

Trabajos que comprende la construcción de una línea

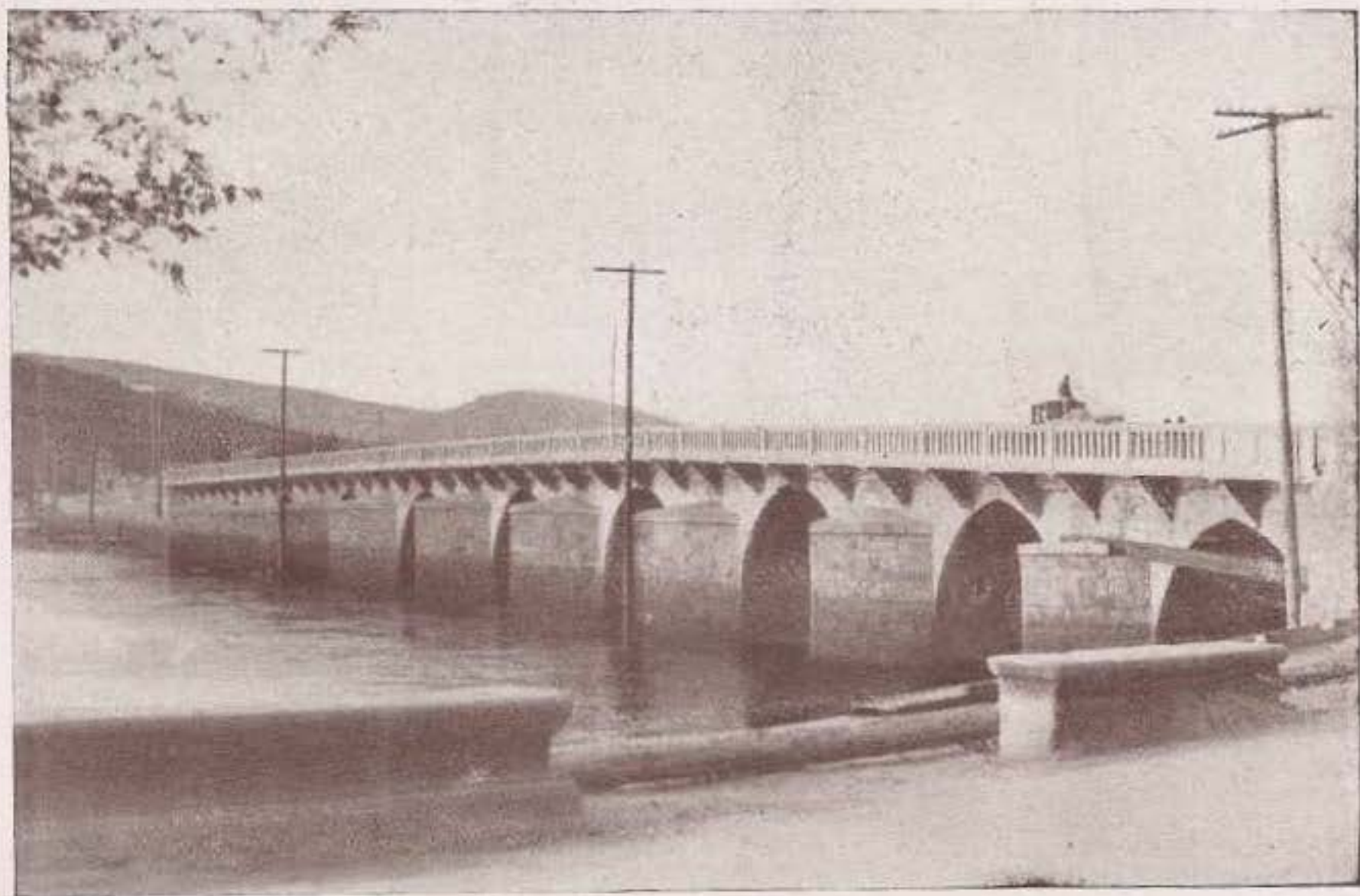
Ejemplo práctico en la de Oviedo a Coruña

EN el año 1927 quedaron terminadas las nuevas líneas que establecen la comunicación entre Galicia y Asturias y de ambas regiones con Madrid.

Las comunicaciones entre las dos primeras se establecieron por León, siguiendo la ruta de la línea principal a Madrid; esta condición obligada dió lugar a una sola ruta y a que los pueblos del norte de Galicia no tuvieran

salida directa al resto de nuestra red interurbana.

Para satisfacer ambas necesidades, la de no poseer solamente una ruta de comunicaciones entre Galicia y Asturias y la de dar al mismo tiempo a los pueblos del norte de Galicia salida directa a nuestra red de comunicaciones, se proyectó una línea que, partiendo de Coruña, recorriera los pueblos de Galicia y Asturias y terminara



Puente de Vivero



Paso por Soto de Luiña

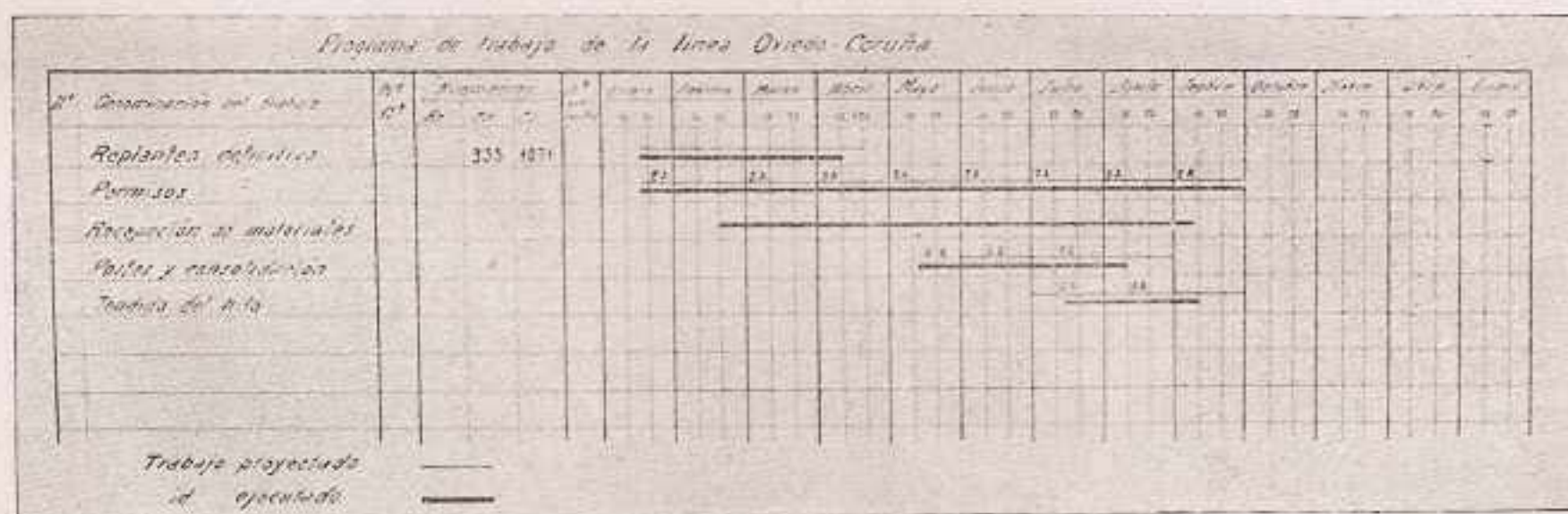
en Oviedo. Esta línea debía pasar, por tanto, por las poblaciones de Avilés, Muros, Luarca, Navia, Ribadeo, Foz, Vivero, Ortigueira, Puente deume y Betanzos, terminando en Coruña, con un total de unos 335 kilómetros de ruta.

El replanteo preliminar, hecho por el Departamento de Ingeniería, estableció las líneas generales de la ruta a seguir, fijando las carreteras en que la línea debía instalarse, y este replanteo preliminar permitió apreciar, desde luego, que el terreno en todo su recorrido era muy quebrado y que la línea proyectada tendría que recorrer la parte más sinuosa y abrupta de las costas españolas, teniendo que salvar valles profundos, por tanto, con grandes diferencias de nivel y con arbolado muy

abundante, sobre todo extensos y espesos bosques de pinos y eucaliptos, con suelo rocoso en la mayoría del recorrido y numerosas rías que atravesar.

Teniendo en cuenta las necesidades de tráfico, se acordó que en la línea irían colgados 17 circuitos entre Oviedo y Lugones, 11 entre Lugones y Avilés, 7 entre Avilés y Muros, 6 entre Muros y Luarca, 4 entre Luarca y Barreiro, 2 entre Barreiro y Burela, 3 entre Burela y Neva y 2 hasta Coruña, quedando así establecidos 2 circuitos directos entre Coruña y Oviedo y otros varios para el servicio de todos los pueblos del trayecto.

La línea se proyectó para ser construída con postes clase B., que permiten



la colocación de seis crucetas, no sólo por preverse un desarrollo grande en esta línea, sino a fin de que, dado el terreno y las condiciones climatológicas de esta región, los postes fueran suficientemente robustos para adaptarse a aquéllas y resistir éstas.

De acuerdo con la magnitud de la obra fué fijado el programa de trabajos cuyo facsímil se reproduce en este artículo, fijándose, por tanto, el prin-

quedando un espacio desde Avilés a Jubia de 260 kilómetros sin acceso por vía férrea.

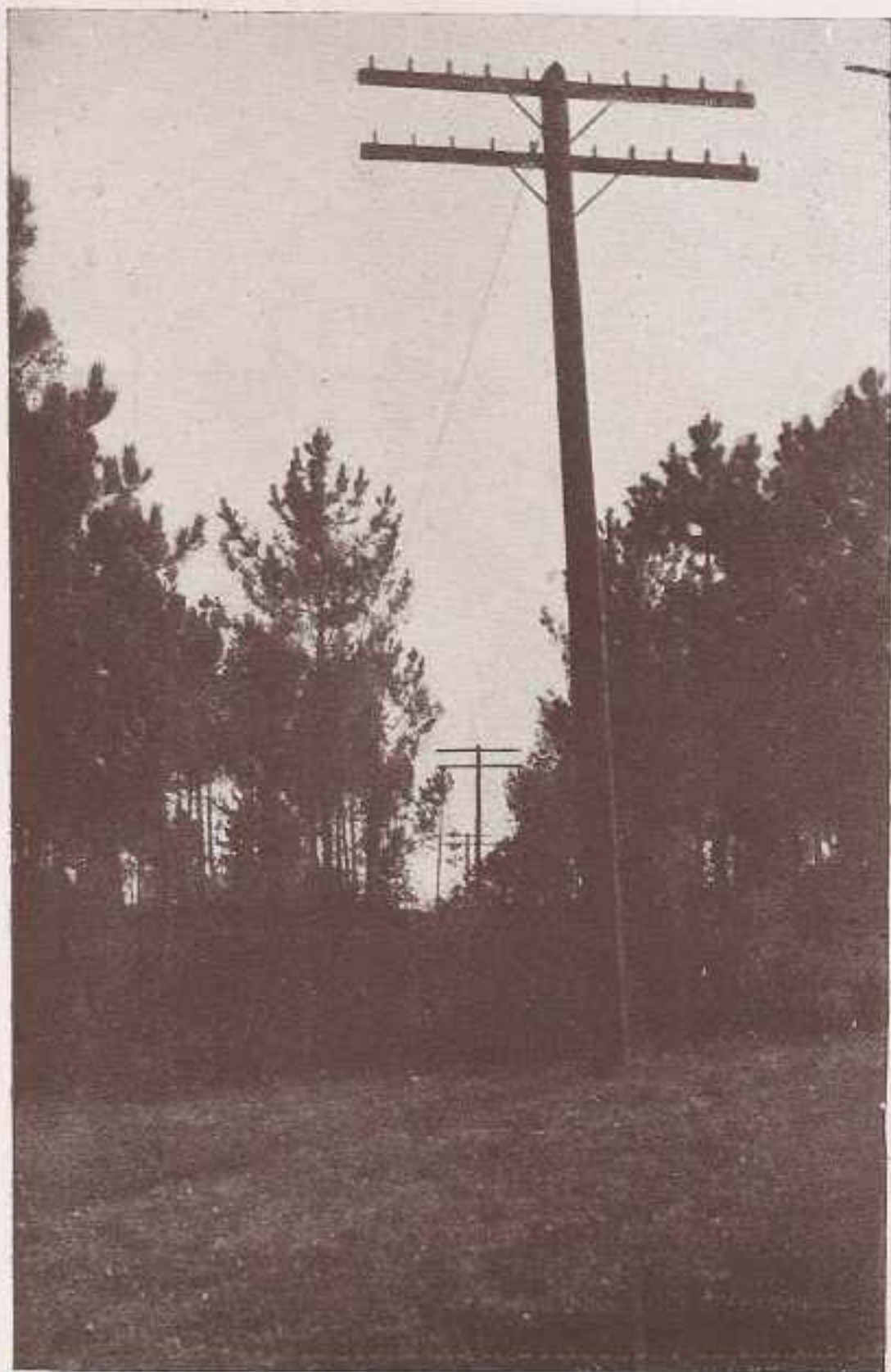
REPLANTEO DEFINITIVO

Las condiciones del terreno y el difícil acceso no permitían mandar el material sin que previamente se hubiera



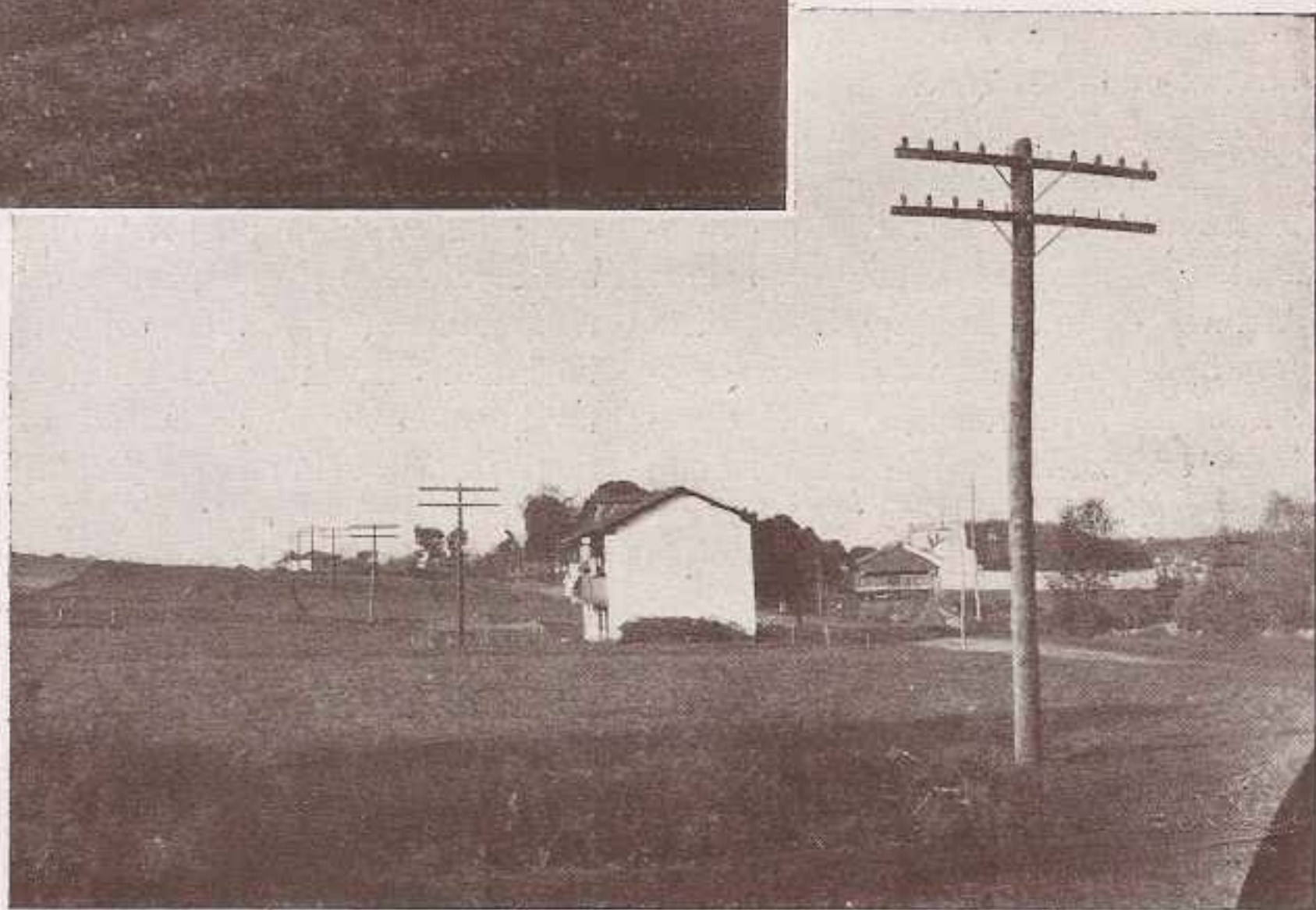
cipio de la construcción el 1.º de junio y su terminación el 1.º de octubre. La línea más gruesa del programa indica las fechas en que realmente fué realizado el trabajo. La circunstancia principal que presentaba la construcción de esta línea era la de no tener más puntos de acceso por vía férrea que en Oviedo, Avilés, Jubia y Coruña,

realizado el replanteo definitivo de la línea; otra cosa hubiera dado lugar a transportes innecesarios y a que en el momento de la construcción faltara material, sobre todo en postes de altura, y no siendo fácil el envío del mismo, a que la obra hubiera quedado detenida. Por esta razón el replanteo comenzó el día 15 de enero, habiendo



sido preciso realizarlo en pleno invierno y con lluvias casi constantes.

Desde el primer momento se vió que era imposible llevar la línea por la carretera, sobre todo en la zona montañosa de Asturias, en la que la carretera tiene numerosas curvas en su trazado, casi a continuación unas de otras, y hubo que fijar el criterio de si la línea se llevaba cerca de la carretera para que desde ella fuera vigilada, teniendo, en cambio, numerosos puntos de inflexión y, por tanto, débiles, o, por el contrario, se alejaba de la carretera, teniendo las mayores alineaciones



Luarca. — Paso entre pinos en Quericas. — Recta sobre Quericas



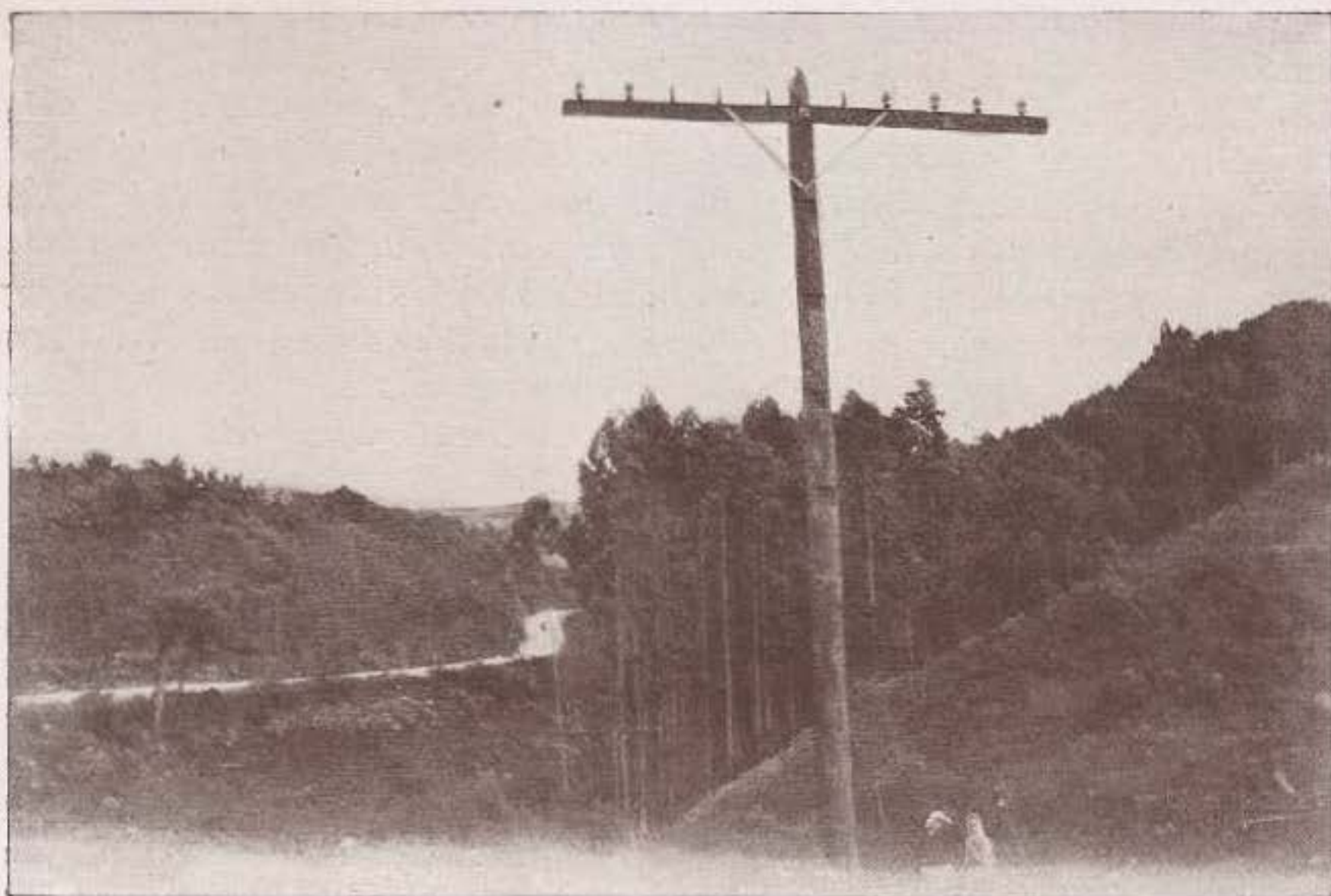
La línea por los alrededores de Luarca

ciones rectas posibles, sin dejar por eso de acercarse de cuando en cuando a la carretera para que desde ella fuera fácil el acceso en determinados puntos. Este criterio fué el seguido, y se consideró preferible construir la línea de modo que las averías en ella fueran poco frecuentes a que, por tener un acceso constante en todo su trayecto, la línea fuera débil y muy expuesta a interrupciones. El replanteo fué cuidadosamente estudiado por D. Luis Ramo, del Departamento de Construcciones y Conservación, y fueron pequeñas las variaciones que sufrió durante la construcción.

PERMISOS

A medida que el replanteo se iba haciendo, los agentes iban obteniendo los numerosos permisos necesarios para la

colocación de postes y riostras, habiéndose conseguido obtener los 2.934 precisos, y a pesar de que la propiedad está muy dividida en estas regiones del Norte y la oposición de propietarios y colonos a la instalación de los postes era grande, salvo pequeñas dificultades inevitables y que pueden considerarse inherentes a toda construcción, no hubo, desde luego, obstáculo alguno insuperable ni dificultad que no fuera resuelta, sin entorpecimiento sensible en el trabajo de las brigadas y sin tener que recurrir a expropiación forzosa. Obtenidos los permisos previos, y ya durante la construcción, se asignó un agente de permisos a cada dos brigadas para que resolviera los incidentes que durante la construcción se produjeran e interviniera en la tasación de los daños que se ocasionaran por los trabajos, para su abono inmediato.



Lugo. — Frente al pueblo de Cerbo



Ribadeo. — Un paso difícil sobre unas ruinas

Hubo necesidad de hacer grandes talas en los bosques que la línea tenía que atravesar, y dió muy buen resultado el que antes de comenzarse los trabajos se estableciera un convenio con los propietarios de los bosques, ajustándose previamente el precio que habría que abonar por cada árbol cortado, y en general se convino en abonar un 20 por 100 del valor de la madera, dejando ésta, una vez cortada, a beneficio del propietario. Estos convenios permitieron que las brigadas levantaran los postes armados ya con las crucetas, y después cortaran lo indispensable, pero todo lo necesario y sin detenerse en su trabajo. Los árboles cortados se contaban después y su importe era abonado inmediatamente.

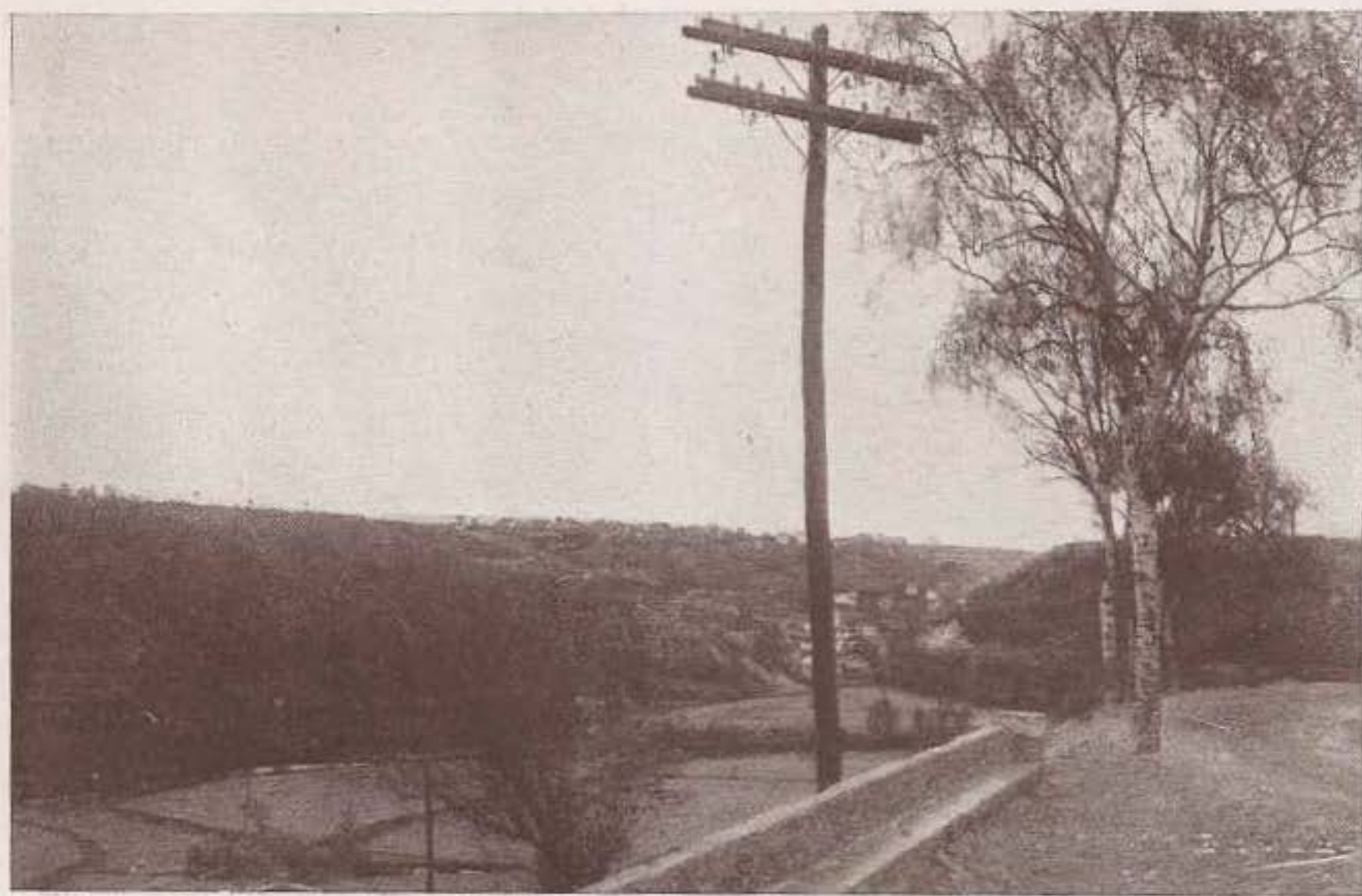
Da una idea del trabajo realizado en este extremo el que ha sido necesario cortar unos 7.000 árboles de todas cla-

ses, que en su mayoría han sido pinos, eucaliptos, álamos y castaños.

Se originaron, además, los naturales desperfectos en los sembrados, fincas, huertas, etc., que también se abonaron, previa tasación, y la suma total satisfecha por todos estos conceptos y en toda la línea fué de unas 11.000 pesetas, correspondiendo de ella a cada árbol un precio medio de 45 a 60 céntimos.

MATERIALES

Como antes hemos dicho, una de las circunstancias principales de esta línea era la carencia de puntos de acceso por vía férrea. Como consecuencia fué previsto el envío de materiales, deducidos del replanteo definitivo, a Oviedo, Avilés y Coruña por ferrocarril, y para el



La línea cerca de Luearca



Coruña. — Caserío de Loiba

resto del recorrido por medio de barcos de vela que, aun cuando empleaban mucho tiempo en el transporte, permitieron obtener un valor muy reducido del flete. Esta misma circunstancia de alejamiento y difícil acceso de la línea obligó a crear almacenes provisionales en Jubia, Vivero, Ribadeo, Navia, San Esteban y Oviedo, y en ellos se acumuló el material necesario para la construcción del trayecto correspondiente; estos almacenes fueron desapareciendo a medida que la construcción de la línea terminaba en dichos trayectos. Desde estos almacenes se hizo el reparto del material, dentro de los trayectos correspondientes, a cada almacén por medio de los camiones afectos a la construcción.

Los materiales fueron enviados en cantidad un poco superior a las necesidades deducidas del replanteo, y esto

permitió que la construcción no sufriera paralización alguna por falta de aquéllos y que no fuera necesario mandar en transporte rápido y, por tanto, costoso, ningún material a la línea. El envío de material y constitución de los almacenes provisionales empezó por el de Oviedo y siguió por el de San Esteban, Navia, etc., el 19 de febrero y terminó el 7 de septiembre.

TRANSPORTES

Fueron asignados a la construcción de esta línea diez camiones Hispano de tres toneladas y media, propiedad de la Compañía, no en número constante, pero sí creciente con el de brigadas desde el principio de la construcción hasta la terminación de la misma.

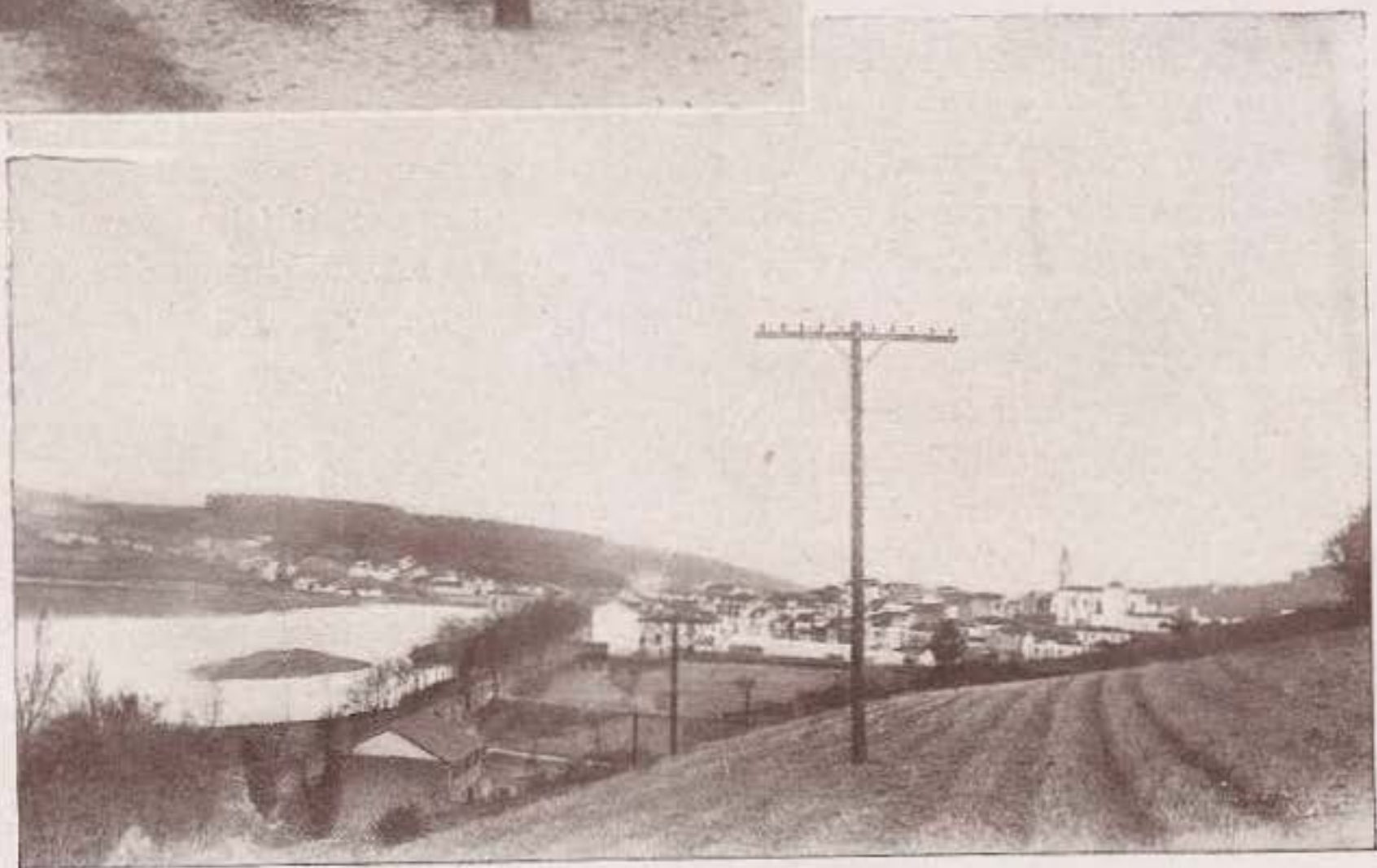
En los almacenes de material ya



constituídos fué situado un pequeño repuesto de material para los camiones, y una camioneta-taller recorría el trayecto en donde operaban los camiones, atendiendo a su inspección y a reparar las averías.

CONSTRUCCION

Preparados así todos los elementos que la construcción iba a necesitar, comenzó ésta el 12 de mayo con cuatro brigadas y tres camiones, que en 15 de junio se aumentaron a siete y ocho, respectivamente, reuniéndose el 10 de julio el total de personal y camio-

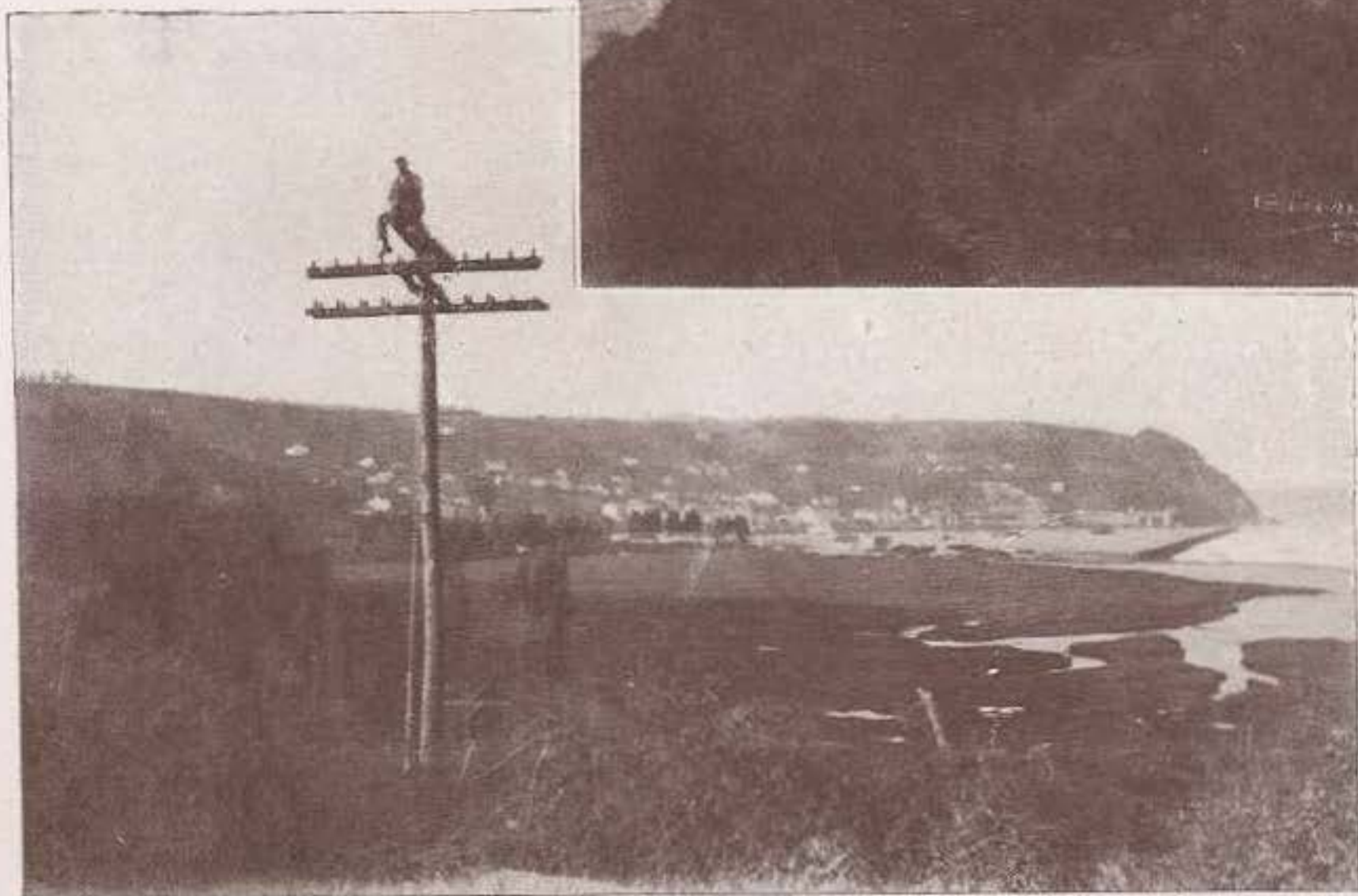
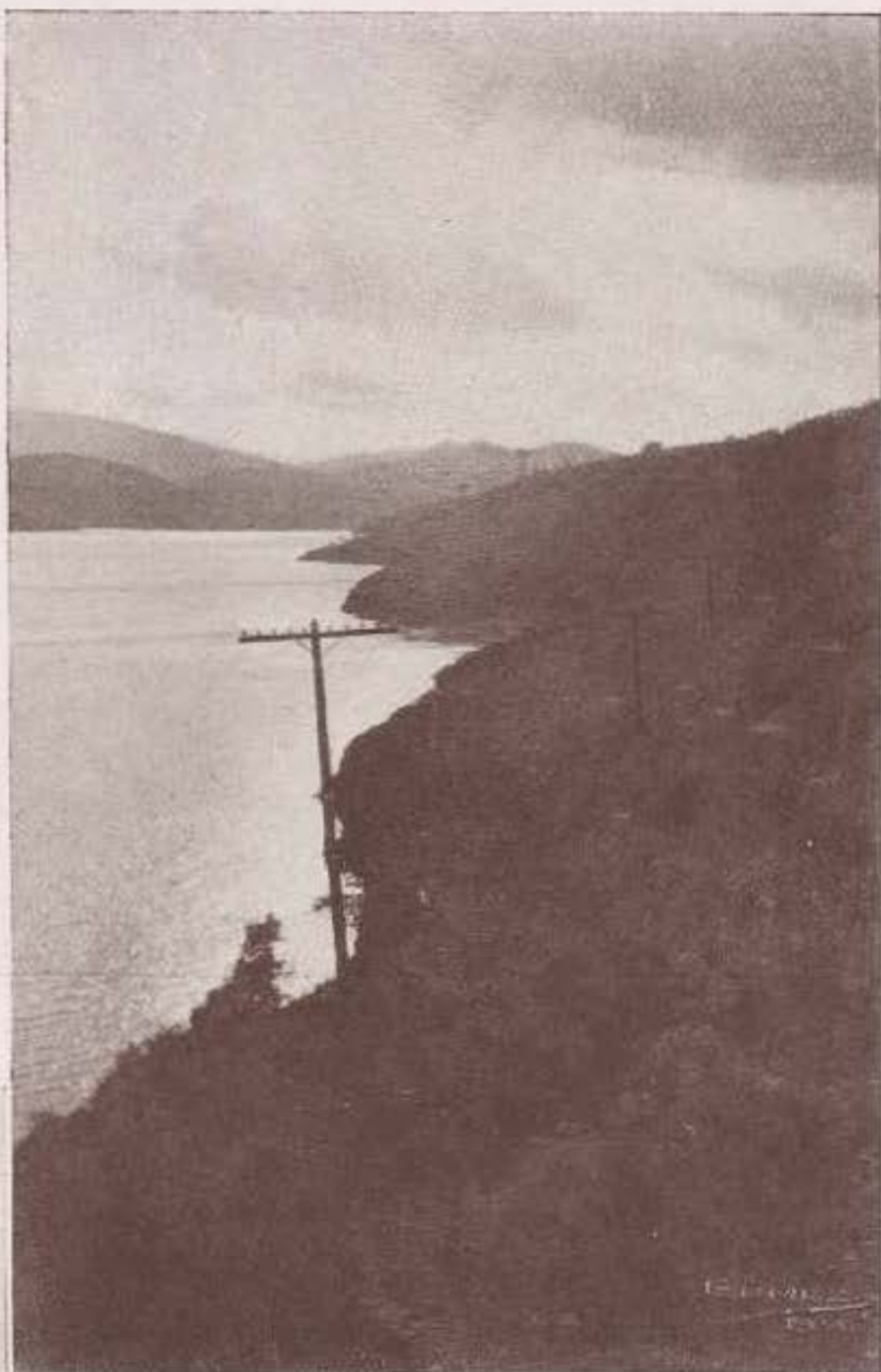


Arriba: Vivero. — A orillas de la playa

Abajo: Navia. — La línea entrando en la villa

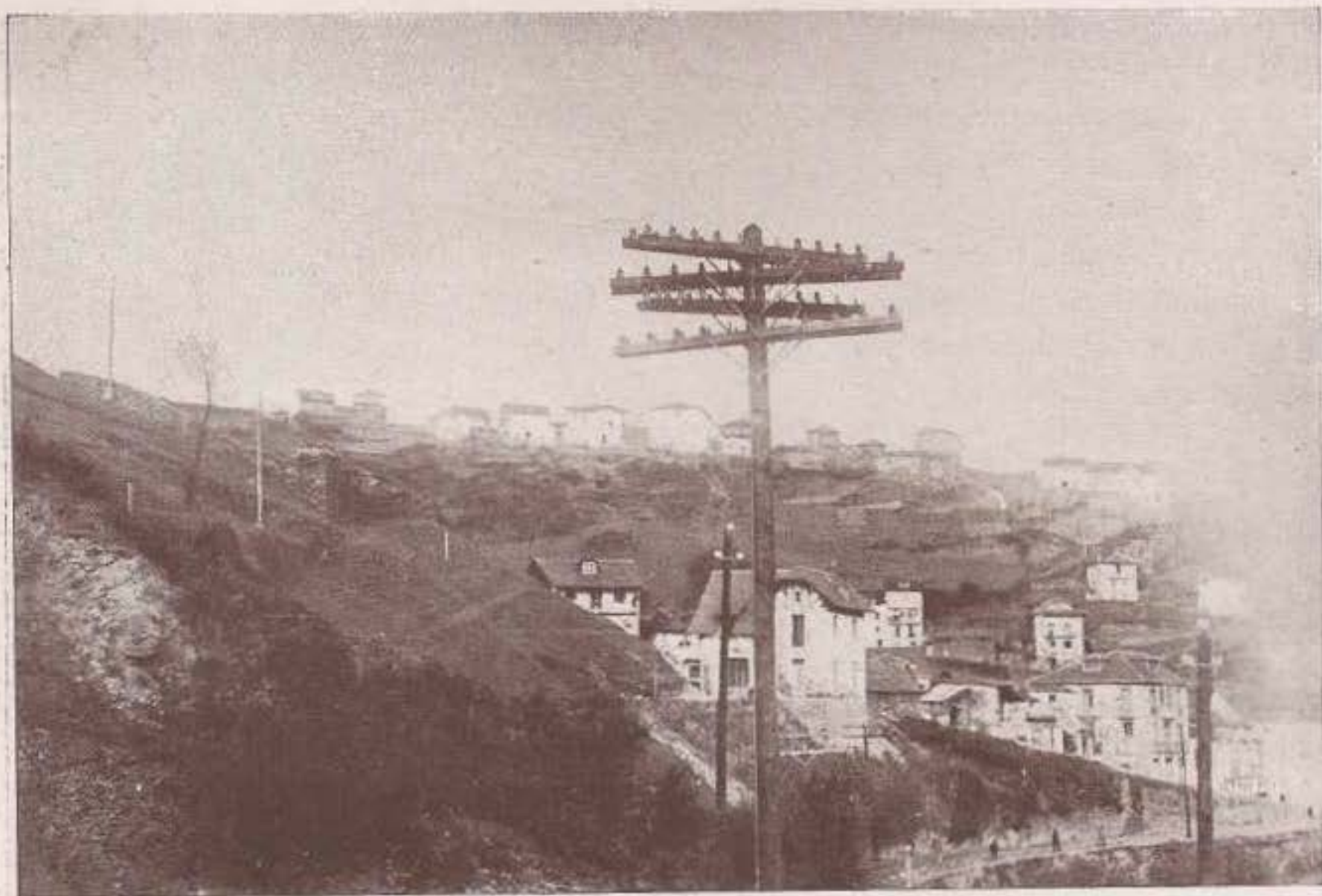
nes afectos a esta línea: 10 brigadas y 10 camiones.

A cada brigada se le asignaron 10 hojas de replanteo, 10 kilómetros de línea y el armado, colocación de postes y consolidación de toda la línea, que comenzó, como ya se ha dicho, el 12 de mayo y terminó el 10 de agosto; y el 15 de julio comenzó el tendido de hilo desde Oviedo, habiéndose llegado el 14 de agosto a Luarca. El 16 del mismo mes visitó esta población el señor presidente del Consejo, acompañado de nuestro secretario general, Sr. Rico, y se pudo poner a disposición del general Pri-



Arriba: Vegadeo a Ribadeo. — Junto al Eo

Abajo: San Esteban de Pravia. — Poste de entronque



Luarca. — Entrada en poste de entronque

mo de Rivera la nueva comunicación conectando uno de los nuevos circuitos a un teléfono de sobremesa que se instaló en el mismo local destinado al banquete.

A medida que cada sección era terminada, se comprobaba el funcionamiento de la misma y se corregían las diferencias que podía haber en las transposiciones, y de este modo el 10 de septiembre se terminó el colgado y se conectaron los nuevos circuitos al cuadro interurbano de Coruña.

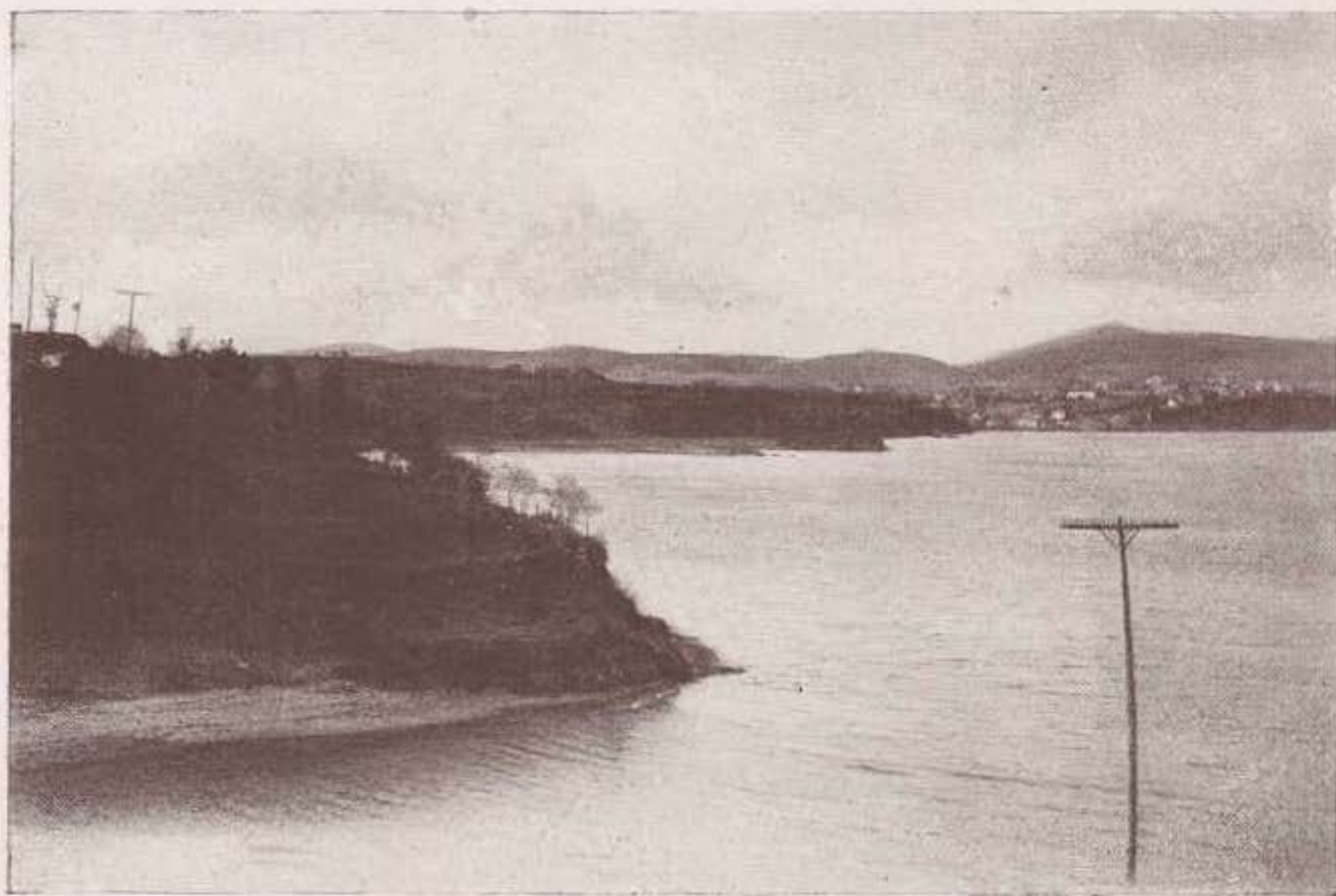
Desde el mismo 10 de septiembre se comenzaron a utilizar para el tráfico los nuevos circuitos Oviedo-Coruña, habiéndose invertido, por tanto, en la construcción de esta línea cien días hábiles, de los cuales un 25 por 100 fueron perdidos por temporales y lluvias.

Se comenzó el armado de postes, su colocación y consolidación en Oviedo, empleándose cuatro brigadas espaciadas 10 kilómetros. Cada brigada dejaba la línea en condiciones de recibir el tendido y hecha la poda grande de arbolado. Al terminar el recorrido de 10 kilómetros, las primeras brigadas saltaban, y las últimas corrían a ocupar nuevas secciones de 10 kilómetros de línea.

Se empezó a tender hilo desde Oviedo, también, cuando ya se tenía levantada la madera y consolidados los dos tercios de la longitud total de la línea, y el trabajo se comenzó con tres brigadas, espaciadas también 10 kilómetros, siendo precedidas por una brigada de poda de ramas, que terminaba de hacer la labor iniciada por las brigadas de consolidación. Terminadas



Luarca. — Recta entre pinos, monte de San Cristóbal



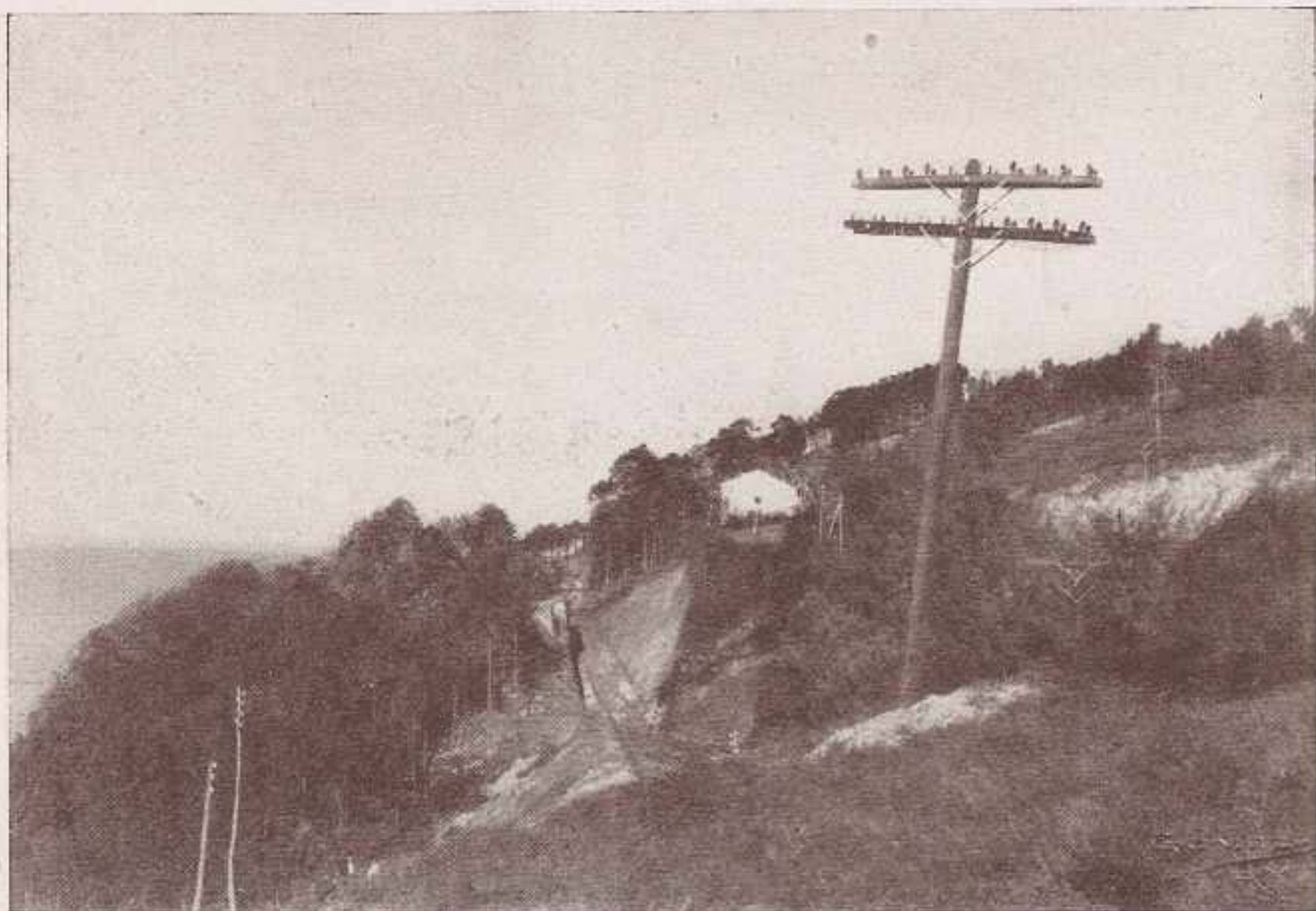
Castropol. — Paso sobre la ría

las secciones, las brigadas iban saltando a las siguientes, y su número fué aumentado con las que iban terminando la labor de consolidación, llegando al final de la obra a que todas las diez brigadas estuvieran tendiendo hilo.

En general, el tendido de hilo se hizo a la vez de todos los circuitos de la sección; pero en algunos casos, por la dificultad del terreno y paso de puentes, hubo que tender hilo a hilo, y en todo este trabajo se utilizaron bueyes y mulas y algunas veces se hizo a mano. Al final de la obra las brigadas, a medida que terminaban la sección final que se les había encomendado y después de probada ésta y revisado el trabajo realizado, regresaban a Madrid, en unión de los camiones a ellas afectos, para ser empleados en nuevas obras.

La dirección de este trabajo fué encomendada a los capataces Sres. Raposo y Gallego, que actuaron como encargados de brigada, y como jefes de Construcción encargados de esta línea estuvieron los Sres. Rosell y Alcaraz, siendo inspeccionado este trabajo, como todos los demás de larga distancia que se llevaban al mismo tiempo por el Departamento, por el encargado de líneas de larga distancia Sr. Olivares.

El personal que realizó el replanteo definitivo y los agentes de permisos encontraron desde el primer momento un ambiente contrario a la construcción de la línea, y aun cuando en algunos puntos los pueblos desearan el mejoramiento de sus comunicaciones telefónicas, los particulares rechazaron la colaboración en él, no permitiendo



Frente a la famosa Concha de Artedo

la colocación de postes y riostras; los pueblos ponían dificultades para el paso de las líneas, y, como en todas estas clases de obras, fueron inevitables las demoras por la oposición para la colocación de nuestros postes en los puentes, y sobre todo constituyó la

do las instrucciones de la Dirección, soportaran con paciencia todas las inconveniencias a que se les sometía, consiguiendo no sólo la finalidad de su trabajo, que era el construir la línea sin demoras, sino también el que la opinión pública reaccionara y poco a



Salida frente a la playa

principal dificultad la poda de arbolado.

Aun resueltos casi todos los incidentes cuando la construcción empezó, no obstante, al iniciarse ésta, las brigadas encontraron una desconfianza fundamentada en incidentes de anteriores construcciones, abultados considerablemente; en suma, encontraron una verdadera leyenda nada favorable respecto al modo de trabajar de nuestras brigadas. Esto dió lugar a que en muchas ocasiones nuestros obreros fueran tratados injustamente, y por esto es tanto más meritorio el que, siguien-

poco se desvaneciera la prevención con que fueron acogidos.

Puede decirse con orgullo que ningún incidente fué promovido por nuestras brigadas y que el número de éstos fué muy inferior y de un carácter distinto a los que se habían producido en otras ocasiones en la región gallega, habiéndose terminado la línea y pasado tiempo después de su construcción sin que hasta ahora se haya presentado ningún incidente nuevo.

(Colaboración del Departamento de Construcciones y Conservación.)