

CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA
FERROVIARIA

caderno nº25
edición castellano

MONFORTE DE LEMOS
Corazón ferroviario de Galicia



PACO BOLUDA & MANUEL HERNANDEZ

CARRILEIROS & FOULA - OURENSE



Imagen superior: Postal con la imagen de la estación de Monforte de Lemos a principios del siglo XX

Imagen portada: Imagen de la estación de Monforte de Lemos en 1953

Fotografías:

Archivo Carrileiros,
Archivo Museo do Ferrocarril de Galicia,
José Angel Reyes,
José Luis Alvarado,
Xoxé M^a Macía.

Autores: Paco Boluda & Manuel Hernández
Maquetación: Manuel Hernández
Portada: Paco Boluda
Imprime: Imgrafor
Depósito Legal: OU 25-2007

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

Colaboran:



Últimos números editados:

- Nº 20: El Tranvía de Verín a Cabreiroá.
- Nº 21: La antigua estación de Ourense-Canedo
- Nº 22: Locomotoras de Vapor de vía métrica en Galicia y norte de Portugal.
- Nº 23: La Línea del Tua
- Nº 24: Puente Internacional Valença - Tui.

Para solicitud de números atrasados y más información:

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com
Apdo. de Correos nº 80,
32080 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.



INTRODUCCIÓN

La Villa de Monforte de Lemos se encuentra situada al sur de la provincia de Lugo, dominada por el castillo de los condes de Lemos, en lo alto de un cerro que domina toda la extensa planicie surcada por el río Cabe. Monforte es una población eminentemente ferroviaria, pues la mayoría de sus habitantes mantuvieron y mantienen estrechos vínculos con el ferrocarril.

Ferrovariamente hablando, la estación de Monforte de Lemos está situada en el pk 650 de la línea de Palencia-A Coruña, y le corresponde en pk 0 del ramal de Monforte a Vigo. Esta estación ha sufrido a lo largo de su historia numerosas ampliaciones y reformas, datando la actual de mediados de los años 50 del pasado siglo.

Monforte vivió su esplendor en la época dorada de la tracción vapor, cuyo depósito en el que trabajaban cerca de mil cuatrocientos operarios, tenía asignadas mas de ciento cincuenta locomotoras, encontrándose su depósito en el grupo de los mas importantes de España. Con la puesta en servicio de la línea Zamora-Ourense-A Coruña, comienza su declive, pues la puesta en marcha de este nuevo ferrocarril en 1958 traerá consigo el inicio de la dieselización de las líneas gallegas, teniendo como punto neurálgico el nuevo depósito ourensano.

En la actualidad el gran depósito monfortino ha dejado de prestar servicio como tal, una parte ha pasado a convertirse en la sede del Museo do Ferrocarril de Galicia, mientras que otra sirve como base al nuevo puerto seco de Monforte. En cuanto a la estación si bien sigue prestando servicio a los trenes de viajeros, estos son cada vez más escasos, manteniendo eso sí, un elevado número de circulaciones de trenes mercantes.



Imagen superior: Fragmento de un mapa de la red ferroviaria fechado en 1957

Imagen inferior: Ambiente de vapor en la estación de Monforte en 1952





Estación de Oural en 1931



Imagen superior: Estación de San Clodio en el año 1953

Imagen inferior: Viaducto sobre el río Liñares, entre Monforte y Oural, con dos locomotoras haciendo las pruebas de carga. 1883



UN POCO DE HISTORIA

Podemos considerar la fecha del 21 de abril de 1858 como el inicio de la historia ferroviaria de Monforte de Lemos. Sería en esta fecha cuando la reina Isabel II rubrica una ley mediante la cual se subastaría la línea de entrada a Galicia, que si bien ya por estas fechas existía la controversia de tender las vías férreas hacia Galicia por León o por Zamora, finalmente se decidió que la conexión ferroviaria de Galicia con el resto de España entraría en Galicia por el pueblo de Puente de Domingo Florez, eligiéndose Monforte como el enclave para situar la bifurcación de la línea hacia los puertos de A Coruña y Vigo. Al año siguiente se efectuaría la subasta que como fue habitual en otras líneas gallegas, quedó desierta. En febrero de 1861 se otorga la concesión del tramo Palencia-León-Ponferrada a la recientemente constituida Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste. En 1864 se subasta el trayecto Ponferrada-A Coruña, adjudicándose a don José Ruiz de Quevedo, cediendo dicha concesión pocos meses después a la "Compañía de los Ferrocarriles de Palencia a La Coruña y de León a Gijón", o del Noroeste de España.

Esta compañía se ve incapaz de terminar los trozos de la línea en los plazos concedidos, pues estaba atravesando una grave crisis financiera, y es por ello que el 12 de enero de 1877 pierde la concesión de las líneas siendo estas incautadas por el Estado. En un par de meses el Gobierno transfiere la concesión a una nueva compañía denominada Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León "A.G.L."



Cupón de rail de la AGL de 1883 expuesto en el Aula do Tren de Carrileiros.

A partir de este momento las obras de la línea van siendo paulatinamente concluidas. De esta forma, el 4 de agosto de 1883 se realiza el primer viaje de prueba entre Palencia y A Coruña. Y así el 31 de agosto de ese mismo año, el tren inaugural en el que viajaban los reyes de España, D. Alfonso XII y Dña. María Cristina, llega a Monforte, quedando inaugurada de esta manera la línea de Palencia-A Coruña, y por ende la estación monfortina.

La nueva compañía A.G.L. cada vez tiene más dificultades económicas, dado que los gastos de la construcción de la línea habían rebasado ampliamente las previsiones iniciales, así que en 1885 se fusiona con la Compañía del Norte, aunque habría que hablar más de absorción por parte de esta última compañía ferroviaria, pasando desde ese momento la línea Palencia-A Coruña a ser explotada por la Compañía del Norte.

El 15 de mayo de 1885 llega a Monforte el primer tren procedente de Vigo, al concluirse los 45,564 km del ramal Ourense-Monforte, de esta forma la estación monfortina pasará a ser el centro neurálgico ferroviario de Galicia, y estación empalme de dos compañías.

Tras la guerra civil, en 1941 se crea RENFE con el objetivo de hacerse cargo de la maltrecha red ferroviaria dado que las compañías privadas se veían incapaces de asumir su rehabilitación, produciéndose a su nacionalización por lo que estación monfortina pasará a depender de la RENFE.

Con el paso del tiempo, tanto el depósito como la estación, van precisando de distintas ampliaciones dado el aumento de tráfico y material móvil que confluyen en las líneas. A finales de los años 40, RENFE comienza las obras de ampliación del edificio de viajeros y del nuevo depósito, situado a casi un kilómetro del edificio de viajeros. En 1958 se inaugurará la línea de Zamora a Ourense y A Coruña con el nuevo depósito de tracción en Ourense. Este hecho y el recién aprobado plan de dieselización de las líneas gallegas con la llegada de veinticuatro locomotoras ALCO 1800, anunciarán el declive del gran depósito monfortino, siendo en 1967 cuando definitivamente se abandona la tracción vapor en Galicia.

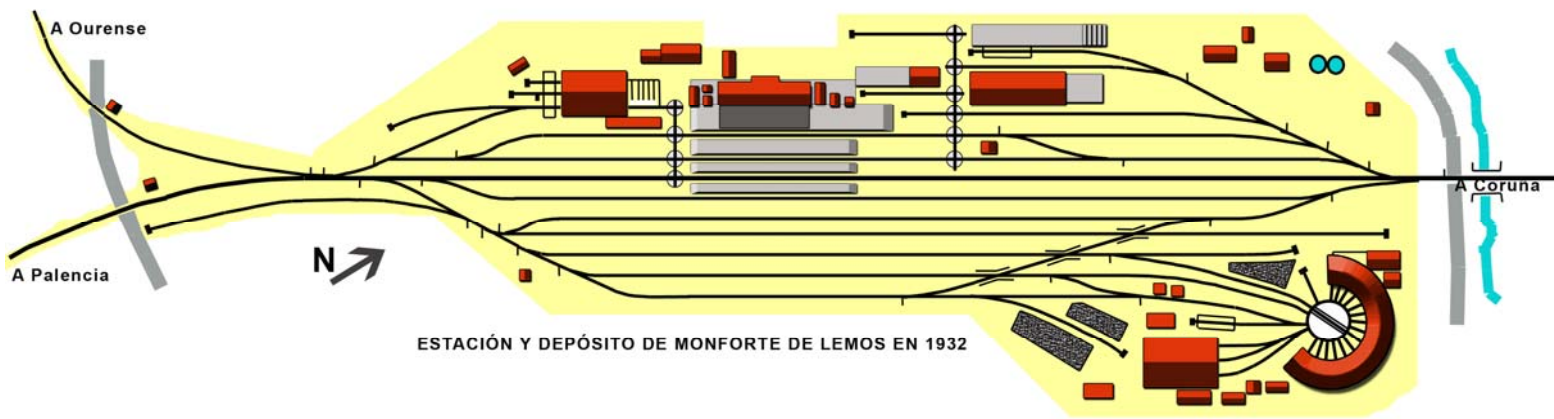
En 1962 entra en servicio la electrificación entre Ponferrada y Monforte, siendo preciso adaptar algunas naves del depósito para reserva de las locomotoras serie 7700. En 1981 la catenaria llegará desde Monforte hasta Vigo. Poco a poco el depósito fue dejando de prestar servicio al quedar estacionadas las locomotoras en la propia estación, accediendo tan solo al depósito para la carga de combustible y arena.

La estación monfortina ha sufrido pocos cambios desde su gran transformación en los años 50, no así el depósito, que en la actualidad ha visto mermada notablemente sus instalaciones. Lo único que se conserva más o menos intacto es la zona que actualmente utiliza el Museo do Ferrocarril de Galicia.

Izquierdar: Distintas etapas en la ampliación del edificio de viajeros de Monforte

Abajor: Imagen de la rotonda y puente giratorio del depósito pertenecientes en la actualidad al Museo do Ferrocarril de Galicia (Fotos: MUFERGA)





DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES

A la hora de describir las instalaciones de la estación monfortina tenemos que dividir su historia en dos etapas, la primera que abarcaría desde 1883 hasta 1948 y la segunda desde este año hasta la actualidad. De la primera etapa prácticamente casi nada se conserva, tan solo parte del actual edificio de viajeros y algunas dependencias del antiguo depósito.

1883-1948

A esta época corresponde la primitiva planta de la estación, que compartía espacio con el depósito de locomotoras, situado enfrente al edificio de viajeros. Ésta primera estación contaba con cuatro vías para viajeros, todas ellas servidas por andenes y estaban comunicadas por placas giratorias para el removido de vagones, este tipo de instalaciones eran muy comunes en las estaciones de la época. Para el trasiego y estacionamiento de vagones de mercancías, contaba con cinco vías, de las cuales tres de ellas tenían acceso directo al depósito de locomotoras. Los muelles de mercancías estaban en línea con el edificio de viajeros. Hacia el norte partía la vía de Lugo-A Coruña, y hacia el sur la de León-Palencia y la de Ourense-Vigo. El depósito para las locomotoras contaba con una rotonda que acogía en un principio siete vías y que después fue ampliado para acoger quince vías, también una cochera con tres, además como es lógico contaba con todo lo necesario para el acopio de combustible para las locomotoras. Esta instalación permaneció más o menos inalterable hasta su demolición.

En cuanto al edificio de viajeros, como ya hemos mencionado anteriormente, sufrió numerosas reformas y ampliaciones a lo largo de su historia. El edificio inicial constaba de un cuerpo central de planta baja y un primer piso con cubierta a cuatro aguas y dos cuerpos laterales de planta baja y cubierta a tres aguas. Todas las fachadas estaban enlucidas en color blanco, careciendo de marquesina. En 1893 sufre su primera transformación, colocándosele una marquesina a lo largo de toda la fachada que da al primer andén, y sus fachadas son revocadas en color ocre. En 1899, se amplían las dependencias del depósito con la construcción de los talleres de recorrido.

En 1910 se acomete una reforma que hará cambiar su fisonomía notablemente, aumentándole un piso en los cuerpos laterales y a mayores se le añadirían sendos cuerpos de planta baja a cada lado, todo el edificio pasa a tener cubierta a dos aguas y conservando el color ocre de la reforma anterior.

En cuanto a la playa de vías, casi no sufrió ninguna transformación a lo largo de esta etapa, tan solo las ampliaciones lógicas al servir de empalme entre las líneas de la Compañía del Norte y la M.Z.O.V.

De esta etapa aún se conservan algunos restos, como la nave de talleres, uno de los muelles de mercancías y la base para los depósitos de agua.



Dos vistas del antiguo depósito de Monforte en 1917 (MUFERGA)



Abajo: Imagen de la estación de Monforte a principios del siglo XX (MUFERGA)



1948- Hasta la actualidad

En 1948 y ante la necesidad de ampliar las instalaciones, dado que las existentes ya no cubrían las necesidades de la explotación, RENFE aprueba acometer una serie de importantes obras que transformarán radicalmente la fisonomía de este enclave ferroviario.

El edificio de viajeros sufre una gran ampliación, aprovechando la estructura ya existente se le adosa en el lado Ourense, un cuerpo de planta baja y dos pisos y a continuación otro cuerpo idéntico al ya existente, logrando de esta forma una perfecta simetría del edificio, que nos recuerda en sus volúmenes al por esas fechas recién inaugurado edificio de viajeros de Ourense-Empalme. Las obras de esta ampliación finalizan en 1957.

En la playa de vías se acomete una drástica transformación, siendo prácticamente todas de nuevo trazado. Se las dota con tres andenes con marquesina de hormigón armado que sirven a cinco vías, tras estas estarán ubicadas las nueve vías destinadas a clasificación de vagones de mercancías.

El antiguo depósito de tracción desaparece, construyéndose uno nuevo a un kilómetro de la estación en paralelo a la vía de A Coruña. Este nuevo depósito contará con una gran rotonda con capacidad para veinte locomotoras, así como un puente giratorio normalizado de RENFE de 25m. También se construyen talleres de forja y fundición, dormitorios de agentes, comedor y oficinas, así como todo lo necesario para el avituallamiento de las locomotoras de vapor, zona de carga de carbón con un puente grúa para la carga y descarga del mineral, siendo el primero de este tipo que se instala en España. Una zona de almacenamiento para el stock de las briquetas y cuatro torres de agua para el abastecimiento de las aguadas.

En 1957 con la construcción del cierre del perímetro del depósito, concluían las obras de esta gran ampliación.



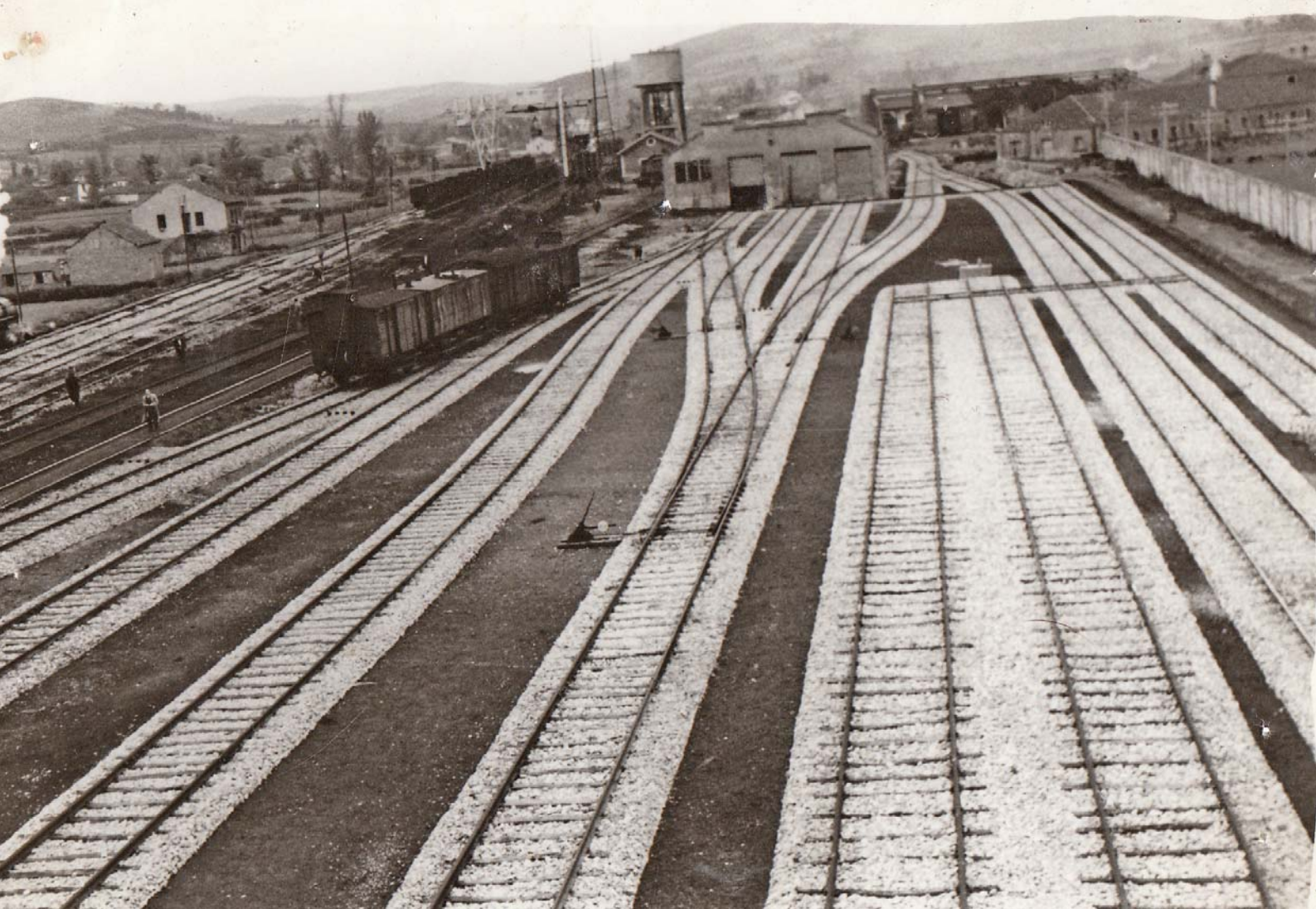
Imagen del puente grúa y depósitos de agua del depósito monfortino, 1954



Imagen actual de la rotonda que acoge parte de las instalaciones de Museo do Ferrocarril de Galicia.

Abajo: Edificio de viajeros aún en obras de ampliación, en 1956





Playa de vías del depósito recién instaladas. 1955



Arriba: Vías de entrada al nuevo depósito, con un desvío triple. 1955



Las últimas actuaciones en cuanto a la estructura de las instalaciones monfortinas, fueron en los años 60, con la electrificación del tramo Ponferrada-Monforte, teniendo que adaptar el depósito a la tracción eléctrica. A partir de ese momento y hasta la actualidad, pocos cambios ha habido en la estación de Monforte, no así en el depósito, que como ya hemos comentado parte de él fue demolido para la construcción de un puerto seco, salvándose varias naves y la rotonda que hoy forman parte del complejo museístico del MUFERGA.

MATERIAL MÓVIL Y CIRCULACIONES

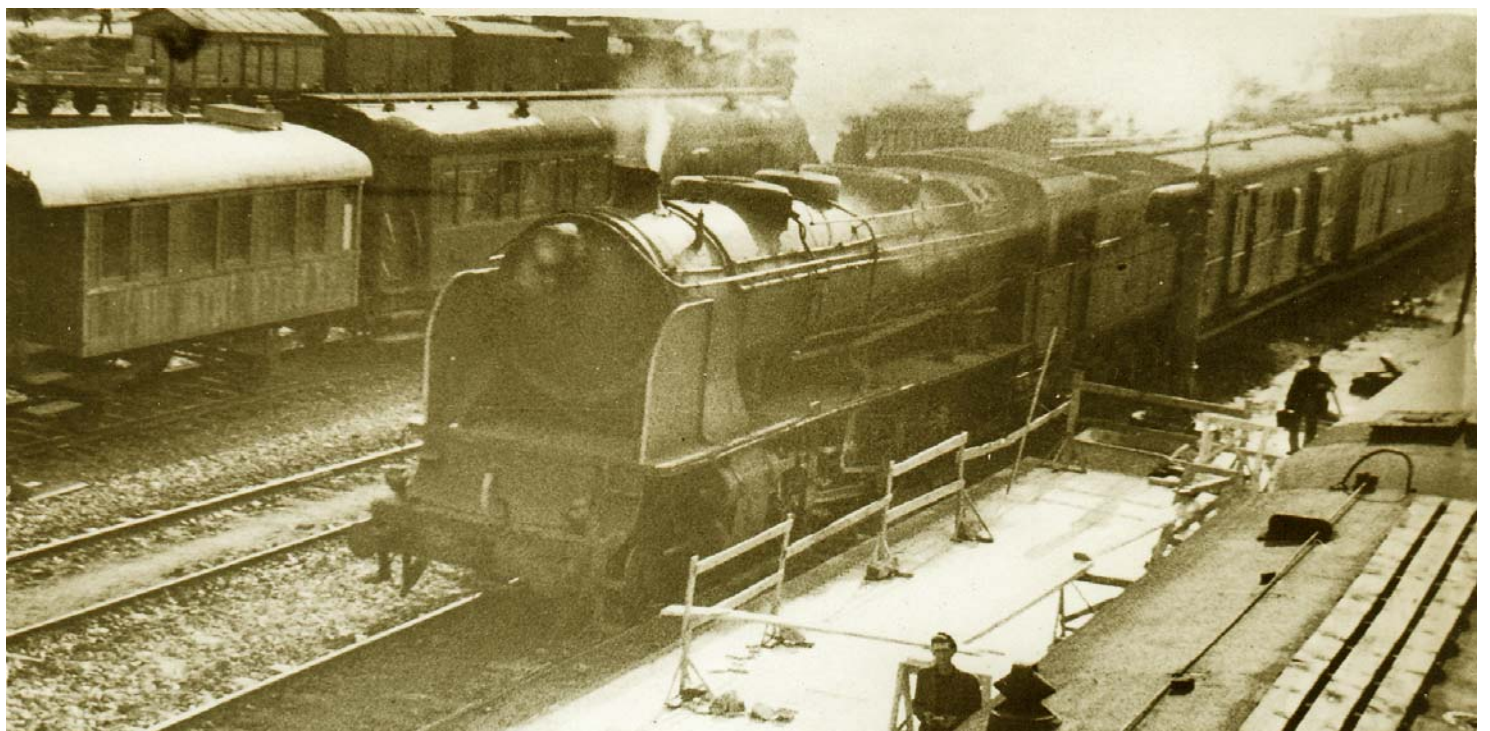
El número de circulaciones por esta estación, como es lógico, ha variado a lo largo del tiempo, así en 1902 paraban en Monforte diariamente 2 correos y 4 mixtos con la relación A Coruña-Madrid y viceversa y 2 mixtos y 2 correos con la de Vigo-Madrid. En 1951, en la relación Vigo-Madrid y viceversa, circulaban 2 expreso, 2 rápidos y 2 correos, 2 mercancías con viajeros hasta Ourense y otro hasta Arbo. En cuanto a la relación A Coruña-Madrid, paraban en Monforte 4 expresos, 2 correos y 2 mercancías con viajeros a León y otros 2 a Lugo.

En la actualidad podemos ver estacionarse en Monforte 2 diurnos tipo Arco con la relación Vigo-A Coruña a Irún, 2 Alvias con la relación Vigo-Barcelona, 2 Tren Hotel entre Vigo-A Coruña y Barcelona, 4 regionales Vigo-León y otros 4 entre Monforte y A Coruña. A mayores hay que sumar una gran cantidad de mercantes, incluido el de la empresa privada portuguesa Takargo, con 6 circulaciones semanales.

Izquierda: Imagen de los talleres de recorrido, con la línea de Palencia a la derecha. 1955



Distintas imágenes de los años 50 del pasado siglo, en plena época dorada de Monforte de Lemos. Se pueden ver distintos tipos de locomotoras de vapor, desde las Montañas, hasta las Mastodontes, pasando por las pequeñas 030 para las maniobras. También podemos observar distintos coches de viajeros procedentes de la antigua Compañía del Norte, así como gran cantidad de vagones de mercancías.



En los años 50 del pasado siglo, llegan a los andenes de Monforte de Lemos los automotores, primero los ABJ y posteriormente los TAF, haciendo el servicio Madrid-Vigo-A Coruña, y que con la puesta en servicio del ZC, abandonaron Monforte para ir vía Ourense-Zamora. En la década de los 60 y con la electrificación de Ponferrada hasta Monforte, llegan las primeras unidades eléctricas y también comienzan su servicio los Ferrobuses. Luego vendrían los TER, con la relación A Coruña-Vigo a Bilbao-Irún, que después se acoplarían con la rama de Madrid en Ourense. En los años 80, con la electrificación de Monforte-Vigo, llegarían los Electrotrenes y las unidades 440 así como las nuevas composiciones de coches de las series 9000 y 10.000. También pasarían por Monforte los expresos "Estrella", como el Estrella Atlántico y el Estrella de Galicia, que venía a sustituir al legendario "Shangai". En la actualidad se estacionan en las vías monfortinas los trenes "Arco" procedentes de Irún, con destino Vigo-A Coruña, el "Tren Hotel" Barcelona-Vigo-A Coruña, también podemos ver a los "Alvia" Barcelona-Vigo. En cuanto a los trenes regionales podemos ver a las UT470 y los nuevos R449 de León-Vigo. Y los TRD 594 que cubren la relación de Monforte-A Coruña.

En cuanto al material adscrito al depósito monfortino, en su primera etapa de tracción vapor se podía ver todo tipo de locomotoras, desde las pequeñas 0-3-0, hasta las potentes Montañas, pasando por las 1-3-0, las Mastodonte 2-4-0 y al final las nuevas Mikado 1-4-1 y también de este tipo de locomotoras, sus antecesoras de Norte, fabricadas por la casa ALCO. Con la llegada de la tracción diesel y durante unos meses mientras no se terminaba el nuevo depósito ourensano, las recién adquiridas locomotoras diesel serie 1800, tuvieron aquí su base.

Con la electrificación del depósito, este se convirtió en base de las locomotoras serie 7700 y también se pudieron ver algunas 269, así como diesel series 2100, 333 y 319, que subían a repostar gasoil o llenar sus areneros. Con la clausura de este depósito, las locomotoras quedaban estacionadas en la propia estación, las eléctricas series 250, 251, 252 y 269 en el lado León-Vigo, quedando las diesel estacionadas en el lado A Coruña.

Abajo: Estrella Galicia de A Coruña y Vigo a Barcelona en uno de sus últimos viajes antes de ser sustituido por el Tren Hotel (foto X.Mª Macia, 2009)



Locomotora 1812 recién llegada al depósito de Monforte 1958 (foto X.Mª Macia)



Locomotoras 7700, en doble tracción con el Shangai express, en Monforte



Tren Alvia procedente de Barcelona (foto J.A. Reyes, 2011)





Dependencias del Museo do Ferrocarril de Galicia con la estación del minitren en primer término.

PANORAMA DE ACTUALIDAD

Hoy en día como desgraciadamente ocurre en muchos casos la actual estación monfortina poco tiene que ver con la de antaño, de constantes maniobras y circulaciones con gran trasiego de equipajes y viajeros. En la actualidad todo es más rápido y el movimiento de viajeros ha decrecido notablemente. En cuanto a los mercantes, sigue manteniendo cierta actividad al estar cerrada para este tipo de tráfico la línea de Ourense a Zamora.

En lo que respecta al depósito, ya hemos indicado anteriormente que gran parte de sus superficie se ha destinado a la construcción de un puerto seco, y el resto de las instalaciones entre las que se incluye un par de naves, la rotonda con su puente giratorio y las dependencias del dormitorio de agentes, forja y fundición, pertenecen al Museo do Ferrocarril de Galicia aún en fase de reconstrucción. También el antiguo depósito monfortino es la base del Galaico Express.

De momento Monforte ha quedado fuera de los planes para la implantación de las líneas de alta velocidad en Galicia, aunque sin embargo, el tráfico de mercancías, al que se le pretende dar un importante auge, puede ser una baza importante para la subsistencia de este enclave ferroviario

*Derecha arriba: Rotonda del museo con varios coches del Galaico Expreso.
Derecha abajo: Imagen del puerto seco con la rotonda a su derecha.*



Para saber más:

- Monforte y el Ferrocarril, de Fermín Avellaneda Vázquez, 2002
- HOBBYTREN, nº 70
- Revista BierzoTren, Daniel Pérez Lanuza
- NOSTALGIA, EVOLUCIÓN Y FUTURO DEL FERROCARRIL, Germán López Quiroga, 2003

VIA Y OBRAS

POUSA CRECENTE. LIÑA OURENSE-VIGO

1970



CARRILEIROS & FOULA

www.carrileiros.com