

Una revisión de la arquitectura ferroviaria ligada al tren minero Ponferrada-Villablino (León, España)

Jorge Magaz Molina

Universidad de Alcalá. Departamento de Arquitectura.

Escuela de Arquitectura. Universidad de Alcalá (despacho 5) Calle Santa Úrsula 8 28801 Alcalá
de Henares (Madrid, España) jorge.magaz@edu.uah.es¹

RESUMEN

El manejo de diversos fondos documentales ha permitido rastrear y reconstruir la historia arquitectónica de una línea clave para la economía española en el periodo de entreguerras y la Autarquía, orientada a la explotación de recursos minerales de un territorio periférico. Se exponen los resultados de la investigación realizada sobre la configuración del paisaje minero industrial de las comarcas del Bierzo y Laciana (León, España) y en el que se ha estudiado el origen, transformación y/o pérdida de las arquitecturas ferroviarias desplegadas en torno al tren minero y el área de influencia inmediata de la línea de ancho ibérico. El estudio ha permitido identificar, caracterizar y concretar la autoría y cronologías de estaciones, talleres e instalaciones asociadas a la línea de vía estrecha, también relacionar los cambios introducidos sobre la línea de ancho ibérico por el creciente tráfico carbonero en la primera mitad del siglo XX.

ABSTRAC

The study of various documentary collections has allowed to reconstruct the architectural history of a narrow gauge line that had key role for the Spanish economy in the 20th century. The Ponferrada Villablino line was designed to the exploit the coal resources of a peripheral territory located in the northwest of the province of León. The origin, transformation and loss of the railway architectures deployed around the mining train and the immediate area of influence of the Iberian gauge line have been examined. The study identifies, characterizes and specifies the authorship and chronology of stations, workshops and mining facilities associated with the narrow gauge line. It also relates the main changes introduced on the Iberian gauge line by the growing coal traffic in the first half of the twentieth century.

¹ Este trabajo está enmarcado en el proyecto de investigación en curso: *La imagen del Instituto Nacional de Industria en el territorio: cartografía y paisaje de la industria* del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Programa Estatal de Generación de Conocimiento y Fortalecimiento Científico I+D+i. Convocatoria 2018. Ref. PGC2018-095261-B-C22. Investigadora Principal: Ángeles Layuno Rosas.

1. Introducción

La línea Ponferrada-Villablino (PV) es una infraestructura ferroviaria de ancho métrico desplegada a lo largo de 60 km sobre la cuenca alta del valle del Sil (León, España). Fue construida entre 1918 y 1919 para conectar los yacimientos mineros de carbón de la comarca de Laciana con la línea de ferrocarril Palencia-A Coruña en la estación de Ponferrada. Estuvo en funcionamiento desde 1919 a 2013, explotada primero por la Sociedad Anónima Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) y desde 2008 por Coto Minero Cantábrico (CMC). Las instalaciones de la línea fueron objeto de distintos cambios a lo largo del tiempo, respondiendo así a las necesidades de explotación de una línea con tráfico creciente, a los cambios socioeconómicos y técnicos del país y a las afecciones del programa termoeléctrico e hidroeléctrico de las empresas asociadas al Instituto Nacional de Industria en la zona. En este sentido, la línea ha ido al compás de la producción energética basada en el carbón, siendo objeto en la década de 1990 de una profunda renovación que incluyó el desmantelamiento de las instalaciones del tramo Ponferrada-Cubillos del Sil. Esta renovación se desarrolló en paralelo a las iniciativas de optimización de la producción, lavado y transporte de carbón térmico destinado a las centrales termoeléctricas de la zona. La crisis y cierre del sector minero ha llevado a la desafección de la línea a instancias de la administración autonómica.

Esta línea cuenta con un relevante apego social, en el que entra en juego el recuerdo del servicio de viajeros que vertebraba el valle hasta finales de la década de 1970, y se asocia a las bucólicas estampas de las locomotoras de vapor empleadas hasta mediados de la década de 1980, que hicieron de estas instalaciones un foco de atracción para aficionados y fotógrafos. Sobre estas consideraciones, la línea viene siendo protagonista desde la década de 1990, de distintas propuestas de adaptación a uso turístico y valorización patrimonial, que apenas han tenido recorrido hasta ahora.

Aunque ha sido objeto de varios análisis históricos, técnicos y económicos (Álvarez Fernández et al., 2000; Fernández Ordóñez et al., 1988; Palou, 1979; Pérez Lanuza, 2019; Ramos Valhonrat et al., 2019; Reguero, 2015, 2019; Vega Crespo, 2003b), y ha atraído el interés de agrupaciones culturales e investigadores locales que vienen realizando diversos estudios sobre la conservación de la línea, existe una importante laguna de conocimiento acerca de la dimensión arquitectónica de las instalaciones asociadas a esta infraestructura, que gozó de un relevante significado en la primera mitad del siglo XX.

Asociado al valor de símbolo patriótico, que Biel Ibáñez (2014, p. 63) atribuye a los ferrocarriles, y que particularmente esta línea representó en sus inicios, se vincula con esta infraestructura la justificación para la obtención del título de Grandeza de España con que fueron obsequiados algunos de los promotores de la iniciativa en 1919 (Hernández Barral, 2012, p. 62). Además, el trazado de esta línea jugaría un papel determinante en el panorama energético del país, siendo clave para el programa electrificador del Instituto Nacional de Industria, articulado por ENDESA desde 1944. Sin embargo, hasta ahora, no se había concretado la autoría, cronología, formulación arquitectónica, solución constructiva o significados de las arquitecturas desplegadas. Estos datos, por sí solos, no trascienden los estudios locales, pero situados en el contexto histórico y arquitectónico del momento permiten establecer relaciones más amplias, así como aproximar su valor patrimonial.

Así mismo, es una tarea pendiente identificar los cambios que desencadenó su enlace con la infraestructura ferroviaria de ancho ibérico, la línea Palencia-A Coruña, abierta en 1883. Ambas líneas tuvieron una significativa relevancia histórica y técnica, y cumplieron un importante papel

en el desarrollo minero e industrial del valle del Sil en los tramos gallego y leonés. De la línea Ponferrada-Villablino se deben resaltar los intereses que reunía, y su papel como impulsor de un proyecto minero-industrial que transformó radicalmente las comarcas del Bierzo y Laciana. Por otro lado, el tramo Brañuelas-Ponferrada de la línea Palencia-A Coruña constituyó un hito técnico, por las dificultades que entrañaba superar la conexión de la Meseta con el valle del Sil y Galicia. El trazado helicoidal en los Montes de León, en el que se sucedían varios túneles, sería uno de los primeros tramos electrificados durante la Autarquía para dar salida al carbón de las cuencas mineras de la zona.

1.1. Fuentes

Este trabajo es el resultado de un profundo estudio de fondos documentales y referencias catastrales, revisión bibliográfica y trabajo de campo. Entre otros fondos, se han consultado los índices del Archivo del Ministerio de Fomento y expedientes custodiados en el Archivo General de la Administración (AGA) y el Museo del Ferrocarril de Ponferrada, así como los fondos inéditos del Archivo Histórico Técnico de la Sociedad Minero-Siderúrgica de Ponferrada conservados por Coto Minero Cantábrico. Así mismo se ha considerado el alcance de los inventarios de patrimonio industrial desarrollados por la Dirección de Patrimonio de Castilla y León y la Fundación CIUDÉN. Se ha manejado también el expediente de definición física y jurídica Ponfeblino (2018), el estudio de viabilidad técnica y jurídica para el uso turístico del tren Ponferrada Villablino (2011) y el proyecto de construcción del Camino Natural sobre el Ramal de Villaseca de Laciana. Han resultado también especialmente útiles los distintos trabajos de registro y divulgación en red de los elementos de la línea de Ponferrada-Villablino desarrollados por Daniel Pérez Lanuza.

1.2. La arquitectura ferroviaria

Las locomotoras y vagones ocupan una posición central en el imaginario colectivo del legado ferroviario, siendo las piezas protagonistas de las colecciones museográficas. También la solemnidad y magnificencia de las grandes estaciones y el despliegue de innovadoras técnicas y soluciones materiales en los puentes han situado estas construcciones en una posición preeminente ante la opinión pública y los estudios sobre la historia de la arquitectura industrial; no en vano cabe situar el origen de la sensibilidad hacia el legado de la industria en la respuesta social al derribo de la estación londinense de Euston. Sin embargo, el ferrocarril constituye un sistema sociotécnico de alcance territorial singularmente complejo, cuyo análisis exige atender a todos los elementos y escalas que lo hacían posible: desde las casillas de guardaguasas y modestos apeaderos a los grandes talleres ferroviarios. Y, aunque tradicionalmente la arquitectura del ferrocarril se ha visto unívocamente ligada al edificio de la estación de viajeros, un análisis arquitectónico riguroso debe atender a los distintos repertorios que se reconocen en la multiplicidad de envolventes, de mecanismos y de espacios que componen esta infraestructura, y a las que los propios ingenieros a menudo otorgaban significados jerárquicos y simbólicos diferenciados, que es preciso atender. En esta cuestión conviene recordar, además, que, si bien la responsabilidad del desarrollo del proyecto técnico y espacial de los edificios ferroviarios recaía en exclusiva sobre el equipo de ingenieros, con frecuencia la definición arquitectónica de la envolvente en elementos más representativos de la compañía, así como las dependencias “domésticas”, con frecuencia eran resultado de la colaboración entre arquitectos e ingenieros.

En el plano compositivo, como arquitectura de naturaleza industrial, la arquitectura ferroviaria responde a una lógica funcional y seriada, resuelta a través de modelos tipológicos

jerarquizados, comunes a los tramos, líneas o compañías. Sin embargo, las interpretaciones que se derivan del estudio de los proyectos y su comparativa con la obra ejecutada resulta difícil ante la falta de documentación histórica. En este sentido, el desfase entre la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras, o transformaciones posteriores, pueden limitar las interpretaciones, o condicionar una lectura general sobre la explicación de determinadas apuestas arquitectónicas.

Si bien no se ha podido localizar el fondo histórico completo de las secciones incluidas bajo la Dirección del Ferrocarril que gestionaba la instalación, organizadas con anterioridad a 1922² en *Explotación, Vía y obras, Material de tracción*; el manejo de distintos expedientes localizados en los diversos archivos mencionados permite hacer una reconstrucción bastante fiel de la evolución histórica de la arquitectura del tren de Ponferrada a Villablino.

1.3 La línea de Ponferrada a Villablino (PV)

El ferrocarril Ponferrada a Villablino ostenta entre sus méritos la agilidad en llevar a la realidad un proyecto largamente ansiado por empresarios y administraciones públicas, consistente en alcanzar los cotos mineros del valle de Laciana. Este proyecto fue presentado por el empresario Pedro Ortiz Muriel al Ministerio de Fomento al amparo del Real Decreto-Ley de los Ferrocarriles Carboneros de 14 de marzo de 1918; estaba fechado el 22 de enero 1918 y firmado por el ingeniero donostiarra José María Alonso Areyza (1890-1979). El 14 de junio de 1918³ se autorizaba la tramitación de la concesión del ferrocarril al citado empresario, y apenas un mes más tarde, el 23 de julio⁴, Alfonso XIII sancionaba la concesión por 80 años en forma de Ley desde su retiro estival en San Sebastián, aprobándose el proyecto ese mismo día⁵. El eco de esta iniciativa ferroviaria se puede rastrear en las publicaciones de la época como “La Construcción Moderna”, que recogía las buenas impresiones del promotor, anunciando su deseo de completar la obra en “tan sólo diez meses”. Confiaba para ello en la experiencia del contratista Gregorio Iturbe (Gallego, 1918, p. 252), que había ejecutado con éxito, entre 1912 y 1914, otra iniciativa emblemática en la que participaba Ortiz Muriel: el ferrocarril de Plazaola, proyecto redactado y dirigido por el ingeniero Manuel Alonso Zabala (Martinena, 2003, p. 111), padre del redactor del PV. Durante el desarrollo de las obras, esta concesión sería transferida a la Sociedad Anónima Minero Siderúrgica de Ponferrada, constituida el 31 de octubre de 1918 con el objetivo de explotar los yacimientos de hierro y carbón de la zona, y de la que participaba Ortiz Muriel junto a empresarios vascos y madrileños de afiliación conservadora. Esta transferencia sería autorizada por Real Orden de 14 de junio de 1919, y luego aprobada en octubre⁶. Para entonces la línea estaba en servicio, pues las obras terminaron el 15 de julio de 1919, siendo inaugurada oficialmente el 23 de julio de 1919, aunque la autorización definitiva de su apertura al servicio público hubo de esperar a la Real Orden de 20 de agosto de ese mismo año. Esta estrecha ligazón entre la línea de ferrocarril y la empresa MSP explica el origen del término *Ponfeblino*, nombre con el que se conoce popularmente esta instalación en la actualidad; y que sin embargo surgió en un ámbito formal, como dirección telefónica y telegráfica de MSP, y que estaba en uso, al menos desde los primeros años de la década de 1920⁷.

² MFP/MSP Tracción-Talleres. Correspondencia y Varios (1920-1937). Aviso 1922/06/03

³ Gaceta de Madrid 170, de 1918/06/19, p. 708

⁴ Gaceta de Madrid 205 de 1918/07/24, p. 227-228,

⁵ Gaceta de Madrid 206, de 1918/07/25, p. 256-260

⁶ Gaceta de Madrid 303, de 1919/10/30, página 443

⁷ MFP/ Dep. MSP 1. Correspondencia y Varios (1920-1937). Centrales térmicas. 1922/06/03

Antes de completarse las obras de la línea, arrancó la construcción del ramal de Villablino a Villaseca (7,2 km) para enlazar con los grupos mineros de la citada sociedad, localizados en el extremo oriental de la comarca de Lacia; este ramal entraría en servicio en mayo de 1920. También a finales de 1919 se iniciarían las obras del segundo ramal, el de Villablino a Caboalles de Arriba⁸ (8,4 km), que conectaba los grupos mineros del oeste, siendo puesto en servicio en junio de 1920. Sin embargo, la tramitación administrativa de estos ramales resultaría bastante más farragosa que la línea general, y se aplazaría varios años por conflictos generados en la ocupación de vías públicas⁹ y regularizándose en la década de 1940.

2. El primitivo repertorio arquitectónico del PV

El éxito de la colaboración entre la Administración y empresarios ofrecía un resultado del que ambas partes se congratulaban; en nuestro caso quedó reflejado en el reportaje gráfico, entre otros soportes, que MSP publicó en 1919 como efeméride [Figura 1], y en el que narraba los trámites y trabajos realizados. En él se caracterizaba el trazado de la línea acompañándolo de evocativas imágenes de la adversa orografía a la que el ferrocarril había hecho frente. Y es que buena parte de las representaciones paisajísticas del PV y los grupos mineros de MSP participaban de un discurso iconográfico, común a la época, sobre el “progreso” técnico, económico e industrial que tenía en la transformación del paisaje agreste el mejor fondo escenográfico para subrayar la dimensión épica de la gesta empresarial. Esta formulación no resultaba novedosa, pues en términos similares, a finales del siglo anterior, se había ilustrado la finalización de la línea Palencia-A Coruña, tras varias décadas interrumpido su avance por las dificultades que presentaba la orografía de la zona. La presentación de la obra ferroviaria como ejemplo para encarar contrariedades frente a agentes naturales adversos constituirá un recurso recurrente en la iconografía de la compañía, según se desprende de las posteriores publicaciones corporativas.



Figura 1. Fotografía del paso del ferrocarril minero frente a la localidad de Cuevas del Sil. Fuente: Biblioteca Digital de Castilla y León (CCO).

⁸ AGA (04) 102 24/10063: Proyecto de Ramal de Villablino a Caboalles, 30 de marzo de 1918.

⁹ AGA (04) 102 24/10063: Expediente de la solicitud de reconocimiento de carácter definitivo a la ocupación temporal de la carretera de Ponferrada-La Espina en el ramal de Caboalles, 1924.

Tradicionalmente, se ha venido planteando que la urgencia de las obras, y el posterior devenir de la explotación ferroviaria, explicaban la falta de homogeneidad de la arquitectura de este ferrocarril. Sin embargo, tras un análisis detenido, cabe reconocer una lógica ornamental integrada en la arquitectura corporativa ejecutada por la MSP, organizada, en origen, bajo tres registros. Las instalaciones más emblemáticas de la compañía se vistieron con soluciones historicistas: referencias clásicas para la obra pública y las arquitecturas más emblemáticas, como el ferrocarril; formas medievalizantes para la arquitectura urbana o elementos secundarios. Los espacios eminentemente fabriles se resolvieron con envolventes de corte modernista al gusto del momento. De esta forma, el primitivo repertorio arquitectónico manejado por MSP cabe interpretarse como una velada alusión a los méritos con los que la burguesía capitalista promotora de esta iniciativa empresarial trataba de hacer causa para su ennoblecimiento, pendiente de sanción regia. Por supuesto, las diversas edificaciones del ferrocarril del PV respondieron a distintos modelos tipológicos condicionados a las habituales lógicas jerarquizantes de la organización ferroviaria e industrial. Sin embargo, el repertorio en el que se inscriben las distintas envolventes aporta importantes matices simbólicos que trascienden de los significados meramente funcionales. La aportación patriótica a la obra pública, su papel en la defensa nacional y el desarrollo de la riqueza industrial del país trataría de evidenciarse a través de cada una de las arquitecturas de la compañía.

2.1 Las obras de fábrica

Las obras de fábrica de la línea, como también los muros de contención, puentes y túneles, ofrecieron soporte para un repertorio arquitectónico modesto, pero sobrio, basado en la combinación de los paramentos de aparejo rústico, de esquisto, con el revestimiento de sillería almohadillada de pilas y pilares, o esquinas de los estribos y recercos de vanos. Desde una interpretación clásica, esta solución planteaba la evocación monumental asimilable a las obras de ingeniería romanas. La alusión monumental era recurrente en la tradición arquitectónica ferroviaria, y también se puede reconocer en los almohadillados rústicos que revestirían íntegramente las obras de fábrica de la línea Palencia-A Coruña. Desde una interpretación serliana del acabado rústico, cabría entender también en este sutil almohadillado un significado defensivo que entroncaría con el discurso militarista vigente (Gascueña Gascón, 1922) y la propia realidad bélica del momento a la que respondía la propuesta empresarial. En el caso de la MSP, esta decisión cabe atribuirle a los ingenieros Valero Rivera y Juan Alonso y Gaviria que firmaban en Ponferrada, en marzo de 1919¹⁰, los proyectos de los puentes y pasos inferiores¹¹.

Los puentes que salvaban los cauces fluviales más complejos se resolvieron con vigas reforzadas o celosías, planteando losas de hormigón armado o arcos de medio punto o rebajados para pasos inferiores y pontones. En los ramales, aunque al parecer la inversión inicial fue más limitada, probablemente a la espera de comprobar la rentabilidad de las explotaciones mineras, serían rápidamente consolidados. En este sentido, sirve de muestra el puente de Lumajo [Figura 2], en el Ramal de Villaseca, que había sido realizado con estructura de madera apoyada sobre pilas de mampostería¹², siendo sustituido por uno de tablero metálico a partir de 1931¹³.

¹⁰ AGA 24/09945: Ferrocarril de Ponferrada a Villablino. Proyecto de puente sobre el río Librán y paso inferior del camino de Toreno a Matarrosa en el Km 26 (24 marzo 1919).

¹¹ AGA 24/08488: Ferrocarril Ponferrada - Villablino. Proyecto de puentes sobre el río Sil en los km. 49, 57, 58 (1919).

¹² CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie F-9. *Puente de Lumajo*. Proyecto fechado el 13 de mayo de 1920 en las Oficinas de Villablino

¹³ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 91-3, Plano3.1

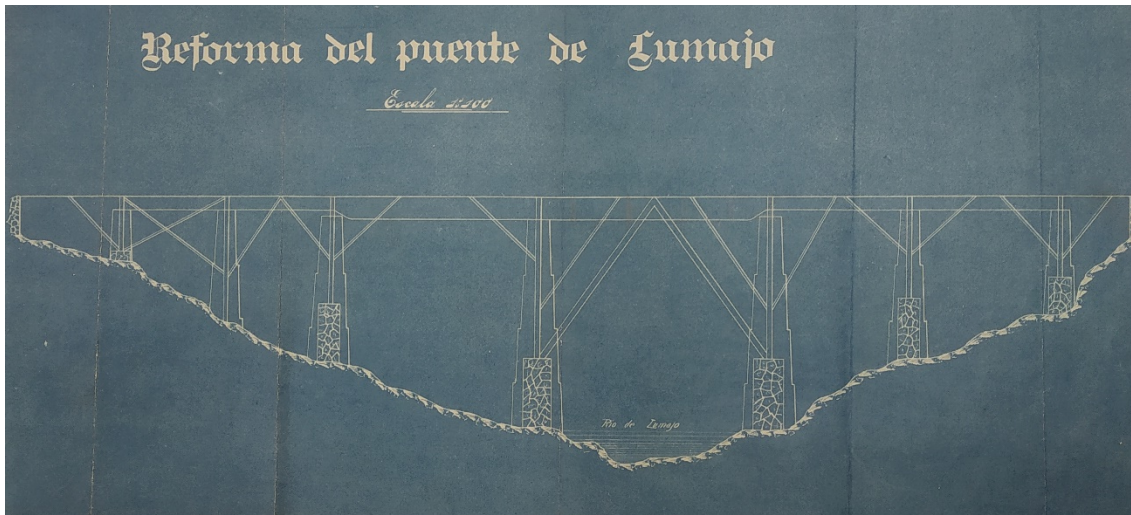


Figura 2: Proyecto de reforma del puente de Lumajo elaborado en agosto de 1930. Fuente: Coto Minero Cantábrico. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Fondo Antiguo, Serie “Varios”.

Este registro monumentalizante también se puede rastrear en la planimetría histórica de las casas de máquinas y cabeceras de los planos inclinados de los primeros grupos mineros de MSP, como Carrasconte, donde las esquinas aparecen rematadas con almohadillado.

2.2 La arquitectura del proyecto primitivo

Como ya se ha expuesto¹⁴, el expediente custodiado en el AGA¹⁵ de las *estaciones y edificios del PV* revela la participación del arquitecto José María Mendoza Ussía, emparentado con los directivos de la compañía, y su colaborador José de Aragón Pradera en la definición de la arquitectura ferroviaria de la sociedad. Si bien las prescripciones espaciales de las estaciones habían sido establecidas por los ingenieros Valero Rivera y el Marqués de Gaviria junto a los planos del apeadero y taller de reparación, la definición arquitectónica de los edificios de las estaciones es resultado de la colaboración entre ingenieros y arquitectos. Cabe apuntar la relevancia de esta cuestión, pues permite interpretar el destacado valor simbólico que los promotores de la sociedad otorgaron a estas arquitecturas desplegadas en el medio rural al confiar esta tarea al que sería arquitecto de cabecera de la compañía. No en vano Mendoza Ussía y sus colaboradores se encargarían de definir el paisaje urbano de la sociedad hasta mediados de siglo.

En Ponferrada, a 1 de marzo de 1919, está firmado por Valero Rivera y el marqués de Gaviria el sencillo plano de usos del edificio de la estación; en él se concreta la distribución de huecos de fachada y se definen las estancias de la sala de espera, billettería y oficina, aseos, integrados en el edificio con acceso independiente desde el exterior, y la vivienda del jefe de estación, con dos dormitorios y retrete. Además de la envolvente de los edificios, la colaboración de los arquitectos aportaría mayor racionalidad espacial y mejora de los servicios, con la introducción de aseos con acceso desde el vestíbulo y variaciones en las circulaciones [Figura 3].

¹⁴Jorge Magaz Molina: “La modernidad, paisaje, arquitectura y ferrocarril en Laciana” Conferencia impartida en el Curso de Verano UNED *El ferrocarril Ponferrada-Villablino. Cien años de historia (1919-2019) Puesta en valor como recurso para el desarrollo local* (23/07/1919)

¹⁵ AGA 24/09945. Estaciones y edificios para el Ferrocarril de Ponferrada-Villablino, 1919.

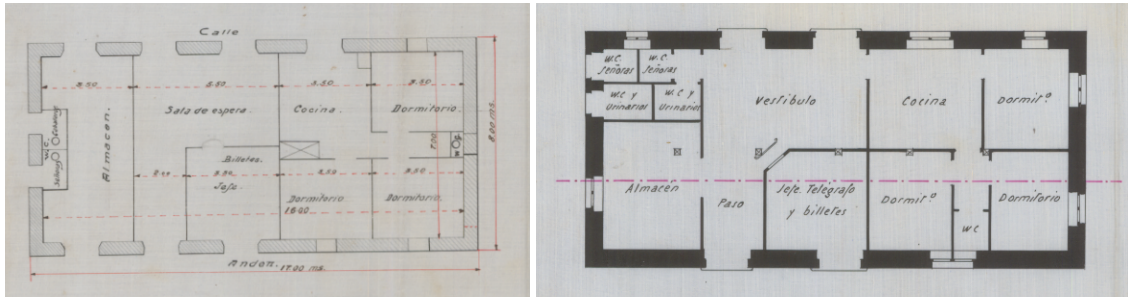


Figura 3: Comparativa entre la base planteada por los ingenieros y la propuesta para la estación de segunda por el equipo de arquitectos. Fuente: AGA 24/09945.

Las soluciones arquitectónicas de Mendoza Ussía y Aragón Pradera para los dos tipos edificatorios de estación están firmadas apenas 3 y 4 días después en Madrid. El lenguaje que plantean Mendoza Ussía y Aragón Pradera para las estaciones del PV se alineó con el clasicismo depurado, caracterizado por los arcos de medio punto, frecuente en las grandes factorías del momento, y que también presentaría la primera central térmica de la sociedad, cuyos planos de estructuras aparecen firmados en Bilbao por el ingeniero Felipe Díaz¹⁶ entre abril y octubre de 1919 siguiendo la distribución de equipos eléctricos planteada por la Sociedad Eléctrica Española¹⁷. Estos datos permiten pensar en un papel activo de estos arquitectos en un intento de concretar la arquitectura de marca de la sociedad, reconocible en las instalaciones más emblemáticas.

2.2.1 La estación de primera

El edificio de viajeros propuesto para las estaciones de cabecera de línea (Ponferrada y Villablino) presentaba en su proyecto original una planta rectangular dividida en dos cuerpos, de una y dos plantas respectivamente [Figura 4]. La planta baja se organiza alrededor del vestíbulo de viajeros al que se abría la oficina del Jefe de estación y la billetería, desde las que se accedía a una escalera que ascendía a la vivienda de la planta superior, dotada de 3 dormitorios, comedor, cocina y aseo. El vestíbulo daba acceso a los aseos públicos y a una consigna de equipajes conectada con los almacenes y el telégrafo. De acuerdo con el proyecto de Mendoza Ussía y Aragón Pradera, las fachadas del andén y el patio de carruajes estarían marcadas por el ritmo uniforme de los vanos, rematados con arcos de medio punto presentes en la planta baja, y realzados por una moldura corrida o regate que, a modo de chambrana, se prolongaba sobre la imposta; en la clave del arco se yuxtaponía una moldura a modo de piedra angular. La planta superior ofrecía el soporte para el letrero, y ajustados bajo el alero de la cubierta se introducían vanos cuadrados realzados por una moldura acornisada, en forma de alfiz isabelino, que además definía un entropaño de mampostería. El proyecto incluía también en la planta inferior una franja horizontal de mampuesto en los entropaños resultantes del enfoscado de estribos, jambas y zócalos, a modo de cajones de aparejo toledano que, al parecer, no se llegarían a ejecutar. Las esquinas se proponían almohadilladas, y el hastial de las fachadas laterales se decoraba con una moldura escalonada. La estructura interna y las armaduras de las cubiertas inclinadas se prescribían de madera. En cualquier caso, la propuesta ornamental y constructiva se alejaba deliberadamente de una composición clasicista canónica, pudiéndose inscribir como una formulación ecléctica que combinaba gestos del modernismo madrileño y una tardía sensibilidad romántica.

¹⁶ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 4-1 Antigua Central Térmica de Ponferrada, 1919

¹⁷ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 3-1. Central Térmica de Ponferrada. Parte Eléctrica.

Las estaciones de Ponferrada y Villablino se ejecutarían en mampostería de esquisto siguiendo la propuesta volumétrica y espacial prescrita por los arquitectos; las particiones interiores se realizarían de rasilla de ladrillo, los falsos techos con planos de yeso y cañizo; los forjados y armaduras de madera y la cubierta se remataría con lajas de pizarra. Sin embargo, la solución ornamental se vería sustancialmente simplificada, reducida a las molduras de las claves y los regates abocelados, a modo de chambranas y alfiles acornisados, que realizaban los vanos y se completaba con los remates almohadillados y escalonados de esquinas y hastiales. El letrero de estas primitivas estaciones incluía una tipografía en relieve de corte Art Nouveau, como el que todavía se conserva en la estación de Palacios del Sil.

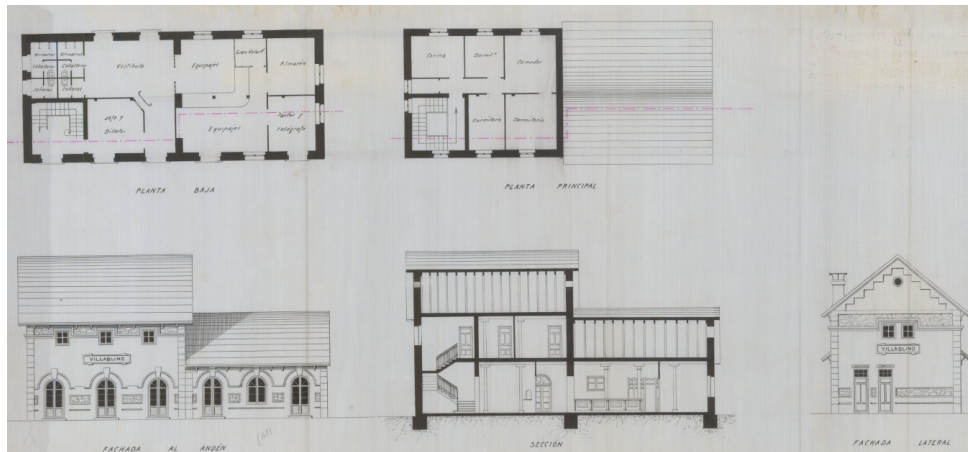


Figura 4: Proyecto de Mendoza Ussía y Aragón Pradera para las estaciones de cabecera. Fuente: AGA. 24/09945.

2.2.2 La estación de segunda

La envolvente arquitectónica propuesta para el edificio de viajeros de las estaciones intermedias repetía la misma solución que la planteada en las de cabecera [Figura 5]: arcos de medio punto, juego de molduras corridas para realzar los vanos y escalonar el hastial lateral, almohadillado en las esquinas, y una línea de entropaños de cajones de mamposterería, que reforzaba la composición horizontal de un edificio de planta baja. Como aspecto distintivo, la fachada del andén presentaba un hastial central, que aportaba cierto dinamismo, y que constituiría un elemento emblemático del PV.



Figura 5: Proyecto de Mendoza Ussía y Aragón Pradera para las estaciones de segunda. Fuente: AGA. 24/09945.

Este tipo edificatorio sería el ejecutado en la estación de Páramo del Sil¹⁸. Sin embargo, en las estaciones de Palacios del Sil y Toreno, el ritmo uniforme de vanos planteado para las fachadas, y que en el frente del andén se reducían a 3, se vería sensiblemente alterada en su solución final al introducir seis huecos pareados. Constructivamente no presentaban diferencias con las estaciones de cabecera, si bien las fotografías de la época dan cuenta de una decoración más

¹⁸ AGA 24/18596 (1962) Proyecto de reforma y elevación de una planta al edificio de la Estación de Páramo

austera que la planteada en proyecto, reducida a las molduras de las claves, los regates abocelados a modo de chambranas y el realce de las esquinas.



Figura 6: Plano de la estación de Toreno en 1961. Fuente: MFP/Colección Planimétrica PV. Serie 506/3.

Como excepción, a esta solución arquitectónica hay que señalar el caso de la estación de Congosto, que, si bien inscrita en la misma categoría que las anteriores, al parecer se construyó siguiendo las trazas ingenieriles planteadas en el plano de Valero Rivera y el marqués de Gaviria, según se desprende de un croquis conservado en el Museo del Ferrocarril de Ponferrada de los años 1930¹⁹ [Figura 7], y que permite interpretar ciertas similitudes formales con la estación de Plazaola en Pamplona. A falta de documentación escrita de este periodo, no se puede ofrecer una explicación precisa a esta diversidad de soluciones tipológicas.

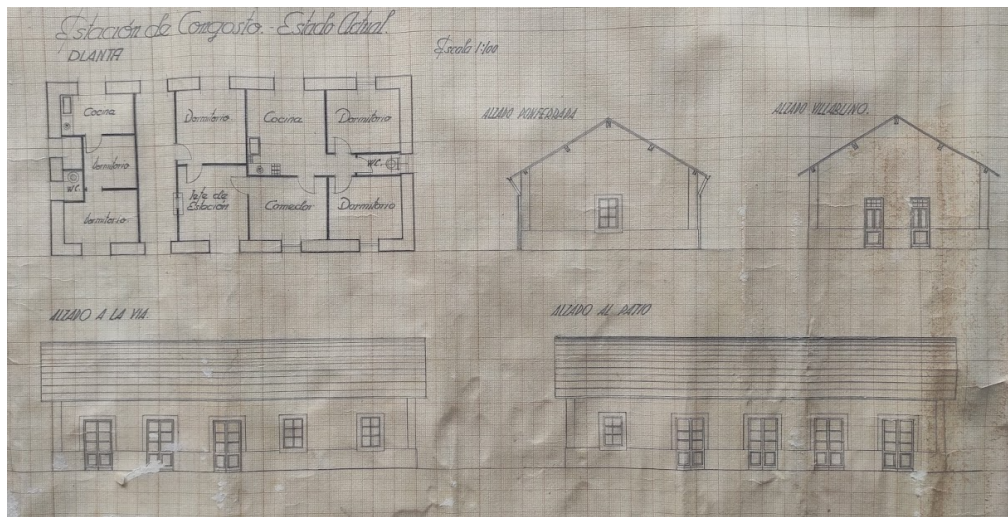


Figura 7: Plano de la estación de Congosto en la década de 1930. Fuente: MFP/Colección Planimétrica PV.

El emblemático hastial de las estaciones del PV formaba parte de un repertorio relativamente frecuente en la arquitectura ferroviaria, con distintas acepciones en función de su contexto. Aunque Daniel Pérez Lanuza encuentra similitud con las estaciones de la línea Astorga-Palazuelo (1880)²⁰, en el caso del PV se echa en falta la característica cornisa de remate que caracteriza la arquitectura de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal*. Ésta se reconoce directamente alineada con los modelos tipológicos desplegados por la *Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Bélmez* (1870), que, como explica Cuadros Trujillo (2019, p. 125), serían luego adoptados por la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*. Al igual que las estaciones de Córdoba-Almorchón o Alicante-Murcia, para realzar el acceso, la moldura de remate de las estaciones de Astorga-Palazuelo se dispuso a dos aguas en la calle central de una

¹⁹ MFP/Colección Planimétrica PV – Estación de Congosto

²⁰ Por ejemplo: Valderrey, Alba de Tormes o Puerto de Béjar.

fachada marcada por la presencia de pilastras. Sin embargo, esta solución cabría definirse en términos de frontón, como apunta Prados Rosales (Prados Rosales, 2013, p. 217), e inscribirlo en un lenguaje acentuadamente más clásico. Ciertamente se podría encontrar con la solución constructiva de las cubiertas de las estaciones del tramo Alsasua-Castejón²¹, del ferrocarril Vasco-Navarro, las de la línea Olot-Girona, o las buhardillas de las estaciones de 4ª de los Ferrocarriles del Noroeste. En estos casos, al igual que en las estaciones del PV, no hay cornisa de remate, y los hastiales y buhardillas se perfilan con amplios aleros de madera que aportan dinamismo al volumen, pudiendo interpretarse como gestos de gusto pintoresco o vernáculo, que contaban con importante predicamento en el norte del país.

La presencia del hastial de las estaciones intermedias del PV puede ponerse también en relación con otro proyecto previo de Mendoza Ussía y Aragón Pradera para MSP: el Edificio de Oficinas Generales de Ponferrada, que se situaba frente a la estación del ferrocarril de la compañía en esta localidad, y que fue víctima de un incendio en 1925 (Crespo-Vega, 2003, 18). El proyecto había sido firmado en Madrid un mes antes que los planos de las estaciones, en febrero de 1919²², y ofrecía una propuesta de corte regionalista con cubiertas de fuerte pendiente, una portada gotizante, ventanas de vanos regulares y arcos rebajados con recercos de ladrillo visto, estando la fachada principal rematada por un hastial. También el proyecto para Casa Cuartel de la Guardia Civil de Villablino, elaborado en la oficina técnica de MSP en los años 20, contaba con este elemento de realce de la fachada. Buhardillón también presenta el cuartel de la guardia civil de Villaseca, cuya planimetría²³ incluía la nota “copia según plano Camocha”. Cabría atribuirle a este elemento un papel distintivo para aludir a la presencia y control de la compañía en las diferentes localidades.

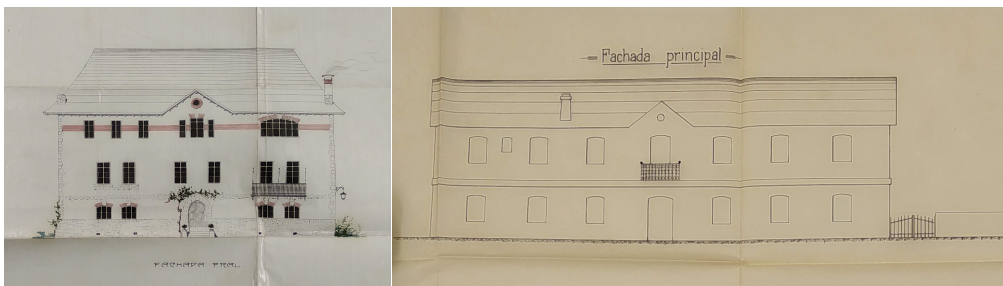


Figura 8: Alzado de la Casa de Oficinas de MSP en Ponferrada y del Cuarte de la Guardia Civil de Villablino. Fuente: Coto Minero Cantábrico. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP.

2.2.3 Los apeaderos

El apeadero diseñado para Corbón por Valero Ribera y el Marqués de Gaviria, incluido en el expediente del AGA, es sustancialmente austero [Figura 9]; tres muros definen un rectángulo de 5 por 3 metros, y sostienen una cubierta inclinada a un agua, que en el frente de acceso alcanza el punto más alto con 3,60m. Se desconoce si llegó a materializarse esta modesta propuesta en los apeaderos que en 1919 se citaban operativos en Columbianos, Cubillos, Santa Marina, Matarrosa, Corbón, Cuevas, Villarino y Rabanal (MSP, 1919, p. 9), o si contaron con una envolvente arquitectónica más elaborada, pues no se dispone de fuentes gráficas y fueron sustituidos en las décadas siguientes.

²¹ Gallur, Marcilla de Navarra, Garinoain, Olite o Caparroso

²² CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 53-1/1. Proyecto de edificio de oficinas generales para la SA. MSP en Ponferrada, 1919.

²³ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. VA-6. Edificios varios de Villaseca. Edificio cuartel de la guardia civil

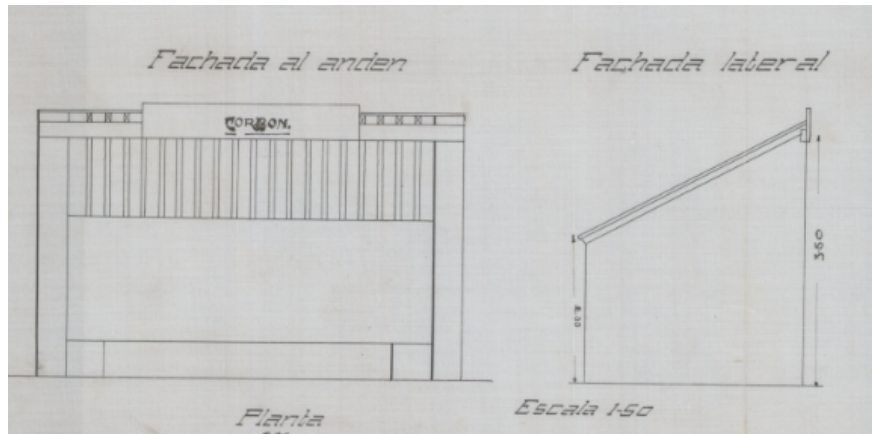


Figura 9: Apeadero trazado por Valero Ribera y el Marqués de Gaviria. Fuente: AGA. 24/09945.

2.2.4 Los talleres

A 1 de marzo de 1919, en Ponferrada, firman Valero Rivera y el Marqués de Gaviria junto a Pedro Ortiz los planos del Taller de Reparaciones del Ferrocarril de Ponferrada a Villablino. Éste era un edificio imprescindible para el funcionamiento de la infraestructura; sin embargo, no se le otorgó una consideración urbana que exigiese una envolvente diseñada por los arquitectos. Los ingenieros optaron por una austera arquitectura de corte modernista, reconocible en los vanos de arcos rebajados, rematados por molduras. El frente de acceso ofrecía una fachada definida por 3 naves coronadas por hastiales. Al sur se encontraba la nave más estrecha, de 6 metros de ancho y una única entrada que daba acceso a un foso de inspección dotado de un lucernario en cubierta. A su derecha dos naves gemelas, de 9 metros de ancho y dos accesos cada una, presentaban un óculo en cada hastial. El interior de los talleres primitivos ofrecía un espacio continuo entre las 3 naves gracias a una estructura de pilares que definía una planta cuadrangular de 25,40 por 27,40 metros. Las fachadas laterales, que presentaban 6 ventanas, estaban marcadas por pilastras que reflejaban el ritmo de la estructura interna. Al acceder las locomotoras en frío, la armadura interior de la cubierta se pudo resolver con cerchas de madera. Además del lucernario de la nave sur, la cubierta de las naves gemelas incluía dos “luceros” cada una. Este lenguaje arquitectónico-ingenieril, declinado a partir de las envolventes caracterizadas por arcos rebajados y pilastras, constituiría el repertorio de las instalaciones fabriles de la compañía, como fueron los lavaderos y la fábrica de aglomerados, u otras que quedaron en proyecto, como la central hidroeléctrica planteada en Ibias²⁴.

2.2.5 Almacenes y otras edificaciones complementarias

Aunque, al parecer, el funcionamiento del Ferrocarril Ponferrada-Villablino arrancó con las instalaciones mínimas para cubrir el expediente, muy pronto se irían completando. Entre los testimonios más antiguos relativos a la ampliación de las instalaciones, se ha localizado un plano²⁵, firmado el 19 de julio de 1919 en Villablino por el Ingeniero de Minas, que detalla los propietarios de las parcelas colindantes de la estación lacianiega, reducida entonces a una playa de 3 vías, el edificio de viajeros, la aguada y un “depósito” de máquinas precedido por un puente giratorio. El cocherón era una sencilla nave que planimetrías posteriores concretan en 22 metros de largo y 6 de ancho, dotado en la trasera de un pequeño taller de reparación; se halla construido con muros de mampostería, armaduras de madera y cubierta de pizarra; no consta si contó con alguna concesión ornamental. A lo largo de 1920 se tramitaría la compra de los

²⁴ FMP/Bib. 3. *Proyecto de aprovechamiento hidráulico en el río Ibias – Salto de Bao (1921)*

²⁵ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie P/Nº105

solares más próximos: sobre los prados de Tomás Rivas y Manuel Rodríguez se instalaría la Casa Oficina-Residencia, y el patio de carruajes y andén se levantarían en el prado de Marcelino. Ese mismo año, en Ponferrada, ya estarían contruidos, a continuación de la Casa de Oficinas, los bloques de viviendas conocidas como “Casas de Maquinistas”, que en sus bajos alojaban el primer botiquin de la empresa. Es probable que para su diseño se tuviera en cuenta el anteproyecto de viviendas para personal subalterno elaborado por el ingeniero de minas Ricardo Gondra Lazúrtegui, que firmaba en Villablino en septiembre de 1919²⁶. El ritmo de ventanas de este bloque también era similar al presentado en la Casa Oficina-Residencia de Villablino, situada frente a la estación. Este edificio, completado entre 1920 y 1922 con un repertorio menos historiado que la Oficina General, compartía con la Residencia de Ponferrada, situada en la “Finca del Belga”, una reminiscencia historicista, gracias a las molduras decorativas de la planta superior. Se trata de una impronta de gusto medievalizante, que, con los regates de los edificios de viajeros de las estaciones de primera, se encuentra también en los listeles del entramado de madera que envolvían las casillas de guardagujas, guardabarreras y del personal de conservación de la vía, reconocidos en las fotografías históricas de la estación de Ponferrada y sus inmediaciones. Éste es el caso de la casilla del factor de circulación del cruce de Cuatrovientos, que, a duras penas, se conserva en pie, y que presentaba en su fachada acuartelada por listeles, jabalcones para sostener el alero de la cubierta. Las primitivas casillas de las brigadas de vía y obra que se extendieron a lo largo de la línea también presentaban cierta composición bucólica, con cubierta a dos aguas; sin embargo, no se puede precisar su aspecto original, ni tampoco su fecha de construcción. Las casetas conservadas en tramos intermedios, como la de Cuevas del Sil o Corbón, son sencillas construcciones de mampostería o canto rodado revocadas, y vanos adintelados; dispone de un letrero de tipografía Art Decó sobre la puerta como único recurso decorativo.

El 15 de junio de 1924 se firma para la estación de Villablino²⁷ el proyecto de un muelle descubierto de 17 metros de largo, equipado con un almacén de 16x6 metros y dotado de dos accesos al andén [Figura 10]. Este edificio situado junto al edificio de viajeros se ejecutaría con paramentos de mampostería, con las esquinas y cercos de los vanos en ladrillo macizo, hoy revocado, en contradicción con el plano que prescribía sillares. Para la misma estación, junto al depósito de agua, y con una estética similar al edificio anterior, se firma el 12 diciembre de 1927²⁸ en las oficinas de Ponferrada un segundo almacén de un único acceso a andén; se trata del “almacén de minas”, de 9’5x6 metros, que en una fecha indeterminada sería ampliado y seriamente alterado. Está por comprobar en qué medida los almacenes de Gran y Pequeña velociad de Ponferrada y los muelles cubiertos desplegados en el resto de estaciones de la línea respondían al tipo edificatorio planteado para estos edificios.

²⁶ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Fondo Antiguo “Cajón Desastre”. Edificios de Villablino.

²⁷ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. VA-4 Edificios Villablino/Serie 510-2/2

²⁸ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. VA-4 Edificios Villablino

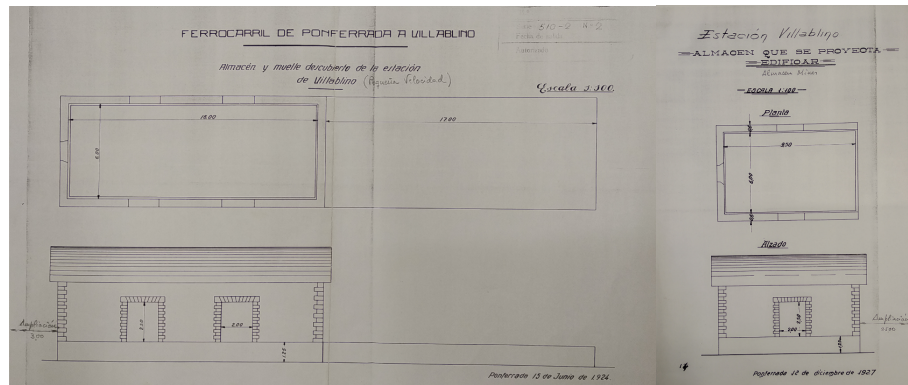


Figura 10: Almacenes de los muelles. Fuente: Fuente: Coto Minero Cantábrico. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP.

3. Nuevo repertorio industrial

En la década de 1930 se reconoce una progresiva renovación del registro arquitectónico de MSP para ajustarse a las nuevas corrientes, si bien no se puede precisar en que medida simultanearía los distintos repertorios arquitectónicos. En una búsqueda por subrayar la vanguardia de la compañía, los telares de acero y ladrillo, las composiciones racionalistas y los recursos Art Decó redefinirían poco a poco la estampa del espacio industrial de MSP en el que se superponen varias narrativas.

Al inicio de la década de 1930, MSP introdujo cambios notables a medida que se consolidaba la actividad de la empresa. Consta la ampliación de las naves de los talleres generales en Ponferrada, cuya cubierta sería objeto también de un proyecto para la incorporación de lucernarios aserrados²⁹. Las naves primitivas de los Talleres de Reparación constituyeron el germen alrededor del cual se instalaron el cocherón, una nave de reparación de vagones, el depósito de locomotoras, un almacén general, el parque de vías y almacén de madera, almacén de vía y obra, entre otras instalaciones.

Además, el crecimiento de los servicios de viajeros y mercancías del PV obligó a mejorar y ampliar progresivamente estaciones y apeaderos. Entre las primeras referencias se puede apuntar la ampliación del apeadero de la localidad minera de Matarrosa del Sil, de la que se conservan en el Museo del Ferrocarril de Ponferrada varios croquis y estudios de principios de la década. El nuevo apeadero ofrece una sencilla adaptación a la limitante orografía del proyecto de estación de segunda, separando los espacios en dos plantas. Construido con los materiales habituales, presenta vanos adintelados y una escalera lateral en la fachada, opuesta al acceso exterior de los aseos. Se desconoce el acabado original, si bien no consta que en este edificio se incorporase el ladrillo como recurso material expresivo, como sí ocurre con el nuevo modelo edificatorio definido en 1933 para los apeaderos de la línea, y de los que todavía se conservan los de Corbón y Villarino, caracterizados por el empleo del ladrillo visto en esquinas y el arco rebajado de acceso. Esta nueva materialidad se puede relacionar con la renovación del repertorio industrial acometido por la sociedad en este periodo, tratando de alinearse con la arquitectura fabril centroeuropea. Esta solución resulta reconocible en las envolventes cerámicas de las nuevas centrales térmicas de la sociedad en Ponferrada y Villablino, o en la ampliación de los desaparecidos lavaderos de Ponferrada.

²⁹ MFP/Bib. MSP 68. Proyecto de ampliación del taller de Reparaciones de Ponferrada (1930)

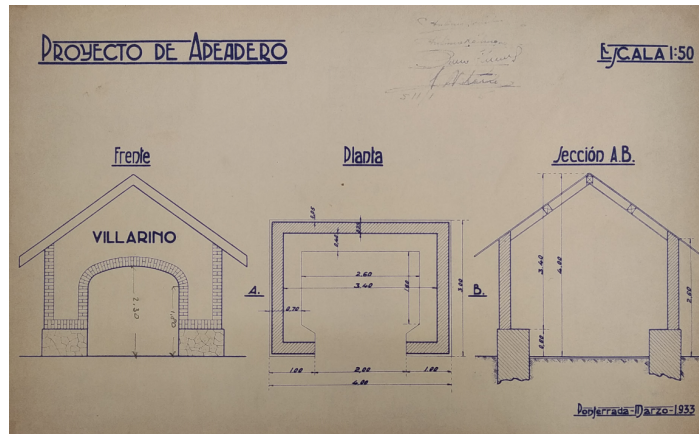


Figura 11: Proyecto de apeadero, 1933. Fuente: Coto Minero Cantábrico. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP

También los edificios de viajeros de las estaciones de cabecera serían objeto de ampliación, pasando a constituir volúmenes uniformes, pero con soluciones ornamentales sustancialmente distintas. En Ponferrada se mantuvo la estética historicista precedente: alrededor de los vanos de la planta baja se dispuso un recerco uniforme, y en la planta superior se planteó una moldura acornisada simétrica, que realzaba las ventanas, algo más amplias. En el centro del edificio se situó el letrero. Por su parte, en la intervención en Villablino, probablemente posterior, se optó por prescindir de los regates abocelados y las molduras, optando por una solución más alineada en la estética art-decò, reducida a perfilar con una moldura el perímetro de la fachada, e introducir bajo el alfeizar de las ventanas de la segunda planta una moldura triangular. El proyecto de reforma del edificio de viajeros de la estación de Villablino³⁰ cuenta con la firma del delineante Ramiro Fernández Fernández, lo que permite datarlo, entre 1946 y la fecha de ingreso de éste en 1938³¹. Para esas fechas, el patio de carruajes de la estación de Villablino parece ir conformando su estampa urbana, definida, al norte, en el encuentro de los caminos a San Miguel de Lacia y Villablino, por el alzado de la casa-fonda de D. B. Baelo. En el centro, se situaría una farola similar a la instalada frente al edificio de viajeros de Ponferrada. En una fecha indeterminada, se incorporarían en la mayoría de los edificios de viajeros y casillas de obras de la línea la tipografía Art Decò, característica del PV.

El repertorio racionalista con el que se reviste la nueva Casa de Oficinas de MSP de Ponferrada en torno a 1928 se reconoce también en varios proyectos redactados en la década de 1930, junto a tanteos en Art Decò que alcanzan los anteproyectos del Pozo María planteados en la década siguiente. En esta corriente arquitectónica cabría inscribir también las propuestas presentadas para la estación de Cuevas del Sil desde 1940³². En su solución definitiva, este edificio ofrecería una versión actualizada de las estaciones intermedias de la línea: presentaba un zócalo de mampostería sobre el que se levantaba un volumen revocado; en ella se abrían vanos regulares, y el conjunto estaba dominado por un alto hastial escalonado, situado en el centro de la fachada. El hastial ejecutado simplificaba la propuesta recogida en el anteproyecto que planteaba un remate triangular sobre dos escalones [Figura 12]. Aunque desde una mirada estrictamente ferroviaria este emblemático elemento puede relacionarse con las reminiscencias nórdicas de la Estación de San Cristóbal de A Coruña (1934-1943), de Antonio Gascue Echeverría, diseñada en

³⁰ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. VA-4 Edificios Villablino /Serie 510-2/10

³¹ Dato aportado por la historiadora Laura Martínez Panizo a la que se le agradece su desinteresada contribución a este trabajo.

³² MFP. Colección Planimétrica PV. Proyecto de edificio para la Estación del Cuevas del Sil Serie 504-B/2

Art Decó (Garrido Moreno, 2002, p. 236), en realidad el hastial escalonado constituía un elemento recurrente en la arquitectura industrial española, ligada a la tradición modernista y neomudéjar, donde se manejaban piñones dentellonados, como en la emblemática fábrica Araú de San Andrés del Rabanedo, la Casa de Máquinas del Pozo San Luís de Carbones La Nueva (Asturias), el matadero municipal de Ponferrada, el transformador eléctrico de la estación de Torre del Bierzo, o la Colonia de Carteros de Madrid. En los años 30 y 40 el hastial escalonado se seguía declinando a lo largo del país a través de las vanguardias, como se aprecia en la central hidroeléctrica de San Augusto de Málaga, en algunos edificios del grupo minero Valdeguiza, de la inmediata cuenca minera de Fabero o en la propia ampliación de la central térmica de MSP de Ponferrada inaugurada en 1930.

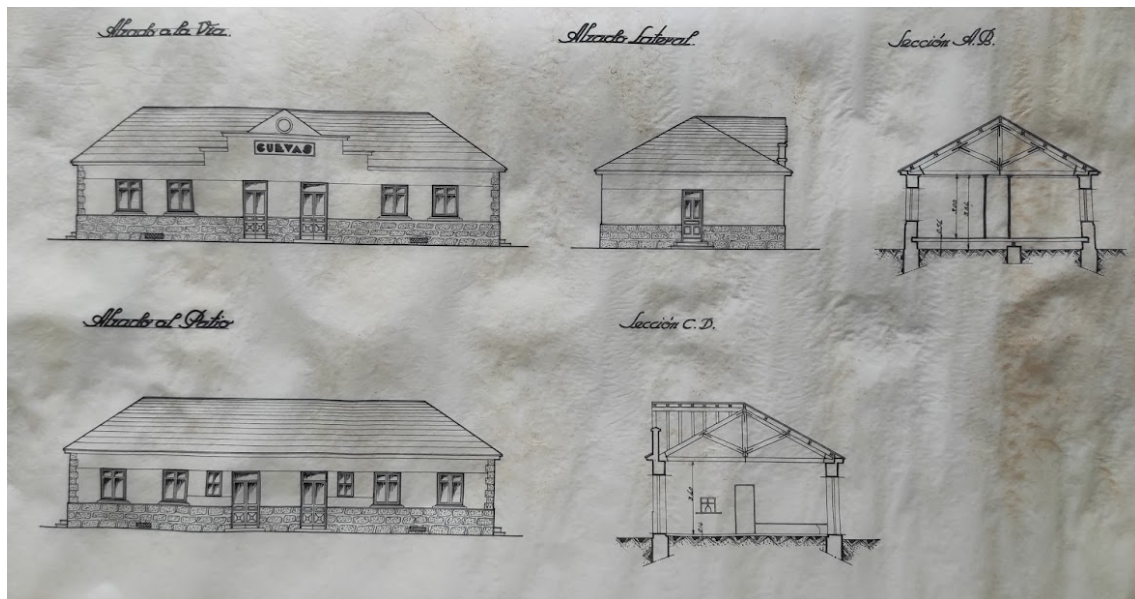


Figura 12: Anteproyecto de estación para Cuevas del Sil. MFP/Colección Planimétrica PV

La propuesta tipológica de Cuevas del Sil, que incluía un edificio exento para el aseo, caracterizada por los óculos circulares, se aplicaría también a la estación de San Andrés de Montejos, cuya construcción estuvo directamente relacionada con el despliegue del ramal ferroviario de la central térmica de Compostilla I, promovida por ENDESA entre 1944 y 1949. En el marco de las mejoras promovidas ante el creciente tráfico en la línea, se puede inscribir el nuevo apeadero de Cubillos del Sil³³, inmediato a la casilla de vía y obras situada junto a la boca del túnel. Este apeadero ofrecía una solución arquitectónica en dos plantas, muy próxima a la planteada en Matarrosa, pero más armónica [Figura 13]. Las crecientes exigencias de los talleres de Ponferrada, elevados a talleres generales de la compañía, y las expectativas del aumento del tráfico, consecuente al despliegue de ENDESA, explican la reforma acometida en estas instalaciones entre 1946 y 1947, que llevarían al recrecimiento de las naves y a la sustitución definitiva de las cubiertas de madera a dos aguas por una cubierta metálica de dientes de sierra.

³³ MFP. Colección Planimétrica del PV. *Reforma y ampliación del edificio Apeadero de Cubillos del Sil* (1945) Serie 504-B/3

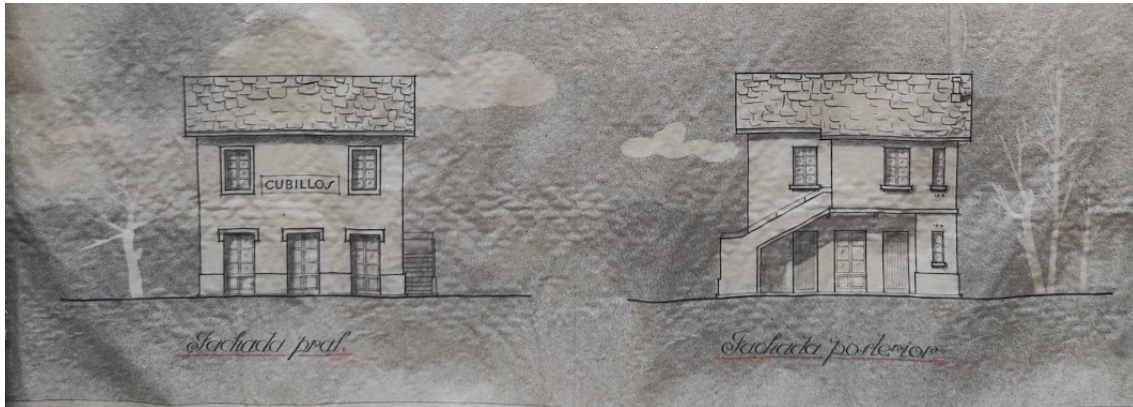


Figura 13: Proyecto de ampliación del apeadero de Cubillos del Sil. MFP/Colección Planimétrica PV

4. Vernáculo industrial

La ruptura con el repertorio historicista no llegaría a consolidarse. En 1941 MSP encargó a Mendoza Ussía y a su nuevo colaborador, Cabanyes Mata, la definición del paisaje urbano de la compañía: residencias para los distintos rangos, equipamientos y capilla que en sus sucesivas versiones destilarían una fuerte impronta escurialense y notables parecidos a la obra del renombrado arquitecto Amós Salvador en Laciana. Es probable que, una vez aprobados los proyectos en 1942, la oficina técnica interiorizara estas formulaciones y extendiera esta solución como arquitectura de marca al espacio industrial, definiendo un escenario al gusto del tradicionalismo de la Contrarrevolución nacionacatólica. Y es que, desde mediados de siglo hasta el final de la década de 1970, las instalaciones industriales más emblemáticas de MSP se formularon siguiendo una pauta reconocible, caracterizada por sólidos muros de mampostería de esquisto, forjado autóctono, cerchas metálicas, cubiertas inclinadas de pizarra y dinteles de hormigón armado visto, cuando no incorporaba molduras almohadilladas (como en la casa de Máquinas del Pozo Calderón, o en las bocaminas de los grupos Bolsada y Orallo). En este sentido, se puede reconocer un preciso muestrario tipológico para cada uno de los servicios de la compañía: transformadores, cuartos de aseos, compresores o cocheros de los grupos mineros, así como formulaciones seriadas también para almacenes e instalaciones ferroviarias. Inscritos en estos cánones se pueden señalar los proyectos para el almacén de gran Velocidad de Villablino, fechado en 1952, o la Residencia de Agentes ferroviarios de Villablino, firmada en julio de 1957³⁴. En esta misma línea se conciben también el taller eléctrico situado frente al cochero de la estación de Villablino, las oficinas de los Talleres de Reparación de Ponferrada, las serrerías y almacenes de Las Rozas y Ponferrada. De diciembre de 1945 es el plano de la distribución del economato de Villablino, instalado en la Casa Utrillas³⁵, que había sido diseñada en noviembre de 1943 como “vivienda, garaje, oficinas y almacén”. Este repertorio se inscribe en el llamado “vernáculo industrial”, común en la época, y en él se reunían ideologías de corte conservador, con una pretendida sensibilidad ambiental que trataba de plantear una relación armónica entre el desarrollo industrial y el entorno agrario, donde la naturaleza montañosa y la componente rural sostenían relevantes significados ideológicos para la Dictadura.

En clave gallego-regionalista se plantearon también, en 1948³⁶, las construcciones diseñadas para el nuevo trazado ferroviario entre San Clodio y Os Peares (Ourense) [Figura 14], del que

³⁴ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 105-7/Plano 27

³⁵ CMC. Fondo Histórico de la Oficina Técnica de MSP. Serie 105-5/Plano 51-1

³⁶ MFP/Bib. MSP-1 P-19

MSP era concesionaria; con él buscaba mejorar el tránsito de los trenes carboneros en la cuenca baja del Sil.

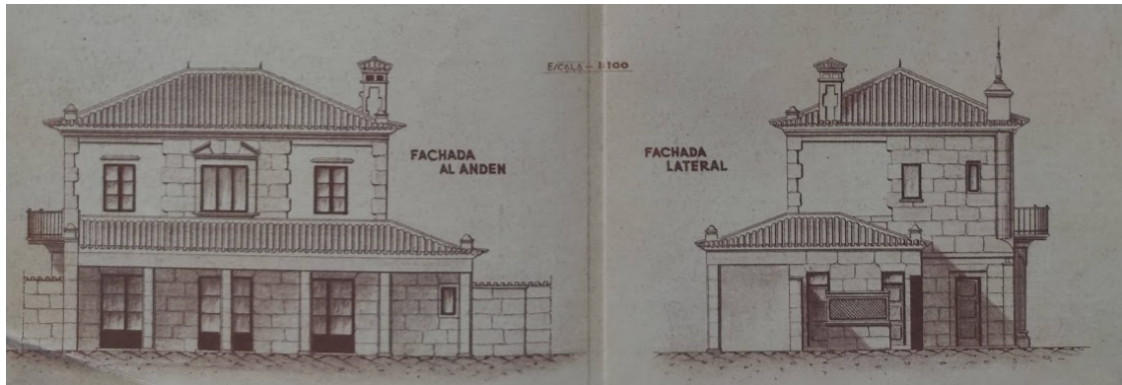


Figura 14: Proyecto de edificio de viajeros para el tramo San Clodio – Os Peares. MFP/Colección Planimétrica PV

Dentro de la habitual contraposición entre tradición y progreso, planteada en el espacio industrial del momento, cabe destacar la vocación renovadora de algunos de los elementos desplegados en el espacio ferroviario: más allá de instalaciones mecánicas y cintas transportadoras, cuya permanencia en el tiempo ha sido limitada, hoy todavía destacan las austeras tolvas de hormigón armado de distintos cargaderos, que en su solución material introducían una notable innovación, pero que en sus dimensiones, composición y ritmos mantenían la monumentalidad atribuible a los cargaderos precedentes construidos con sólidos muros de mampostería. Una solución todavía más elaborada, constituida por estructuras mixtas de hormigón armado y perfiles metálicos, solucionaba las instalaciones de las estaciones de descarga de los cables aéreos, como el que desde San Antolín de Ibias (Asturias) conectaría desde 1960 las Minas de Tormaleo con la estación de Páramo del Sil. La solución empleada seguía la planteada por J. Pohlig en la década anterior para conectar las instalaciones del Coto Wagner con la línea de ancho ibérico en San Miguel de las Dueñas [Figura 15]. Fuera del ámbito leonés, la compañía también contaba con otro de sus hitos tecnológicos supeditados al ferrocarril: en la ría de Vigo, cerca de la estación de Redondela, MSP construiría el cargadero de Rande, proyecto para el cual también recurriría a diversos estudios de ingeniería extranjeros.

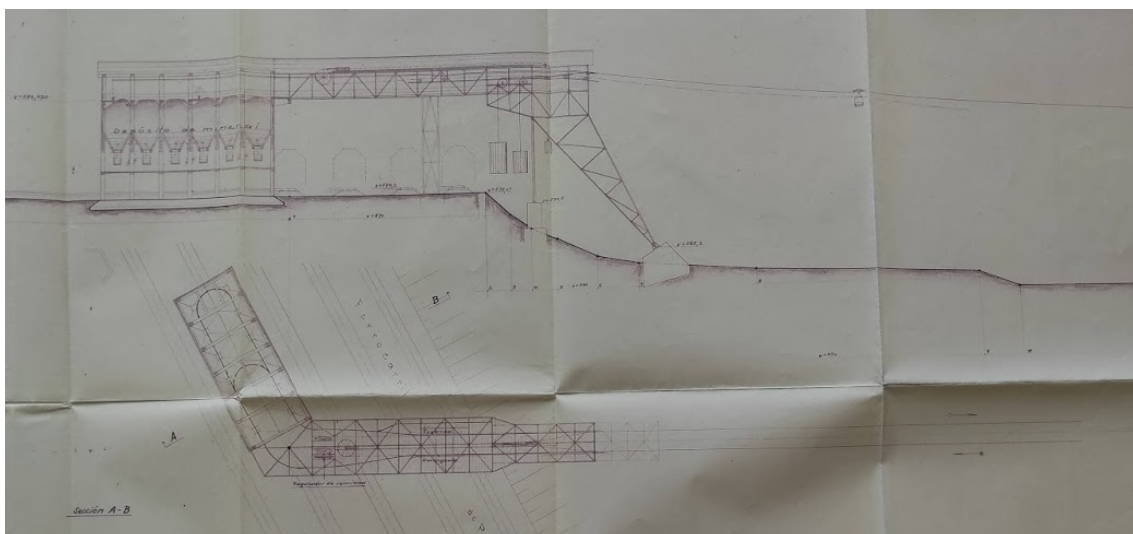


Figura 15: Proyecto para el cargadero de hierro de Wagner. MFP/Colección Planimétrica PV

Desde la década de 1940 el empleo de estructuras de hormigón también se aplicaría a la reforma de los puentes de la línea del PV con el fin de sustituir los tableros metálicos, como fue el caso de los puentes sobre los arroyos Librán y Velasco.

5. La aportación del INI

La actividad de las empresas del Instituto Nacional de Industria (INI) en el valle del Sil, ENDESA primero e Hidrogalicia después, afectaron sustancialmente al trazado del ferrocarril con motivo de la construcción de las distintas plantas de producción eléctrica. En este sentido, las necesidades de las empresas del INI explican los cambios más notables sobre la infraestructura del PV de la segunda mitad del siglo XX. En primer término, la variante de San Andrés de Montejos hasta la central de Compostilla I y las edificaciones asociadas ya señaladas, desplegadas entre 1945 y 1949, estaban encaminadas a garantizar el suministro de combustible a la planta. En segundo lugar, la construcción del pantano de Bárcena, también a instancias de ENDESA, inaugurado en 1960, obligó a plantear una variante que supliera los tramos afectados por la inundación del valle. El repertorio arquitectónico de los túneles y puentes desplegados en esta obra, caracterizados por el empleo de hormigón armado, repite alusiones monumentalistas a través de los revestimientos con sillerías almohadilladas. En cambio, los apeaderos construidos en Santa Marina y Pradilla introdujeron un lenguaje sustancialmente innovador, bastante alejado del repertorio vernáculo con el que se revistió la nueva estación de Cubillos del Sil, que sustituía a aquella de Congosto y al apeadero precedente. Éste quedaría integrado en las instalaciones de la nueva central térmica de ENDESA, Compostilla II, puesta en marcha también al inicio de esa década y que requirió de su respectivo ramal. Con un repertorio muy similar a la nueva estación de Cubillos se construiría el sencillo apeadero de San Miguel de Laciaña-Villager con motivo de la construcción del pantano de Las Rozas, promovido por Hidrogalicia en 1968. El lenguaje del apeadero lacianiego ofrece cierta involución respecto a la pieza monolítica de hormigón armado de la variante de las Bárcena, pues recupera los zócalos de esquisto, paños de ladrillo revocado, esquinas de sillería y cubierta apuntada de pizarra.

Las distintas variantes que introdujeron los tramos inundados incluyeron también el despliegue de nuevas casillas de brigadas de vía y obras, para las cuales se introdujo un nuevo modelo tipológico, caracterizado por la cubierta inclinada de un solo plano. Testimonio de la actividad constructiva de las variantes, se conservan todavía distintos elementos como las torres de transformadores eléctricos y barracones en las inmediaciones de los puentes y túneles, que se suman a la relación de otros equipamientos relacionados con la explotación ferroviaria, como los transformadores de las estaciones, o el conjunto de cintas y planos inclinados asociados a la explotación de balasto de la compañía.

El crecimiento del tráfico ferroviario que exigió el progresivo aumento de potencia termoeléctrica, obligó a incorporar distintas mejoras en la línea férrea. En este sentido, los edificios de las estaciones de Páramo del Sil³⁷ y Toreno³⁸ serían objeto de sendos proyectos de reforma para añadirles una planta de acuerdo con las trazas del arquitecto leonés José Ramón Bros Cuesta, que propondría una solución muy parecida a la planteada en Villablino, introduciendo forjados autárquicos y cerchas metálicas. La colaboración de la empresa ADARO en distintos proyectos de automatización y mejora de la señalización de la línea, explica entre

³⁷ AGA 24/18596 (1962) Proyecto de reforma y elevación de una planta al edificio de la Estación de Páramo

³⁸ CMC. Fondo Histórico de MSP – CMC. Serie 91-1/Plano 27

otras actuaciones, la introducción de las características garitas de control de tráfico en las oficinas del Jefe de Estación.

6. Ocaso de la línea

El progresivo descenso del tráfico de viajeros en la década de 1970 llevaría al cierre de este servicio en el año 1980, presagiando el progresivo ocaso de la línea, que quedó reducida al transporte minero. Fechados en 1983 se han localizado varios proyectos para la mejora de las instalaciones de la estación de Villablino: construcción de fosos de reparación y la instalación de un depósito de gasóleo³⁹; estudio para la adaptación del antiguo edificio de viajeros como almacén de gran velocidad⁴⁰, y la reforma del antiguo cocherón, para el que se planteaba la elevación y homogeneización de cubiertas, sustitución de las cerchas de madera por una estructura metálica, y la ampliación y apertura de vanos⁴¹. Sin embargo, parece que la modernización de la infraestructura se vería aplazada por la difícil situación que atravesaba la compañía. No sería hasta superada la quiebra cuando se ponga en marcha un ambicioso plan de renovación integral de las instalaciones, que incluiría el traslado de parte de las que tenía en Ponferrada a nuevos centros de trabajo construidos en las estaciones de Cubillos del Sil y Villablino. En ésta última estación, en el extremo oeste de la playa de vías, se instalarían los nuevos lavaderos, que, una vez puestos en marcha, permitirían el desmantelamiento de las infraestructuras desde Cubillos a Ponferrada, de las que hoy en día sólo queda la estación de viajeros de Ponferrada. Aunque la pertinencia del lavadero en Villablino había sido objeto de distintos estudios a lo largo del tiempo, el traslado definitivo de las instalaciones a esa localidad, al parecer, tomaría forma en 1990. En ese año, entre mayo y junio, el ingeniero de minas de MSP Vicente Pastor Peiró firmaba un anteproyecto para una nueva nave que alojaría los talleres de reparación y conservación de vagones y locomotoras⁴², si bien el proyecto ejecutado entre 1993 y 1994 es resultado de un segundo reformado que se ajustaba más a los requerimientos del Servicio de Explotación ferroviaria. Lavaderos, talleres y cocherones respondieron a la estética industrial del momento, caracterizada por soluciones de perfilería y chapa metálicas, con las que se actualizaron los grupos mineros en activo, y de los que hoy apenas queda más testimonio que los talleres de Villablino y Cubillos, pues durante el proceso de liquidación de la empresa, la mayoría de estas instalaciones metálicas fueron desmanteladas para su valoración como chatarra.

7. El PV como motor de cambio de las instalaciones de las líneas de ancho ibérico

Como se ha apuntado, el PV jugó un papel determinante en el transporte de carbón de las cuencas mineras del valle del Sil hasta la estación de Ponferrada, donde la línea de ancho ibérico de Palencia-A Coruña debía hacerse cargo de su transporte a la Meseta o a los puertos gallegos. El crecimiento y desarrollo de la minería en la zona haría pues necesaria la introducción de cambios en la red ferroviaria de ámbito nacional.

Para hacer frente al previsible aumento de trenes carboneros que suponía la inminente apertura del PV, la Compañía de Hierros del Norte redactó en mayo de 1919⁴³ un proyecto de ampliación de las estaciones intermedias entre León y Ponferrada, donde reforzaba los efectivos e

³⁹ CMC. Fondo nuevo de la Oficina Técnica de MSP – CMC. Serie 10-1/1bis

⁴⁰ CMC. Fondo nuevo de la Oficina Técnica de Serie 510-2/Plano 10

⁴¹ CMC. Fondo nuevo de la Oficina Técnica de MSP. VA-4

⁴² CMC. Fondo nuevo de la Oficina Técnica de MSP: 105-5/149

⁴³ AGA 24/10774. CHNE: Proyecto de ampliación de las estaciones entre León y Ponferrada (1919)

instalaciones de las Reservas de Torre y de Brañuelas, puntos clave para superar el puerto del Manzanal. Como se ha mencionado, las obras de fábrica de CHNE se revistieron con almohadillados rústicos, repitiendo una alusión monumentalista que ya incluían las estructuras precedentes. La arquitectura desplegada maneja un repertorio de corte modernista, en la que resultaba característico el empleo de ladrillo. Probablemente, relacionado con esta cuestión en su vertiente gallega, la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo también barajaba la construcción de un depósito de locomotoras en 1927⁴⁴ en la estación de Canabal, también determinante en el paso de Os Peares. La ampliación de las instalaciones de la Compañía del Oeste en Astorga se remonta a 1926 (Cuéllar Villar et al., 2005, p. 272), y, con el objetivo de acoger el creciente tráfico de esta estación, se prolongan las vías, se dota de un nuevo depósito, muelles, cubas y se añade un amplio poblado de personal ferroviario en el que se sintetiza la arquitectura de marca de la compañía, de corte modernista, caracterizado por el manejo de paños de mampostería, sillería y ladrillo, y por el empleo de aparejo reticular en los depósitos de agua. La apertura del PV coincide en el tiempo con el despliegue de las instalaciones en la estación de Palanquinos de la Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla en Tierra de Campos. El tramo Palencia-León sería desdoblado en la década de 1920 y equipado con renovadas arquitecturas modernistas.

En el ámbito berciano, grúas⁴⁵, depósitos de agua⁴⁶ y suministros eléctricos de las estaciones también serían objeto de proyectos de mejora. Sin embargo, sería la propia instalación de la línea Palencia-A Coruña la que exigirá actuaciones más ambiciosas para facilitar el tránsito de los continuos convoyes mineros. La ejecución de los distintos proyectos, sin embargo, se prolongará varias décadas, como fue el caso de la sustitución de los tramos metálicos de los puentes y pontones⁴⁷ por estructuras de hormigón armado, y de la que, en su etapa final, da cuenta la colección fotográfica de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En este sentido, pese a que la mejora de la línea de ancho ibérico se evidenciaría acuciante para sostener el proyecto autárquico resultante de la Posguerra y dar salida al carbón de las cuencas bercianas, la progresiva renovación de carriles se prolongaría hasta la década de 1950⁴⁸.

Justificada por la falta de carbón de la posguerra, tan pronto como se puso en marcha la central de Compostilla I se procedió a la electrificación de la Rampa de Brañuelas, planteada en 1944⁴⁹. Esta iniciativa vino acompañada de la construcción de sendos edificios para alojar la subestación y las viviendas para los agentes⁵⁰. La arquitectura de estos modelos, y de la propuesta posterior que acompañó la prolongación de la electrificación en los tramos León⁵¹ - Ponferrada⁵² hasta Monforte, ha sido objeto de estudio por parte de Bas Ordóñez (2014), y permite apreciar la evolución ornamental del repertorio vernáculo del primer franquismo manejado por RENFE.

⁴⁴ AGA 24/12662. CFMCZOV: Proyecto de depósito en Canabal (1927)

⁴⁵ AGA 24/19515 (1929-31) CCHNE: Expediente relativo al proyecto de sustitución de las grúas hidráulicas de [...] Ponferrada y Torre del Bierzo

⁴⁶ AGA 24/09870 RENFE (1944): Proyecto de construcción de depósitos de hormigón armado en las estaciones de la línea Palencia A Coruña

⁴⁷ AGA 24/19508 (1929) CHNE: Proyecto de sustitución del puente sobre el río Órbigo y de los pequeños tramos metálicos entre León y Torre del Bierzo

⁴⁸ AGA 24/09118 RENFE: (1947) Proyecto de renovación de vía entre Torre y Ponferrada // AGA 24/10298 (1951) Proyecto reformado renovación de vía en trayectos de León-Brañuelas y Torre-Ponferrada

⁴⁹ AGA (4) 102 24/10590.

⁵⁰ AGA 24/11409 RENFE (1949) Proyecto de viviendas para agentes de la subestación de la Granja

⁵¹ AGA 24/10547 RENFE (1954) Proyecto de electrificación de la sección León-Ponferrada

⁵² AGA 24/08837 RENFE (1954) Proyecto de construcción de vivienda para 3 agentes de la subestación convertidora de la estación de Ponferrada

El papel de nodo logístico que había adquirido Ponferrada para el sector minero obligó a RENFE a acometer un ambicioso proyecto de ampliación de las instalaciones de la estación que permitiera organizar flujos, clasificar los convoyes y racionalizar el intercambio de carbón desde la red del PV a la línea de ancho métrico. Para ello, en el extremo occidental de la estación se desplegaría un imponente frente de cargaderos de hormigón armado enlazados a las principales carreteras y a los ramales del PV para dar servicio a las compañías particulares como AFSA o Gaizarro. Desde 1945 en este ámbito RENFE concentró los talleres para la reparación de material de tracción y remolcado, y aquí trasladó la reserva de locomotoras desde Torre del Bierzo y Brañuelas, cuyas instalaciones serían desmanteladas. Aunque para la ampliación de edificios preexistentes, como los muelles, o el despliegue de instalaciones funcionales sin demasiada significación, como las lamparerías o areneros, se recurre a formulaciones precedentes; las arquitecturas manejadas por RENFE para los edificios más insignes de la nueva estación de Ponferrada se inscriben en el debate de la época, entre monumentalismo historicista-regionalista del vernáculo industrial en los edificios más representativos, como el edificio de viajeros o la Casa-oficina del Jefe de la Reserva, y la innovación racionalista de los espacios de trabajo como las oficinas, los talleres o la Rotonda de la Reserva. Además de los cargaderos mineros, alrededor de las instalaciones de la nueva estación ponferradina se instalarán otras actividades industriales estratégicas, como la planta de CAMPSA en 1953⁵³. El ritmo de la estación ponferradina de RENFE irá al compás del PV, coincidiendo el ocaso de ambos a finales del siglo XX.

De todas estas iniciativas de RENFE sobre la estación de Ponferrada, como las planteadas en Bembibre o San Miguel de las Dueñas⁵⁴ o en Vigo-Redondela, MSP realizó un escrupuloso seguimiento del que quedaron abundantes muestras en su archivo documental. También mostró profundo interés por el apartadero de Dehesas y de los planes de regadío promovidos por el Instituto Nacional de Colonización en la zona, pues era la localización donde barajaba ampliar sus instalaciones y desplegar una planta de coque complementaria al proyecto irrealizado de la planta siderúrgica con la que esperaba ampliar su actividad industrial.

8. Estado actual

Desde 2013 las instalaciones del ferrocarril de Ponferrada a Villablino han sido objeto de un progresivo proceso de deterioro debido a la falta de mantenimiento que acompañó al cese de la actividad de la empresa concesionaria, Coto Minero Cantábrico. Arquitecturas como las casillas de las brigadas de vía y obra se encuentran en un avanzado estado de ruina, pelagra la estabilidad de la estación de Matarrosa, y el alarmante estado de conservación de las estaciones de Palacios del Sil y Cuevas del Sil ha llevado a la asociación Hispania Nostra a inscribir estos conjuntos en su *Lista Roja del Patrimonio Cultural Español*. El dilatado trámite de desafectación de la línea e integración en el patrimonio de la administración autonómica parece haber llegado a su fin coincidiendo con la revitalización de las iniciativas locales implicadas en recuperar la infraestructura para usos turísticos.

⁵³ BOE 354, 9-XII-1953, p. 3426.

⁵⁴ AGA 24/11479 RENFE (1957): Proyecto de ampliación de instalaciones. Estación de San Miguel de las Dueñas. Ingeniero: Manuel García Escudero

9. Referencias bibliográficas

- Álvarez Fernández, M., Bent, M., Pérez Lanuza, D., & Prieto i Tur, L. (2000). *El F.C. de Ponferrada a Villablino y la minería en El Bierzo*. Rubí: Lluís Prieto i Tur (Ed.). Monografías del ferrocarril, nº13.
- Bas Ordóñez, G. (2014). Arquitectura y electrificación en RENFE. De la nacionalización al Plan Decenal de Modernización (1941-1964). En *El patrimonio Industrial en el contexto histórico del Franquismo, 1935-1975*. Libro de Actas del VI congreso de TICCIH (pp. 451-456). Gijón: CICEES.
- Biel Ibáñez, P. (2014). Protección, conservación y difusión del patrimonio ferroviario en Aragón. *Argensola*, 124, 61-88.
- Cuadros Trujillo, F. (2019). *Arquitectura y ferrocarril. Tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril en Andalucía*. Jaen: Editorial de la Universidad de Jaen.
- Cuéllar Villar, D., Jiménez Vega, M., & Polo Muriel, F. (2005). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Fernández Ordóñez, J. A., Abad Balboa, T., & Chías Navarro, P. (1988). *Catálogo de puentes anteriores a 1936*. León. Madrid: MOPU, Centro de Publicaciones.
- MSP (1919). *Ferrocarril de Ponferrada a Villablino*. Madrid: Imprenta Juan de Tejada.
- Gallego, M. (1918). El coto carbonífero de Villablino (León). Rápida construcción de su ferrocarril. *La Construcción Moderna*, 21, 250-252.
- Garrido Moreno, A. (2002). Aproximación a la primera arquitectura decó en Galicia: el modelo coruñés. *Quintana*, 1, 225-239.
- Gascuña Gascón, E. (1922). *Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional*. Madrid: Tipografía Artística.
- Hernández Barral, J. M. (2012). *Grandes de España: distinción y cambio social, 1914-1931*. Universidad Complutense de Madrid.
- Martinena, J. J. (2003). El ferrocarril de Plazaola (1914-1953). *Huarte de San Juan. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas y Sociales de la Universidad Pública de Navarra*, 109-140.
- Palou, M. (1979). *Ferrocarriles del Noroeste: Asturias, Galicia, León, Pajares, Ponferrada y Villablino*. Madrid: RENFE. Gabinete de Información y Relaciones Externas. Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril.
- Pérez Lanuza, D. (2019). *Ferrocarril Ponferrada-Villablino. Cien años de la concesión del tren minero (1918-2018)*. Ponferrada: Instituto de Estudios Bercianos.
- Prados Rosales, L. M. (2013). Estaciones de ferrocarril en el valle del alto Guadiato (Córdoba): arquitectura y tipos. *TsT. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 25, 200-230.
- Ramos Valhonrat, M., & Urgelés, Ó. (2019). *PV Ponferrada-Villablino : el ferrocarril del Sil*. Lleida: ARMF Mantenimiento y Proyectos Ferroviarios.
- Reguero, V. del. (2015). *Las gafas del Belga. Historia y memoria de la minería en Laciana y El Bierzo a través de Marcelo Jorissen*. Villablino: Piélago del Moro.
- Reguero, V. del. (2019). *Cien años del ferrocarril Ponferrada-Villablino*. Villablino: Piélago del Moro.

Vega Crespo, J. (2003a). *Minero Siderúrgica de Ponferrada 1918-2010 historia y futuro de la minería leonesa*. Madrid: LID Editorial Empresarial.

Vega Crespo, J. (2003b). El ferrocarril Ponferrada-Villablino: enlace minero en el noroeste leonés. En *III Congreso de Historia Ferroviaria, «Siglo y medio de ferrocarril en Asturias»*. Gijón. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/comunicaciones.asp>