



Diciembre 2009

BREVE HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE LEÓN Y SU IMPORTANCIA (NEGATIVA) EN LA MINERÍA DEL CARBÓN

Ignacio Casado Galván
Profesor de Geografía e Historia
IES Alhambra (Granada)
dphicg@yahoo.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Casado Galván, I.: *Breve historia de la construcción del ferrocarril en la provincia de León y su importancia (negativa) en la minería del carbón*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, diciembre 2009. www.eumed.net/rev/cccss/06/icg20.htm

Resumen: La euforia constructiva del ferrocarril que se desata en España a mediados del siglo XIX se va a materializar en la provincia de León en la construcción de dos líneas que atraviesan la provincia: las líneas de Galicia y de Asturias. La línea de Galicia se propone como un ramal que partía de la de Madrid a Irún desde Palencia por León; Ponferrada, Quiroga y Lugo hasta la Coruña. La línea León-Gijón se trazó por La Robla continuando por la Pola de Gorgón y Busdongo. Por lo que, en términos generales, el trazado del ferrocarril no respondió a las necesidades de las explotación minera, al no facilitar la salida del carbón desde la proximidad de las explotaciones.

Palabras clave: ferrocarril, cuencas mineras, provincia de León, Ley de ferrocarriles, línea ferroviaria Palencia-Galicia, línea ferroviaria León-Gijón.

La euforia constructiva del ferrocarril que se desata en España a mediados del siglo XIX se va a materializar en la provincia de León en la construcción de dos líneas que atraviesan la provincia: las líneas de Galicia y de Asturias.

Desde que fue promulgada la R.O. de 31 de diciembre de 1844 en la que se fijaban los condiciones para la obtención de concesiones de las futuras líneas de ferrocarril de España, y hasta que fue aprobada el 3 de junio de 1855 la Ley General de Ferrocarriles, se desató la euforia de solicitudes y adjudicaciones, que

se sucedieron de forma caótica y sin estudio ni plan preestablecidos, estableciéndose multitud de concesiones provisionales, que en muchas ocasiones venían apoyadas por capital inversor extranjero.

“Precisamente este fue el caso de la concesión provisional de una línea León-Avilés, con fecha de 31 de diciembre de 1844, solicitada por don Ricardo Keily en representación de promotores ingleses, y con la intención de hacerla después extensiva hasta Madrid. [...] También fue adjudicada en esta época de euforia, con fecha de 12 de julio de 1845, una línea León Vigo a don Federico Atston. Como la primera se fueron extinguiendo entre operaciones financieras y caducaron sin haber llegado a materializarse” (Fernández, Abad y Chías, 1988, 633).

No fue hasta la Ley de 1855¹ cuando se creó un marco que hizo posible la materialización de los proyectos ferroviarios, establecía unas concesiones de 99 años de duración, un sistema de licitación en subasta y establecía un a serie de subsidios económicos para facilitar la llegada de capital y establecía que las grandes líneas solo podrían ser estudiadas por la administración. Comenzando entonces la construcción de las principales líneas que en general van a seguir los recorridos menos accidentados y a menudo coincidentes con los de la caminería existentes y que se fueron concluyendo progresivamente en los años sesenta.

La línea de Galicia se propone como un ramal que partía de la de Madrid a Irún desde Palencia por León; Ponferrada, Quiroga y Lugo hasta la Coruña por los ingenieros José Rafo, Joaquín Ortega y Celedonio de Uribe. Con la concesión de los primero tramos (Palencia-León y León-Ponferrada) se constituyó la “Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada o del “Noroeste de España”, bajo la presidencia de Bravo Murillo y con importante presencia de capital francés², que más tarde se hará también con las concesiones de las secciones de Ponferrada a La Coruña y de León a Gijón.

Las obras comenzaron a buen ritmo con el único inconveniente de la escasez de mano de obra en las épocas de los trabajos agrícolas, el contratista general era M. Debrousse y la dirección e inspección a cargo de los ingenieros Gabriel Rodríguez y Eduardo Saavedra. Para imprimir celeridad a las obras se introdujo la novedad de armar y roblonar todos los tramos de hierro en un taller situado en la cabeza de la línea, trasportándose después cada puente en una sola pieza hasta su destino.

De esa forma el ferrocarril llega a León en noviembre de 1863, un poco más lento fue la llegada a Ponferrada porque el proyecto inicial había sido reformada para que pasara por Astorga, realizada por el ingeniero militar Pedro León de Castro, aprobada el 16 de abril de 1864, el ferrocarril llegó a Astorga en febrero de 1866. A Brañuelas llega en enero 1868 donde comienza el puerto de Manzanal y donde por problemas financieros se van a detener las obras, teniendo que continuar viaje en diligencia.

Entre tanto la compañía se había hecho también con la línea León-Gijón cuya construcción debido a los problemas financieros de la compañía se fueron retrasando, la línea no alcanzó la localidad de La Robla hasta enero de 1868 y la Pola de Gorgón en agosto de ese mismo año y hasta mayo de de 1872 no llegó a Busdongo donde se iban a paralizar también las obras, con retraso considerable puesto que la apertura de toda la línea estaba prevista para marzo de 1871.

¹ Había habido varios intentos anteriores que habían fracasado: el gobierno Narváez siendo Ministro responsable Bravo Murillo llevó a Cortes el primer proyecto de Ley el 24 de febrero de 1848 donde se establecían cuatro líneas principales (donde no estaban la de Galicia ni la de Asturias) que no llegó a aprobarse por la turbulenta situación política. La misma suerte corrió un segundo proyecto posterior de Seijas Lozano basado en el anterior y el tercero realizado por el ministro Miguel de Reinoso en 1851 (y en el que la línea de Galicia figuraba pero como de segundo orden) y hasta un cuarto por el ministro Collantes en 1853 (en la que si figura como quinta línea la de La Coruña-Palencia lo que provocó críticas de un sector del Senado por su escaso interés comercial) (Fernández, Abad y Chías, 1988, 634-635).

² La concesión había sido gestionada por Juan Martínez Picavía, que elevó el proyecto al Gobierno en 1857 anunciándose la subasta por R.O. de 21 de marzo de 1858 y ratificándose las condiciones en la Ley de 21 de abril de ese año. Pero tras la muerte de Picavía y el escaso presupuesto planteado por los ingenieros se vuelve a otorgar por disposición gubernativa de 16 de febrero de 1861 las dos primeras secciones a los señores Miranda e hijo apoyados por capital francés (Fernández, Abad y Chías, 1988, 634).

Ante los incumplimientos³ de la compañía por R. D: de 9 de febrero de 1878 se le incautaron las obras y se realizó un concurso público que fue ganado por la Compañía del Norte sindicada con una serie de empresas francesas, constituyéndose el 9 de marzo de 1880 la "Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León". Inmediatamente se activaron las obras acometiéndose el descenso del Manzanal y sacando a concurso el túnel de la Perruca en el descenso de Pajares. En el último tramo que dedaba el la provincia leonesa: Ponferrada, Toral de Los Vados y Oural (ya en Galicia) se usaron tramos metálicos de la Compañía Eiffel y de la Fábrica de Mieres para salvar los ríos abiertos al tráfico en 1883.

Simultáneamente se construyó también el ramal que enlaza Toral con Villafranca del Bierzo de 9,250 km, de longitud, concedido a la compañía el 16 de diciembre de 1882 y abierta al tráfico el 1 de marzo de 1883. Además por Ley de 30 de mayo de 1885 se incluyó en la red general de ferrocarriles del Noroeste la prolongación de esta pequeña línea hasta Ribadeo, pero este proyecto nunca llegó a realizarse.

La economía de la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León fue debilitándose, pero su matriz la Compañía del Norte estaba boyante por lo que se la anexionó en 1885 sin disolverla. Ya avanzado el siglo XX asiste a un proceso de institucionalización creciente, si ya había sido la línea más subvencionada por el Estado (en un 71%) recibe ahora una nueva subvención en un anticipo reintegrable adjudicado por Cambó en 1918 para electricicar la rampa de Pajares y señalizarla con el sistema de block-system, realizado por la General Electric Americana, mediante un tendido que convertía la corriente trifásica de alta tensión en continua de 3.000 voltios llevada sobre las vías por catenarias, que pudo utilizarse en 1924. La electrificación del manzanal tuvo que esperar en cambio hasta 1950.

Tras la guerra que ocasionó serios daños a ambas líneas, con muchos de sus puentes bombardeados o minados, ambas pasaron a formar parte de RENFE con todo su material y explotaciones.

Los puentes construidos en ellas fueron en su mayoría inicialmente metálicos, consistentes en celosías de hierro roblonado que se montaban en talleres próximos al emplazamiento definitivo o, como en la línea Palencia-León, situados en la cabecera de la misma y trasladados luego sobre vagoncillos especiales.

Las celosías más antiguas que se colocaron en la provincia eran enrejilladas en las líneas Palencia-León y León-Gijón pero su paulatina inadecuación a los nuevos convoyes, más pesados y veloces hicieron necesaria su sustitución por puentes de acero o de hormigón en los años veinte del siglo XX, de acuerdo con la Instrucción de 1925. Desde entonces el tipo de celosía predominante es el de las vigas Pratt que aún se conservan en buen estado (como el antiguo puente sobre el Esla próximo a Palanquinos, hoy carretero de 300 m. de longitud o el de Cebrones en la línea Plasencia-Astorga), pero también existen tramos en cruz de San Andrés (como el puente de la Estación de Matallana) o del tipo Whipple (el puente próximo a Cistierna del ferrocarril minero de Sabnero de 48 metros de luz o del tipo Warren (puente de San Mamés en la línea Plasencia-Astorga).

Los ejemplos de vigas de alma llena más escasos se sitúan en la línea Ponferrada-Villablino o en Nistal en la línea Palencia-León.

En cuanto a los puentes originales de fábrica son aún más escasos como los de Cistierna y Boñar en la línea La Robla-Valmaseda realizados a base de bóvedas de sillería (escarzanos y de cañón respectivamente) siguiendo las tipologías tradicionales de los puentes carreteros decimonónicos. La mayoría de los que nos han llegado proceden en cambio de reconstrucciones efectuadas en la posguerra.

Hay que citar también un puente de ferrocarril de madera situado próximo a La Silva, consistente en dos tramos rectos con jabalcones sobre pilas de piedra que prestaba servicio a las explotaciones mineras

³ Las dificultades económicas que arrastraba la Compañía se habían agravado con la ampliación de capital que realizó en 1865 para acometer los tramos de La Coruña y de Gijón y aún más con la revolución de 1868. Un intento de fusión con otras compañías igualmente deficitarias (Medina a Zaragoza, Orense-Vigo) había fracasado. La promulgación de la Ley de 18 de octubre de 1869 mejoró algo su situación al conceder un régimen de auxilios a base de adelantos y anticipos, pero con la condición de que la explotación debía explotarse inprorrogablemente antes de 24 de noviembre de 1873. Ante el reiterado incumplimiento de los plazos el Gobierno promulgó una Ley de 12 de enero de 1877, instando a la Compañía a terminar ambas líneas en el plazo de seis meses, por un total de 4 millones de pesetas y sin subvención hasta haber acreditado los trabajos y el material adquirido, cuya transgresión implicaba la rescisión de la concesión (Fernández, Abad y Chías, 1988, 635-637).

de la zona pero ahora abandonado y en franco deterioro.

En el caso de ella línea Palencia – La Coruña nos interesa en particular el tramo de Astorga a Ponferrada por su cercanía a las cuencas mineras, pero las dejó aisladas (hasta que más tarde se construyera el ferrocarril de Villablino que acercaba el mineral a la estación de Ponderrada de esta línea).

La línea una vez rebasada Astorga continua hacia Brañuelas donde el puente de Valbuenna sobre el río Porqueros fue volado el 27 de julio de 1936 y reparado inmediatamente. Después desciende hacia Torre por una sucesión de 19 túneles de los cuales el más célebre es el del lazo, que antiguamente fueron muy molestos para viajeros y maquinistas por el humo. Continua por el valle del Boeza entrecruzándose con el río hasta llegar a Ponferrada y continuando por numerosos puentes que casi todos fueron volados en la guerra civil o sustituidos con posterioridad a ella. Es el caso de los puentes que salvan los ríos Cúa y Burbia en los km. 264,548 y 266, 168 respectivamente que originariamente estaban compuestos por tres tramos metálicos de 31 m. de luz en el primer caso y 33 m. en el segundo y que después del año 1947 fueron sustituidas por nueve vigas de hormigón armado de unos 10-11 m. de luz cada uno, colocando dos apoyos intermedios en cada vano.

El puente Munao sobre el Sil en el km. 271,395 que había sido proyectado por el ingeniero Narciso Aparicio en 1874 y consistía en tres tramos continuos de celosía metálica y luces de 36,25, 45,15 y 36, 25 m., volado en la noche del 16 a 17 de agosto de 1936 derrumbándose la mayor parte de la segunda pila, aunque una reparación provisional permitió el paso de los trenes, la definitiva reconstrucción no pudo terminarse hasta mayo del 1937. Fue sustituido en la década de los 50 por otro de bóvedas de hormigón hacia Orense por el Puente del Estrecho sobre El Sil.

El ferrocarril León-Gijón parte de la estación de León y remonta el Bernesga, cruzándolo en un puente en el kilómetro 22 (LE-129), proyectado en 1866 como un tramo metálico de 25 metros acompañada de una boveda escarzana de 7 m. de luz, pero que se replanteó y solo se construyó la celosía metálica aprobado por Real Orden de 25 de mayo de 1867 y quedó abierto al paso el 17 de enero de 1868. A raíz de la promulgación de la Instrucción de 1925 que obligaba a sustituir las celosías antiguas se colocó en su lugar una viga tipo Pratt, de 26,80 m. de luz y tablero inferior, con una distancia entre los cordones superior e inferior de 2,70 m. y que apoya sobre estribos de sillarejo. Fue reparado en 1937 cuando se habían producidos pequeños destrozos en la estructura metálica, con cinco plataformas descarrilladas en el puente.

Una vez pasada La Robla la vía se mantiene por la margen izquierda, aunque en el proyecto original de 1866 se preveía una serie de cruces más en los kilómetros 24, 26 y 30 consistentes, respectivamente, en cinco bóvedas de cañón de 10 m. de luz, otras cuatro bóvedas similares y dos tramos de hierro de 25 m.. Si que hay un puente próximo a la localidad de Huergas y El Millar, conocido como "Puente de Milám" (LE-103-11), puente de un solo tramo consistente en una celosía de acero tipo Pratt de 32 m. de luz y tablero inferior que apoya sobre estribos de sillarejo que reproducen semitajamares cilíndricos de sillería, rematados por una impostilla que define la línea de apoyo. Como el anterior la celosía metálica ya fue incluida en el proyecto oficial de 1866 con sus 32 m. de luz y se abrió al paso en 1868 y se sustituyó con la Instrucción de 1925 por una celosía tipo Pratt de fabricación nacional. Fue volado durante la guerra, destrozándose el estribo izquierdo y cayendo la viga en el cauce muy deteriorada. El tramo metálico fue levantado por medio de gatos, se reemplazaron los tres primeros cuadros por un pontón metálico y continuó en servicio. Después fue reparado por los talleres Zorroza y quedó en perfecto estado el 23 de febrero de 1939).

Una vez atravesada La Pola de Gordón hay otro puente del mismo tipo (LE-103/12) de un solo tramo y celosía de acero tipo Pratt de 29,50 m. de luz y tablero inferior que apoya sobre estribos de sillería almohadillada de labra cuidadosa en los que las líneas de apoyo y rasante sobresalen definidos por sendas impostas, también de sillería. La celosía original fue colocada a comienzos de 1869 y fue sustituida con la Instrucción de 1925. Fue volado por su estribo izquierdo durante la guerra, deteriorándose el primer cuadro que fue sustituido provisionalmente por un tramo metálico. La reparación definitiva la llevaron acabo también los talleres Zorroza y se finalizó el 23 de febrero de 1939 (Fernández, Abad y Chías, 1988, 663, 664).

En el km. 34, 5 la vía vuelve a cruxar a la otra orilla por una celosía metálica tipo Pratt de 24,80 m. de luz y tablero inferior, colocada en el segundo cuarto del siglo XX para sustituir a la celosía original y doscientos metros más arriba por otros de similares características que fue volado en la guerra civil y reparado el 6 de mayo de 1939.

Muy cerca (km. 34,990) está otro puente (LE-103, 13) de un solo tramo consistente en una viga de alma llena, de tablero inferior que salva una luz de 23,85 m. El puente primitivo fue instalado en 1869 y se reemplazó después de la Instrucción de 1925. Durante la guerra fueron volados ambos extremos, quedando el tramo volcado y deteriorada la estructura metálica, provisionalmente se reconstruyeron los estribos de hormigón y volvió a colocarse la viga en su lugar y se reparó definitivamente el 7 de mayo de 1939.

Muy cerca de Santa Lucía se atraviesa un puente moderno (LE-103/14), de un solo tramo consistente en una bóveda de hormigón en masa de 20,10 m. de luz con tímpanos aligerados a base de bóvedas transversales de 2 m. de luz. El resto de la fábrica es de mampostería concertada, rejuntada con mortero y de sillería en las aristas. La imposta e impostillas son también de hormigón. La barandilla metálica, sencilla de tubo, queda anclada en unos pequeños petos de fábrica que existen sobre la parte saliente de los estribos. Sustituye a un puente anterior metálico tipo Pratt (que a su vez sustituía al original de celosía metálica de 1869-72) que por su mala calidad se encontraba en el límite admisible de resistencia para el paso de las locomotoras más pesadas habiéndose iniciado algunas flexiones laterales en las barras de las celosías por carecer de suficiente rigidez, sustituyéndose por el actual realizado por el ingeniero Jefe de Vía y Obras de la Compañía del Norte, señor Castellón (Fernández, Abad y Chías, 1988, 667-668).

Y a 400 m. hay un puente proyectado en la posguerra (se aprobó el 24 de noviembre de 1948) por el ingeniero Antonio Bizcarrondo mediante un par de tramos rectos de hormigón armado de 12,80 m. de luz que apoya sobre los estribos originales⁴ y una pila intermedia (Fernández, Abad y Chías, 1988, 644-645).

Cerca en el km. 38,214 la vía vuelve a cruzar el Bernesga por un puente aprobado el 22 de mayo de 1951 que consiste en un arco de hormigón de armadura rígida y 24, 46 m. de luz y que sustituya a otro de accidentada vida⁵.

A 200 m. existe otro consistente en una celosía de acero del tipo Pratt de tablero inferior y similares características a las del resto de la línea con 26,50 m. de luz (Fernández, Abad y Chías, 1988, 645).

En el km. 41,330 hay un puente de una bóveda de cañón de hormigón de tímpanos aligerados y 24,90 m. de luz proyectada por el ingeniero Francisco Castellón en 1924 para sustituir a la deformada celosía Pratt preexistente. El mismo caso es el del puente situado poco después (km. 41,700) de 19 m. de luz, así como el que atraviesa el Bernesga en el km. 43,687 éste de 19,80 m. de luz (Fernández, Abad y Chías, 1988, 645).

En el km. 50,200 hay un puente que sustituye al denominado Viaducto de los Baños⁶ de fábrica curva, siendo ahora de tres bóvedas de cañón de hormigón en masa de 11,75 m de luz, empotradas en los restos de los estribos primitivos, finalizado de construir el 15 de noviembre de 1938 (Fernández, Abad y Chías, 1988, 645).

Alcanza Busdongo, localidad que fuera durante muchos años fin de trayecto y en el km. 54.394 se interna en el túnel de Perruca de 3 km. de longitud cuya salida se encuentra ya en Asturias.

Conclusión.

En términos generales el trazado del ferrocarril no respondió a las necesidades de la explotación minera, al no facilitar la salida del carbón desde la proximidad de las explotaciones.

La línea de Galicia pasaba por el sur demasiado alejada de las cuencas y a su paso por El Bierzo tampoco facilitó la explotación de las cuencas bercianas que continuaron aisladas.

El de Asturias que sí pasaba por parte de la cuenca de Ciñera-Matallana, pero también comunicaba la asturiana cuenca del Caudal con la meseta, creando una casi insalvable competencia; así es sintomático

⁴ Era originalmente un tramo metálico de 26,5 m. de luz, tablero inferior y vigas principales del sistema Pratt y vía en curva (Fernández, Abad y Chías, 1988, 644).

⁵ “la viga Pratt de 26,50 m. de luz que sustituía a la celosía primitiva fue volada durante la guerra y se causaron graves daños en el estribo del lado de León, cayendo el tramo metálico sobre el cauce. Fue reparado definitivamente el 21 de diciembre de 1938. Años más tarde, en el invierno de 1950-1951 el puente quedó destruido por un accidente y hubo de restablecerse el paso mediante un puente provisional” (Fernández, Abad y Chías, 1988, 645).

⁶ Volado completamente en septiembre de 1937, desapareciendo las dos pilas y casi la totalidad de los estribos.

que hasta 1907 la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España no levantó una estación en Santa Lucía (en la cuenca minera), siendo el importe de sus obras adelantado por la Sociedad Hullera Vasco-Leonesa, con el acuerdo de reintegrarlas con la mitad de los productos que se obtuvieran en dicha estación que fue inaugurada oficialmente el 15 de mayo de 1908 (Anes y Tascón, 1993, 23).

Bibliografía.

- Alonso Santos, J. L. (1984):* El proceso urbano de Ponferrada. De centro industrial a centro económico del Bierzo. Salamanca, Gráficas Varona
- Anes Álvarez, Rafael y Tascón Fernández, Luis Julio, Hullera Vasco-Leonesa. Los cien primeros años de su historia 1893-1993, 1993
- Alonso Santos, J. L. y Cabero Diéguez, V. (1982):* El Bierzo. Despoblación rural y concentración urbana. Ponferrada, Instituto de Estudios Bercianos.
- Fernández, Abad y Chías, (1988) Catálogo de puentes anteriores a 1936, León, CEHOPU.
- Wais, Francisco (1974) Historia de los ferrocarriles españoles, Editora Nacional.