

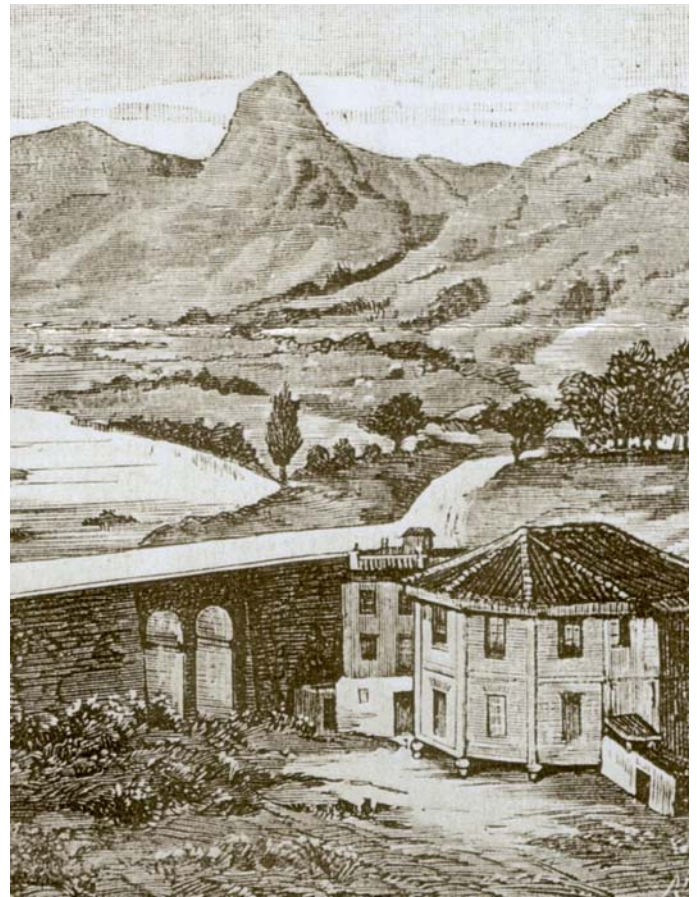


Imagen superior: Grabado de la Ilustración Gallega y Asturiana del año 1880 en donde se aprecia el puente de As Caldas aún sin colocar la vía.

Imagen inferior: Los directivos de M.Z.O.V. con los ingenieros y contratistas de la línea posando en el andén principal de la estación de Canedo al poco tiempo de ser inaugurada.



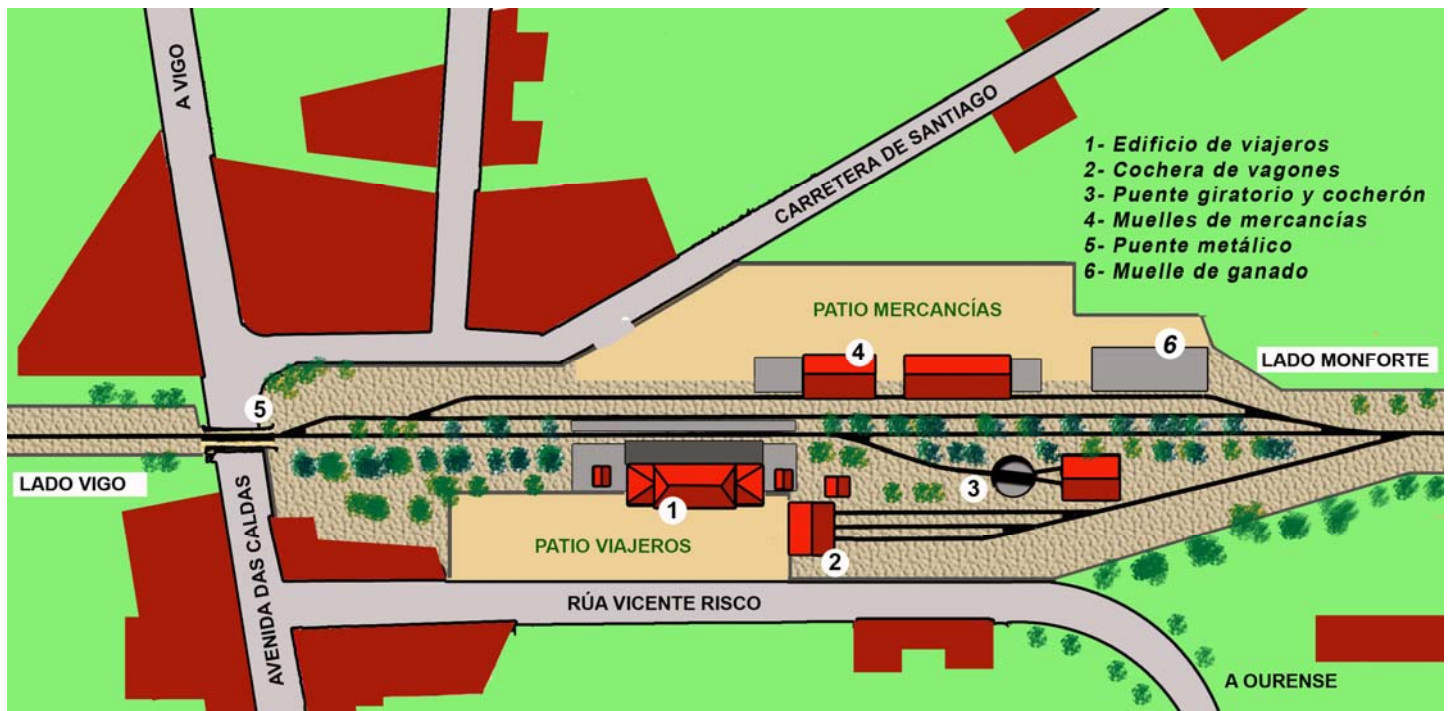


Imagen superior: Plano de la estación de Canedo.

DESCRIPCIÓN

La dotación de vías de esta estación era realmente escasa para la categoría que tenía, dado que tan solo contaba con tres vías de servicio y algunas de las estaciones de la línea consideradas de menor importancia contaban con mas vías, como es el caso de Os Peares o Canabal. Estas tres vías se distribuían de la siguiente forma, una que correspondía a la general, otra para estacionamientos y cruces de los trenes, estando estas dos vías servidas por andenes. Una tercera daba servicio para el estacionamiento de los vagones de mercancías. A mayores contaba con un pequeño puente giratorio y un cocherón de dos vías. También poseía una cochera con capacidad para tres vías. A lo largo de las vías, como era habitual en la época, se habían plantado numerosos árboles, formando largas hileras de plátanos.

Al estar situados los terrenos en una ladera, fue necesario su relleno, con la consiguiente construcción de muros de contención situados en la actual calle de Vicente Risco, anteriormente denominada carretera de Puente Nuevo a Ourense, puesta en servicio en 1910.

Imagen superior izquierda: Patio de viajeros de la estación en donde se aprecia el edificio principal y al fondo las cocheras. Foto finales de s. XIX.

Imagen izquierda: Los dos muelles cubiertos de mercancías con los que contaba la estación en una foto de principios de los años 50 de p.s.

Imagen inferior: Fachada del edificio principal lado patio viajeros.





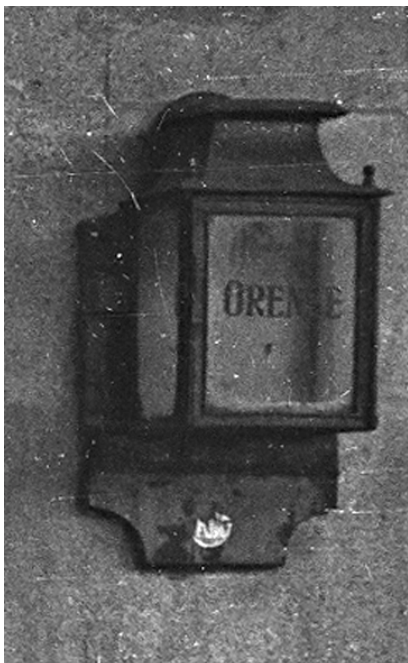
Para la explotación del servicio de viajeros y mercancías esta estación contaba con distintos edificios. Así para los pasajeros disponía de un edificio principal considerado por la compañía de segunda categoría, el único de primera era el edificio de la estación de Vigo, el resto exceptuando el de Tui que también era de segunda categoría, eran de tercera.

El edificio de viajeros de Canedo, estaba formado de tres cuerpos, uno central de planta baja y primer piso, y dos laterales de planta baja. La parte inferior, como ocurre en la mayoría de las estaciones, estaba dedicada a los servicios propios de la explotación ferroviaria, con dependencias destinadas a factoría, telégrafo, consigna, oficina del jefe de estación, cantina y kiosco. La planta superior albergaba distintas viviendas para el personal ferroviario de mas categoría.

Construido en piedra, tenía sus paredes enlucidas en color ocre, aunque en los primeros años de servicio de este edificio su color había sido blanco. Pilastras, esquinales, marcos de ventanas y puertas, quedaban a piedra vista. Su decoración era escasa, destacando tan solo las molduras de los aleros del tejado y los alfeizares de las ventanas sustentados con ménsulas decoradas con medias cañas. Cuatro grandes chimeneas a lo largo de la fachada que daba al patio de viajeros, conferían a este edificio un aspecto singular.

El edificio principal tenía cubierta a cuatro aguas en teja del país, y los dos laterales a tres aguas.

*Imagen superior: Fachada del edificio principal lado andenes.
 Imagen derecha: Vista del andén principal a principios de s. XX.
 Imágenes inferiores: Marquesa de iluminación y vista de la estación, lado Monforte, en una imagen de principios de los años 50 del p.s.*





Por el lado del patio de viajeros, al cual se accedía desde la carretera de la estación, actualmente Vicente Risco, disponía de tres marquesinas, una en el centro del cuerpo principal y otras dos, una en cada ala. En la fachada que da a la vía, poseía una marquesina que cubría la totalidad del andén que quedaba enfrente del edificio. Esta marquesina se sustentaba mediante seis columnas cilíndricas de fundición.

A ambos lados del edificio principal, y aislados, estaban sendos retretes, comunes en su estética al del resto de la línea. En los primeros años de explotación de esta estación existía un decorativo kiosco colocado en el lateral del lado Monforte. Posteriormente desaparecería al trasladarse su actividad al edificio principal, al lado de la cantina.

Para el trasiego de mercancías había dos muelles cerrados situados enfrente al edificio de viajeros. A estos muelles se accedía mediante un patio de mercancías cuya entrada se encontraba situada en el inicio de la carretera de Santiago. Estos muelles eran los típicos y habituales en las estaciones de M.Z.O.V. en esta línea, sólo que de dimensiones mas amplias.

Además de estas instalaciones que hemos mencionado, Ourense-Canedo contaba con un pequeño puente giratorio con dos vías de salida para acceder a un pequeño cocherón. El puente se comunicaba con la vía general mediante un desvío situado a la terminación del andén en el lado Monforte.

Para las pequeñas revisiones del material remolcado, se construyó una cochera con capacidad para tres vías, a las que se accedía directamente desde la vía general en el lado Monforte.

Imagen superior: Fachada del edificio principal lado patio de viajeros en los años 20 del p.s..

Imagen derecha: Vista del andén principal con el kiosco en primer término, a principios de los años 50 del p.s.



LA EXPLOTACIÓN

En los primeros años de la apertura al tráfico de la estación de Ourense-Canedo, el servicio de trenes para viajeros entre Vigo y Monforte, se componía de dos rápidos discretos con viajeros de 1ª clase, dos correos regulares con las tres clases, dos mensajerías regulares también con las tres clases y tres mercancías discretas, con coches para viajeros de 3ª clase.

En 1923 paraban en la estación de Ourense-Canedo, diez trenes de viajeros; dos rápidos, dos mixtos, dos mensajerías, un correo y tres mercancías.

En el año 1951 poco antes de ser cerrada al servicio, en esta estación paraban trece trenes; tres expresos, dos ómnibus, un rápido, dos correos y cinco mixtos de mercancías y viajeros.

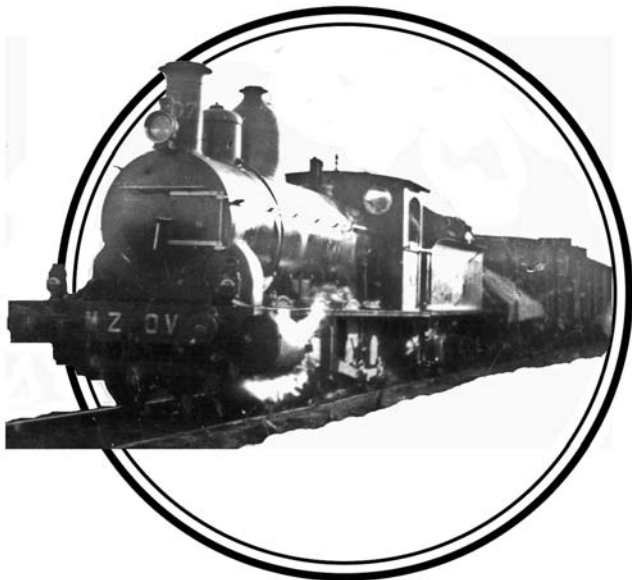
La estación de Ourense-Canedo solo conoció la tracción vapor, ya que las primeras locomotoras diesel no llegaron a Ourense hasta 1958 y la tracción eléctrica hasta 1981. Años en los que ya estaba en servicio la estación de Ourense-Empalme.

En cuanto al material móvil, en la época de explotación de M.Z.O.V., las locomotoras más habituales en las vías de Ourense-Canedo, eran las de tipo 030, también las 140 de la serie 251-254 y las 230 de la North British Loc., remolcando tanto mercancías como distintos trenes de pasajeros. Al final de la explotación por parte de esta compañía llegaron las locomotoras tipo 240 serie 305-308, fabricadas por Euskalduna.

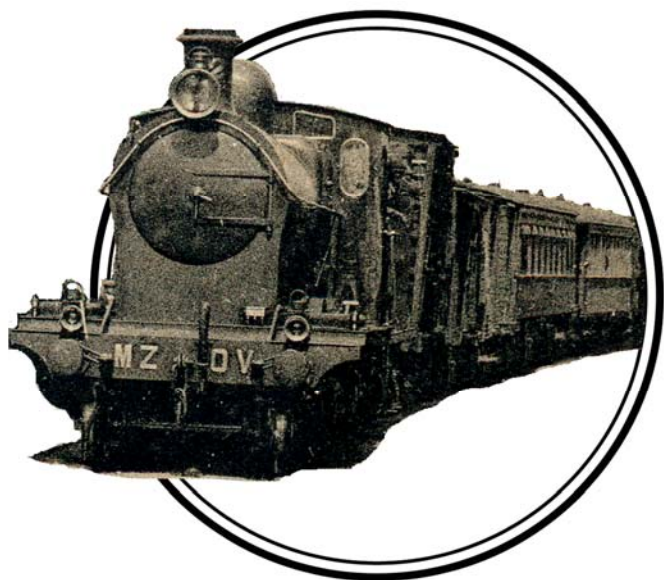
Con la llegada de la compañía del Oeste, además de seguir operando las viejas locomotoras, el parque se incrementa con nuevas y más potentes máquinas del tipo 140, similares a las "400" de Norte y también locomotoras del tipo 240.

Con RENFE, además de aprovechar las locomotoras que estaban en explotación, se pudieron empezar a ver por la estación ourensana locomotoras de mayor potencia.

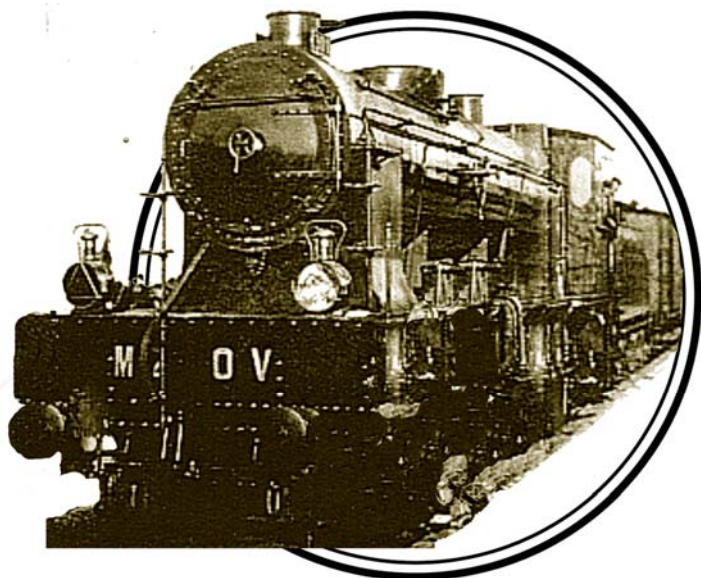
En cuanto a los coches de viajeros poco variaron a lo largo de la historia de nuestra estación. Pequeños coches de ejes con la carrocería de madera y portezuelas a lo largo de los laterales fueron el modelo más común en la época de M.Z.O.V. Con Oeste, en los andenes de Ourense-Canedo, ya se pudieron ver nuevos y largos coches de bojes, que también serían utilizados en el corto período de la explotación por RENFE.



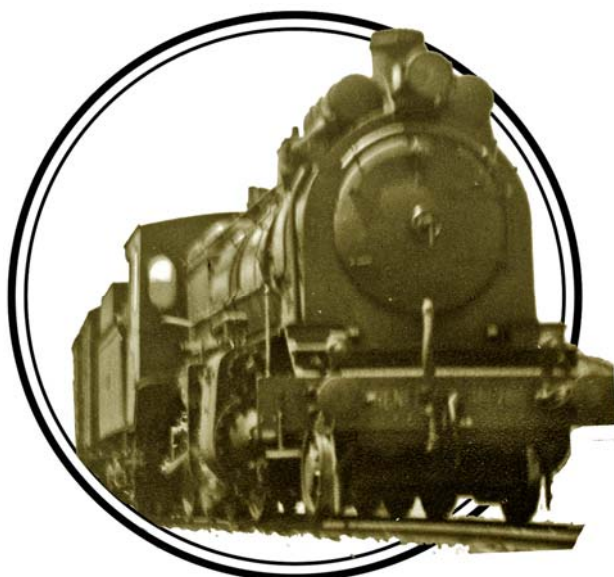
Locomotora tipo 040 fabricada por Sharp-Stewart y Cía en 1881.



Locomotora tipo 230 fabricada por North British Loc. Cº Ldª - Glasgow en 1907.



Locomotora tipo 240 serie M.Z.O.V. 305-308, fabricada por Euskalduna bajo licencia Linke-Hofmann Werke entre los años 1922 y 1931.



Locomotora tipo 140 fabricada entre 1909 y 1943 por Euskalduna, Babcock & Wilcox y S. E. de construcción Naval.



PANORAMA DE ACTUALIDAD

El 23 de septiembre de 1952 con la puesta en servicio de la nueva estación de Ourense-Empalme, la antigua estación ourensana dejaría de prestar servicio. En pocos meses será totalmente desmantelada aprovechando sus terrenos para la construcción de diversos centros escolares y un parque. En la actualidad poco o casi nada se conserva de ella, tan solo las hileras de los viejos plátanos que daban sombra a las vías en el lado Vigo se mantienen en pie, ahora dando sombra a los bancos del parque del barrio de A Ponte. También parte de sus puertas y ventanas fueron reaprovechadas en la construcción de varias viviendas unifamiliares en el último tramo de la Av. de Santiago y que milagrosamente aún se conservan en la actualidad.

Hoy aún se puede observar parte del trazado de acceso a la estación por la zona de O Pino, denominado travesía de la "Vía Vella".

También se conserva parte del muro de contención que da a la calle Vicente Risco, manteniendo en la actualidad la misma función. Hasta hace poco tiempo también estaba en pie la casilla de "A Chavasqueira", a pocos metros de la estación, derribada con motivo de la construcción del nuevo edificio de la Policía Local.

Imagen superior: La estación de Canedo en avanzado estado de desmantelamiento, año 1952.

Imagen derecha: edificios en la Avd. de Santiago en los que se ha aprovechado los marcos de puertas y ventanas de la antigua estación de Canedo. Año 2010

Imagen inferior: Parque de A Ponte ubicado en parte de los antiguos terrenos de la estación. Las hileras de árboles conservan la ubicación de los originales. Año 2010.

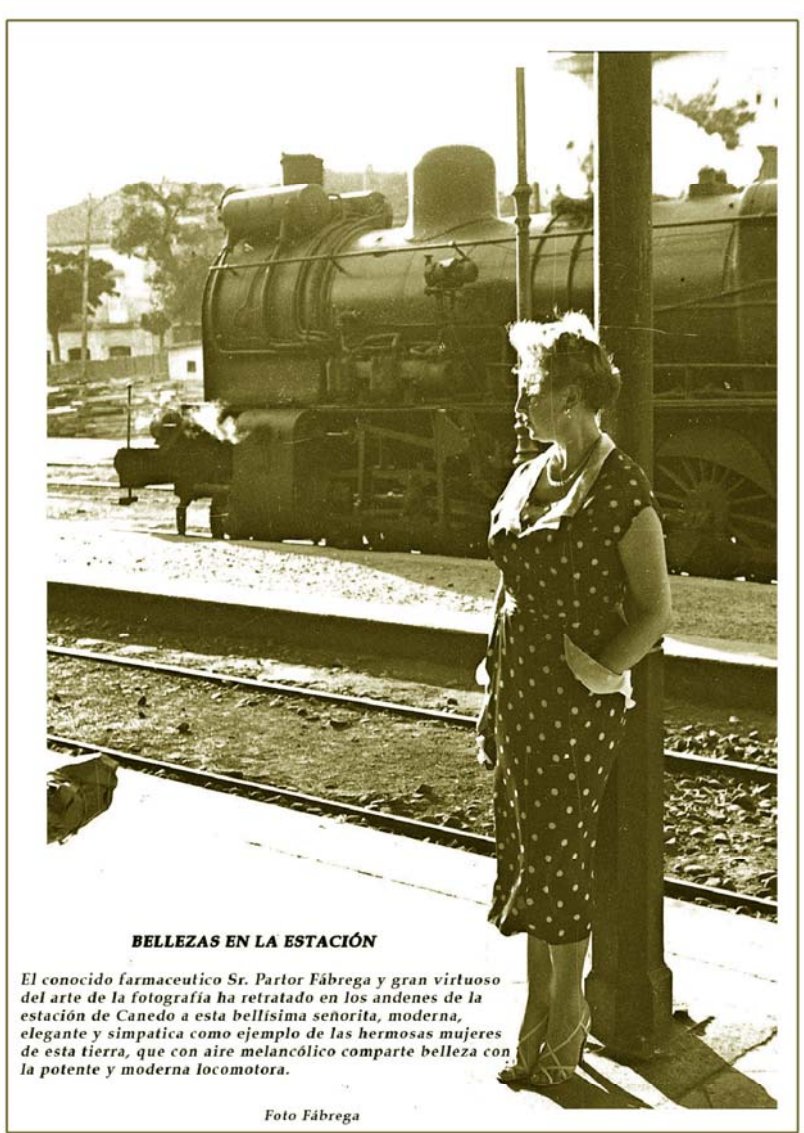
Página siguiente: Algunas fotografías de distintas épocas que tienen como escenario la antigua estación de Ourense-Canedo, reagrupadas en un montaje imitando las antiguas secciones de "Actualidad Gráfica"



DE LA ESTACIÓN DE CANEDO



N. Redacción.
En la estación ferroviaria de Canedo, ha tenido lugar un emotivo acto de despedida por parte de familiares y amigos del conocidísimo empresario y gentil caballero Sr Mosquera, con motivo de su viaje de negocios a la capital de España.



BELLEZAS EN LA ESTACIÓN

El conocido farmacéutico Sr. Partor Fábrega y gran virtuoso del arte de la fotografía ha retratado en los andenes de la estación de Canedo a esta bellísima señorita, moderna, elegante y simpática como ejemplo de las hermosas mujeres de esta tierra, que con aire melancólico comparte belleza con la potente y moderna locomotora.

Foto Fábrega



ALMACENES ALFREDO ROMERO

FABRICA DE JABONES "LA MARAVILLA"



Majín Hernández García
Avda. de Santiago, n° 14
CANEDO

PROPAGANDA REPUBLICANA.--LERROUX EN ORENSE



Llegada de Lerroux á la estación de Orense el día 22, donde fué á celebrar un mitin de propaganda republicana. Los correligionarios del popular diputado hicieron á éste un entusiasta recibimiento
Fot. Chmpoa

calzados **MOSQUERA**



por PACOBOLUDA

OURENSE : PARQUE FERROVIARIO, e AULA DO TREN 2 / OS PEARES : AULA DO TREN 1



WWW.CARRILEIROS.COM



Maruxa, a gardesa do "AULA DO TREN 1" dos Peares

**O TREN...
EN ESTADO PURO**