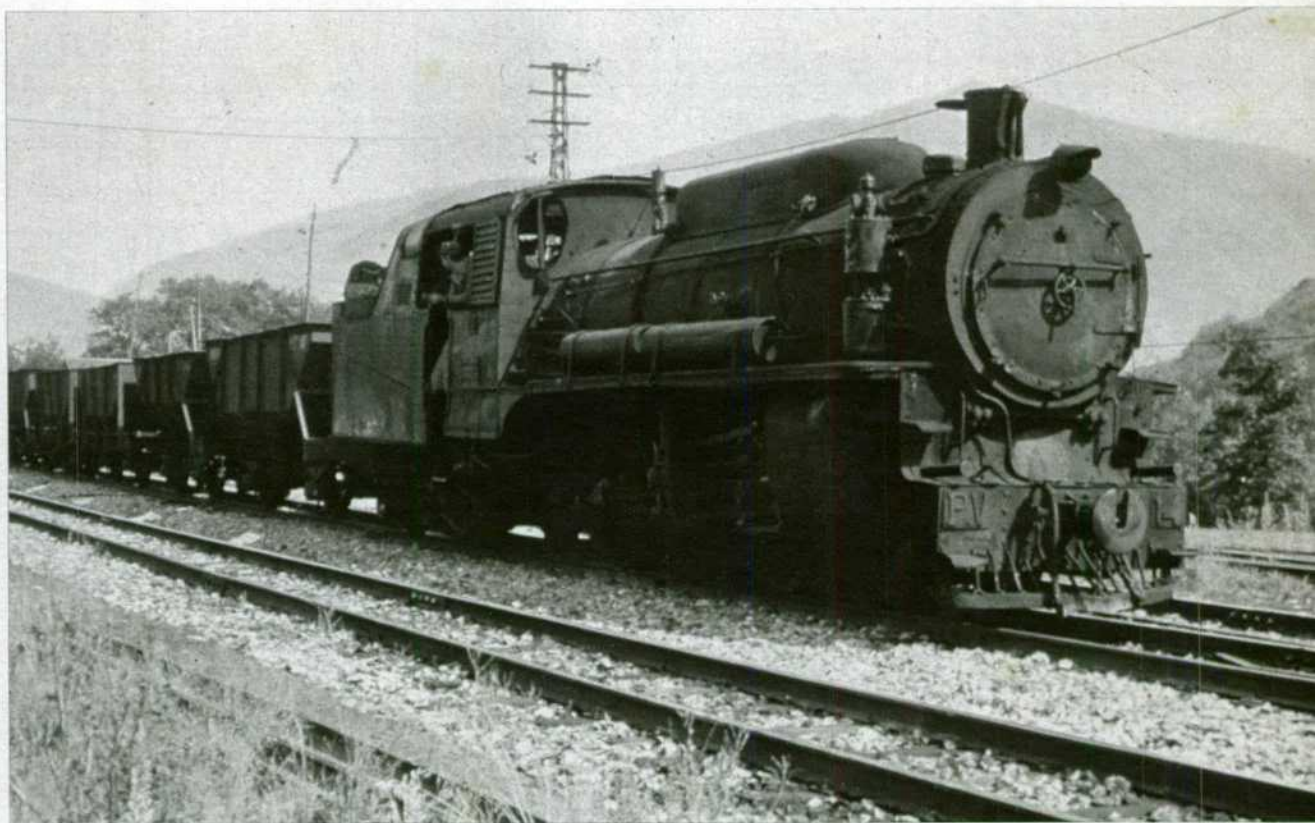


Desde que se inauguró el F. C. Ponferrada-Villablino, el 23 de julio de 1919, hasta nuestros días, todavía continúan funcionando incansablemente las veteranas locomotoras de vapor de vía estrecha —1.000 mm.—, fieles testigos del esplendor de la tracción vapor del P. V., que aún se resisten a quedar en nuestro recuerdo como reliquias pertenecientes a un tiempo pasado. (Ver, entre otros, «V. L.» 187, agosto de 1979.)



Hacia el cargadero de Caboalles de Abajo, un tren vacío remolcado por la locomotora núm. 14, tipo 1-3-0, de un solo domo, construida por Macosa en 1950.

Apoteosis de la tracción vapor en el F. C. de Ponferrada-Villablino

ACTUALMENTE, agosto de 1986, se encuentran prestando servicio en el P. V. seis locomotoras de vapor de vía estrecha y una de ancho RENFE, relegadas a las maniobras de Ponferrada, Villablino y ramales del ferrocarril, entre los que se encuentran el de Villaseca y Caboalles, que parten en sentido contrario desde Villablino, y el que desde Cubillos se dirige hasta la central térmica de Éndesa. De las locomotoras de vapor que quedan actualmente en servicio en el P. V., paso a dar una breve descripción y su localización en el ferrocarril. Es evidente que esta localización puede variar en función del servicio a desempeñar u otros factores propios de la explotación ferroviaria.

En la estación de Ponferrada, los trenes puros cargados de carbón que llegan procedentes de Villablino, remolcados por las modernas locomotoras Diesel, son

maniobrados y los cortes de vagones-tolvas conducidos al lavadero de carbón de la Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) por la núm. 2, tipo 1-3-1 T, «Conde de los Gaitanes», última Baldwin del P. V. en funcionamiento de las diez que tuvo este ferrocarril y las primeras que entraron de servicio, construida en 1919 por The Baldwin Locomotive Works, de Filadelfia, con el número de fábrica 52626. Esta locomotora, de diseño típicamente americano, todavía conserva la campana y el apartatrén propio de su origen.

En el haz de vías delante del edificio de viajeros de Ponferrada —actualmente sirve de estación de autobuses— y en las proximidades del depósito, se encuentra haciendo maniobras la núm. 11, tipo 1-3-0, construida por Krauss, de Munich, en 1920 con el número de fábrica 7626, ex FF. CC. Vascongados, donde ostentó el

núm. 52 con el nombre «Pazarrá». Esta locomotora, primera de este tipo adquirida por el P. V., retira los vagones-tolvas descargados en el lavadero y los conduce a la vieja estación para realizar las maniobras de formación de trenes con destino a Villablino, donde quedarán estacionados hasta que una de las modernas Diesel serie 1001-1004 sea la encargada de remolcarlos a su destino.

En el depósito de Ponferrada se encuentra la núm. 19, tipo 1-3-0, construida por Krauss, de Munich, en 1920 con el número de fábrica 7631; originaria en un principio de los FF. CC. Vascongados con el núm. 57, de nombre «Monte Gorbea», en 1958 pasó al F. C. de La Robla, donde ostentó el núm. 153; en 1963 fue adquirida por el P. V., donde se la reenumeró con el actual núm. 19. Esta locomotora, que ha circulado por tres compañías ferrovia-

rias distintas, será sometida en breve a una gran reparación, por lo que es previsible que la tracción vapor del P. V. continúe durante algún tiempo más.

En la estación de Cubillos, situada a poco más de 10 km. de Ponferrada, y para asegurar la relación de este ferrocarril en el abastecimiento de carbón a la central térmica, se encuentra destacada la núm. 31, tipo 1-3-0, construida por Maffei, de Munich, en 1913 con el número de fábrica 3350, ex F. C. Pamplona-San Sebastián o F. C. del «Plazaola», con el núm. 7. Esta locomotora, debido a su poco esfuerzo de tracción, estuvo dedicada, desde que fue adquirida por este ferrocarril, a la conducción del tren-correo que desde Ponferrada salía diariamente con destino a Villablino hasta su clausura, el 12 de mayo de 1980. Como merecimiento a tan dilatada vida ferroviaria y la confianza que ponen en

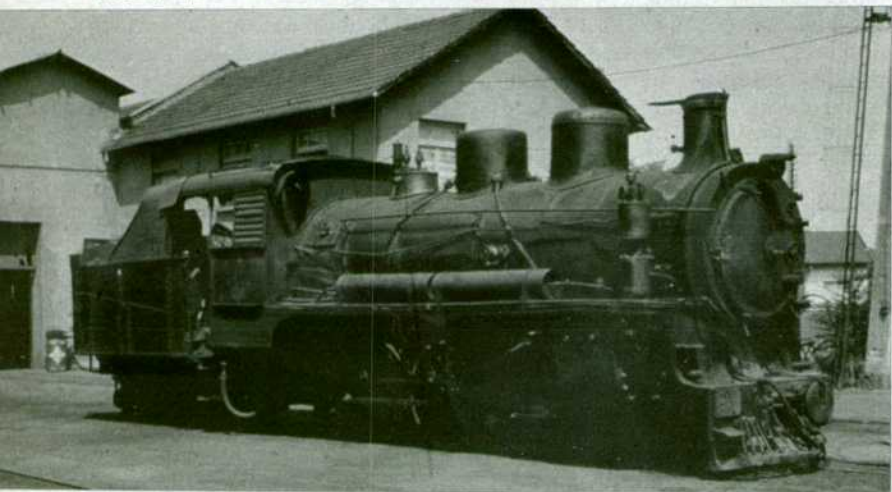


La locomotora Krupp Essen núm. 601, entre Caboalles y Villablino, arrastrando un carbonero. Representa la primera generación en máquinas Diesel del P. V.



La última Baldwin en funcionamiento en el P. V. es la núm. 2, «Conde de Gaitanés», tipo 1-3-1 T. Aquí, haciendo maniobras en el lavadero de Ponferrada.

Maniobras en las instalaciones de enlace con RENFE, en Ponferrada, de la núm. 51, de la MSP, de vía ancha, tipo 0-3-0 T.



La locomotora núm. 19 del P. V., tipo 1-3-0, ex Ferrocarriles Vascongados y ex F. C. de La Robla: una veterana que ha circulado con tres compañías distintas.



Ejemplar de la Diesel 1002, construida por Macosa, que constituye el segundo tipo adquiridas por el P. V. Con un tren de carbon a la salida de Villablino.

ella los ferroviarios del P. V. en su reparación y conservación, hoy esta locomotora ha de conformarse, como si tratara de intentar revivir el pasado, de remolcar algún corte de material que desde Cubillos se dirija a la estación de Ponferrada. Triste final de la núm. 31.

En Villablino, cabecera de la línea del P. V., parten dos ramales; el primero de ellos, dirección Este, se dirige a Villaseca, de 7 km. de longitud, inaugurado en 1920 prácticamente desde el inicio de este ferrocarril. El segundo, dirección Noroeste, de 8 km. de longitud, es el que se dirige a Caboalles de Abajo, inaugurado en 1921. Tanto el remolque de las composiciones en estos dos ramales como las maniobras en sus estaciones términos están aseguradas por las locomotoras núms. 14 y 17, que se encuentran destacadas en Villablino y que pueden estar asignadas indistintamente a un ramal como al otro, compartido en ocasiones por las Diesel 601 y 602 del P. V., procedente de la Empresa Nacional Calvo Sotelo núms. 7 y 8, construidas en 1960 por Krupp Essen con los números de fábrica 4087 y 4088, respectivamente. Con una potencia de 630 CV. de transmisión hidráulica, fueron estas locomotoras el primer ma-

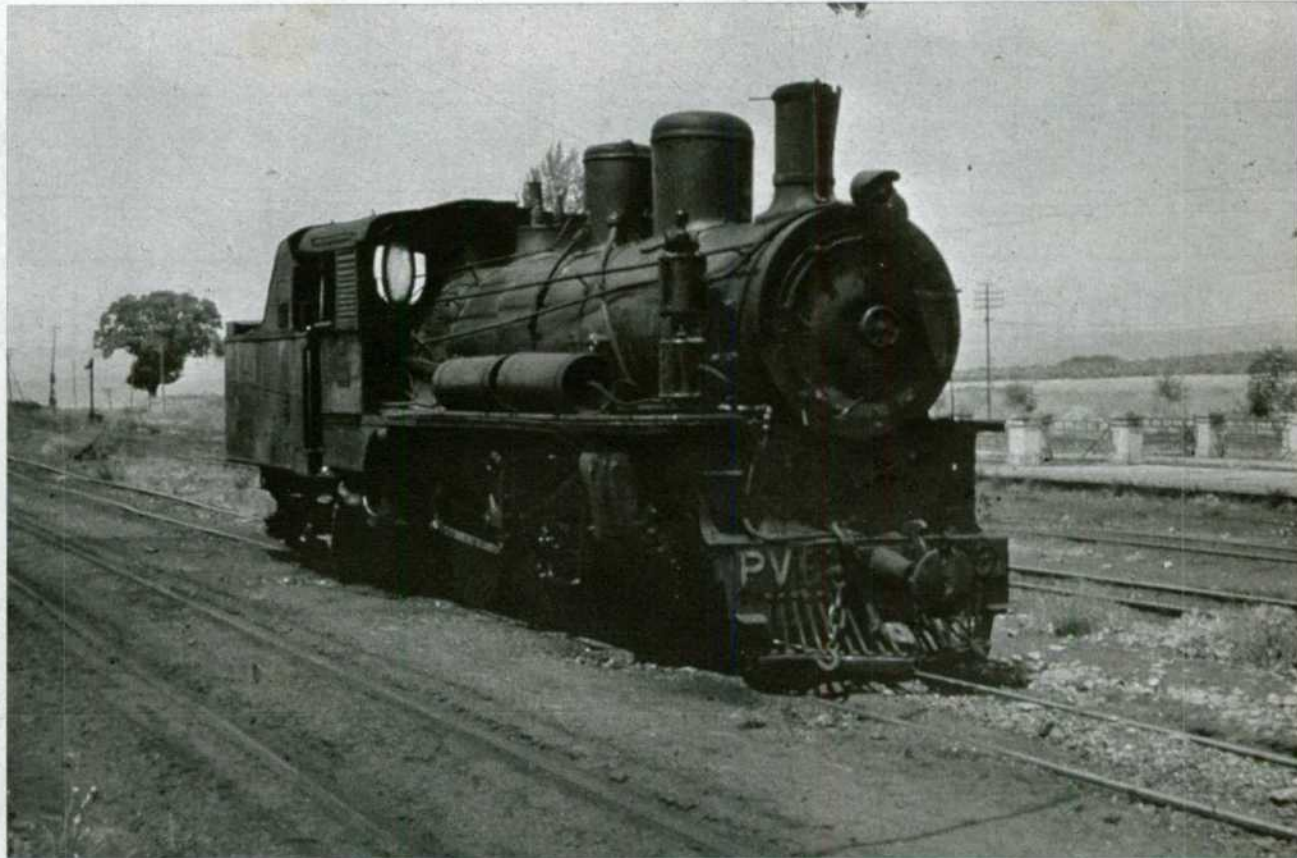
terial Diesel adquirido por el P. V. en 1981.

Atendiendo a los ramales de Villaseca y Caboalles se encuentra la núm. 17, tipo 1-3-0, construida por Krauss, de Munich, en 1914 con el número de fábrica 6918, destinada en origen a los FF. CC. Vascongados con el núm. 51, de nombre «Zuria»; en 1958 pasó al F. C. de La Robla, donde ostentó el núm. 151, en 1963 adquirida por el P. V. y reenumerada con el núm. 17. Y la locomotora núm. 14, tipo 1-3-0, construida por Macosa, de Valencia, en 1950 con el número de fábrica 102, una de las cuatro locomotoras de este tipo que se han construido en España. Como curiosidad, y a diferencia de otras, ésta posee un solo domo alargado en la parte superior de la caldera. Estas dos locomotoras remolcan las composiciones cargadas tanto en Villaseca como Caboalles, previa formación de las mismas, hasta la estación de Villablino, donde serán las potentes Diesel serie 1001-1004, construidas por Macosa en 1981, quienes harán el relevo a las veteranas locomotoras de vapor en la conducción de los trenes por la línea entre las estaciones de Villablino y Ponferrada.

Respecto al sistema Engerth, en nuestro país ya muy desarro-



de locomotoras de este modo de tracción



Construida por Maffei en 1913, he aquí la núm. 31 (tipo 1-3-0), encargada desde siempre de la conducción del tren-correo hasta la clausura del servicio. Actualmente se halla en Cubillos, atendiendo el ramal de la central térmica.

llado, no puede decirse que estas locomotoras del P. V. que acabamos de ver, tipo 1-3-0, como las restantes que tuvo este ferrocarril, sean del sistema Engerth propiamente dicho, sino que más bien se trata de locomotoras articuladas con tender de apoyo, sistema muy utilizado en España en los ferrocarriles de vía estrecha de difícil trazado. Este sistema Engerth desarrollado consiste básicamente en: el bastidor del tender montado sobre el bogie del mismo tiene dos largueros laterales que descansan sobre la parte trasera del bastidor de la locomotora, transmitiéndole parte del peso del tender a ésta, con lo que se aumenta el peso adherente de la locomotora y, por resultado, un mayor esfuerzo de tracción y una mejor inscripción en las curvas.

En cuanto a las locomotoras de vía ancha, se encuentran en funcionamiento en las instalaciones de la MSP que sirven de enlace con RENFE en Ponferrada, destinada para hacer las maniobras la núm. 51, tipo 0-3-0 T, construida por Haine-Saint-Pierre, de Bélgica, en 1922 con el número de fábrica 1382. Posiblemente sea ésta ya la última locomotora de vapor en servicio del ancho 1.674 milímetros, actualmente en España.

También pueden verse apartadas en el depósito de Ponferrada las locomotoras de vía ancha propiedad de la MSP núms. 53, 54 y 55, de tres ejes acoplados cada una de ellas. Sólo la núm. 53, tipo 0-3-0 T, construida por Couillet, de Bélgica, en 1924 con el número de fábrica 1794, se encuentra en condiciones de funcionamiento, apagada y en reserva; pasaría a hacer las maniobras en caso de sufrir alguna avería la locomotora núm. 51.

Como conclusión, y para todos aquellos que no hayan visto recientemente el P. V., decirles que hoy día todavía constituye este ferrocarril el último rincón más importante y donde mayor número de locomotoras de vapor se conservan en funcionamiento, como si de un museo al aire libre se tratara.

Por mi parte, recordar a la dirección del F. C. Ponferrada-Villablino, a FEVE, al Museo Nacional Ferroviario o cualquier otro organismo, que se conserven algunas de estas locomotoras tan representativas de los ferrocarriles de vía estrecha del Norte, bien en esta línea o cualquier otra, antes de que sea demasiado tarde. Sería todo un acierto. **ALVARO SANCHEZ TARIFA (texto y fotos).**

CASANOVA HERMANOS, S. A.

*Fábrica de
embutidos y
conservas
cárnicas
elaboradas en el
Alto Pirineo*

**TELEF. (972) 74 00 50
CAMPRODON (Gerona)**