



CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA

caderno nº3



OURENSE-EMPALME



SITUACIÓN:

Ourense-Empalme se encuentra en el actual barrio de A Ponte, antiguo ayuntamiento de Canedo. Su explanación está a una altitud de 134,237 m. sobre el nivel del mar, y situada en el Pk. 248,703 de la línea de Zamora a La Coruña, entre las estaciones de Ourense San Francisco y Santa Cruz de Arrabaldo. Con respecto a la línea de Monforte a Vigo, está en el Pk. 45,8 y entre las estaciones de Barra de Miño y Barbantes.

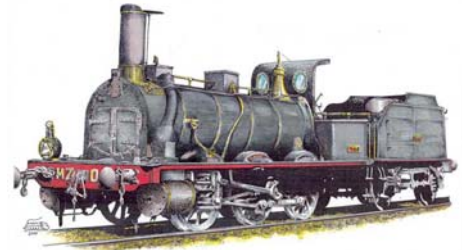


Plano de la red ferroviaria de Ourense: 1. - Estación Ourense Empalme, 2.- Estación San Francisco, Z. - Dirección Zamora, C. - Dirección A Coruña. V. - Dirección Vigo. M. - Dirección Monforte

ANTECEDENTES

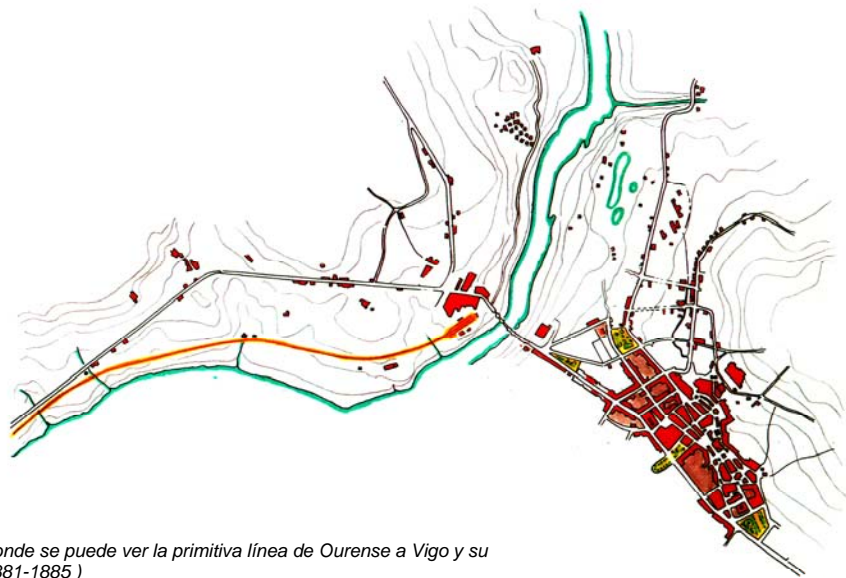
La primera estación de ferrocarril que tuvo Ourense pertenecía a línea Ourense-Vigo de la MZOV (Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo), que se acercaba a la ciudad remontando el río Miño, por su margen derecha en la zona de la Chavasqueira y el Ribeiriño hasta llegar a las inmediaciones del Ponte Maior, siendo la actual plaza del Ribeiriño, donde estaba situada la estación, de carácter provisional, cabecera de la recién construida línea. Hay que tener en cuenta que esta estación no estaba en Ourense propiamente dicho, sino que se encontraba en lo que por entonces era el ayuntamiento de Canedo. Nada queda de ella, aunque debemos suponer que esta primera estación, dado su carácter provisional, debió de tener unas instalaciones sencillas, quizás dos o tres vías y una pequeña placa giratoria para las locomotoras, todo ello suficiente para el tráfico que de momento poseía la línea.

Esta estación fue puesta en servicio, al igual que la línea, el 9 de junio de 1881, fecha en la que procedente de Vigo llegó el primer tren a Ourense con carácter inaugural, si bien hay que recordar que el 2 de mayo de ese mismo año, a las dos de la tarde, llegara la primera locomotora a la estación, por lo que podemos considerar esta segunda fecha como el inicio de la historia ferroviaria Orensana.



Vista aérea de la estación Empalme, el depósito de Peliquín y el viaducto Miño. En una postal editada por "La Región en 1960"



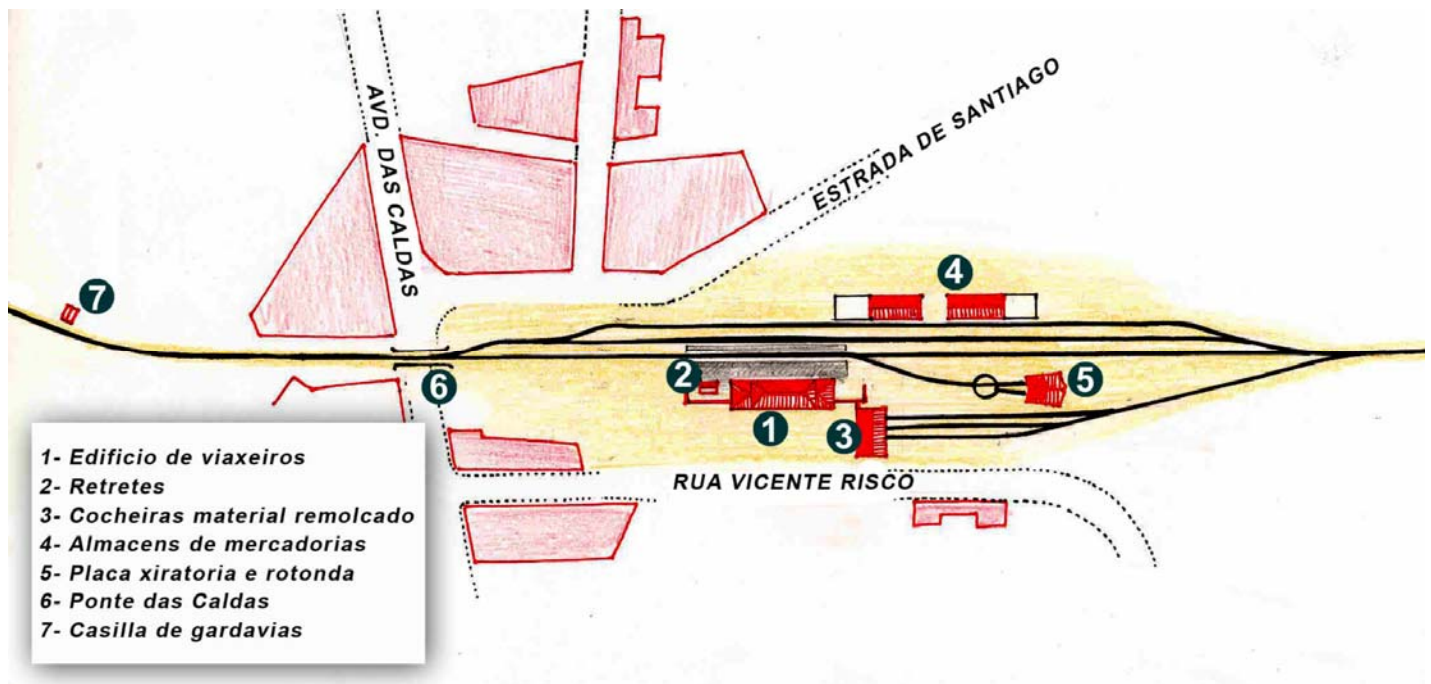


Plano de Ourense donde se puede ver la primitiva línea de Ourense a Vigo y su primera estación (1881-1885)

Esta estación estuvo abierta al tráfico durante cuatro años, pues ya antes de rematada esta línea, se tenía en proyecto el ramal hacia Monforte de Lemos con el fin de comunicarla con el resto de la red ferroviaria española. Surgió entonces la necesidad de encontrar un nuevo emplazamiento para la estación ourensana, ante la imposibilidad de dar continuidad a la línea existente a partir de los terrenos donde se encontraba la estación provisional, dado que la línea de Monforte accedería a la ciudad por una cota más alta que la de Vigo. Los terrenos elegidos estaban donde actualmente se ubica el parque del barrio de A Ponte y los institutos de enseñanza del mencionado barrio.

Así el 13 de mayo de 1885 se inaugura la nueva estación y lo que a partir de ahora sería la línea Monforte-Vigo. Esta nueva estación que sería de paso estaba clasificada como de 2ª categoría, contando con 3 vías, dos de tránsito y otra que daba servicio a dos almacenes de carga.

El edificio de viajeros poseía dos plantas, una baja para el servicio de explotación y un primer piso para vivienda de ferroviarios. Era de factura sencilla, común a las otras estaciones de la línea. Tenía el exterior enlucido en color rojo ocre, tradicional en la arquitectura de la capital ourensana, resaltaban las cuatro chimeneas que daban al patio de viajeros. En la fachada que miraba hacia las vías tenía una marquesina sostenida por columnas metálicas que cubría totalmente el andén a lo largo de la fachada. Para el servicio de locomotoras y carruajes disponía de una pequeña rotonda con capacidad para dos locomotoras a la que se accedía mediante un sencillo puente giratorio, situadas ambas instalaciones a la salida lado Monforte. Para los carruajes contaba con un "cocherón" con capacidad para 3 vías. En la entrada del lado de Vigo había un pequeño puente metálico que salvaba el cruce con la Avd. de las Caldas. Esta estación estuvo en servicio durante setenta y un años sin que apenas sufriera modificaciones.



Distribución de instalaciones de la estación de Ourense-Canedo (1885-1952)

Fachada de la estación del lado del patio de viajeros en las primeras décadas del siglo XX (Foto Museo Arqueológico Provincial de Ourense)



Horarios y precios del ferrocarril Ourense-Vigo de 1883

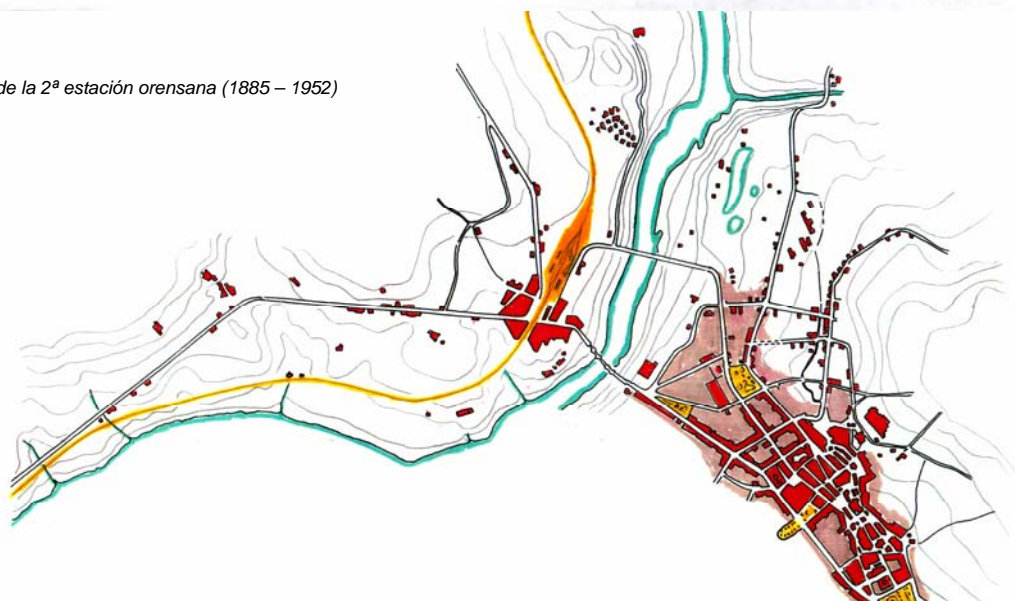
1. ^a c.	2. ^a c.	3. ^a c.	Dis-	ESTACIONES.	Mixt.	Cor. ^o	Mixt.
P. C.	P. C.	P. C.	tancia		N.º 2.	N.º 6.	N.º 4.
			Km.				
»	»	»	»	Ourense.. Sal.	m. 3,30	t. 1,40	»
1,61	1,21	0,73	14	Barbantes.. . .	4,00	2,12	»
3,22	2,42	1,45	28	Ribadavia. . . .	4,37	2,43	»
4,49	3,37	2,02	39	Filgueira. . . .	5,02	3,07	»
5,75	4,31	2,59	50	Frieira.	5,29	3,30	»
7,33	4,75	2,85	55	Pousa.	5,41	3,42	»
7,25	5,44	3,27	63	Arbo.	6,04	4,07	»
8,63	6,47	3,89	75	Las Nieves. . . .	6,32	4,32	»
9,43	7,07	4,24	82	Salvatierra. . . .	6,51	4,47	3,00
10,35	7,76	4,66	90	Caldelas.	7,09	5,05	3,30
10,93	8,20	4,92	95	Guillarey.. . . .	7,31	5,31	4,00
12,19	9,14	5,49	106	Porriño.	8,00	5,58	4,38
13,92	10,44	6,27	121	Redondela. . . .	8,42	6,36	5,30
15,18	11,39	6,83	132	Vigo. . Lleg.	9,08	6,59	6,00
					m.	t.	t.

Ferrovianos de la MZOV en la antigua estación de Ourense en el año 1917 (Foto Vía Libre nº 112, abril de 1973)





Plano de situación de la 2ª estación orensana (1885 – 1952)





Calle "Da Casilla", con el trazado de la antigua línea a Vigo. Podemos ver la casilla de guardavías que dio nombre a la calle, hoy derruida para la construcción de la nueva sede de la policía local

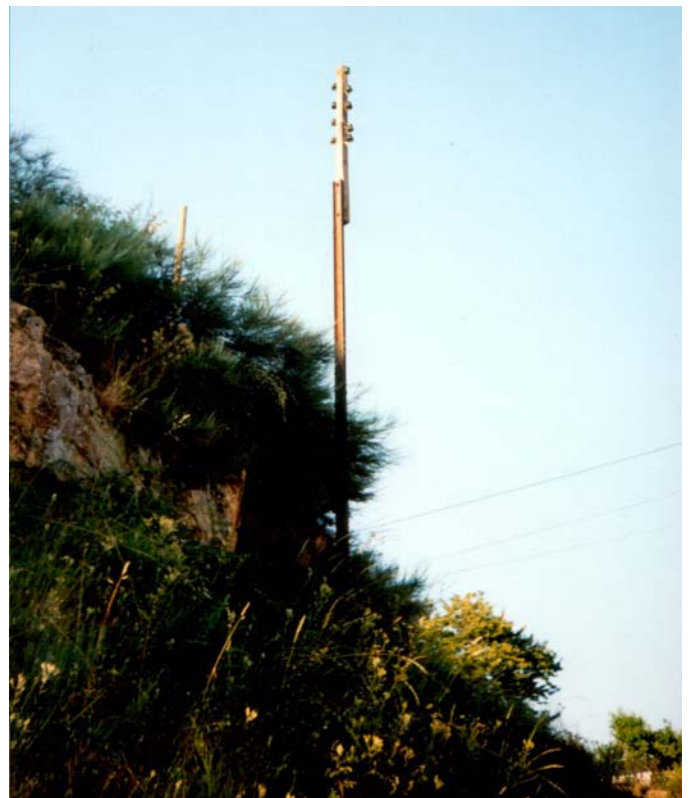


Otra vista de la calle Da Casilla, donde se ve el aprovechamiento del antiguo trazado del ferrocarril para el tráfico rodado. Se puede observar también uno de los postes de telégrafo que jalonaban la vía (actualmente recuperados en el Parque ferroviario dos Carrileiros)



Otro resto del antiguo trazado, el puente del Ribeiriño

Hoy en día poco queda de las primeras estaciones orensanas, tan solo la toponimia y trozos de su trazado reconvertidos en viales para el tráfico rodado, nos recuerda que por allí hace mas de un siglo pasaba el tren. Calles como la "Da Casilla", o la de la "Vía Vella", nos indica su pasado ferroviario. También la plaza del Ribeiriño nace a partir de la explanación de la primera estación conservando la fisonomía de su planta.



Calle Da Casilla, resto del tendido telegráfico.

UNA NUEVA ESTACIÓN

En 1926, el gobierno da el visto bueno, después de numerosas vicisitudes, a la construcción de la línea de Zamora a Ourense y La Coruña, en cuyo proyecto se establecía como punto de empalme con la línea de Monforte a Vigo, la estación ourensana.

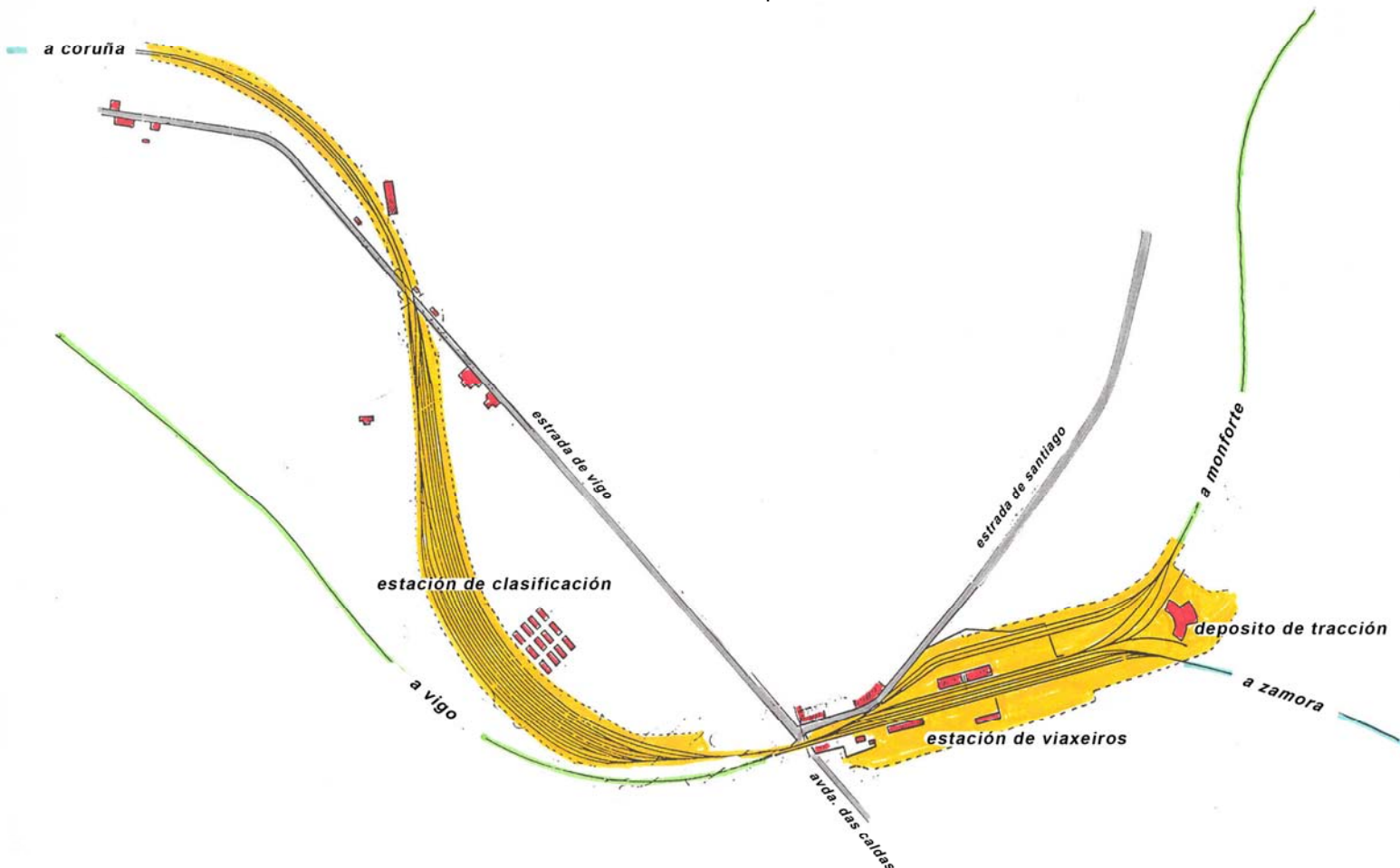
En el proyecto se contemplaba convertir la estación de Ourense-Canedo en un gran nudo ferroviario, lo que haría preciso una ampliación de sus modestas instalaciones para transformarlas en una importante estación de empalme, a su vez había que resolver también el cruce de la nueva línea con el río Miño, teniendo que construirse una importante obra de ingeniería. Los dos proyectos tenían que estar íntimamente ligados pues estación y viaducto estaban interrelacionados en cuanto a la rasante, siendo el viaducto acceso directo a la estación por el lado de Zamora. Otro problema que presentaba la obra era la conexión de la nueva línea con la ya establecida de Monforte a Vigo, algo que condicionaría enormemente el nuevo acceso ferroviario a la ciudad. El 4 de abril de 1928, el gobierno crea mediante una Real Orden, una comisión técnica para el estudio de una solución conjunta que resuelva los problemas que se plantean con la entrada de la línea en la ciudad, el paso del Miño, y la estación. Dos meses después, el 15 de junio, la comisión presenta a estudio el primer anteproyecto, que consistía básicamente en la ampliación de las instalaciones existentes para reconvertirlas en una nueva estación común de viajeros y mercancías de carácter local y a mayores la construcción de una estación de **triaje** o clasificación totalmente de nueva planta que se situaría a la salida del lado Coruña.



Plano de Ourense con la nueva estación en el proyecto de 1912. El túnel de San Francisco tendría su salida cerca de la desembocadura del río Loña, para salvar el río Miño se construiría un gran puente metálico (ver Caderno nº 2)

El depósito de locomotoras se emplazaría en los terrenos comprendidos entre la vía de Zamora y la de Monforte, la estación común tendría una dotación de cinco vías de andén para viajeros, y tres para servicio local de mercancías.

Estudiado el anteproyecto, los técnicos hallarían serias deficiencias en el diseño de las instalaciones de la futura estación. En el resultado del estudio se hace constar que tanto el planteamiento como la ubicación que se propuso no cumplen en su desarrollo un programa mínimo exigible para la explotación de unas instalaciones que habrían de convertirse en un importante centro de comunicaciones ferroviarias.

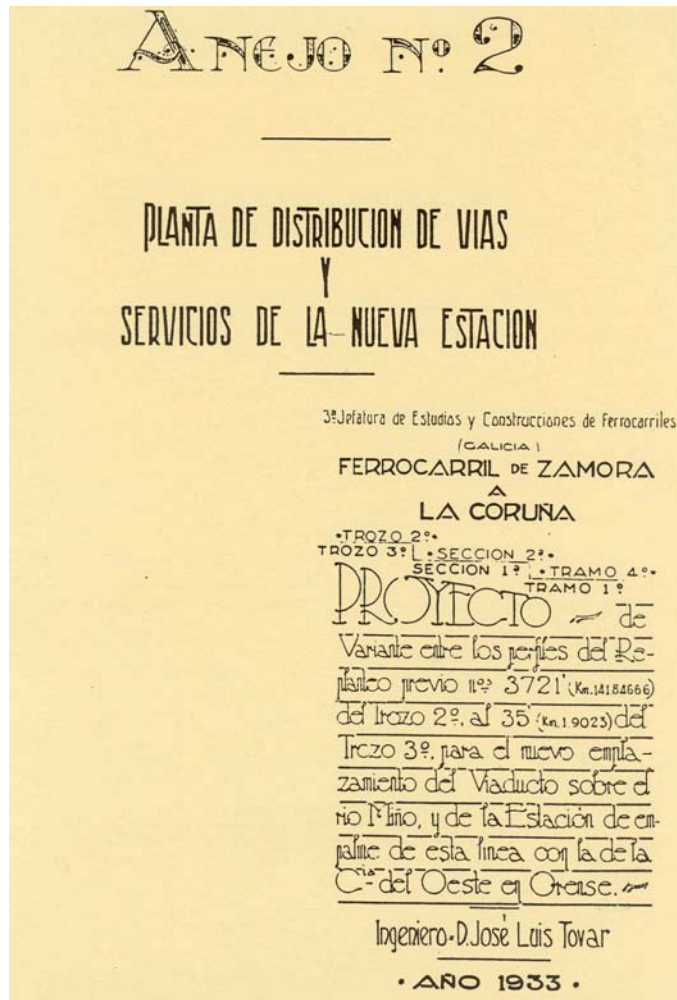


Entre las deficiencias mas importantes se señala que la longitud libre para el estacionamiento de los trenes es insuficiente, haciéndose imposible su ampliación tanto transversal como longitudinalmente de los terrenos en los que se asentaba la estación con el fin de dotarla de mayor número de vías y menos aún de incrementar su longitud.

Otro problema se planteaba con la estación de clasificación; por un lado está la deficiente ubicación al situarse a la salida lado Coruña y paralela a esta vía, con lo que esta instalación queda incomunicada con la vía general de Vigo, siendo imposible la entrada directa en este sentido a causa del desnivel existente entre ambas dos líneas; esta situación haría preciso realizar enojosas maniobras con los trenes mercantes procedentes y con destino Vigo para estacionarlos en la zona de clasificación. También se menciona que las instalaciones de la estación de clasificación resultarían excesivas para la cantidad de vagones que se preveían clasificar. Atendiendo a estas razones, la comisión encarga un nuevo anteproyecto en el que se contemplen los cambios precisos, con el fin de solventar los problemas expuestos en el informe valorativo del proyecto anterior.

El requisito principal exigido para el nuevo proyecto contemplaba que tendría que ser una estación común, con el tamaño suficiente para dar cabida en la misma instalación a las vías de andén y a la playa de clasificación, siendo por lo tanto precisa la búsqueda de un nuevo emplazamiento a tenor de lo indicado en el informe anterior. Bajo esta premisa, la Compañía del OESTE, concesionaria de la línea desde que en 1929 absorbiera a la MZOV, presenta en 1933 un anteproyecto realizado por el ingeniero D. José Luis Tovar Bisbal, en el que se incluyen todas las variantes presentadas anteriormente para resolver el problema de emplazamiento de la nueva estación empalme y el trazado de la línea por la ciudad. En su estudio podemos leer a propósito del diseño de la estación:

“La planta de la estación es amplia y los servicios se distribuyen de forma satisfactoria. Los servicios de viajeros y gran velocidad quedan situados en el lado derecho (dirección Zamora-Coruña) de la estación, con acceso directo desde la carretera de Orense a Santiago y salida independiente por la zona izquierda del parque de viajeros a la travesía de Canedo. En la zona extrema del lado izquierdo de la estación, quedan emplazados los servicios de muelles locales y embarcaderos de ganado así como una gran extensión para descarga directa de vagón a carro; los accesos también son independientes, uno para muelles y vías de playa y otro para ganados, derivándose el primero de la carretera

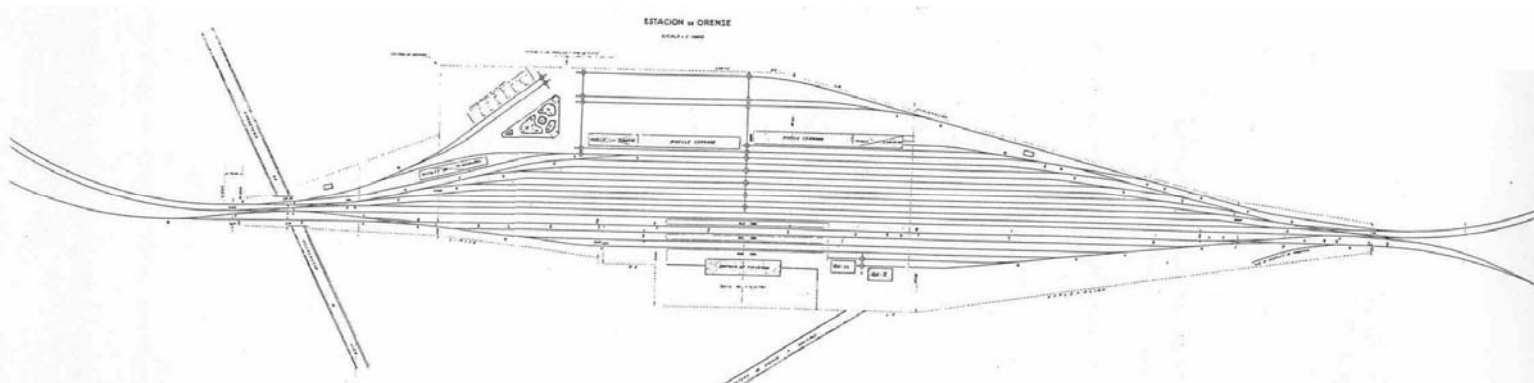


Portada do proyecto para la nueva estación del año 1933

desviada de Orense a Santiago, y el segundo de la de Villacastín a Vigo, estableciéndose una cañada que bordea la explanación de la estación hasta la entrada. De esta forma el tránsito de peatones, rodado y de animales no sufrieran entorpecimiento alguno.

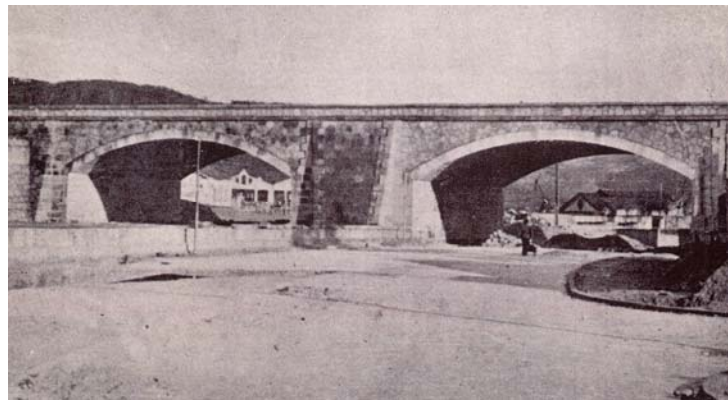
A la entrada de Zamora se hará un desvío a la estación actual, en cuya explanación se situarán los servicios de rotonda para locomotoras, cocheras de carruajes, talleres de recorrido y viviendas para los empleados.

Las vías de clasificación de vehículos se han situado entre las vías de circulación de trenes y los muelles locales; para pasar de unas a otras se hace uso de un número de placas giratorias distribuidas convenientemente, de forma que, a los vagones se le pueda hacer llegar por medio de este procedimiento hasta las vías de playa”.



En total serían 24 vías las que darían servicio a esta estación, distribuidas de la siguiente forma; 5 vías de andén, para uso de los trenes de viajeros; 10 vías de clasificación y estacionamiento de trenes mercantes comunicadas mediante placas giratorias, 2 vías para mercancías de gran velocidad y otras 2 vías para la carga del ganado. Los terrenos estaban situados cerca de la vieja estación, aunque en una cota superior.

Este anteproyecto se aprueba por lo que comienzan los estudios para redactar el proyecto definitivo, dando como resultado la actual estación. Cuya explanación tiene una extensión de 217.100 m², siendo preciso remover cerca de 1.500.000 m³ de tierras, utilizándose para ello trenes de vagones remolcados por pequeños tractores diesel. La nova estación se denominó Ourense-Empalme, por ser punto de intersección de dos líneas distintas, Vigo-Monforte y Zamora-Coruña. Una vez rematada contaba con un total de cuarenta y seis vías, correspondiendo 5 a vías de andén, 26 para los servicios de mercancías de pequeña y gran velocidad, clasificación, trasbordo y maniobras. Las 15 restantes se ubicarían en el depósito de locomotoras, con sus correspondientes talleres de recorrido, levante y ajuste, calderería y reparación de ténderes. También se dotó de cocheras, rotonda y puente giratorio, carros transbordadores, almacenes y dormitorios de agentes, que sumarían 7.800 m² de edificación. Este depósito estaba calculado para dar servicio a una dotación de 60 locomotoras de vapor.



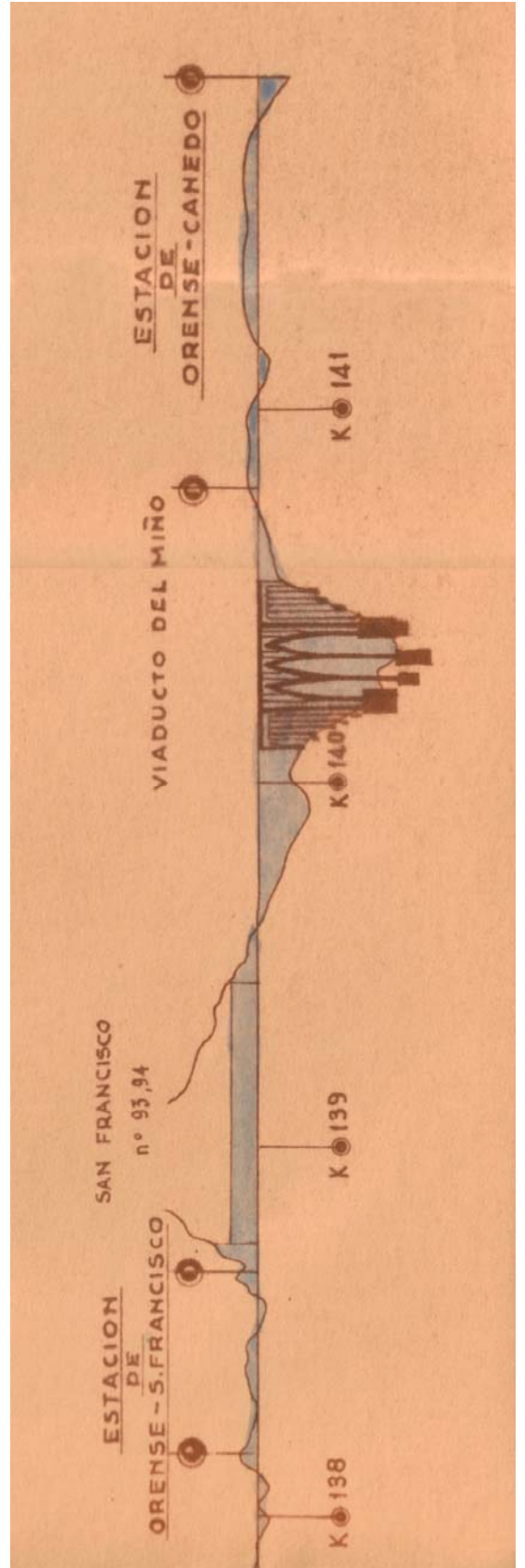
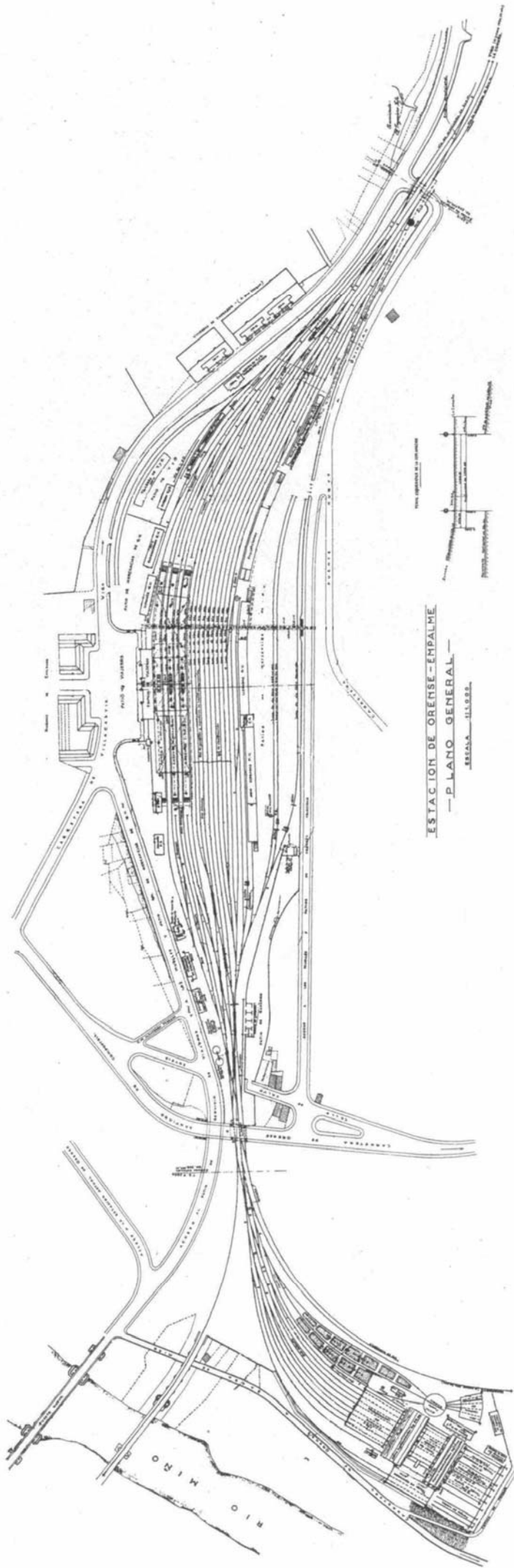
Paso elevado de la nueva carretera de Santiago, al fondo los edificios del depósito de Peliquín en construcción. También se puede observar la rotonda de la antigua estación



Los edificios de los ferroviarios se construyeron a la vez que la propia estación.

Vista de la fachada lado patio de viajeros a mediados de los años 50, donde se pueden apreciar los soportales, el gran reloj en la puerta principal así como la excelente forja de la balconada que nos recuerda la arquitectura de los pazos gallegos.



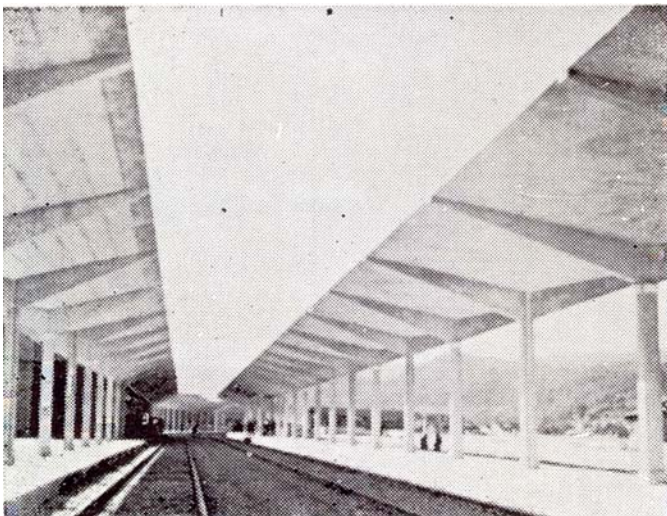


OURENSE EMPALME

A las cinco de la tarde del día 23 de septiembre de 1952, con la presencia del por entonces Jefe del Estado, D. Francisco Franco, se procedió a la inauguración de la nueva estación orensana. En este acto acompañaban a Franco el ministro de obras públicas Conde de Vallellano, el director general de ferrocarriles D. Jose Aguinaga y Keller, así como el alcalde de la ciudad Sr. Valencia Fernández, además de distintos personajes del ámbito civil y militar. Después de ser bendecidas las nuevas instalaciones ferroviarias por el arzobispo de Santiago, Monseñor Fernando Quiroga Palacios, la comitiva visitó detenidamente las principales instalaciones que ese día se ponían en funcionamiento. Hay que señalar que por estas fechas la estación no estaba totalmente rematada, quedando aún sin construir el andén tercero, por lo que contaba para su explotación con tres vías de pasajeros, dos para recepción y expedición de trenes de mercancías, 3 para el servicio de muelles de pequeña velocidad y 2 vías de playa. El depósito de locomotoras, situado en los terrenos que se encontraban entre las vías de salida a Zamora y Monforte, estaba provisionalmente con dos vías que daban acceso al puente giratorio para el servicio de la rotonda, teniendo ésta capacidad para 4 vías cubiertas.



Francisco Franco durante la inauguración de la estación Empalme



En el momento de la puesta en servicio de la estación Empalme tan solo contaba con dos andenes y 3 vías (aún sin empotrar en hormigón)



Vista del edificio de viajeros poco antes de su remate.



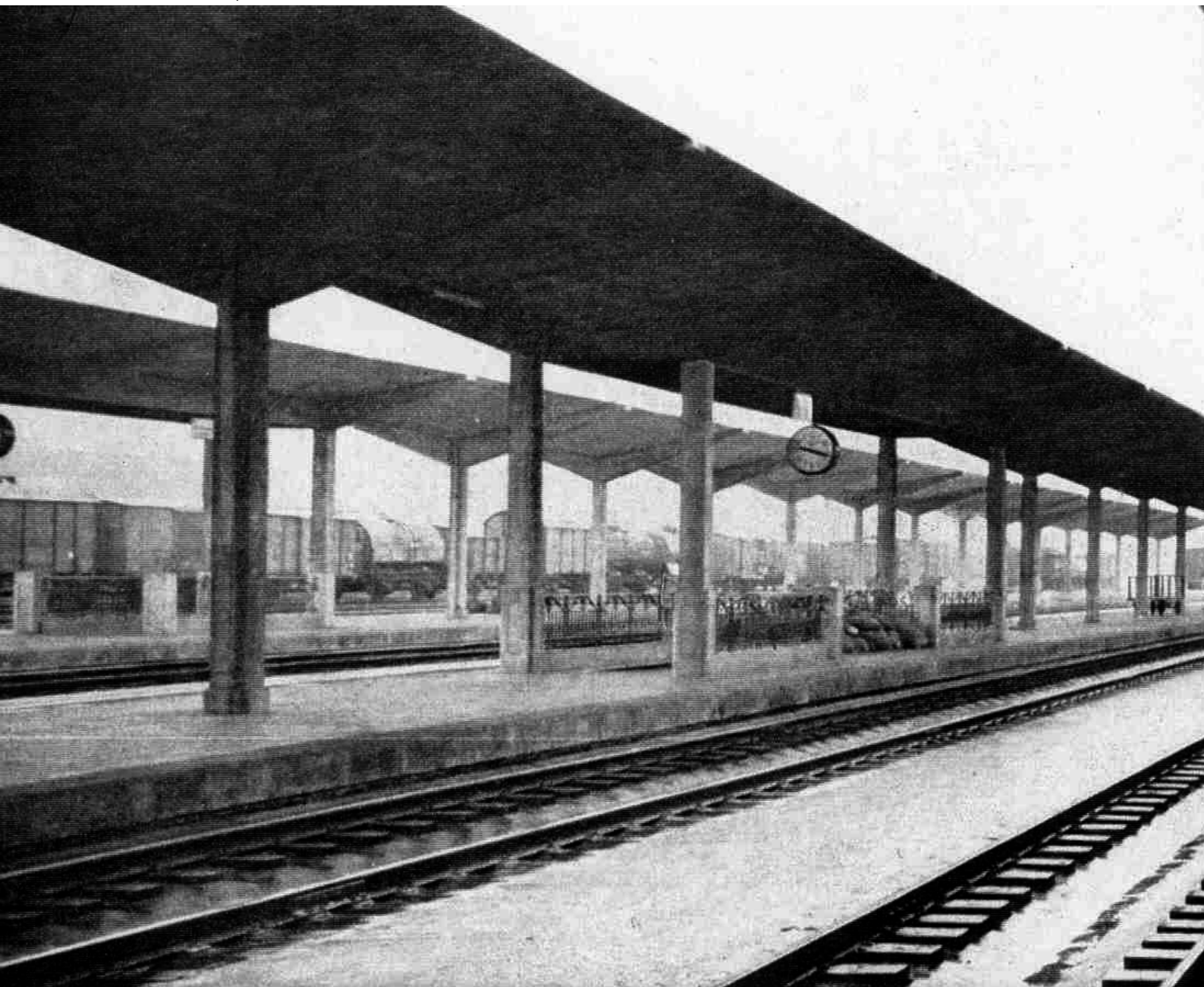
*Vista de la playa de vías de la estación Ourense-Empalme lado Coruña-Vigo
hacia finales de los años 50*







Dos vistas de la estación Empalme a finales de los años 50



DESCRIPCIÓN:

El edificio de viajeros ocupa un espacio de 1.000 m². Diseñado por el ingeniero Tovar Bisbal en un estilo sencillo pero que al igual que el resto de las edificaciones de la línea se inspira en la arquitectura de los pazos gallegos. Consta de tres cuerpos, el central que da cobijo al vestíbulo de gran altura y decorado con murales de temas regionales gallegos, con una cubierta de forma piramidal y con un espectacular reloj que presidía la entrada principal; dos alas laterales de menor altura, con planta baja y primer piso, la baja destinada a servicio de explotación y la alta a vivienda de personal ferroviario y a hotel de primera categoría, instalación esta obligada en la época al tratarse de una estación entronque de dos líneas. A uno y otro lado de este edificio hay dos alpendres de 25 metros de longitud. Un gran patio de viajeros de 8.100 m², preside la entrada de este edificio.

Del lado de las vías, están los tres andenes, con 260 m. de longitud cada uno y cubiertos totalmente con marquesinas de hormigón armado, estos andenes se comunican entre si por un paso subterráneo de doble acceso.

El conjunto de todas las vías tenía una longitud de 27 Km., lo que representa 2.430 Tm. de carril, 270.000 tirafondos, 81.000 placas de asiento y 44.000 traviesas de roble.

Para la relación entre las distintas vías se instalaron 82 cambios de aguja y 15 travesías de unión. Siete grúas hidráulicas garantizaban el abastecimiento de agua a las locomotoras. Además contaba con tres puentes báscula de 45 Tm. y dos grúas dinámicas eléctricas de 15 Tm.

Disponía asimismo de un abastecimiento de agua propia, que fue proyectado para un consumo de 1.800.000 litros diarios. El agua se bombea desde el río Miño mediante un grupo moto-bomba de 60 HP. para ser almacenada en dos depósitos de hormigón armado con capacidad individual de 400.000 litros. Para la distribución del agua se instaló una red de tuberías que tienen un total de 5.100 m. de longitud, con 65 bocas de riego para el servicio de limpieza de andenes, muelles y patios.



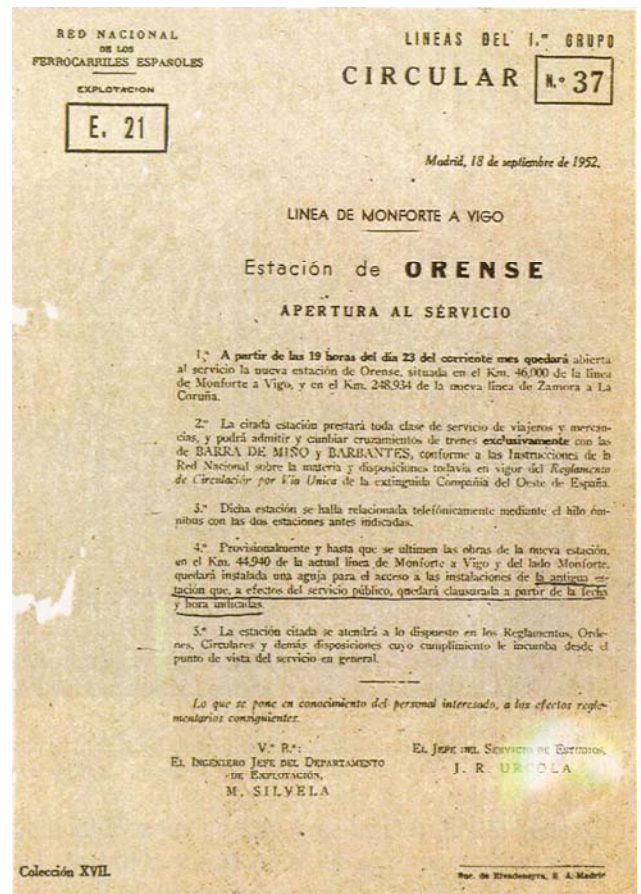
La red de alcantarillado tiene un desarrollo de más de 6.000 m. de longitud.

Para el alumbrado y motores cuenta con una red subterránea de energía eléctrica de 5.600 m., teniendo una potencia de 320Kw.

La superficie destinada para muelles de mercancías es de 6.135 m², mientras que para los patios de viajeros, pequeña y gran velocidad, ganado y vía y obras se utilizan 45.350 m²

Las instalaciones de Ourense-Empalme se completaron, además del edificio de viajeros, con oficinas, almacenes y talleres de vía y obras, almacén de pequeño material, servicio eléctrico, caja, lampistería, dormitorio de agentes de tren, puesto de recorrido y personal de maniobras; todo ello en una superficie edificada de 2.400 m².

Con la inauguración de Ourense-Empalme comienza el declive de la estación de Monforte de Lemos, hasta este momento principal nudo ferroviario de Galicia. En 1958 con la inauguración del ferrocarril de Zamora a Coruña en su totalidad se convertirá la estación orensana en el pórtico ferroviario de Galicia.



Circular con el anuncio de la entrada en servicio de la estación.



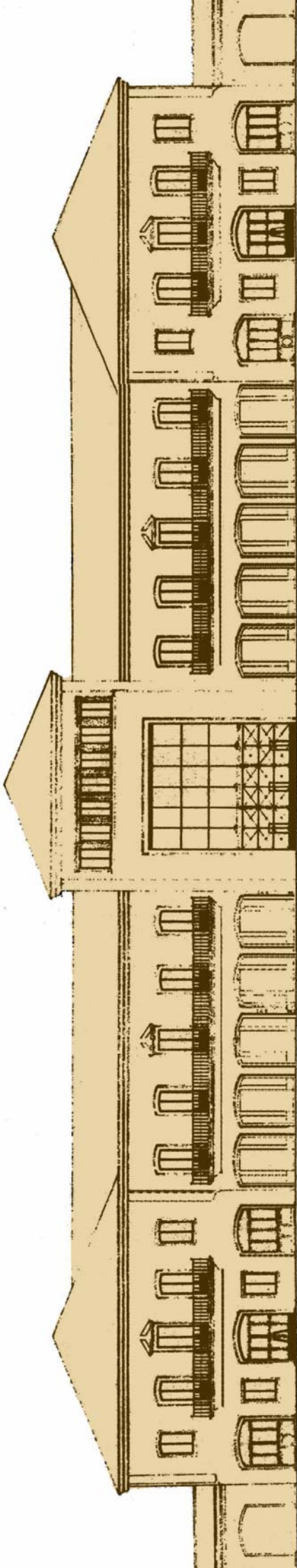
Vista de la estación desde el lado Zamora-Monforte a finales de los años 50

Vista de la avd. de Marín a mediados de los años 50 aún sin finalizar.

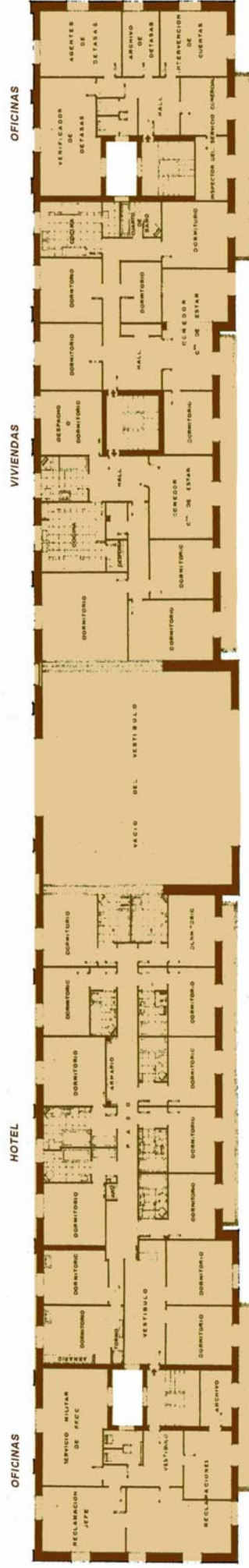
A lo largo de los más de cincuenta años de vida que tiene Ourense-Empalme, sufrió distintas modificaciones y alteraciones en su fisonomía; siendo la más importante la intervención realizada a principio de los años ochenta coincidiendo con la electrificación de la línea Monforte-Vigo. En esta ocasión además del tendido de la catenaria y otros elementos de la electrificación, se alteró notablemente el trazado de las vías, así como el intento de modernización del edificio de viajeros donde se perdieron importantes elementos decorativos que le daban personalidad a la estación, como era el gran reloj que presidía el lucernario de la fachada principal, o los kioscos y bancos de madera de roble. También hubo reformas de carácter estructural al ser cegados los soportales de la fachada para reconvertirlos en locales comerciales.



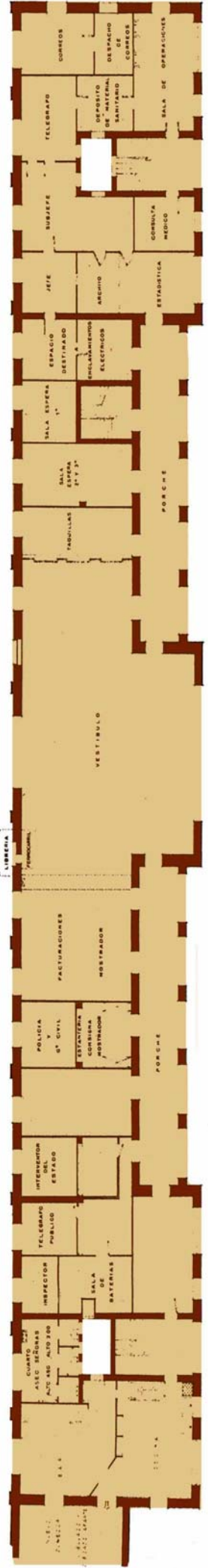
EDIFICIO DE VIAXEIROS



Alzado patio viaxeiros



Primeiro andar



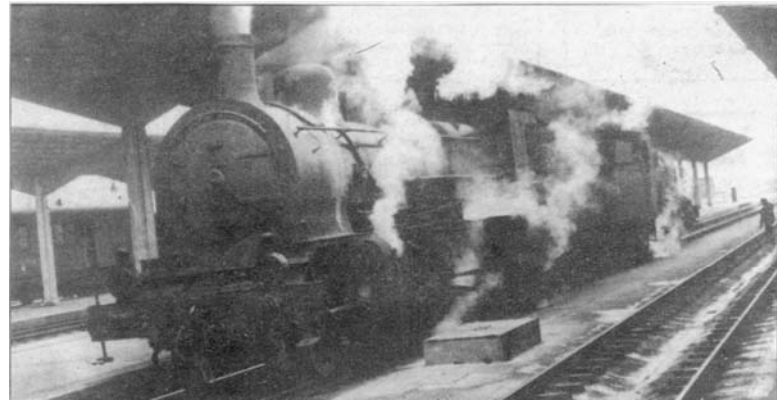
Planta baixa

CIRCULACIONES

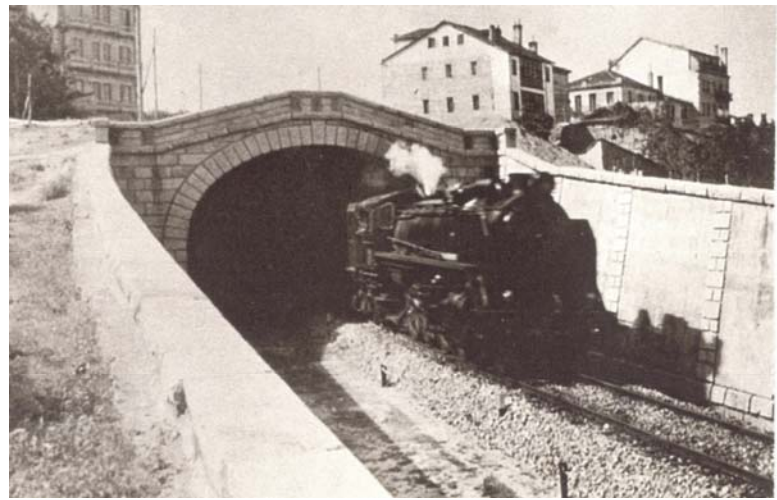
Desde su inauguración, por los andenes de Orense-Empalme se estacionaron innumerables trenes como el TAF que circularon hasta 1965 para ser sustituidos por los TER en la conexión con Madrid, vía directa por Zamora. En 1981 esta relación pasa a ser realizada por los trenes TALGO, primero por el Talgo III para cuatro meses después ser sustituido por el Talgo Pendular. En cuanto a los expresos nocturnos, los hubo con destinos tan diversos como Madrid, Barcelona, Irún, etc., sin olvidar los ómnibus-correos y los entrañables ferrobuses. Y hablando de estos automotores hay que recordar unas composiciones (M+R) llamadas "minis" que únicamente se dieron en el depósito orensano y que cubrían el servicio entre Orense y Vigo. Una novedad curiosa fue la incorporación en 1976 de un coche en el expreso hacia el País Vasco. Éste coche era un literas que pertenecía a la SNCF (Wasteels) con bojes intercambiables en Hendaya, que hacía el recorrido Orense-Paris Austerlitz. Esta relación duró hasta 1978, año en el que el mencionado coche comenzó a salir desde Vigo.

El 15 de octubre de 1981 se inaugura la electrificación de la línea Vigo-Monforte, por lo que a partir de esta fecha por Orense-Empalme comenzaron a circular los ELECTROTRENES y las unidades eléctricas así como todo tipo de locomotoras de este tipo de tracción, compartiendo protagonismo con las Diesel 333, 2100 y sobre todo las "autóctonas" 1800

Esperemos que en un futuro no muy lejano podamos ver los AVES estacionados en sus andenes.



Vapor en los primeros años de funcionamiento de la estación orensana. (Foto "La Región").



Una MIKADO saliendo de la boca lado Coruña del túnel 95 (San Francisco) a mediados de los años 60. (Foto Museo Arqueológico de Ourense)

Las maniobras con los mercantes eran constantes a lo largo de toda la jornada. En la imagen varios vagones y en primer termino un "J unificado" de RENFE.





Los "minis" fueron la imagen habitual en Ourense-Emplame durante los años 70. El de la imagen se encuentra en la estación de As Neves circulando con destino a Ourense.



Antiguo coche vivienda del ingeniero de túneles de la línea de Zamora a Coruña estacionado en las toperas del lado Coruña en los años 70.

Entrando en el túnel 95, el pescadero Vigo-Coruña a Madrid arrastrado por una 1800.



ORENSE
EMPLAME

ORENSE
EMPLAME

Talgo

El Talgo ya pasa por Orense

ORENSE. (De nuestra Redacción).

Orense estrenó, el domingo, una nueva relación ferroviaria, con Madrid y La Coruña, como consecuencia del "Talgo" que ha venido a sustituir al "Ter" que diariamente circulaba entre la capital herculina y la villa y corte, vía Zamora-Orense.

El "Talgo", pues, ya pasa por Orense, y dentro de poco, para septiembre, otro convoy "Talgo", este entre Vigo y Madrid, también supondrá una importante mejora ferroviaria.

El "Talgo" La Coruña-Madrid tiene su llegada a Orense-Emplame a las 14,38 y su salida hacia la capital de España a las 14,53.

El "Talgo" Madrid-La Coruña llega a Orense-Emplame a las 19,54 y sale hacia la ciudad herculina a las 19,59.

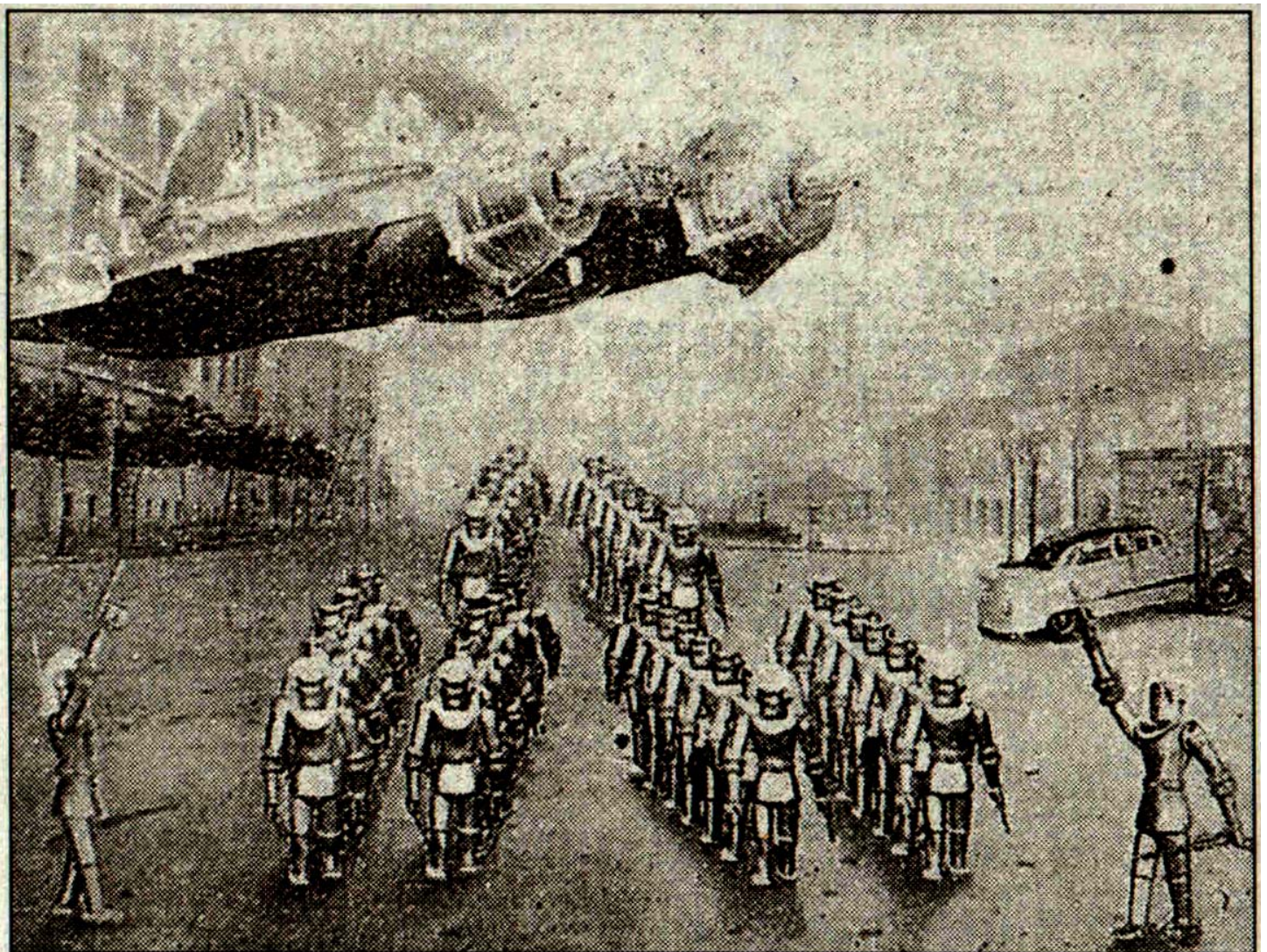
Noticia de portada en el diario "La Región" anunciando el nuevo servicio del Talgo en 1981.



Ferrovianos de la antigua estación de Ourense en el año 1933, ya perteneciente a la Cía. del Oeste haciendo las veces de actores publicitarios en un anuncio que no deja dudas de su mensaje (Foto Vía Libre nº 170, marzo de 1978)

ANECDOTARIO

La historia ferroviaria orensana originó no pocas anécdotas y curiosidades, traemos aquí para finalizar este cuaderno dedicado a las estaciones de Ourense una pequeña selección a título de ejemplo.



Invasión marciana que tuvo como escenario el patio de viajeros de la estación Empalme, se nota que por el sitio escogido a los alienígenas les gustaba e tren (publicado en "La Región" con motivo de los Santos Inocentes en el año 1956)

Accidente ferroviario en la estación

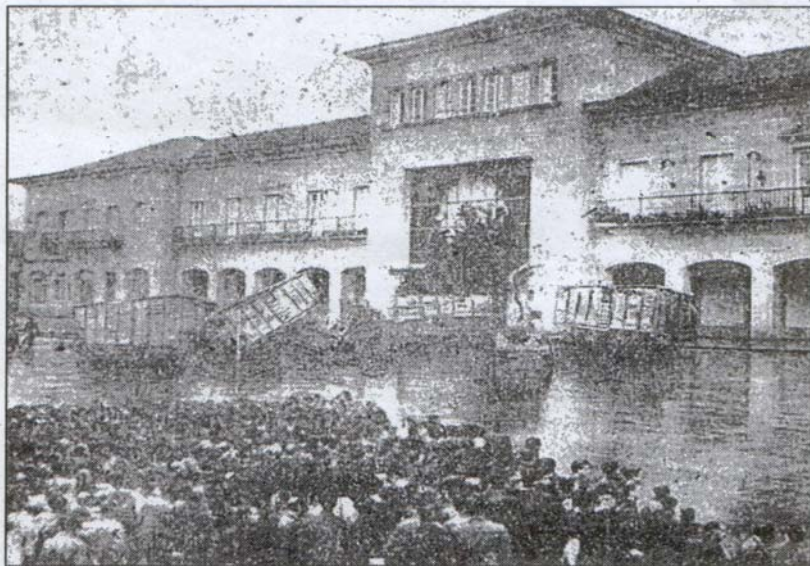
En la tarde de ayer de un tren de mercancías que iba hasta Monforte y cerca de Barra de Miño se desprendieron doce vagones.

Sin poder dar ningún aviso desde dicha estación, pues al llegar la máquina con el resto del tren ya se había producido la catástrofe, irrumpieron los doce vagones, a gran velocidad, en nuestra estación sin que hubiera tiempo de darles paso a una vía muerta, ni a frenarles de ninguna manera. En la primera vía se encontraba una locomotora de maniobra y varias unidades en formación de otro tren de carga que saldría para Vigo. En ese momento llegaron los vagones desprendidos y chocaron con los

que se encontraban parados con tal fuerza que salieron proyectados a derecha e izquierda. Tres de ellos cabalgaron uno sobre otro rompiendo un gran trozo de marquesina. Los que saltaron el andén de la derecha llegaron hasta la tercera vía y los de la izquierda rodaron por el andén y después de destrozar la puerta de hierro y cristal y atravesar la sala de espera, se precipitaron sobre la puerta principal, atravesándola y saliendo a la explanada.

En la foto se ve el destrozo ocasionado en la fachada de la estación, así como los cinco vagones y restos de otros. No hubo heridos.

(1955)



En esta noticia publicada el día de los Santos Inocentes del año 1955 tiene como protagonista la reciente inaugurada estación Empalme. Nos describe un curioso accidente sobre todo en su desarrollo, teniendo en cuenta que el trazado entre la estación de Barra de Miño y Ourense es cuesta arriba, por lo que desconocemos como se produjo ese gran impulso (a no ser que intervinieran los marcanos de la noticia anterior). Curioso es también la coreografía del descarrile en la propia estación, unos para la derecha, otros para la izquierda... y la gran incógnita es como pudieron salir hacia el patio de viajeros atravesando el vestíbulo que está perpendicular a las vías, con tan buena puntería que no atropellaron a ninguna persona de las muchas que estaban en la estación, y saliendo derechitos por la puerta principal hasta "estacionarse" en el patio de viajeros, imagen que recoge la fotografía. Es meritorio el fotomontaje dada la escasez de medios que en aquella época había. (Noticia recopilada por la periodista Maribel Outeiriño en su sección "Historia en cuatro tiempos" que publica en "La Región")

50 ANIVERSARIO

En septiembre del 2002, Foula Cultural, tuvo la honra de organizar el 50 aniversario de la inauguración de la estación de Ourense-Empalme, siendo este acto motivo de presentación en sociedad de Carrileiros de Foula. Al evento asistieron además de las autoridades locales, representantes de las distintas UNEs que operaban en Ourense.

Fue un acto sencillo y al mismo tiempo emotivo, en el que se descubrió una placa en honor de los trabajadores de la propia estación, y que muchos de ellos ya jubilados participaron activamente en el acto, recordando su estancia a lo largo de los años como trabajadores de este importante enclave ferroviario.





Estas imágenes resumen 50 años de tracción en Ourense, desde las MIKADOS de 1950 ata as locomotoras diesel de última generación, en este caso la locomotora 334.002 remolcando el Talgo Madrid-Coruña en marzo de 2007



Coche serie 5000 estacionado en la vía 7, principios de los años 80.



Para saber más:

“El Pueblo Gallego”, “Libro de obras de la línea de Zamora a Órense y Coruña, de MZOV”, “La Región”, “Hobby tren”, “Guía de viajes”, “Inauguración del trozo segundo entre Puebla de Sanabria y Carballino (Ministerio de Obras Publicas)”, “Vía Libre”

Fotografías:

La Región, Museo Arqueológico Provincial de Ourense, Vía Libre, Archivo Carrileiros.

Solicitud de números y atrasados:

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

Parque Ferroviario Carrileiros, Antiguo Cuartel de San Francisco
 Rúa Canle s/n, 32005 - Ourense

Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández
 Maquetación: Manuel Hernández
 Portada: Paco Boluda
 Corrección lingüística: Adrián Hernández Seoane
 Colaboradores: Adif, Museo Arqueológico Provincial de Ourense, La Región, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Verde Bioleta Vigo S.L., Postes Xeixalvo
 Imprime: Ingrafor
 Depósito Legal: OU 25-2007

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



www.ClubBioGourmet.com

"Calidad en tu vida"

Cuidada selección de productos :

Dietéticos

Fitoterápicos

Cosméticos

y documentales.



Fabricamos todo tipo de elementos en HORMIGÓN para empresas

Fabricamos todo tipo de elementos en HORMIGÓN

Colaboradoras de **ADIF**.

Postes para líneas eléctricas.

BAJA, MEDIA y ALTA TENSIÓN



- **POSTES.**
- **ARQUETAS.**
(Según norma N.R.S. 03.432.310).
- **CANALETAS.**
(Según norma N.R.S. 03.432.310).
- **HITOS.**
(Según norma N.R.S. 03.432.310).
- **Y OTROS PRODUCTOS DE HORMIGÓN.**



Rúa do Cumial, Nº 16 - Apartado de Correos 26 - 32970 Orense - España

Teléfono: 988 22 60 94 - Fax: 988 25 37 20.

e-mail: xeixalvo@xeixalvo.com

