

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

## BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 15 DE DICIEMBRE DE 1891.

4.ª SERIE.

TOMO 9.º

NÚM. 23.

### EL FERROCARRIL DE OVIEDO A INFIESTO

El 13 de Noviembre ha tenido lugar en Oviedo uno de esos acontecimientos que á los ojos de muchos sólo tienen interés regional, y que lo tienen nacional de primer orden. Nos referimos á la inauguración del ferrocarril de Oviedo á Infiesto, que representa y debe representar una nueva era en la construcción de los ferrocarriles de España. Es la línea mejor y más barata que se ha construido en el país, la mejor equipada de material móvil, y la base de una red de vías de un metro, en manos de una Compañía nacional en absoluto, en condiciones de que sea imposible en la misma región la entrada de esas Sociedades extranjeras que vengán á hacer el negocio en la emisión y la construcción, á costa de arruinar á los accionistas y de hacer explotaciones insoportables por lo caras y por lo malas. Puede asegurarse que los accionistas de Oviedo á infiesto habrán doblado su dinero dentro de poco tiempo; hoy no se podrían comprar acciones sino con una prima de 10 por 100, y aun así tal vez en cortísimo número. Los honores de este ferrocarril corresponden al inteligente ingeniero de minas Sr. D. Jerónimo Ibrán, que proyectó la línea y organizó la Sociedad de los ferrocarriles económicos

de Asturias, en las buenas condiciones de haber dirigido desde hace muchos años el ferrocarril de Langreo y la fábrica de Mieres. Su experiencia, su conocimiento de la región, su aplomo, su capacidad y sus relaciones, puestos al servicio de una empresa tan inferior á sus fuerzas, no han podido menos de dar estos resultados, que si para algunos pueden no estar claros aún, para nosotros lo están sin duda alguna.

Si la línea de Oviedo á Infiesto mantiene sus cuentas de explotación sin complicarlas con las de otras prolongaciones, podrán tardar más ó menos años, pero al cabo el Sr. Ibrán será árbitro de dar á sus accionistas el dividendo que tenga á bien, y tendrá hasta que acudir á procedimientos de prudencia para impedir que un interés inusitado dé alicientes para construir líneas paralelas que mermen el tráfico de la suya.

Si financieramente puede decirse tanto bueno de esta línea, de sus ventajosas condiciones técnicas puede formarse juicio por los datos siguientes. La línea que ha de formar el tronco de la red oriental de la provincia de Oviedo tiene un desarrollo de 47 kilómetros; la vía es de 1 metro; las pendientes máximas no pasan de  $1 \frac{1}{2}$  por 100, y las curvas de menor radio son de 100 metros; las mayores

alturas de terraplenes y desmontes no exceden de 8 metros.

La estación en Oviedo está situada á 250 metros de la del Norte, á un nivel inferior. Cruza á nivel el ferrocarril de Langreo á 3 kilómetros de la estación del Berrón. Los puentes para atravesar los ríos que encuentran son de muy poca importancia y en ningún caso hay tramos de más de 25 metros. La línea cuenta con 12 estaciones y apeaderos; las primeras son: Noreña, Pola de Siero, Lieres, Novallín, Nava é Infiesto; los apeaderos, Colloto, Meres, Remedio, Fuente Santa, Ceceda y Pintueles. Como material móvil cuenta la línea con cinco locomotoras de 3 ruedas acopladas y un avatrén, con peso en marcha de 28.500 kilogramos, que pueden arrastrar 12 coches de viajeros ó 14 vagones, á velocidad ordinaria de 29 á 30 kilómetros, y extrema de 40. El material móvil es de 15 carruajes y 60 vagones. Los carruajes son de sistema americano de dos trucks de cuatro ruedas, con entrada por balcón en los extremos; la longitud de los coches es de 10,50 metros, y por corredores centrales se puede recorrer todo el tren.

Tales son las condiciones de la línea, que la falta de espacio no nos permite describir con más detalles; pero agregando que tenemos entendido que el costo al inaugurarse no pasa de 60.000 pesetas kilómetro, comprenderán nuestros lectores que establece esta línea unos precedentes para las vías de un metro que contribuirán mucho á mantener el costo de los ferrocarriles secundarios en límites razonables en todo el país, si las Cortes no descomponen por algún desen-

tono legislativo la buena senda en que nos introduce la línea de Oviedo á Infiesto.—(*Revista Minera.*)

---

## NOTICIAS

---

La Diputación provincial de Oviedo ha acordado consultar á la de León la conveniencia de construir un ferrocarril que, enlazando en Riaño con el de Valmaseda á la Robla y pasando por el Pontón, vaya á terminar á Infiesto. Es un proyecto importantísimo para ambas provincias.

---

El 28 de Octubre último ha salido de los talleres de construcción de la London and North Western Railway Company, en Crewe, una locomotora de un nuevo modelo, cuyo ensayo se ha hecho en la línea de Crewe á Chester, por Mr. Webb, Jefe del departamento de locomotoras.

Esta es del sistema Compound, con tres cilindros y dos pares de ruedas motrices de dos metros 14 de diámetro, que están acopladas. Pesa 15 toneladas más que las locomotoras para trenes expresos del modelo ordinario, y alcanza, sin esfuerzo, la velocidad de cien kilómetros por hora.

---

## BIBLIOGRAFÍA

---

INDICE DE LAS PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA PROFESIÓN DEL INGENIERO.

Boletín de Obras públicas.—Núm. 48.—Madrid 6 de Diciembre de 1894.—SUMARIO: Advertencia importante.—Sección doctrinal y técnica.—Sección científica:—