



Diciembre 2009

## BREVE HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS FERROCARRILES CARBONEROS EN LA PROVINCIA DE LEÓN

**Ignacio Casado Galván**  
Profesor de Geografía e Historia  
IES Alhambra (Granada)  
[dphicg@yahoo.es](mailto:dphicg@yahoo.es)

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

**Casado Galván, I.:** *Breve historia de la construcción de las ferrocarriles carboneros en la provincia de León*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, diciembre 2009. [www.eumed.net/rev/cccss/06/icg21.htm](http://www.eumed.net/rev/cccss/06/icg21.htm)

**Resumen:** El despegue de la minería del carbón en la provincia de León solo será posible con la construcción de dos ferrocarriles de vía estrecha que se van a construir con ese objetivo. El ferrocarril de La Robla a Valmaseda fue uno de los primeros ferrocarriles de vía estrecha que se construyeron, además del más largo con 340 km., fue promovido por los empresarios vascos con intereses en la siderometalurgia vizcaína. El ferrocarril entre Ponferrada y Villablino se va a construir en 1918 con la creación de la MSP empresa de solvencia indiscutible, cuyos miembros pertenecían a la aristocracia o estaban fuertemente vinculados a la banca.

**Palabras clave:** ferrocarril, cuencas mineras, provincia de León, línea ferroviaria Villablino-Ponferrada, línea ferroviaria La Robla- Valmaseda.

El despegue de la minería del carbón en la provincia de León solo será posible con la construcción de dos ferrocarriles de vía estrecha que se van a construir con ese objetivo. Estos ferrocarriles, cuyo nacimiento se debió fundamentalmente a razones económicas, y algunos con un carácter coyuntural, como es el caso, con la intención de explotar los recursos mineros<sup>1</sup>, resultaban más baratos que los del ancho normal español (1,67 m.), se ciñen mejor al terreno, describen curvas más cerradas y acometen pendientes mayores. Surgieron en su mayor parte durante las últimas décadas del XIX y primeras del XX en una época

---

<sup>1</sup> También surgieron otros para explotar recursos cerealistasv como los Secundarios de Castilla que desde Valladolid tendían una red de 226 km. A Medina de Roseco, Villalón, Villada, Palencia y Palanquinos o bien de servicio de extrarradio o suburbanos en las áreas industriales y urbanas.

en que la construcción de los ferrocarriles de vía ancha dejó de resultar rentable, una vez establecida la malla fundamental del país (López Trigal, 1981, 7).

Se van a construir primero al amparo de la Ley de 1855. Más tarde el proyecto de Ley de ferrocarriles secundarios de 16 de marzo de 1888 acabó convertido en el primer plan de líneas de 9 de junio de 1893 y se aprobó por Ley de 19 de octubre de 1901. Se sucedieron nuevas leyes relativas a los ferrocarriles secundarios como la de 30 de junio de 1904 que imponía la redacción de un Plan adicional para cada línea a estudiar por la Administración y que separaba los conceptos de ferrocarril secundario y estratégico. Por último la "ley de complementarios" de 265 de diciembre de 1912 intentaría rescatar el antiguo sistema de concesiones.

### **El ferrocarril de La Robla (León) a Valmaseda (Vizcaya).**

El ferrocarril de La Robla a Valmaseda fue uno de los primeros ferrocarriles de vía estrecha que se construyeron, además del más largo con 340 km. Promovido por los empresarios vascos con intereses en la siderometalurgia vizcaína, interesados en tener asegurado el abastecimiento de combustible, sin depender solo del carbón de Gran Bretaña que llegaba como flete de retorno de los barcos que llevaban mineral del hierro, que tras fijarse en las minas asturianas, se interesan también en las leonesas.

"Cuando los siderúrgicos vizcaínos prestaron atención a los yacimientos carboníferos castellano-leoneses, abundantes, según los estudios que habían hecho, la dificultad mayor para su explotación era la falta de medios adecuados para el transporte del combustible. Llevar el carbón que de allí se sacase hasta donde estaba la demanda requería una línea férrea. Transportado por la línea León-Gijón hasta este puerto y embarcarlo en él para Bilbao lo encarecía demasiado y no sería rentable la explotación. Lo mejor parecía una línea que atravesase parte de esas cuencas carboníferas y llegase a Bilbao. Esa línea, además podría enlazar con las de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" (Anes y Tascón, 1993, 24).

La construcción de este ferrocarril se explica por la nueva coyuntura creada con la subida de aranceles que se aprobó en 1891 y la creciente necesidad de combustible por parte de la siderurgia vasca que ya había alcanzado un importante auge. El principal objetivo de esta línea férrea, construida con capital vasco era el de abastecer la siderurgia vizcaína del carbón de las minas palentino-leonesas (González Portilla et al., 1995, 333). Responde por tanto a la necesidad de materias primas del capitalismo vasco en expansión, más que a un intento de desarrollo local<sup>2</sup> (González García, 1975).

[El ferrocarril fue construido] "con el principal y casi exclusivo objeto de explotar las cuencas carboníferas de las provincias de León y Palencia, para llevar sus productos a la industriosa villa de Bilbao. El establecimiento de este ff.cc. ha sido la base para la explotación de los carbones de Castilla [...] A comienzos de 1890, en cuanto se hizo público el proyecto de construcción del ff.cc. de La Robla a Valmaseda, comprendiendo varios industriales y comerciantes bilbaínos la bondad del negocio de la explotación de las cuencas hulleras, acudieron antes que nadie a registrar en ellas millares de hectáreas" (Mallada, 1900, 166).

Ante el encarecimiento del carbón inglés provocado por el aumento de los aranceles y las perspectivas de mayores subidas en el precio internacional del combustible, a raíz de la expansión siderúrgica europea, los empresarios vascos que con la introducción del método Bessemer en la siderurgia, necesitaban carbón mineral de forma creciente, se lanzaron a comprar minas de carbón por todo el país con el objeto de disponer de combustible propio que les permitiera fabricar coque barato para calentar sus hornos de fundición.

Así, tras el antecedente frustrado de 1868, cuando con fecha de 16 de marzo el Gobierno autorizó los estudios de un ferrocarril entre La Robla y la cuenca carbonífera de Matallana a un particular, Francisco Benítez que incumple los plazos y se le rescinde la concesión, hubo de transcurrir más de una veintena de años para que un nuevo proyecto fuera aceptado. La propuesta de Mariano Zuarnavar de comunicar la

---

<sup>2</sup> González García plantea que se establece así una relación dependiente: la siderurgia vasca que se había desarrollado a costa de la asturiana al exportar hierro a Inglaterra e importar carbón inglés, aprovechando los propios fletes, habría contribuido a bloquear la industria del carbón nacional, al expansionarse a través de sus relaciones con el capitalismo internacional y no dirigiendo sus relaciones a regiones vecinas como Asturias. En ese sentido el ferrocarril de La Robla se usa en el mismo sentido que en las rutas coloniales: "el capitalismo vasco coloca sus capitales en las cuencas leonesas, crea sus sociedades y sus empresas en general, utiliza una mano de obra nativa que dado su empobrecimiento ancestral resulta rentabilísima y se lleva su excedente económico por los carriles de vía estrecha" (González García, 1975, 158).

cuenca carbonífera con la industria bilbaína por un ferrocarril de 171 km. obtiene la concesión el 5 de enero de 1890. La Junta de iniciadores comenzó en 1889 a formar el capital inicial y el 21 de abril de 1890 se crea la Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla a Valmaseda formada por importantes capitalistas vascos<sup>3</sup>.

En un primer momento se pensó en construir un ferrocarril de vía ancha que empalmase con el de Tudela a Bilbao; después sin abandonar la idea de la vía ancha, se pensó en atravesar la provincia de Burgos por Villarcayo para ir a buscar el ferrocarril de Triano en las cercanías de Bilbao. Finalmente se optó por la vía estrecha, más barata e igualmente apropiada.

Las obras dieron comienzo aquel mismo año de 1891 y a muy buen ritmo ya que el 12 de noviembre de 1892 se abrió al tráfico los 30,185 km. Entre La Robla y Boñar; el 20 de julio de 1893 la sección entre Boñar y Cistierna de 24,080 km. de longitud y la última parte dentro de la provincia de León en la sección Cistierna Sotioscueva quedaba abierto el 14 de septiembre de 1894 y con él se ponía en explotación la totalidad de la línea (Fernández, Abad y Chías, 1988, 682). La apertura al tráfico tuvo lugar el 24 de septiembre de ese año y los gastos de establecimiento ascendieron a casi 19 millones de pesetas (Anes y Tascón, 1993, 25). Posteriormente tendría ramales a Luchana, Sabero y León (López Trigal, 1981, 8). Y es que aunque la Compañía había llegado a acuerdos con el Ferrocarril de Cadagua y con el Ferrocarril de Santander a Bilbao, los inconvenientes para el transporte aconsejaban disponer de una línea propia por lo que construye el tramo de Valmaseda a Luchana (inaugurado en diciembre de 1902).

En 1940 fue preciso reconstruir algunos puentes u obras de fábrica. Durante muchos años este ferrocarril estuvo dirigido por el ingeniero Guillermo Barandiarán y Ruiz y en él trabajó como ingeniero jefe de material y tracción Alejandro Goicoechea Omar, inventor del TALGO.

Es de tipo longitudinal y a la vez transversal a la red de ferrocarriles de vía ancha, discurriendo principalmente por el eje o pasillo de la depresión de contacto Montaña-Meseta en la vertiente sur de la cordillera cantábrica, al pie de las cuencas carboníferas más notables de este espacio (Ciñera-Matallana, Boñar-Sabero, Prado-Valderrueda, Guardo-Santibáñez, Barruelo, las dos últimas ya en Palencia).

Este ferrocarril de colonización o explotador de los recursos carboneros leoneses y palentinos, ha servido sin embargo para una organización de este territorio, no solo de las cuencas mineras, sino también aunque a última hora más bien otras fuentes de riqueza como son las áreas de recreo de montaña, aunque de forma incompleta. Por lo que una vez concluida la coyuntura de la época carbonera por la competencia del transporte de camiones por carretera ha supuesto la crisis continuada de este ferrocarril, contexto en el que se estatiza en 1972 pasando a FEVE y disminuye sensiblemente el tráfico ferroviario en ella haciendo peligrar incluso la continuidad de la línea, como ha sido el caso del desmantelamiento del ramal entre Cistierna y Sabero sustituido por el transporte por carretera (López Trigal, 1981, 8-13).

El mantenimiento del tren no solo es positivo para la explotación minera de la zona, también para la producción industrial y para el turismo en la montaña desde las ciudades de León y Bilbao además de para el tráfico suburbano en Bilbao y también en León, que en su Plan de Ordenación Urbana de 1981 ya contemplaba conservar la Estación de Matallana previendo su importancia para el desarrollo de la ciudad en dirección norte y a la Universidad (López Trigal, 1981, 15). En esa misma línea se ha reactivado el ferrocarril Transcantábrico en los últimos años, que cuenta con la ventaja respecto al ferrocarril de vía ancha con la ventaja de conexión más directa entre León y Bilbao (335 Km. frente a los 412 de RENFE) pero ventaja que necesita de inversiones en la mejora de la línea, para evitar desaprovecharla por su mayor lentitud.

Partiendo de la localidad de La Robla, la línea se dirige hacia el Noreste remontando primero el curso del arroyo Valle, para descender luego junto al arroyo de Fenar hasta el Torío, río que cruza con un puente en el Km. 10,700 (LE-103/15). Celosía de acero en cruz de San Andrés de tablero inferior y modulación de 2,60 por 2,60 m., con una luz de 26 m. y una separación entre ejes de vigas de 4,30 m. Apoya sobre estribos de sillarejo en los que las aristas presentan un redentado saliente y de tonalidad rojiza y una imposta de sillería con molduras, también adelantada con respecto a los paños verticales. El estribo derecho ha sido rehecho; el izquierdo presenta un vano adintelado consistente en viguetas metálicas, con muestras de oxidación y entrevigado de hormigón, que ha sido reforzado bajo las vías por medio de dos grandes vigas de hormigón armado, que sustituye al primitivo colocado en 1892 en uso hasta 1940 (Fernández, Abad y Chías, 18988, 700-701).

La línea continúa en dirección oeste siguiendo el arroyo de La Robla por La Valcueva; después, por Campohermoso, cambia de vertiente y se encamina hacia el Curueño, al que atraviesa por el pequeño

---

<sup>3</sup> El primer Consejo de Administración de la sociedad ferroviaria estuvo presidido por Cirilo María de Ustara, con Paulino de la Sota como Vicepresidente y Juan de Gurtubay, José A. De Errazquin, Enrique Arresti, Manuel Ortiz, Victoriano Zabalinchaurreta, Manuel Orbe, Fernando Fernández de Velasco, Francisco Arrutia, Epifanio de la Gándara, Luis Salazar y Santos L. De Letona, como vocales (Anes y Tascón, 1993, 24).

“Puente de la Vía” situado en las proximidades de Valdepiélagos sobre el km. 22,400 de la línea.

Siguiendo un recorrido sinuoso que discurre al pie de las montañas llega al Porma, cuyo cauce atraviesa en las proximidades de Boñar (LE-104/11), en un puente de fábrica construido en 1892 que tuvo que ser reforzado después de la guerra en el estribo izquierdo y perforado con un par de alcantarillas para aumentar su capacidad de desagüe.

“El puente es de fábrica de sillería muy cuidada, y consta de tres bóvedas iguales de cañón de 12 m. de luz, y una más pequeña peraltada de 4 m. Todas Presentan una embocadura muy regular de 0,75 m. de ancho.

Las tres grandes apoyan sobre pilas de sillería con tajamares simétricos semicilíndricos que se rematan con sombreretes semiesféricos. El motivo se repite adosado a los estribos.

De los paramentos verticales sobresalen: la impostilla que marca el arranque de las bóvedas y la imposta que marca la rasante. Carece de petos y barandillas.

Entre las tres bóvedas grandes y la pequeña se ha superpuesto un contrafuerte escalonado de mampostería y sección cuadrada que se remata en un plano inclinado de cemento.

El estribo derecho ha sido igualmente reforzado por ambos alzados y presenta un par de alcantarillas de hormigón de 12,80 m. de profundidad, para facilitar el desagüe. El recrecimiento es también de mampostería, y se corona igualmente con un plano inclinado” (Fernández, Abad y Chías, 1988, 703-704).

Desde Boñar la línea se dirige al suroeste bordeando las estribaciones de la Cordillera Cantábrica; en la Devesa de Boñar retoma el rumbo oeste hasta Yugueros y a continuación desciende en dirección Sureste hacia el Esla y para acercarse a la localidad de Cistierna, donde confluye con el ferrocarril minero de Sabero lo atraviesa en un puente (LE-131/4, km. 53,800) construido entre 1892 y 1893.

“Puente de sillería de fábrica muy cuidadosa consistente en cuatro bóvedas escarzanas iguales de 12, 10 m. de luz y embocadura homogénea de 0,70 m. de ancho.

Apoyan sobre pilas en talud con tajamares semitroncocónicos simétricos, rematados por una impostilla -que define la línea de arranque de las bóvedas-, sobre la que apoyan sombreretes semiesféricos. Los estribos reproducen este motivo adosado.

Otra imposta de sillería ligeramente sobresaliente define la rasante horizontal.

El estribo derecho presenta un refuerzo realizado en la posguerra” (Fernández, Abad y Chías, 1988, 707).

Desde Cistierna la línea desciende en dirección sur y a 1 km. Después de pasar Sorriba se dirige bruscamente hacia el este por el Valle de las Casas hasta Puente Almuhey a la orilla del Cea, río que atraviesa en el km. 75,100 y continúa su tortuoso recorrido por las proximidades de Valcuende y se sale de la provincia en el km. 88 en dirección a Guardo.

A partir de la aprobación del proyecto de ley de ferrocarriles secundarios en 1888<sup>4</sup>, se van a construir otras líneas y ramales que se apoyarán en la línea ya construida de La Robla-Valmaseda.

La primera de las concesiones que se adjudicaron para enlazar con dicha línea fueron otorgadas el 5 de junio de 1893 para construir el ferrocarril entre las explotaciones de la Compañía Anglo-Hispana y el apeadero de Matallana y el 5 de abril de 1894 entre las Minas de Carmona y el apeadero de La Valcueva, que fueron, ambas, puestas en servicio antes de 1896.

La segunda línea de cierta longitud que vino a apoyarse en la de La Robla a Valmaseda fue la del ferrocarril minero de Cistierna a Sabero concedida el 26 de junio de 1895 y ya en explotación al año siguiente con un interesante puente metálico sobre el Esla de 47,90 m. de luz, consistente en una celosía de tipo Whipple reforzada y con montantes. Línea que contribuyó al auge de la estación de Cistierna a la que fueron concurriendo otras líneas hasta 1904.

Y, por último<sup>5</sup> el ferrocarril de León a Matallana concedido el 22 de enero de 1903 a la Compañía del

---

<sup>4</sup> Con anterioridad se habían sucedido distintas propuestas de enlazar las cuencas mineras con la arteria fundamental del ferrocarril que suponía la línea Palencia-La Coruña pero que murieron al caducar el plazo de presentación de los estudios a la Administración, ese es el caso del ferrocarril de Sahún a las minas de Valderrueda que tramitaba en 1863 la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español o el de la primera propuesta de un ferrocarril de Sabero a la línea Palencia-León concedida el 11 de mayo de 1863 a Francisco Angulo y Elías Núñez, o unir León y Vegacervera, tramitada en 1863 por Fernando Penuelas (Fernández, Abad y Chías, 1988, 683).

<sup>5</sup> En cambio no llegó a realizarse otro proyecto coetáneo de prolongar el ferrocarril desde La Robla en dirección oeste para enlazar

Ferrocarril del Torío comenzando las obras de inmediato, pero quedando luego paralizadas incumpliendo el convenio al no haberse concluido el 23 de enero de 1907, pero terminándose gracias a una prórroga hasta el 11 de abril de 1910. Aunque parece que no se inaugura hasta 1923 (Anes y Tascón, 1993, 25).

### **El Ferrocarril de Ponferrada a Villablino.**

El ferrocarril entre Ponferrada y Villablino se va a construir en 1918 con la creación de la MSP empresa de solvencia indiscutible, cuyos miembros pertenecían a la aristocracia o estaban fuertemente vinculados a la banca.

Pero ya desde principios de siglo había habido varios estudios que, teniendo en cuenta la riqueza del subsuelo de la parte noroccidental de la provincia de León, venían insistiendo en la necesidad de esta infraestructura.

Es el caso del marqués de Ancillona<sup>6</sup> que había intentado promover a principios del siglo XX un ferrocarril de vía estrecha que enlazara Ponferrada (León) con Pravia (Asturias) facilitando la explotación de las canteras de mármol y pizarra localizadas en su recorrido, las minas de hierro del coto Wagner y las de carbón de la cuenca del Sil (Revista Minera, 1909, 438).

El ingeniero Julio Lazúrtegui proponía también a principios de siglo, en las memorias de las minas del coto Wagner de 1902<sup>7</sup>, como una de las soluciones para dar salida a los minerales de hierro y de carbón de El Bierzo, la creación de una empresa minero-metalúrgica en Ponferrada y la creación de un ferrocarril de vía de un metro siguiendo el río Sil con extremos en Ponferrada y Villablino y posible continuación hacia Asturias.

José Revilla en 1906 en el mismo sentido comentaba la extraordinaria riqueza de la cuenca carbonera de Villablino y vaticinaba la formación de una gran empresa minero-metalúrgica que unificara la diversidad de concesiones de distintos propietarios repartidas por toda la cuenca y fuera capaz de sufragar los gastos de un ferrocarril que según él podría tener un recorrido de 70 kilómetros desde Villablino a Ponferrada y que transportara mercancías y viajeros de los valles de Laciana y afluentes (Revilla, 1906, 233).

Incluso hubo una primera tentativa de construir un ferrocarril estratégico entre Villablino y Cangas de Tineo en 1911 que fracasó (Fernández, Abad y Chías, 1988, 689).

Pero no fue hasta el contexto favorable de la enorme demanda de carbón, generada por la I Guerra mundial (1918), cuando de forma casi paralela a la creación de la MSP, empezó a ponerse en marcha el proyecto del ferrocarril. Por iniciativa de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo el primero de noviembre de 1917 se presentaba un primer Anteproyecto de Ferrocarril Secundario de Ponferrada a Palacios del Sil y el 9 de marzo de 1918 el ingeniero Narciso Amigo presentaba el segundo, con la intención de servir de base para el concurso de los proyectos definitivos y apenas un mes más tarde el 21 de abril presentaba el mismo ingeniero el anteproyecto de la segunda sección entre Palacios del Sil y Piedrafita (Fernández, Abad y Chías, 1988, 689).

El Gobierno con Cambó como Ministro de Fomento ante la importancia del yacimiento y la escasez de carbón por la prolongación de la guerra instó a los propietarios de las minas a que presentaran en Cortes un Proyecto de Ley Especial por la que pudiera serles otorgada la concesión del ferrocarril y se agilizaran al máximo las trabas administrativas y las expropiaciones. De esa forma por Ley de 23 de julio de 1918 se otorgó la concesión a Pedro Ortiz y Muriel, uno de los fundadores de la MSP.

Sin subvención alguna y con derecho de explotación durante ochenta años, el ancho de vía debía

---

con las explotaciones carboníferas del Bierzo, cuya primera tentativa consistía en llegar hasta La Magdalena por los valles del arroyo Olleros y el río Torre, concesión que fue otorgada el 14 de agosto de 1895, pero caducó. La idea fue retomada en la posguerra con la ambiciosa intención de llegar a Villablino por San Emiliano pero tampoco llegó a construirse. Como tampoco la prolongación del ferrocarril Medina de Rioseco- Paalanquinos hasta Cistierna en varios proyectos que se sucedieron desde 1916 hasta 1928 (Fernández, Abad y Chías, 1988, 685, 687 y 688).

<sup>6</sup> “D. Esteban de Ancillona era un empresario vasco que ocupaba cargos importantes en varias empresas de distintos sectores: ferrocarriles (consejero del Ferrocarril de La Robla a Valmaseda y presidente de Ferrocarriles Vascongados); banca (consejero del Banco Central); químicas (Consejero de Unión Resinera Española), etc” (Vega Crespo, 2003, 392).

<sup>7</sup> Reproducidas por Revilla (1906, 246-71)

ser de 1 m. y debería ser ejecutado de acuerdo a la Ley de 28 de noviembre de 1877 y su Reglamento en un plazo inferior a catorce meses. Tenía el carácter de utilidad pública, es decir, debía ser un ferrocarril de uso general: no solo para el tráfico de mercancías (carbón fundamentalmente) sino también de viajeros, entre ellos y de forma gratuita de los presos y penados y a mitad de precio de las tropas del ejército (Vega Crespo, 2003, 46).

La obra que se va a desarrollar con gran rapidez<sup>8</sup>, comenzaron el 26 de julio de 1918 y se terminaron el 15 de julio de 1919, cuatro meses antes de lo previsto, discurre desde Ponferrada hasta Villablino, con un recorrido inicial de 61,2 kilómetros, que luego se elevarían a 63,9 con la prolongación a San Miguel-Villager. En tan corto recorrido había seis estaciones: Ponferrada, Cubillos-Congosto, Toreno, Páramo del Sil, Palacios del Sil y Villablino y diez apeaderos: Columbianos, Cubillos, Santa Marina, Matarrosa, Santa Cruz, Corbón, Cuevas, Villarino, Rabanal y San Miguel-Villager. Además se añadirán enseguida dos nuevos ramales, uno entre Villablino y Villaseca, y otro entre Villablino y Caboalles, con una longitud de ocho kilómetros cada uno.

Se realizó con un presupuesto de 12.450.000 pesetas que incluía además de la construcción la adquisición de varias hectáreas de terreno en Ponferrada para desarrollar las instalaciones de trasbordo de mercancías y viajeros y una parte del material móvil necesario para la puesta en funcionamiento del ferrocarril: almacenes, edificios para oficinas y personal y un taller de reparaciones.

En la obra, a pesar de la competencia que suponía la construcción coetánea de la carretera de La Espina, llegaron a trabajar en determinados momentos más de 4.000 personas, como pone de manifiesto la *Revista Minera y Metalúrgica* (1919, 351) que cifraba los trabajadores del ferrocarril durante 1918 en 4.200, aunque la epidemia de gripe que se extendió por la zona los últimos meses de ese año redujo significativamente el número de obreros.

La línea del Ferrocarril de Ponferrada a Villablino parte de Ponferrada, a 511 m. de altitud, y llega a Villablino a 963 m. de altitud, y después de casi 64 kilómetros de línea, utilizando para ello el valle del Río Sil en la mayor parte de su trazado, sin grandes rampas ni perfil difícil, pero sí con bastantes obras de fábrica y curvas de pequeño radio. Debido a lo escarpado del terreno se tuvieron que construir seis puentes con una longitud total de doscientos ochenta metros y cinco túneles con un total de seiscientos metros aparte de tener que levantar numerosos muros de contención y sostenimiento.

Posteriormente el trazado inicial del ferrocarril ha sufrido modificaciones, con la construcción del pantano de Bárcena desaparecieron las estaciones de Cubillos-Congosto y el Apeadero de Santa Marina y con el pantano de Villablino la de Rabanal, lo que ha obligado también a abrir más túneles y construir nuevos puentes o cambiarlos de ubicación (véase *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, nº 55 1945, 27).

La línea comenzaba en la ciudad de Ponferrada en la estación de viajeros que la MSP tiene al oeste de la ciudad, y hasta abandonar la ciudad, se encontraban los talleres del ferrocarril, los lavaderos de carbón, los muelles de intercambio con el ferrocarril de vía ancha y los ramales a la montaña de carbón y la central térmica de Compostilla I. Se dirige hacia el noroeste hasta Columbianos y luego al noreste en dirección al Sil.

Cruzaba el río en el Km. 17 por un puente de acero de tres tramos del tipo Pratt y tablero inferior de 22,50 m., 15,20 m. y 18,75 m. de luz respectivamente; apoyado sobre pilas cilíndricas y estribos de fábrica, proyectado el 1 de marzo de 1919 por los ingenieros Valero Rivera y el marqués de Gaviria, que fue reforzado después de la guerra con una nueva pila y actualmente está sumergido por las aguas del embalse de Bárcena. Hoy el paso se realiza sobre un puente moderno de tres arcos independientes de hormigón armado. (Fernández, Abad y Chías, 1988, 690).

La línea continuaba por la margen izquierda del Sil y en el Km. 19 salvaba el arroyo Velasco por un puente metálico de alma llena de 8 m. de luz, hoy sustituido por un viaducto de nueve bóvedas de cañón. En el Km. 24,898 cruza el arroyo Librán o Primout por un tramo metálico de alma llena de 7,70 m. de luz. Y otros accidentes menores por pequeños puentes, en el Km. 42,692 el río Campo por un tramo metálico de alma llena de 9,70 m. de luz y en el 45,436 el arroyo Matalavilla por un puente de 8,70 m. de luz similar al que existía sobre el arroyo Velasco (Fernández, Abad y Chías, 1988, 690).

Cerca de Palacios del Sil atraviesa el río en el Km. 48,665 (LE-101/6) por un puente proyectado el 1 de marzo de 1919 por los ingenieros Valero Rivera y el Marqués de Gaviria, que se construyó de inmediato, y continuó en uso hasta la guerra, cuando fue volado, sufriendo mayores daños que los del resto de la línea: solo quedó en pie un estribo; el tramo metálico, muy oxidado, cayó al cauce, golpeándose y deformándose.

<sup>8</sup> “De la compra de terrenos para MSP se encargó una comisión del Ayuntamiento de Ponferrada que actuó como intermediario en las negociaciones entre la empresa y los propietarios. Durante el año 1918 esta comisión adquirió para la empresa más de 150 hectáreas al precio de 2.000 pesetas cada una” (Vega Crespo, 2003, 48).

Fue colocado de nuevo en su lugar, y ligeramente reconstruido para soportar el tráfico ferroviario. Recientemente fue objeto de restauración siguiendo las directrices de los ingenieros José Antonio Fernández Ordóñez y Miguel Aguiló Alonso.

Se trata de un puente metálico de tablero superior con dos tramos continuos de 20,40 m. de longitud y luces libres de 18,20 m. cuyas vigas principales son de alma llena y 1,70 m. de altura salvo en los apoyos extremos en los que se reduce a 1,100 m. para asegurar la estabilidad. Los dos estribos apoyan sobre roca y están formados a base de hormigón revestido de sillería y reproducen el motivo de la pila intermedia que es cilíndrica de 2,20 m. de diámetro y del mismo tipo de fábrica (Fernández, Abad y Chías, 1988, 708-709).

A escasos metros lo atraviesa de nuevo en un puente (LE-101/7) de un solo tramo metálico de 40,80 m. de luz libre y tablero inferior consistente en dos celosías del tipo cruz de San Andrés separadas 3 m. Apoya sobre estribos cimentados en roca cuyo núcleo es de hormigón y se halla recubierto de mampostería con aristas de sillería. "En un principio, los ingenieros proyectistas, señores Rivero y Marqués de Gaviria, pensaron en levantar un puente metálico de dos tramos similar al de "Palacios 1", pero cuando se estaban terminando las fundaciones de los estribos y se había iniciado la excavación de la pila central, sobrevino una crecida que anegó las obras; como no era previsible que el descenso de las aguas se produjera en un plazo breve, y dada la premura de plazos que imponía la ley de concesión, se sustituyó el puente inicial por otro de un solo tramo, aprovechando lo ya construido.

Desde su construcción en 1919 el puente ha continuado en servicio, pero ha sido causante de numerosos incidentes: en primer lugar, la escasa distancia existente entre los ejes de las celosías de 3 m. que apenas permite el paso del convoy sin excesiva holgura, hace que sea peligroso; en segundo lugar, al encontrarse entre dos curvas bastante pronunciadas, se produce "un movimiento de lazo y serpenteo en los vehículos" que ocasiona la salida de la mercancía llegando a deformar algún montante de las celosías. Desde 1946 se intenta solucionar estos problemas a base de proyectos para ensanchar el puente, pero finalmente se optó por rigidizar la estructura manteniendo su imagen original.

Actualmente continúa en uso, presentando flechas y deformaciones de escasa importancia" (Fernández, Abad y Chías, 1988, 711 y 713).

En Villarino lo atraviesa de nuevo Km. 56,513 en un puente (LE-101/8) proyectado también por Valero Rivera y el Marqués de Gaviria en 1919, que fue volado durante la guerra destruyendo la pila central y los estribos pero sin llegar a caer al cauce los tramos metálicos. Después de reconstruirse fue anegado por el desbordamiento del Sil en 1959 llegando a cubrir el tablero y descalzándolo en sus apoyos y aunque volvió a ser restaurado no quedó perfectamente. "Puente oblicuo al cauce configurado por dos vigas continuas de acero de alma llena, independientes e iguales a las empleadas en el puente de Palacios del Sil 1. La luz de cada tramo es de 20 m., y la altura de las vigas es de 1,70 m. excepto en los apoyos, donde se reduce a 1,100 m., para asegurar la estabilidad del conjunto. La separación entre ejes de vigas principales es de 1,125 m.

A cada lado presenta andenes en voladizo de madera sobre ménsulas de acero. Apoya sobre estribos de hormigón recubiertos de mampostería con aristas de sillería, y sobre pilas cilíndricas de este mismo material, que presentan en la base unos rudimentarios tajamares de planta triangular" (Fernández, Abad y Chías, 1988, 715,717).

Desde este puente el trazado de la línea tuvo que ser modificada de nuevo por la construcción del embalse de las Rozas en 1968, bajo las aguas quedó el puente de Rabanal que era similar al primero de Palacios del Sil y se construyó uno nuevo consistente en dos tramos de tipo Warren y tablero inferior.

El antiguo puente de Villablino (Le-101/9) quedó como vía muerta de la estación. Proyectado también por Valero Rivera y el Marqués de Gaviria es un puente mixto de fábrica y metálico. El cauce principal queda salvado por un tramo metálico de alma llena de 19,85 m. de luz, y para mejorar su estabilidad presenta disminuciones a la altura de la viga en las zonas de apoyo.

Para aumentar el desagüe en las crecidas extraordinarias y reducir al mismo tiempo el volumen de los terraplenes, se adosaron tres bóvedas de cañón de fábrica por la margen izquierda y otras dos por la derecha, de 4,62 m. de luz. El núcleo de hormigón está recubierto de mampostería con aristas de sillería (Fernández, Abad y Chías, 1988, 719-720).

Desde Villablino parten dos ramales. Hacia el oeste sale el de Caboalles que discurre por la margen izquierda del río del mismo nombre y salva pequeños accidentes por puentes similares a los descritos

Hacia el este parte el ramal de Villaseca, remontando el Sil por la margen derecha hasta Rioscuro con un puente en el Km. 2,400 del ramal (LE-101/10), de los mismo ingenieros consiste en una viga continua de acero de 43,40 m. de longitud y cuatro tramos, siendo la luz de los laterales de 11 m. y de 10,5 la de los centrales. Las vigas principales son de celosía en cruz de San Andrés con montantes y con forma de doble T. Los estribos cimentados sobre roca son de hormigón revestido de mampostería, con aristas de sillería. En el estribo izquierdo existe una pequeña bóveda de cañón para aumentar las posibilidades de desagüe (Fernández, Abad y Chías, 1988, 722).

En el Km. 4 vuelve a cruzar el río por el puente de los Robles similar al anterior pero de menor longitud con solo tres tramos de 11,5 m. de luz los laterales y 11 m. el central.

La línea continúa hacia el este y vuelve a atravesar el Sil por el Puente de Arias en el Km. 5,100 (Le-101/11). Proyectado en 1919 por los citados ingenieros fue restaurado en 1983. "Puente de una viga

continua de acero de dos tramos de 10,50 m. de luz, y sección doble T de 1,10 m.- de altura, y armado con planchas verticales. El tablero es superior.

Apoya sobre estribos cimentados en roca con el núcleo de hormigón y revestimiento de mapostería con aristas de sillería; el derecho presenta dos vano adintelados de 2 m. de luz que aumentan la superficie del desagüe.

La pila central es, como las de los demás puentes, cilíndrica, de sillería y 2,20 de diámetro; sin embargo, presenta la particularidad de que en su parte inferior existen sendo tajamares ojivales simétricos, del mismo tipo de fábrica" (Fernández, Abad y Chías, 1988, 724)

Pocos metros aguas arriba vuelve a atravesar el río en el Km. 7 por un puente similar a los citados pero de menor longitud con un solo tramo metálico de 20 m. de luz y 1 m. de canto de viga. Y desde ese punto la línea se subdivide para dirigirse hacia las minas (Fernández, Abad y Chías, 1988, 696).

Sin relación con esta línea pero sí con el ferrocarril y para servicio de las cuencas mineras bercianas está un puente sobre el río Silva en las proximidades de Castillote (LE-159/11), próximo a un cargadero de mineral fue construido a finales del XIX a raíz del comienzo de las explotaciones mineras en la zona, actualmente fuera de uso.

"Puente de madera con jalalcones, de dos tramos apoyados sobre pilas y estribos de mampostería tosca. Sobre esta rudimentaria estructura apoyan directamente los raíles.

El mal estado de las vigas y la ausencia de tablero o pasarelas hace su uso inviable. No obstante el puente merece destacarse por el interés de su estructura y la belleza del emplazamiento y podría ser recuperado para usos peatonales alternativos" (Fernández, Abad y Chías, 1988, 726).

Progresivamente se fueron introduciendo avances, mejoras en la línea y se renovó el parque móvil con la adquisición de nuevas locomotoras y vagones. En 1920 se terminó la construcción del ramal Villablino-Caboalles y la red de vías para la conexión con la fábrica de briquetas; un haz de vías para intercambio con la Compañía del Norte y se incorporaron 10 nuevas locomotoras y 102 vagones y aún más en años posteriores. En 1922 se ampliaron las estaciones de Villablino, Palacios y Páramo del Sil y a la vez en ese año y en los sucesivos se fueron renovando progresivamente el carril de los diversos tramos de línea (Vega Crespo<sup>9</sup>, 2003, 90). Lo que contribuyó a aumentar el volumen del tráfico del ferrocarril, y en particular del tráfico de viajeros que a partir de 1929 desplazó al transporte por carretera con la puesta en marcha de un servicio mixto en horas convenientes como consta en la Memoria de la empresa de 1929 (Vega Crespo, 2003, 90).

Uno de los problemas con que se va a encontrar el ferrocarril de Villablino a Ponferrada era el deficiente ritmo de carga de la Estación del Ferrocarril de la línea general de la Coruña-Palencia-Madrid en la estación de Ponferrada que no se va a solucionar hasta los años cincuenta y que causaba un nuevo estrangulamiento para el acceso al mercado del carbón de estas cuencas (Vega Crespo, 2003, 144).

El ferrocarril entre Villablino y Ponferrada se va a convertir en una importante fuente de ingresos para la MSP en el periodo posterior a la guerra civil cuando tanto el transporte de carbón como el de viajeros siguieron una línea ascendente.. Se va a construir un nuevo ramal hasta la central térmica de ENDESA, se adquirieron nuevas locomotoras y más vagones, se mejoraron las líneas y poco a poco se fue señalizando toda la línea, lo que según consta en la Memoria de la Empresa de 1956 "permitió lanzar dos circulaciones sucesivas en el mismo sentido, aumentando con ello notablemente la capacidad de transporte" (Vega Crespo, 2003, 151).

Pero a partir de los años sesenta empieza a afrontar importantes dificultades. El transporte de viajeros que en 1959 era de 524.042 en 1973 había disminuido en un 65% con la competencia del transporte por carretera<sup>10</sup> ante la lentitud de un ferrocarril que seguía funcionando a vapor y realizaba un excesivo número de paradas<sup>11</sup> (Vega Crespo, 2003, 203). En cuanto al transporte de mercancías también se vio reducido, sino el de la propia empresa, sí el de las empresas ajenas afectado por el transporte por carretera<sup>12</sup>. Por lo cual aparecen pérdidas que ni siquiera el incremento de las tarifas ferroviarias autorizado por el Ministerio de Obras Públicas en 1970 y 1972 pudieron evitar (Vega Crespo, 2003, 203).

El continuo aumento de las pérdidas de un ferrocarril con una infraestructura obsoleta (seguía

<sup>9</sup> Se basa en las Memorias Anuales de la MSP de 1920 y 1922.

<sup>10</sup> El número de turistas pasó en la provincia de León de 3.304 en 1962 a 36.337 en 1973 (COCILE, 1991, 121).

<sup>11</sup> Quizá la empresa descuidó intencionadamente la modernización de la línea para así una vez que el número de viajeros fuera suficientemente pequeño tener justificación para abandonar una actividad que en cumplimiento de lo estipulado en la Ley de Concesión del Ferrocarril, se veía obligada a desarrollar y que le estaba resultando ya muy poco rentable (Alonso Santos, 1984, 179).

<sup>12</sup> El número de camiones existentes en la ciudad de Ponferrada que en 1945 solo era de 72, pasó a ser de más de 480 en 1965 y de 1371 en 1972 (Alonso Santos y Cabero Diéguez, 1982, 149).

funcionando con locomotoras a vapor) llevó a la empresa a su reestructuración con la supresión de la línea de viajeros absolutamente deficitaria como consecuencia de su lentitud y el avance del transporte por carretera, la sustitución de locomotoras a vapor por locomotoras diesel y la eliminación de todas las estaciones del trayecto Villablino-Ponferrada excepto la de Páramo del Sil donde se haría el cruce de vías. La autorización de la administración para abandonar el tráfico de viajeros fue concedida en 1980 con la condición de que se cubrieran las necesidades de esos viajeros a través de una línea de autobuses entre Cabrillanes y Ponferrada. Por otra parte en 1982 quedaron totalmente suprimidas las locomotoras a vapor de la línea principal, sustituidas por locomotoras diesel (Vega Crespo, 2003, 256).

En la cercana década de los 90, con las ayudas europeas a las zonas carboníferas, la toma por parte de una nueva junta directiva de la MSP, y las múltiples inversiones por parte de los poderes públicos hacia un ferrocarril privado, garantizaron la supervivencia del ferrocarril y la mejora de instalaciones y condiciones generales del transporte.

En concreto, se renovó toda la superestructura de la línea, se compraron cuatro máquinas diesel de segunda mano (1005 a 1008 Alco a RENFE), se compraron 140 tolvas de nueva construcción, se renovó la señalización creando un CTC por contadores de ejes y se construyó un nuevo lavadero de carbón en Villablino, que supuso el cierre del tramo entre Ponferrada y Cubillos del Sil.

Actualmente, la estación de Ponferrada se usa desde 1999 como sede del Museo del Ferrocarril de Ponferrada, donde se conservan varios ejemplares de las locomotoras de vapor del ferrocarril, y en la línea circulan entre 7 y 9 trenes diarios (ida y vuelta) llenos de carbón, excepto los fines de semana.

El futuro de la línea pasa por el mantenimiento de las ayudas europeas, o en su caso de la extracción del carbón de las minas, única excusa de la existencia del ferrocarril, pero también por su uso como atractivo turístico, usando una de las máquinas de vapor preservadas, y coches de época

## **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.
- COCILE (Cámara Oficial de Comercio e Industria de León) (1986), Informe sobre la minería energética en Castilla y León, León.
- LOPEZ TRIGAL, L. (1981):* "El Ferrocarril de Vía Estrecha de León a Bilbao". Tierras de León, N° 43. León
- Fernández, Abad y Chías, (1988) Catálogo de puentes anteriores a 1936, León, CEHOPU.
- VEGA CRESPO, Josefa* Minería Siderúrgica de Ponferrada, 1918-2010. Historia y futuro de la minería leonesa. LID. Editorial Empresarial, Madrid, 2003
- Wais, Francisco (1974) Historia de los ferrocarriles españoles, Editora Nacional.