

## PONFERRADA-VILLABLINO

# UNICO TREN DIARIO DE VIAJEROS A VAPOR EN ESPAÑA

Desde que RENFE y FEVE suprimieron la tracción vapor en sus líneas, solamente se pueden ver funcionando locomotoras de vapor en los patios de maniobras de alguna empresa importante de actividad minera o siderúrgica, o en algún ferrocarril particular dedicado al transporte de carbón o mineral.

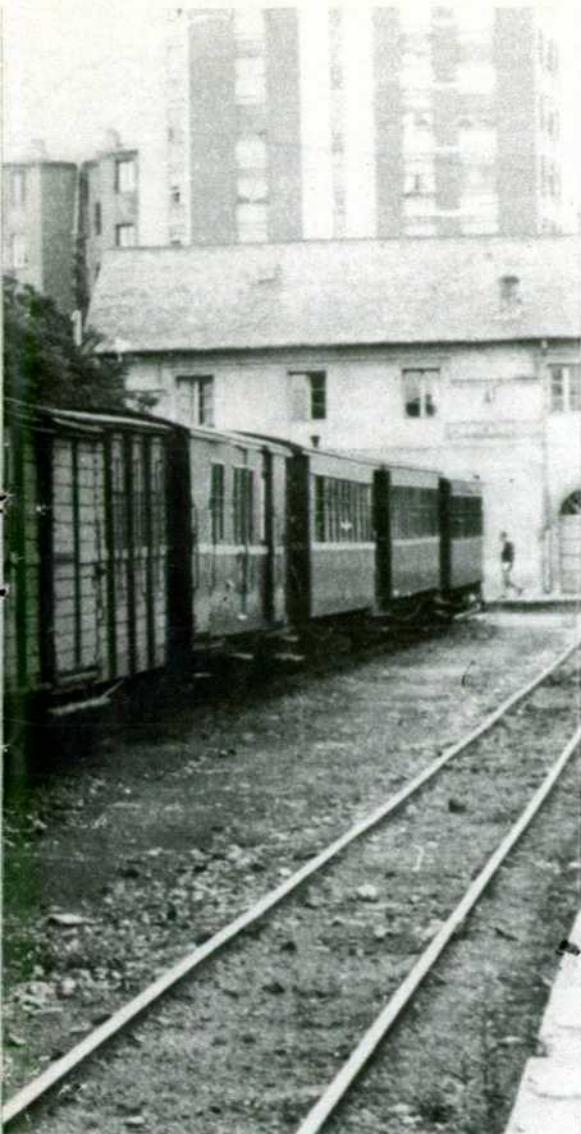
Uno de los pocos ferrocarriles particulares es el Ponferrada-Villablino, de la Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada. Una línea de 62 kilómetros de longitud y ancho de un metro, situada en el extremo noroeste de la provincia de

León. Aunque su transporte principal es el carbón de la zona de Villablino, presta servicio público de viajeros, mercancías y transporta correo. Todos los trenes de la línea principal y los de maniobras en Ponferrada son trabajados con locomotoras de vapor, por lo que sus servicios diarios de viajeros son los únicos de España, oficialmente, con tracción vapor. En 1975 este ferrocarril transportó 1.800.000 Tm. de carbón y otras mercancías y 100.000 viajeros. Enlaza en Ponferrada con la línea Madrid-La Coruña (por León) de RENFE.

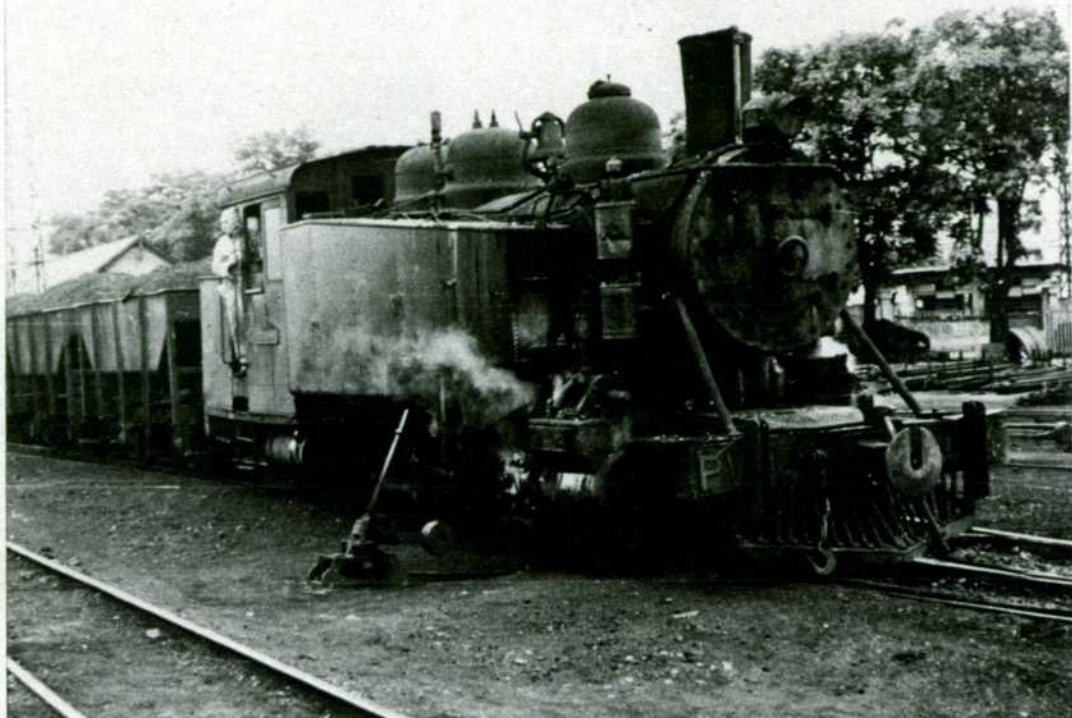
### **DOSCIENTAS NOVENTA CURVAS**

El "Correo" sale de Ponferrada a las 12,05 horas y llega a Villablino a las 14,26, retornando a las 15,20, para estar en Ponferrada a las 17,34. Con un recorrido tortuoso -290 curvas-, el tren acompaña al río Sil en todo su recorrido, permitiendo a los viajeros disfrutar de la contemplación de un bellissimo panorama. Hasta el 21 de septiembre de 1975 un tren mixto hacía también diariamente la línea en los dos sentidos.

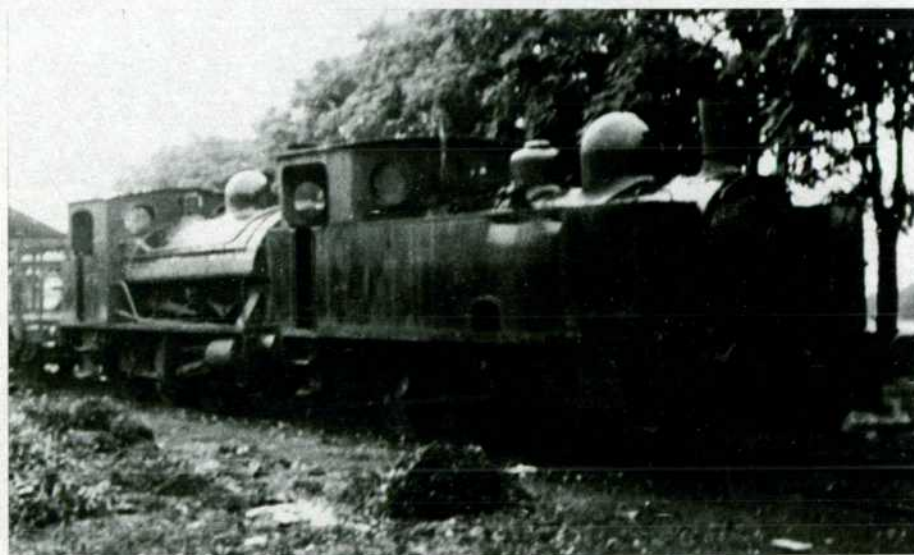
Villablino se encuentra a 962 metros de altura, en las proximidades del puer-



Tren correo a punto de salir de la estación de Ponferrada. A la cabeza, la locomotora de vapor Maffei, número 31, tipo 1-3-0, con tender que perteneció al Ferrocarril Pamplona-Lasarte.



Un tren carbonero, arrastrado por la locomotora Baldwin, número 4, construida en 1919, entra en Ponferrada. La locomotora lleva incorporada la campana, característica de las máquinas americanas.



Locomotoras de ancho normal tipo 0-30, números 53, cisterna lateral, y 55, albarda, en el depósito de Ponferrada.

to de Leitariago (1.518 metros), en paisaje muy pintoresco. Sin embargo, las cotas mayores de este ferrocarril se encuentran en los ramales de nueve y siete kilómetros a Villaseca y Caboalles, que llegan a 1.083 y 1.096 metros, respectivamente.

#### UN PEQUEÑO MUSEO

Su parque, que constituye un pequeño museo, está compuesto por diez cisternas laterales Baldwin 1-3-1 con las que empezó sus actividades el ferrocarril; dos Krauss 1-3-0, con tender, procedentes de los Ferrocarriles Vascongados, pero construidas en 1920; una tipo 1-3-0, con tender, construida por Maffei, de München, en 1913, y que perteneció al extinguido Plazaola (Pamplona-Lasarte); una pequeña 0-2-0 T, para maniobras, construida en 1903, en Berlín; siete grandes 1-3-0, con tender, entregadas por Macosa a partir de 1956, y una cisterna 1-3-0, número 21, de desconocida procedencia. Para atender el intercambio de mercancías con RENFE hay cuatro locomotoras tender tipo 0-3-0 de ancho normal.

#### UN POCO DE HISTORIA

El ferrocarril Ponferrada-Villablino fue promovido a raíz de las penurias de carbón como consecuencia de la guerra 1914/1918 por un grupo de financieros que constituyeron la SMSP (Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada) para explotar los carbones de la cuenca del Sil. Su proyecto fue aprobado por Ley de 23 de julio de 1918, y en sólo diez meses fue construida la línea, que se inauguró en julio de 1919. Dará una idea de la rapidez de su construcción el que en su serpenteante trazado existen cinco túneles y numerosos y hasta importantes puentes sobre el río Sil y sus afluentes.

Normalmente se puede ver a la cabe-

za del "Correo", que se compone de tres coches de balconcillo, coche correo y furgón, todos a bogies, a la Maffei perfectamente cuidada. Y casi siempre hay algún aficionado que está tomando su imagen para la posteridad.

Lo que no se sabe es cuánto durarán estas máquinas de vapor, ya que, a pesar de utilizar combustible de sus minas, el rendimiento del vapor es muy bajo en comparación con las locomotoras Diesel.

Algunas de estas locomotoras podrían servir para remolcar trenes turísticos o como piezas de museo para que las futuras generaciones puedan admirar los ingenios que corrieron por las líneas de vía estrecha. ■ E. GONZALO (Fotos del autor).