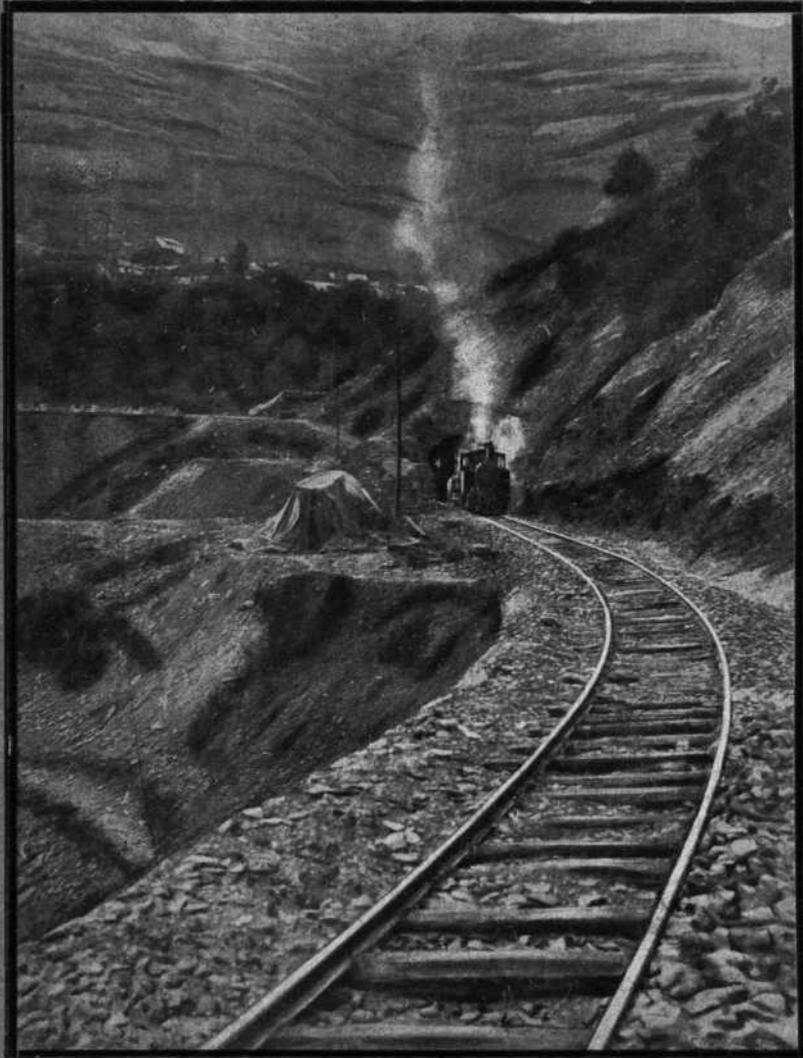


MINERO-SIDERÚRGICA
DE PONFERRADA S.A.



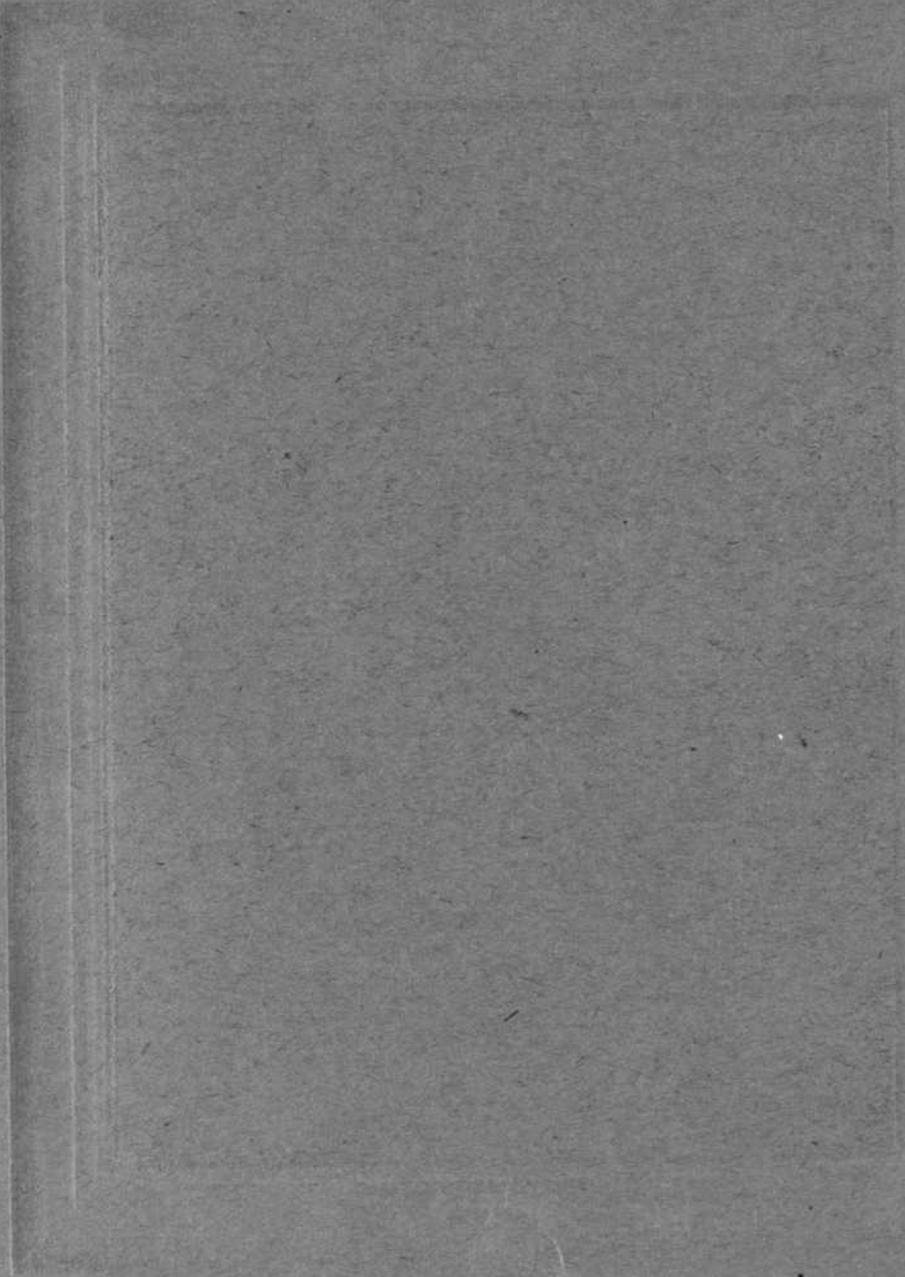
FERROCARRIL DE
PONFERRADA A
.....VILLABLINO.....

G-F 9087

DEPARTMENT OF THE ARMY
WASHINGTON, D. C.

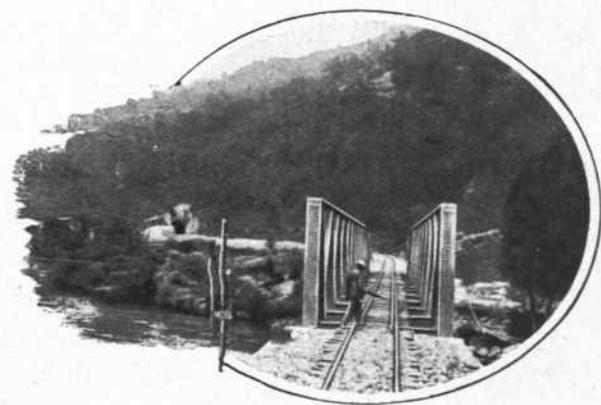


UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF THE ARMY
WASHINGTON, D. C.





t 115037
c 1199979





R.121941



FERROCARRIL DE PONFERRADA A VILLABLINO ANTECEDENTES



N los primeros meses del año 1918, cuando las personalidades que luego constituyeron la Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada, adquirieron el coto carbonífero de Villablino, encomendaron a sus ingenieros redactaran con toda premura un proyecto de ferrocarril desde Villablino a Ponferrada, para dar salida por él a los carbones de aquella rica cuenca.

Los ingenieros, con los datos que les suministraron distintas entidades que habían estudiado un ferrocarril desde Ponferrada a Palacios del Sil y un tranvia desde este punto a Villablino, compusieron un proyecto que debería servir de base para solicitar la concesión de un ferrocarril carbonífero de uso particular y en cuya construcción se calculaba que se invertirían por lo menos diez y ocho meses, teniendo en cuenta la anomalía del mercado de materiales y el estado de la cuestión social.

Los propietarios de las minas estudiaban los distintos caminos que se podían seguir para obtener rápidamente la concesión del ferrocarril, pero todos resultaban largos debido a que era indispensable solicitar el derecho de expropiación forzosa y la ocupación de terrenos de dominio público.

Entonces, el Excmo. Sr. D. Francisco Cambó, ministro de Fomento, enterado de la importancia del Coto de Villablino y de la cantidad y calidad de sus carbones, viendo que la entrada de estos carbones en el mercado nacional podría ser, si no una solución completa, por lo menos de un gran paliativo a la grave crisis que amenazaba a la Nación si la guerra se prolongaba, como todo lo hacía temer, llamó a los propietarios de las minas y les pro-



ADRIANO CERCHI



puso presentar a las Cortes un proyecto de ley especial para otorgarles rápidamente la concesión del ferrocarril, en cuyo proyecto se consignarían facultades extraordinarias para abreviar los trámites de la expropiación forzosa y se harían desaparecer en lo posible todas las trabas administrativas, con el objeto de llegar a la terminación del ferrocarril en un plazo que parecía inverosímil, pero que era indispensable que los propietarios admitieran: 1.º Que el ferrocarril, en vez de ser solamente carbonífero y de uso particular, se transformase en ferrocarril de servicio general y uso público. 2.º Que el plazo de ejecución fuera tan sólo de **catorce meses**, con fuertes penalidades para el caso de incumplimiento; y 3.º Que se aceptara un Pliego de Condiciones con prescripciones tan severas como no se han impuesto todavía a ningún otro ferrocarril. Los propietarios de las minas de acuerdo con la Sociedad Constructora del Ferrocarril, sin arredrarse por las penalidades en que pudieran incurrir dado lo exiguo del plazo de ejecución que reducía en cuatro meses el que se había calculado; no obstante el considerable aumento en obras e instalaciones que la transformación del ferrocarril de uso particular en ferrocarril de servicio general exigía; sin que les asustara tampoco el alto precio que alcanzaban todos los materiales y la inseguridad de obtenerlos; contagiados de afán patriótico de realizar una obra que pudiera salvar a la nación de la ruina y convencidos de la fuerza y eficacia de sus medios de acción, aceptaron las condiciones impuestas por el señor ministro de Fomento, quien en 14 de Junio presentó al Senado





el proyecto de ley correspondiente que, aprobado por ambas Cámaras y sancionado por S. M. el Rey, se publicó en la Gaceta de 24 de Julio, otorgándose la correspondiente concesión por R. O. de 23 de Julio publicada en la Gaceta de 25 de Julio de 1918. En este mismo día se dió principio a las obras.

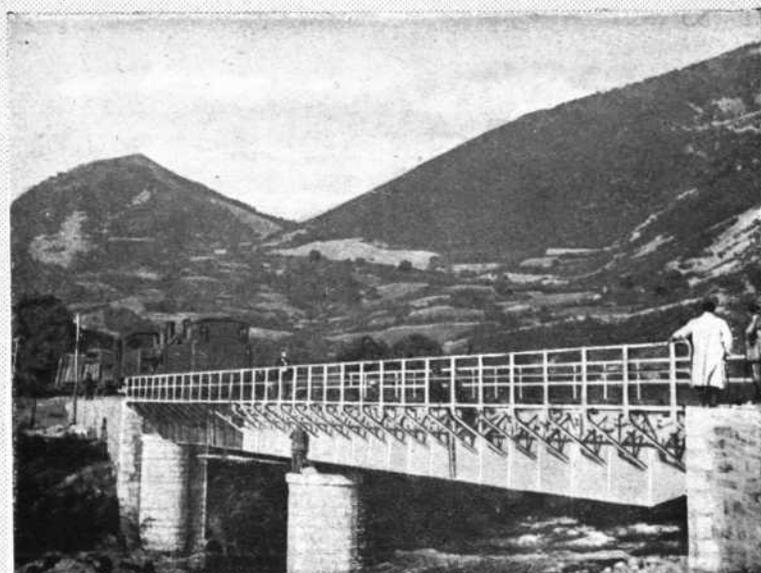
Mientras las Cámaras deliberaban sobre el proyecto de ley, las entidades administrativas competentes confrontaban el proyecto del ferrocarril presentado y proponían las modificaciones esenciales para adaptarlo al servicio general que debía prestar.

La más importante de todas estas modificaciones, además de las instalaciones de estaciones para el servicio de viajeros y mercancía general, fué la supresión de una contrapendiente mediante la perforación de un túnel de 400 metros de longitud, que no existía en el proyecto. Después de las modificaciones propuestas y aprobadas por la superioridad, el ferrocarril ha quedado trazado en la forma que se describe a continuación.

DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO

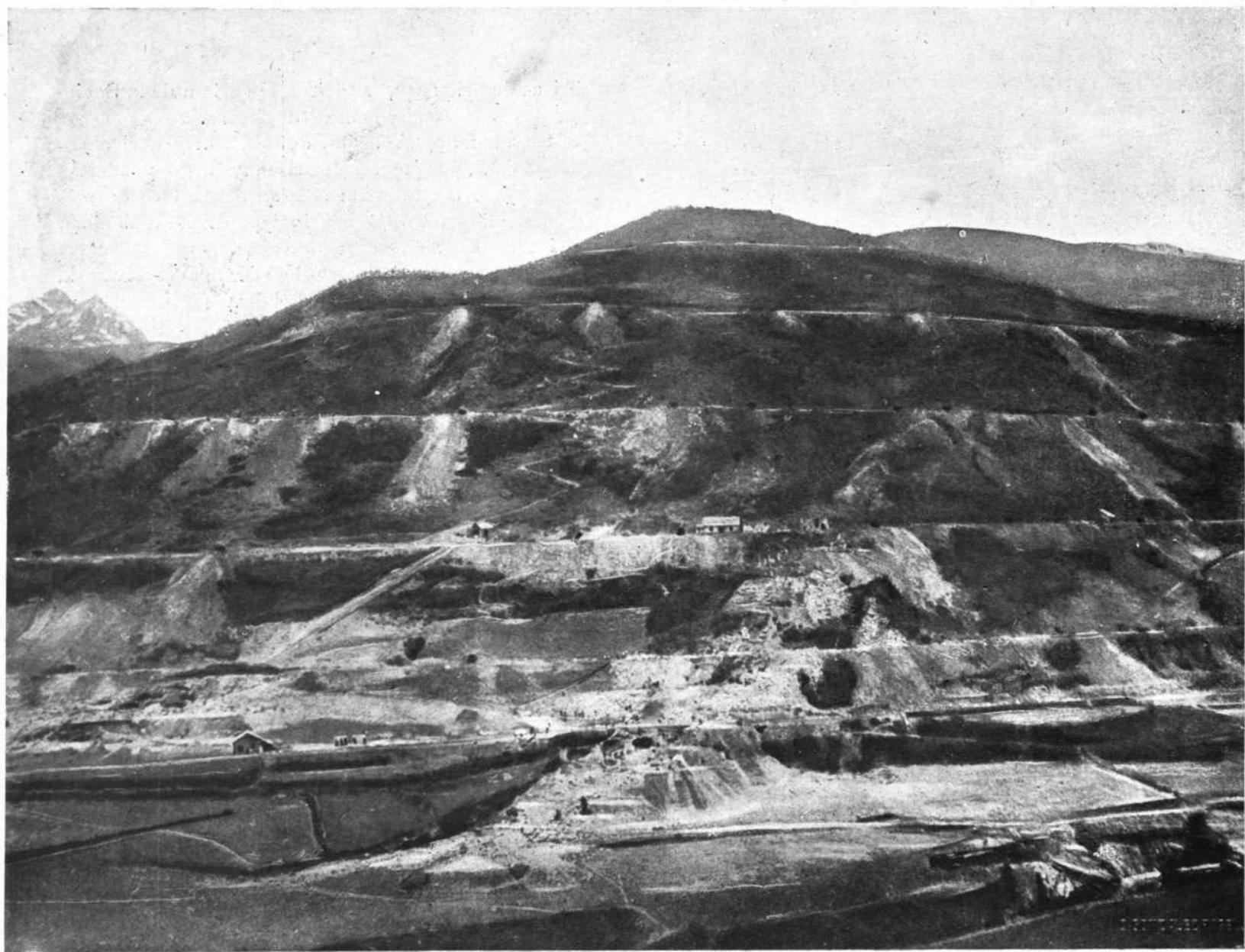
ARRANCA el ferrocarril del pueblo de Ponferrada, al contacto de la carretera de Ponferrada a Orense y en las inmediaciones de la Estación del Norte. En la Estación de Ponferrada se hacen las instalaciones necesarias para el servicio combinado con la línea del Norte, naciendo también en esta estación los ramales que han de servir las fa-





bricas de briquetas, depósitos de carbón de la Sociedad y central de fuerza.

El trazado no puede seguir desde su origen el curso del río Sil, porque resultaría muy largo y además porque habría que salvar el gran desfiladero de más de cinco kilómetros de longitud que existe agua abajo de los pueblos de Bárcena y Posadas. Por esto se corta la gran curva que forma el río, salvando la divisoria en el kilómetro 11 con un túnel de 400 metros de longitud. A la salida del túnel se entra en el río Sil que se sigue por su orilla derecha hasta el kilómetro 17 en donde se pasa a la otra orilla por medio de un **punte metálico de 57 metros** de longitud, dividido en tres luces. Sigue el trazado por la orilla izquierda pasando por el pueblo de Santa Marina y después de cruzar el arroyo Velasco con un **tramo metálico de nueve metros** en el kilómetro 20, se llega a la estación de Toreno situada en el kilómetro 22. Continúa el trazado siempre por la orilla izquierda y después de cruzar el arroyo Libran, con un **tramo de ocho metros** en el kilómetro 26, se llega al poblado de Matarrosas, en el kilómetro 30, en donde se establece un apeadero. En el kilómetro 38 se instala la estación que ha de servir a Corbón y Páramo, estableciéndose, además, en el kilómetro 40, un apeadero especial para el pueblo de Corbón. Después de cruzar en los kilómetros 41 y 46 los arroyos del Campo y Matalavilla con **tramos metálicos de diez y de ocho metros** de luz respectivamente, se llega a la estación de Palacios del Sil, en el kilómetro 49. En este mismo kilómetro se pasa a la orilla derecha con un **punte metálico de dos luces de 20**



metros cada una y en el kilómetro 50 se vuelve a la orilla izquierda con un puente de un solo tramo de **42 metros** de longitud. En el kilómetro 56 se cruza otra vez el río con un puente de cuatro tramos metálicos de **20 metros** y en el kilómetro 58 se pasa a la orilla izquierda con un puente metálico de dos tramos de veinte metros cada uno.

Se han establecido en esta parte los apeaderos necesarios para servir a los pueblos de Cuevas, Villarino y Rabanal. En el kilómetro 61 se cruza por última vez el río con un tramo metálico de **20 metros** e inmediatamente se llega a la estación de Villablino, término de la línea que mide en total una longitud de 61.650 metros.

Desde el origen hasta el fin de la línea se suben 449,61 metros sin que haya ninguna contrapendiente y sin que la inclinación máxima de la rasante llegue a 0,020.

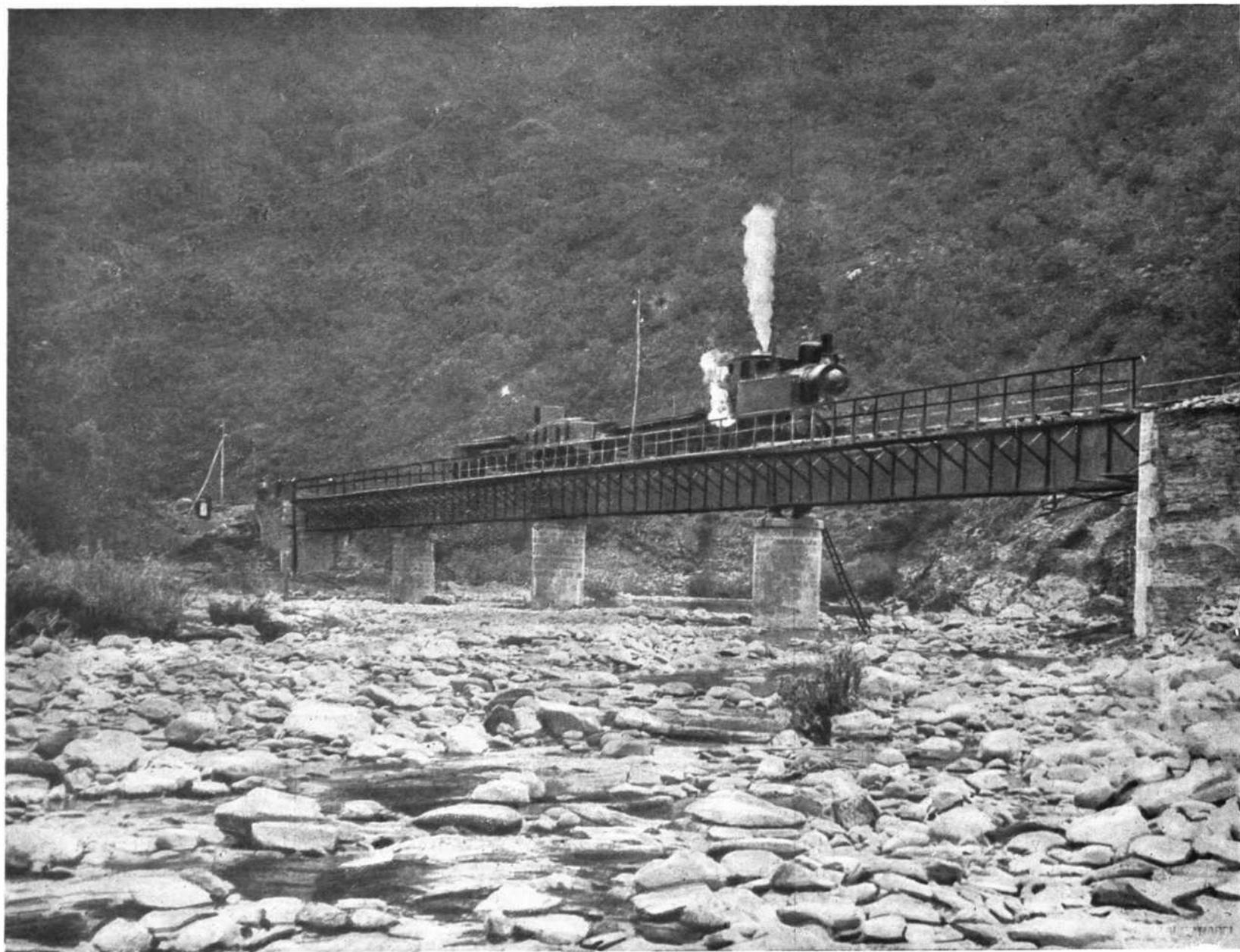
La longitud total del túnel perforada ha dado **650 metros**. El número de metros cúbicos excavados de **735.000** y el de obra de fábrica ejecutada en muros de **75.000**. Los puentes construidos son diez con una longitud total de **314** metros. Se han establecido estaciones en Ponferrada, Cubillos, Congosto, Toreno, Páramo, Palacios del Sil y Villablino y apeaderos en Columbrianos, Cubillos, Sta. Marina, Matarrosa, Corbón, Cuevas, Villarino y Rabanal.

MARCHA DE LOS TRABAJOS

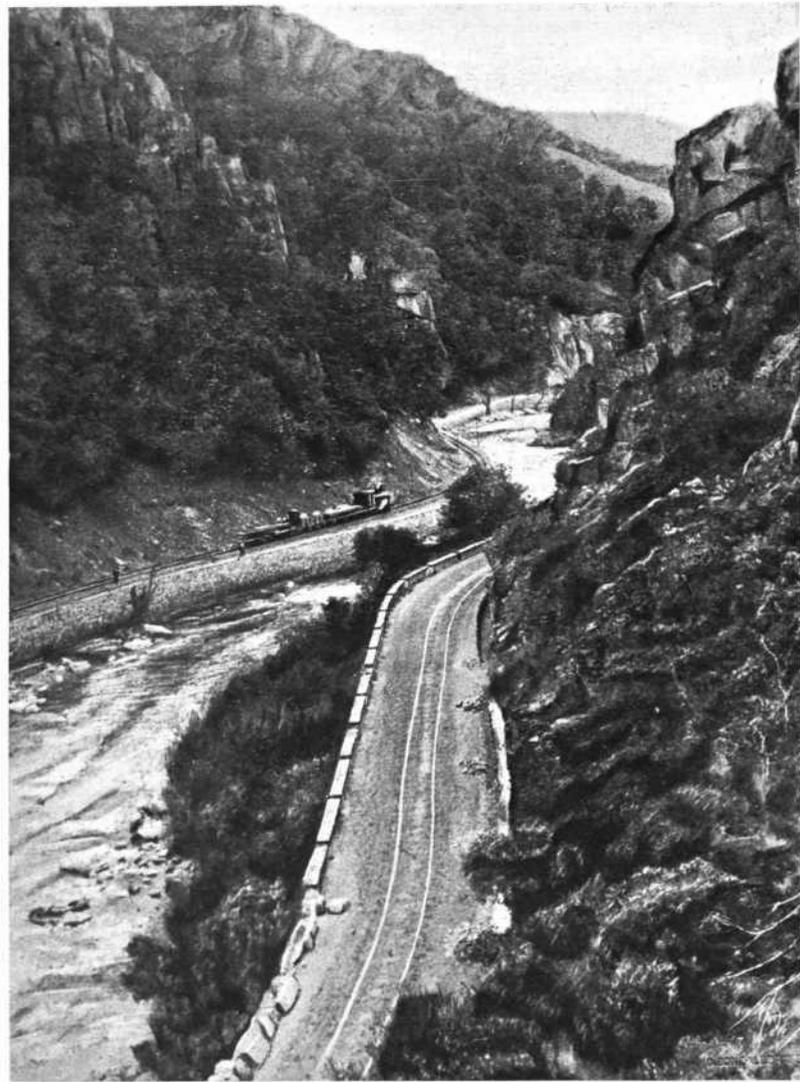
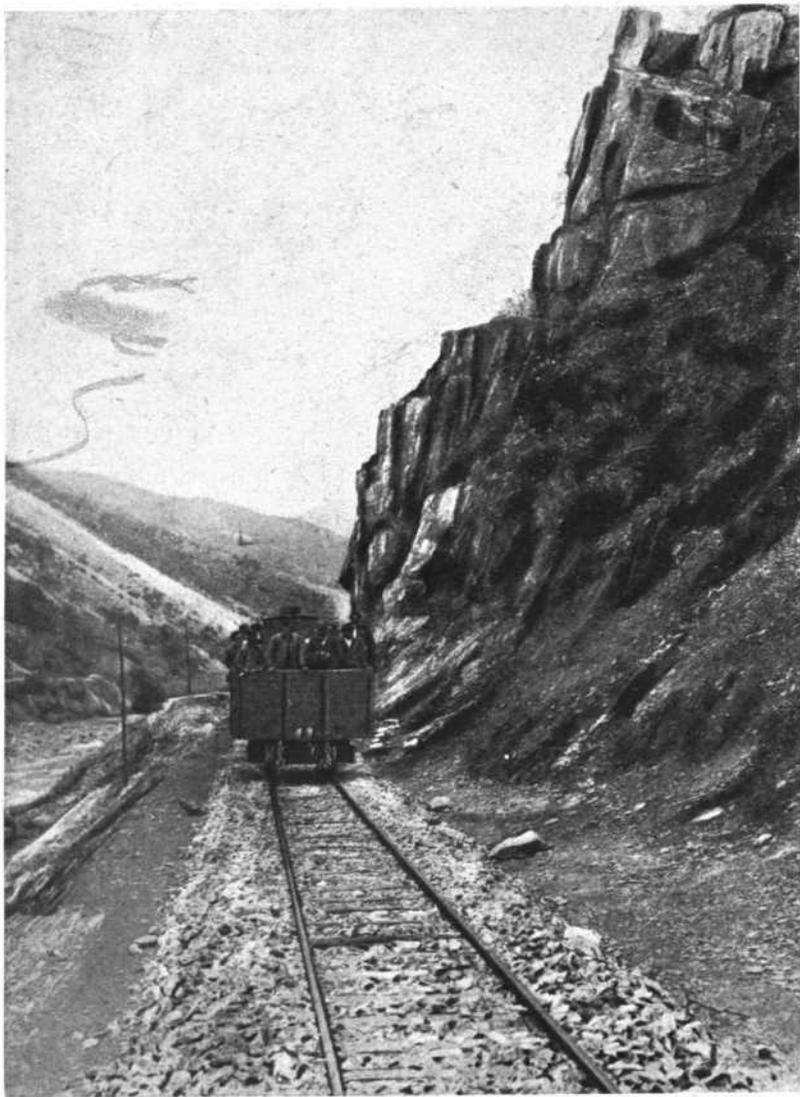
LA Sociedad constructora del ferrocarril trazó su programa de obras sujetándose a las dos bases primordiales siguientes: 1.ª Ajustar el plazo de ejecución de las explanaciones al que exigiera la obra más importante de la línea que era el túnel de 400 metros para cuya terminación se calcularon necesarios **siete meses**. 2.ª Para cumplir la base anterior, puesto que las obras empezaban a fines de Julio, era preciso que en la campaña de estiaje quedaran fuera de agua los apoyos de los puentes y los muros que bordean el río Sil. La disposición del terreno permitía el cumplimiento de la base primera, puesto que desarrollándose casi todo el trazado a media ladera, se podía repartir el trabajo, por decirlo así, uniformemente, y el problema quedaba reducido a calcular bien el número de obreros necesario y a reclutarlos. Además era indispensable activar las expropiaciones para que la obra no se detuviera en ningún punto y adquirir el material de todas clases en el tiempo previsto.

Se hicieron los gráficos de movimientos de tierra y obras de fábrica para cumplir el programa, se calcularon los obreros necesarios, que ascendían a cuatro mil, y enviando reclutadores a toda España se consiguió en 30 de Septiembre cubrir ese número que ascendió a cuatro mil ochocientos en 15 de Octubre.

La línea se dividió en quince trozos, de los que catorce se destajaron, conservando el primero en Ponferrada para hacerlo por administración con el fin de tener en él un depósito de hombres para enviarlos en cualquier







MINERO-SIDERÚRGICA
DE PONFERRADA. S.A.

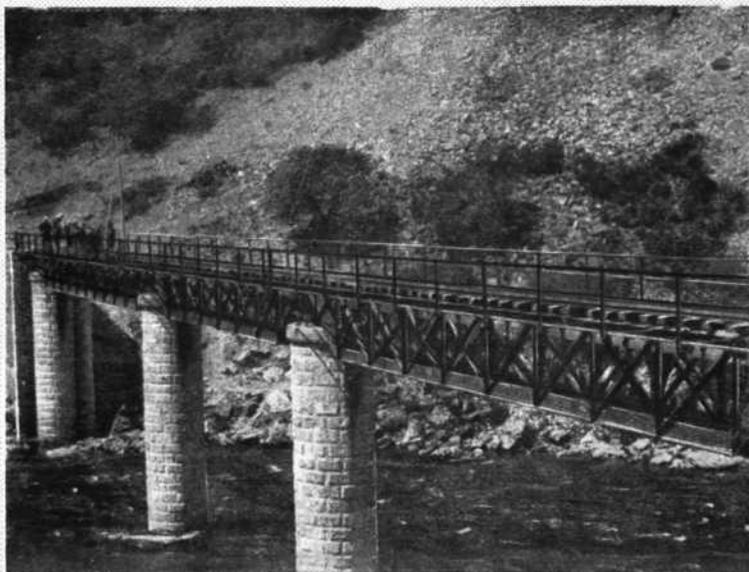


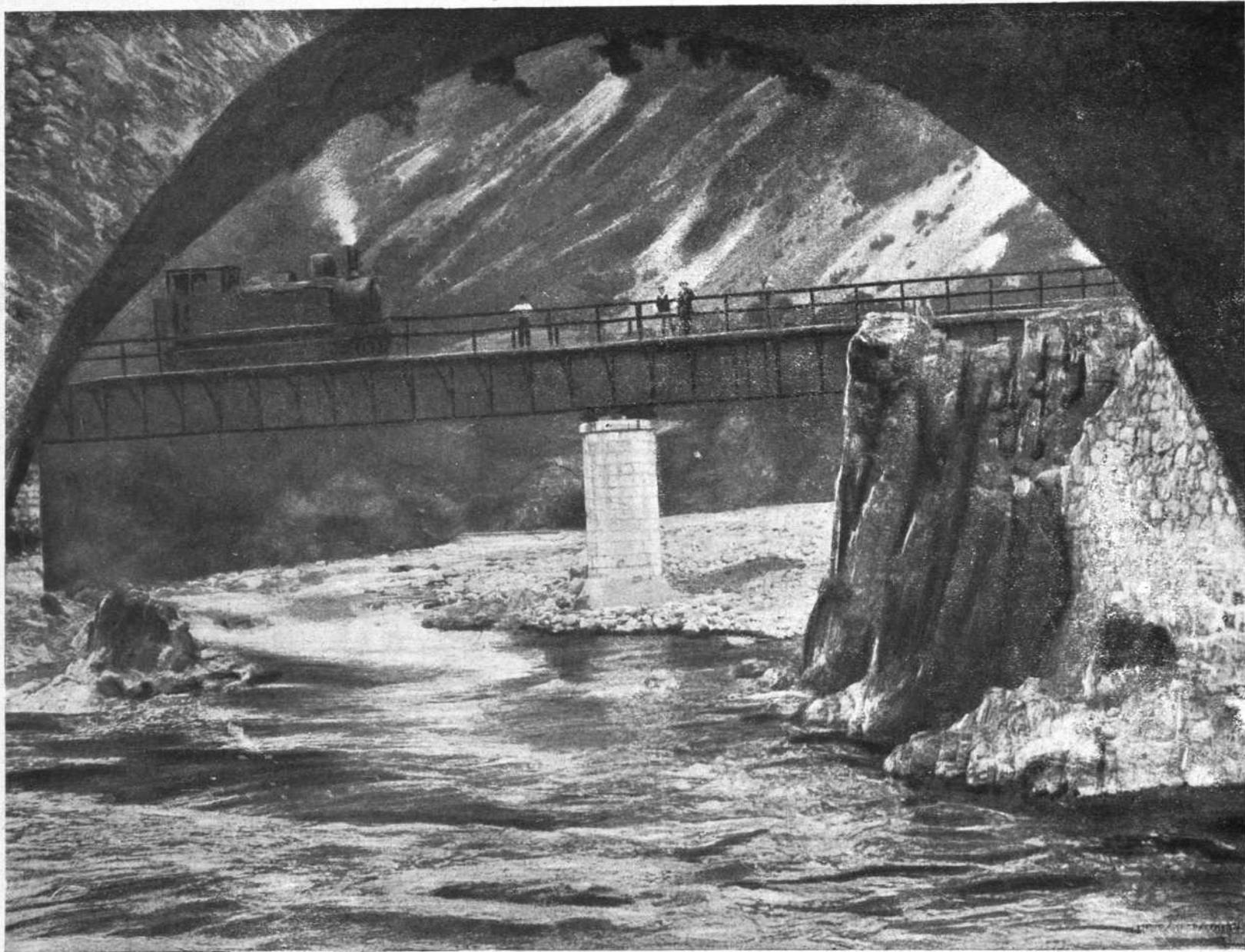
momento al punto en que fueran necesarios, y al mismo tiempo para que pudieran atender a recibir el material que llegara a Ponferrada, empleándolos en la obra cuando no hubiera vagones a la descarga.

Desde el primer momento se hizo también el pedido del cemento, puentes de hierro, carriles con sus accesorios, traviesas, madera, material de estaciones, etc., y se montó la administración encargada de hacer los pedidos y seguirles la pista hasta su recepción.

ADVERSIDADES

Como todos los materiales tenían que venir a la estación de Ponferrada se contaba con la carretera de Ponferrada a Villablino para su distribución en la línea. Por ello se consideraba a esta carretera como un elemento de gran valor para la rápida ejecución de los trabajos, sobre todo el asiento de vía, pues permitía distribuir a todo lo largo de la línea el material de vía para montarlo en cuanto cada trozo de explanación estuviera terminado, pudiendo considerarse que al acabar la explanación la vía quedaría sentada, a falta tan sólo de completar su balastaje. Pero la Administración, que tan severas penalidades había impuesto al ferrocarril, supo transformar la carretera de elemento auxiliar en elemento adversario. Ordenada su urgente reparación, dejó de ser utilizable para los transportes y los numerosos







obreros que la reparación exigía y que llegaron a ser más de mil quinientos, eran obreros que se restaban al ferrocarril, viniendo una competencia que motivó una alza extraordinaria en el precio de los jornales. La interrupción de la carretera obligó a la Sociedad constructora a cambiar su plan de trabajo encareciéndolo y retrasándolo, como luego se verá.

En el mes de Septiembre se llegó al completo del personal, y el gráfico de trabajo acusa que el volumen de obra ejecutada cumplía con exceso el programa trazado; pero el 15 de Octubre empieza la grippe en la comarca, y con ella la desbandada de la gente, los unos por el pánico que les produjo los caracteres graves con que se presentó, y los otros porque siendo forasteros, eran reclamados por sus familias que se encontraban atacadas del mal en otras localidades infectadas. El hecho fué que el número de obreros bajó a mil doscientos, de cuyo número apenas si se pudo subir hasta principios de Enero. Desde esta época ya no faltaron operarios, pero el mal estaba causado y era inevitable el retraso en relación al programa que la Sociedad se había impuesto.

En los gráficos adjuntos se representa el movimiento de los obreros y la marcha de las obras de tierra y de fábrica. Se ve en ellos que a no ser por la falta de obreros, debida a la grippe, el programa de los **siete meses** para las explanaciones se hubiera cumplido a pesar de la falta de la carretera y a pesar de lo duro e inclemente que ha sido el invierno.

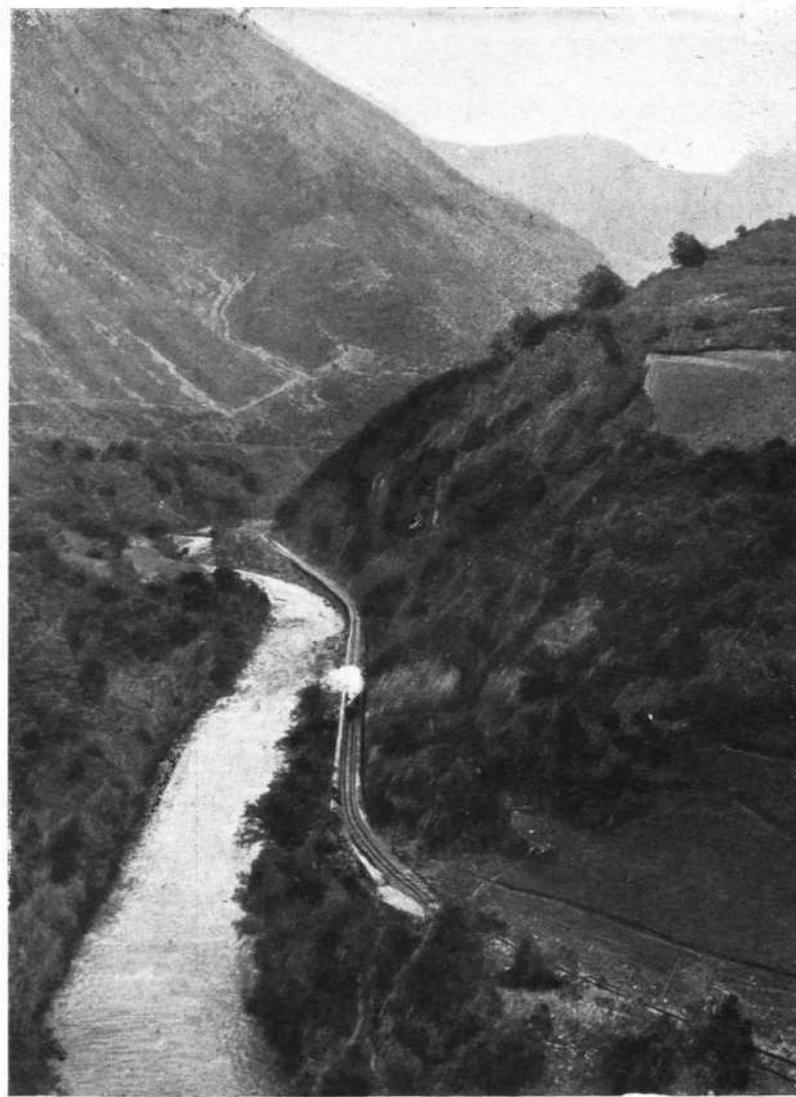
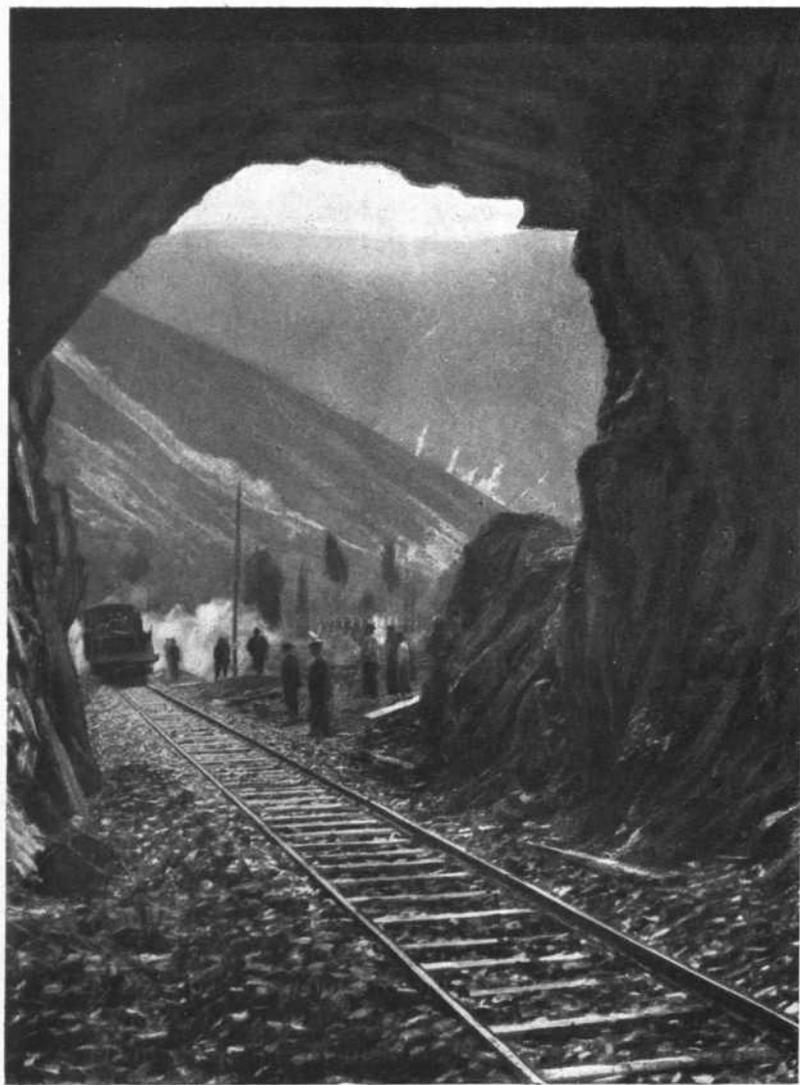


DETALLES DE ALGUNAS OBRAS

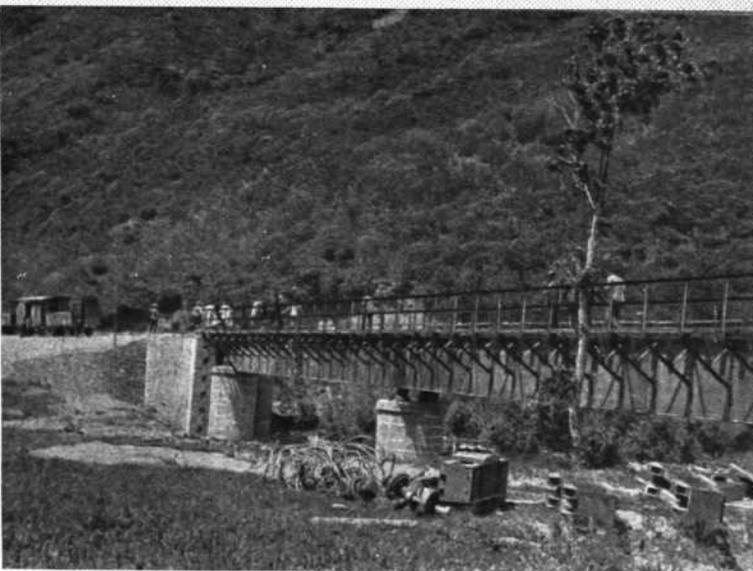
COMO se ha dicho antes desde el primer día de trabajo se empezaron a atacar las cimentaciones de los puentes y de los muros lindantes con el río Sil y todas ellas pudieron ser terminadas en tiempo habil, pero al replantear el trazado en la parte frente a Palacios del Sil se vió que el terreno no ofrecía bastantes garantías de seguridad y huyendo de él, se decidió cruzar dos veces el río **construyendo dos puentes no previstos en el proyecto**. Inmediatamente se empezaron las cimentaciones habiendo podido terminarse las del puente primero, denominado Palacios del Sil número 1, pero en el puente número 2, cuando estaban terminadas las de los estribos y se habían hecho las excavaciones para la pila intermedia crecieron las aguas anegando toda la excavación, y como por lo adelantado de la estación no había que esperar un descenso de las aguas que permitiera intentar nuevamente fundar la pila, se renunció a ello y se substituyó el puente metálico de dos tramos de 20 metros que se proyectaba por uno de un solo tramo de 42 metros aprovechando las fundaciones ya hechas de los estribos. No se han producido en las obras incidentes que merezcan mención especial.

VARIACIÓN DEL PLAN DE ASIENTO DE VÍA

YA se ha dicho que el asiento de vía no preocupaba a la Sociedad constructora pues contaba con la carretera para distribuir todo el material de vía a lo largo de la línea, con el fin de montarla en cuanto las explanaciones estuvieran terminadas y de este modo, atacado el asiento por numerosos puntos, podía considerarse terminado al mismo tiempo que las explanaciones faltando tan solo su balastaje, que la calidad del terreno permitía hacer también con gran rapidez, por no ser necesario transportarlo a largas distancias. Pero la inhabilitación de la carretera de Ponferrada a Villablino para los transportes, trastornó este plan. Siendo Ponferrada el punto de recepción de todos los materiales y no teniendo medio de distribuirlos en la línea, había que prepararse para hacer el asiento de vía en toda su longitud partiendo de Ponferrada. Los primeros diez kilómetros no ofrecían dificultad, pero después se presentaba el túnel de 400 metros que es el que determinaba el plazo de ejecución del ferrocarril y no se podía esperar a la terminación del túnel para empezar el asiento de vía, pues ésto hubiera retrasado por lo menos en tres meses más la conclusión completa de la línea teniendo en cuenta que los tramos metálicos habría que transportarlos también por la línea y mientras se hacía su montaje el asiento de vía quedaba paralizado. En vista de esto se acordó dar una organización nueva



MINERO-SIDERÚRGICA
DE PONFERRADA, S.A.



al trabajo pasando la línea con una vía provisional por encima del túnel y siguiendo el asiento de vía prescindiendo de éste. Los 40 metros de carga que tiene el túnel se han salvado con una pendiente de 5 ‰ y estableciendo tres retrocesos. Esto ha obligado a hacer maniobras de descomposición de los trenes, que han encarecido en mucho el asiento de vía en relación con el plan que se proyectaba de utilización de la carretera, pero se ha ganado mucho tiempo.

A las cuadrillas encargadas de ejecutar las explanaciones, hubo que darles también otra organización para que el asiento de vía no se detuviera, dotándolas de una densidad de obreros inversamente proporcional a su distancia al origen.

El material metálico del primer puente sobre el río Sil, situado en el kilómetro 17, pudo transportarse aunque con grandes dificultades por el camino vecinal de Congosto a Santa Marina, de modo que este puente apenas retrasó el asiento de vía.

Para transportar el material de los demás puentes se hacía el asiento de vía lo más ligeramente posible para que los vagones cargados con el material pudieran llegar a su emplazamiento y entonces se ultimaba el asiento de vía y su balastaje, mientras se efectuaba el montaje del puente. En el puente de Palacios del Sil, núm. 2, que por su longitud y estructura exigía para el montaje bastante tiempo, se instaló un puente provisional para que pudiera pasar la mesilla con el material necesario para continuar el asiento de vía. De este modo se ha conseguido hacer una **media diaria de 600 metros de asiento de vía** y que al terminar

el túnel estuviera ya sentada y balastada toda la vía. Los edificios de las estaciones se han ido haciendo a medida que el asiento de vía llegaba a ellos y se podía transportar el material destinado a su construcción.

SERVICIO DE PEDIDOS DE MATERIAL

Uno de los servicios más importantes y a cuya organización es debe el éxito de la rápida terminación de la línea, es el encargado del pedido y transporte de material. La localidad no ofrecía ningún recurso y ha sido necesario traerlo todo de fuera. Entre el cemento, puentes metálicos, carriles, traviesas, material móvil, herramientas, etc., **se han transportado en poco más de siete meses**, y en circunstancias tan anormales como las que han pasado, **14.000 toneladas de material**, que todas han venido a la estación de Ponferrada. Hubo que organizar una sección especial destinada a este servicio, con sucursales en Bilbao, San Sebastián y Andoain que eran los principales puntos de procedencia de los materiales. Esta sección hacía y recibía los pedidos, seguía la pista de cada uno, gestionaba de la Delegación regia de Transportes y de la Compañía del Norte los vagones necesarios y no los perdía de vista hasta que se les entregaban en la estación de Ponferrada. Esta estación era incapaz para servir un tráfico extraordinario de tal importancia y que además adolecía de una gran irregularidad y hubo que habilitar para la descarga de materiales la vía del muelle de Zapico, prolongada en gran longitud e instalando rampas y vías suplementarias. **Ha habido días en que se han recibido a la descarga 70 vagones.**

RESUMEN

MERCED a la buena organización de los servicios, y apesar de las adversidades sufridas, se ha conseguido construir un ferrocarril de obras tan importantes **en diez meses y medio**, batiendo, por decirlo así, el record de rapidez de construcción de todos los ferrocarriles de España y del extranjero conocidos. Es cierto que la Administración, dicho sea en elogio del Excmo. Sr. D. Francisco Cambó, ministro de Fomento entonces, empezó por dar el ejemplo de actividad. En mes y medio tramitó en ambas Cámaras el proyecto de ley, lo llevó a la regia sanción y otorgó la concesión, y unido este esfuerzo al que después ha realizado la Sociedad, ha dado por resultado final que **antes del año de haber nacido el ferrocarril a la vida legal ha sido abierto al servicio público**, pudiendo afirmarse sin temor a ser desmentido, que caso igual de rapidez no se ha conocido todavía en ningún país. La alteza de miras de los Delegados de la Administración, y las facilidades que han dado dentro del estricto cumplimiento de sus deberes, la perfecta compenetración de intereses de la Sociedad concesionaria y la constructora, y la tenacidad, inteligencia y laboriosidad de los elementos integrantes de esta, han conseguido tal resultado, del que deben y pueden sentirse orgullosos cuantos directa e indirectamente han intervenido en la construcción del ferrocarril.

La «Minero Siderúrgica de Ponferrada, S. A.», se complace en rendir a todos público homenaje de gratitud.



Este album está impreso en la
Imprenta de Juan Tejada,
en Madrid, Calle de
la Madera, 5 y 7.
Teléf. 4786

1919



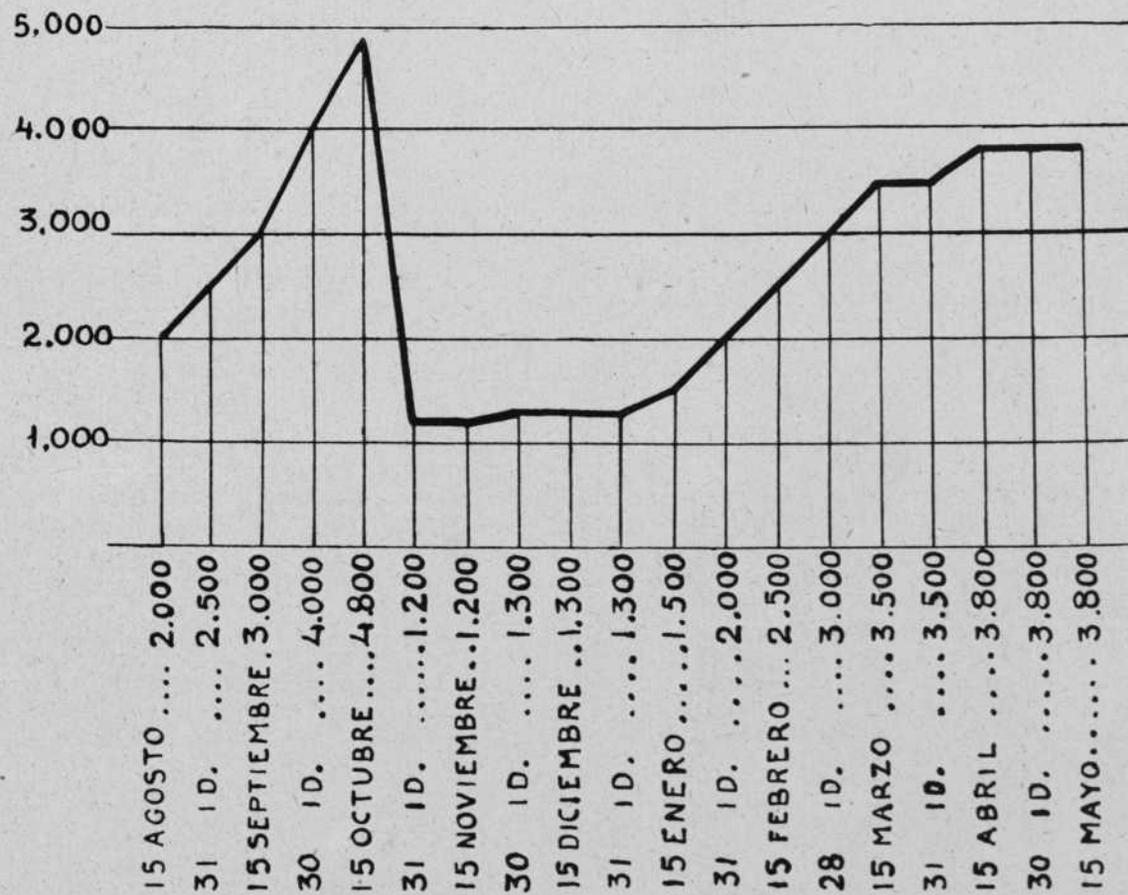


GRÁFICO DEL MOVIMIENTO DE OBREROS POR QUINCENAS. — EN LA SEGUNDA QUINCENA DE OCTUBRE EMPEZÓ LA GRIPPE

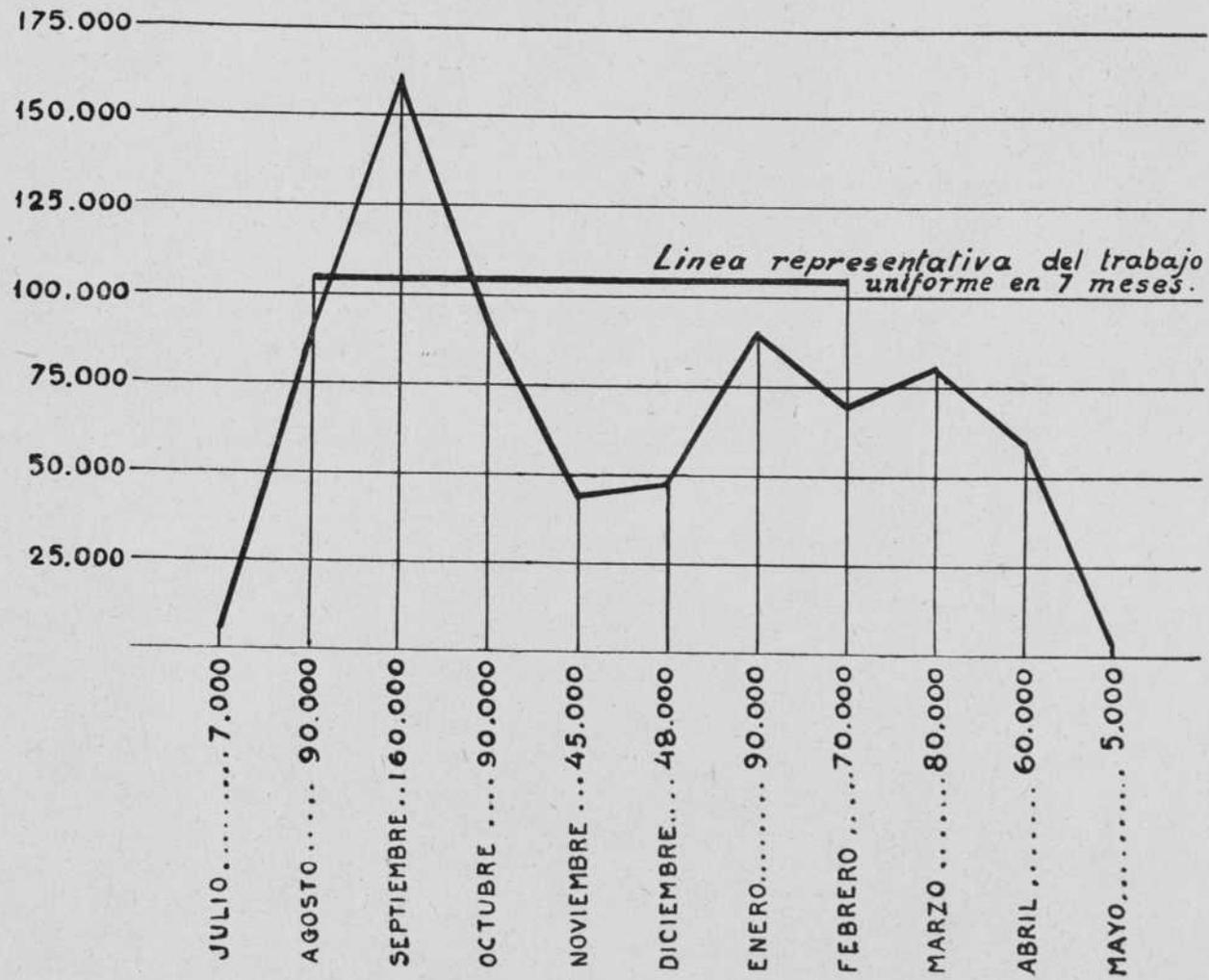


GRÁFICO DEL MOVIMIENTO MENSUAL DE TIERRAS. — EN LA SEGUNDA QUINCENA DE OCTUBRE EMPEZÓ LA GRIPPE

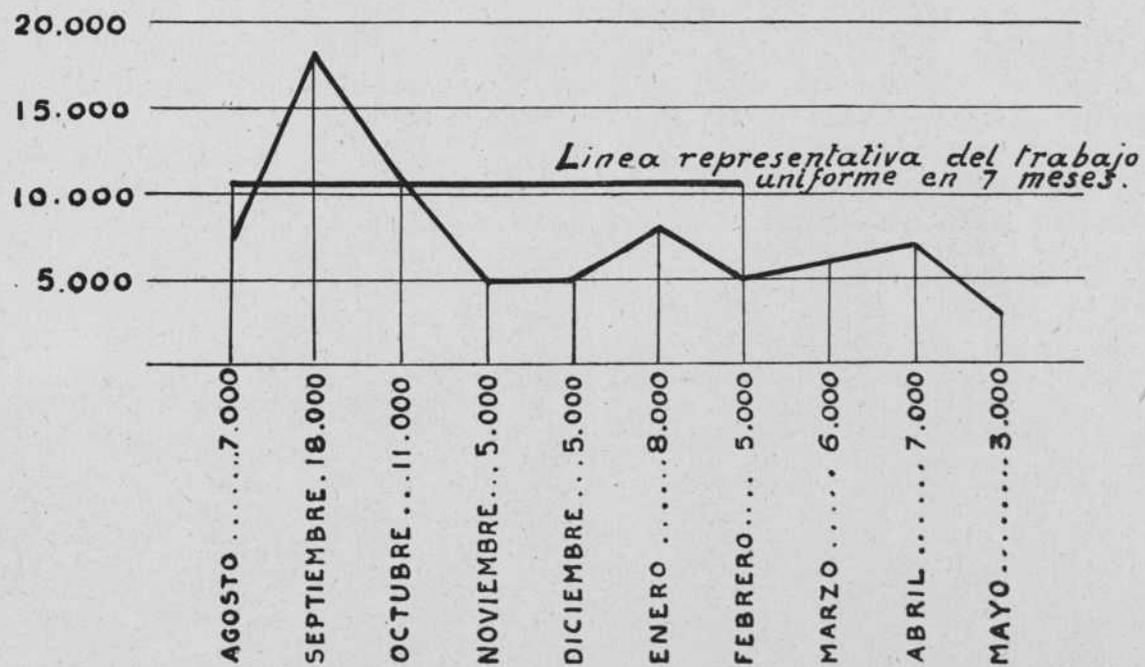


GRÁFICO DE LA OBRA DE FÁBRICA MENSUAL. — EN LA SEGUNDA QUINCENA DE OCTUBRE EMPEZÓ LA GRIPPE

48€ 10/5

C-33

