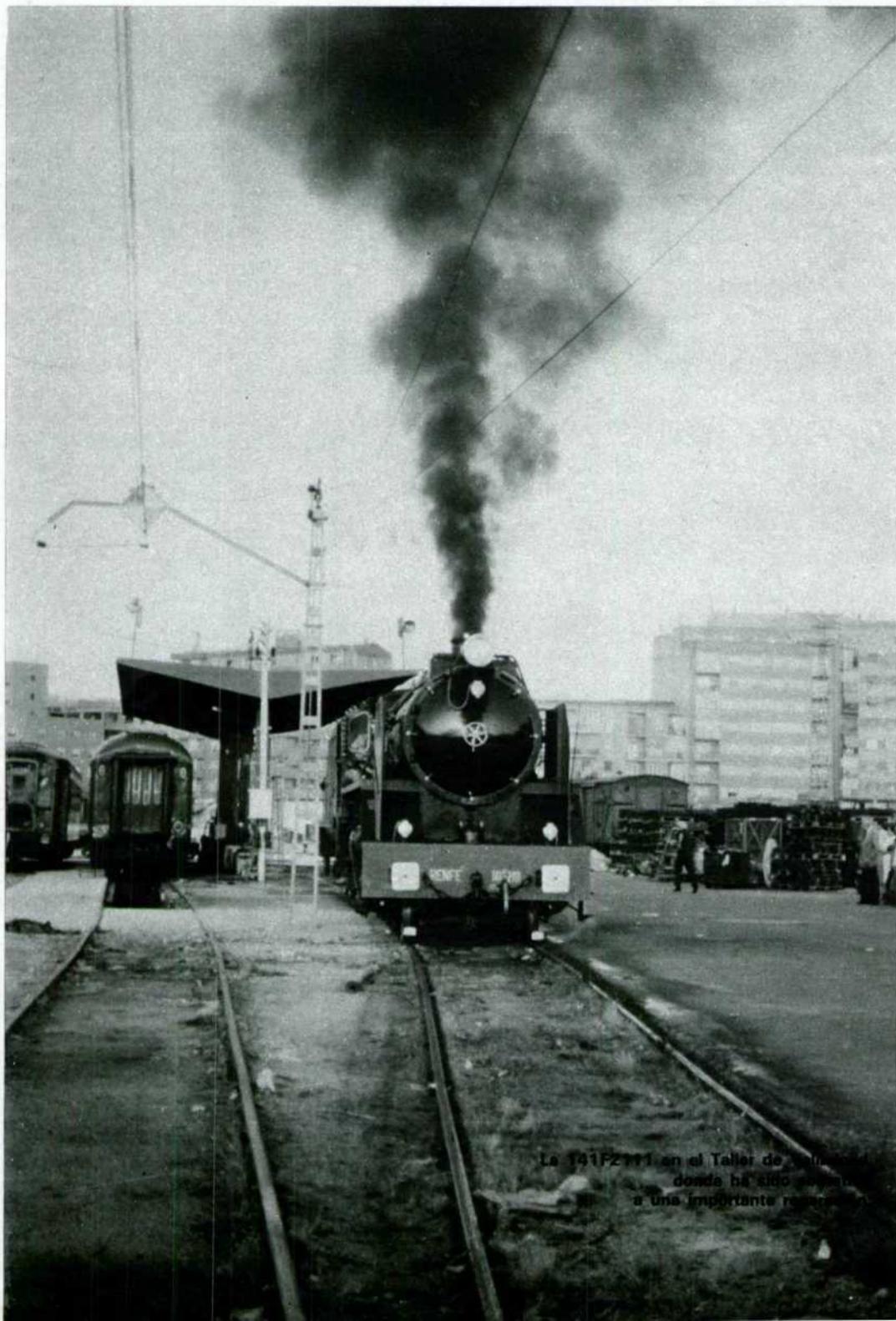


EL VAPOR VOLVIO A CASTILLA

ALBERTO GARCIA ALVAREZ

La locomotora 141F2111 ha sido reparada en los talleres de RENFE en Valladolid y realizó su primer viaje hasta Fuentes de San Esteban-Boadilla.



PARA conmemorar el centenario de la colocación de la primera piedra de la estación de Valladolid-Campo Grande, y con ocasión de haber sido reparada en los talleres de Valladolid la locomotora Mikado 141F2111, se puso en circulación un tren especial conmemorativo desde la estación vallisoletana hasta Barca D'Alva el 10 de octubre.

En el tren viajaban unas 200 personas entre autoridades, amigos del ferrocarril y ferroviarios. Poco antes de las nueve de la mañana, el alcalde de Valladolid, Tomás Rodríguez Bolaños, pronunció unas palabras en el vestíbulo de la estación, diciendo, entre otras cosas: "Son cien años de historia de Valladolid, impresos para siempre sobre la superficie brillante y caliente de esos raíles que, como cualquier camino abierto, hacen horizonte, y de ello hemos de alegrarnos, tanto por la ciudad misma como por el fenómeno social y laboral que en la vida de los vallisoletanos representó siempre la presencia del ferrocarril, ya fuera como medio de transporte o como posibilidad de empleo". Antes de descubrir una lápida conmemorativa que ofreció el Ayuntamiento, el alcalde terminó así su intervención: "Hoy los vallisoletanos vamos a rendirle este homenaje a nuestra antigua, centenaria y admirable estación del Norte, Valladolid Campo Grande, desde la que luego, venturosamente, saldremos en busca del Duero y a remolque de esa vieja reliquia del ferrocarril, la locomotora de vapor, que han sabido poner en marcha otra vez, para envidia del memorable Stephenson, gentes que honran a su profesión de ferroviarios".

El tren especial en el que viajaban el consejero de Transportes de la Junta de Castilla-León, gobernadores civiles y alcaldes de Valladolid y Salamanca, parlamentarios y otras autoridades estaba compuesto por la locomotora 141F2111 y los coches AA8050 (1.ª Z), AA8086 (1.ª Z) y

La 141F2111 en el Taller de Valladolid, donde ha sido reparada y a una importante reunión.

EL VAPOR VOLVIO A CASTILLA



En Cantalapiedra, el tren hizo una parada momentánea.



Entre La Fregeneda y Barca D'Alva, puentes y túneles ayudan a la línea férrea a bajar más de 300 metros en 17 kilómetros.



De izquierda a derecha: Jesús Cueto, senador; Salvador Torme, jefe del Taller Central de Reparaciones de Valladolid; Tomás Rodríguez Bolaños, alcalde de Valladolid, y Salvador Barrios, jefe de Taller del TCR.

BB1602 (5.^a Z). Este último coche había sido acondicionado interiormente de forma que se utilizaba como coche salón, dotado, además, de pantallas de video. Desde Valladolid a Salamanca, la pareja titular de la máquina estaba formada por Mariano Rey Pérez y Vicente Giraldo Alvarez, maquinistas de Valladolid, siendo acompañados por el jefe de maquinistas de Salamanca, Leopoldo Juárez, quien continuó los mandos hasta Fuente de San Esteban-Boadilla, en unión de su compañero de igual categoría y residencia, Manuel Losada.

El tren especial salió de Valladolid con unos minutos de retraso por esperar el estacionamiento del Ter Salamanca-Barcelona, perdiendo por precauciones algo más hasta Medina del Campo, donde se llegó a las 9.55 h. de la mañana, efectuando una parada de unos veinte minutos para tomar agua. Mientras tanto, una banda de música local interpretó diversos temas, siendo muy numerosos los vecinos de la localidad que se acercaban a la estación para saludar al tren. El jefe del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, Salvador Torme, recibió en nombre de la Red una placa que le fue entregada.

A pesar del retraso y de unos problemas surgidos en la inyección del agua, el estado de la vía hasta Salamanca y de la locomotora, permitió llegar a la capital charra a la hora, siendo allí el tren recibido por la banda de música, autoridades y numeroso público. Tras una breve parada para repostar agua y reparar las anomalías detectadas, el tren continuó viaje hasta Fuente de San Esteban-Boadilla, donde la Mikado fue desenganchada entre los aplausos del público y relevada por la locomotora Diesel 10.815, ya que la pesada y potente locomotora de vapor no puede circular por la línea de Barca D'Alva. La Mikado regresó invertida hasta Salamanca y ya en su posición normal continuó viaje inmediatamente a Valladolid, desde donde fue enviada a Barcelona para otro viaje conmemorativo.

Mientras tanto, el tren especial continuó su marcha hasta Lumbrales, donde el Ayuntamiento de Valladolid ofreció una comida a los asistentes. A los postres, el alcalde de la localidad pronunció unas sencillas y emotivas palabras en las que destacó el importante papel que el ferrocarril desarrolla en la economía de la zona y pidió el mantenimiento de la vía férrea.

Seguidamente, el jefe del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, Salvador Torme, pronunció unas palabras alusivas a la reparación de la locomotora en el taller, entregando un obsequio a Salvador Barrios, jefe de Taller que ha dirigido la reparación, y a los seis empleados que han participado en ella. Fernando Gordejuela (subcontramaestre), Asterio Castellano, Julián García y Benito Rodrí-

guez (jefes de equipo), Pablo Hidalgo (oficial calderero chapista) y Gumersindo del Río (oficial ajustador montador) recibieron los obsequios entre los aplausos enfervorizados de todos los asistentes. Es muy digna de elogio —señaló— la labor desarrollada por estos siete trabajadores, que en poco más de dos meses han puesto a punto la locomotora, que ha quedado en un magnífico estado para prestar servicio en trenes conmemorativos, como lo prueba el viaje realizado.

Por la tarde, el tren continuó su marcha

hasta Barca D'Alva, estación portuguesa situada inmediatamente después del puente internacional sobre el río Agueda, y a unos 17 kilómetros de La Fregeneda, última estación española. Entre ambas estaciones, el trayecto constituye una impresionante y desconocida obra de ingeniería ferroviaria, salvando un desnivel de más de 500 metros, bordeando el río Agueda en frontera con Portugal atravesando 20 túneles y numerosos puentes. En la localidad portuguesa, tren y viajeros fueron recibidos y obsequiados por autoridades del país.

ise saborea!



LAGISA

Productos Lácteos de Asturias
Porceyo (Gijón)

CENTRAL LECHERA DE GIJON, S. A. LAGISA

- LECHE ENTERA, U.H.T.
- LECHE DESCREMADA, U.H.T.
- QUESOS
- MANTEQUILLA
- NATA FRESCA, ESTERILIZADA Y MONTADA
- BATIDOS

Apartado Correos 273. GIJÓN
TELEFONOS:
FABRICA-GIJON: (985) 38 54 00
ADMINISTRACION GIJON: (985) 35 33 44
COMERCIAL (GIJON): (985) 38 54 00
COMERCIAL (MADRID): (91) 795 05 46

LA 141F2111

La locomotora 141F2111 forma parte de un lote de 242 locomotoras Mikado que recibió RENFE entre 1953 y 1960. En concreto, esta locomotora pertenece a la primera subserie (141F2101 a 2125) que fueron construidas en Glasgow (Escocia) por la casa North British entre 1953 y 1954, siendo todas ellas traídas en barco a la Península y descargadas en el puerto de Bilbao. La otra subserie de Mikados (141F2201 a 2417) fueron construidas en España entre 1955 y 1960 por Macosa, Maquinista Terrestre y Marítima, Euskalduna y Babcock Wilcox, en Valencia, Barcelona, Bilbao y Sestao, respectivamente; las diferencias entre ambas subseries son pequeñas. Las fabricadas en Escocia se distinguen de las españolas por el forro del lomo y los areneros, que es de una sola

pieza alargada, la chimenea era de simple escape, e inicialmente funcionaban con carbón, aunque todas ellas fueron luego fuelizadas.

Las Mikado de RENFE funcionan a 15 kilos por cm², tienen un peso en servicio de 104,5 t., una potencia de 2.000 CV., un esfuerzo de tracción de 14.790 kg. y sus ruedas motrices tienen un diámetro de 1.560 mm. Por su versatilidad, estas locomotoras fueron utilizadas en todo tipo de servicios, siendo las últimas de vapor que prestaron servicio regular en RENFE en 1975. A esta serie pertenece la locomotora 1412348, que fue apagada por el entonces príncipe de España don Juan Carlos de Borbón el 23 de junio de aquel año, clausurando oficialmente la tracción vapor en RENFE.

En concreto, la locomotora 2111 fue construida en 1953 y fuelizada en 1963. Su primer depósito fue el de León, terminando sus servicios oficiales en Castejón de Ebro al ser clausurado este depósito el 14 de mayo de 1975. Desde 1977, en que fue puesta a punto en Mora la Nova, realizó diversos viajes conmemorativos, alguno en doble tracción con la locomotora 141F2413. Puede destacarse el viaje que realizó entre Ponferrada y León, subiendo el puerto de Brañuelas con un tren especial.

En marzo de 1983, esta locomotora, asignada al Museo Nacional Ferroviario, pasó a los talleres generales de Valladolid, donde recientemente ha sido sometida a una gran reparación y puesta a punto. **A. G. A. (texto y fotos)**

CRONICA VIAJERA

FUENTERRABIA,
TRES CIUDADES EN UNA

*Playa de moda, barrio de pescadores
y ciudad amurallada, con urbanismo
peculiar y de gran belleza.*

EN Fuenterrabía —Hondarrubia en euskera— hay por lo menos tres planos distintos, tres pequeños cosmos, en los que la vida discurre de manera diferente y con escenarios que en nada se parecen.

El primero, el menos particular, es el del paseo junto al mar y la playa que nos recuerdan demasiado otros paseos marítimos y otras playas. El que se vea enfrente la costa francesa y la playa de Hendaya a dos pasos sí es, desde luego, un elemento diferenciador; pero las familias que pasean despaciosamente, las chicas que lucen sus bikinis (no hemos visto ningún top-less) en la arena, los niños que chapucean en el agua y los jubilados que toman el fresco y el refresco en la terraza podrían, lo mismo que los bloques de apartamentos, estar en cualquier lugar costero de España y aun del mundo. Lo único que, en contra de lo que

ocurre en otros lugares de veraneo, los coches aparcados son en su inmensa mayoría matrículas del País Vasco y no de lugares foráneos.

Barrio de pescadores

El segundo plano ofrece una imagen totalmente distinta y quizá el que ha autorizado a calificar a Fuenterrabía como uno de los pueblos más bonitos de España. Es el barrio de pescadores, con una fisonomía típicamente vasca. Las casas de tres o cuatro plantas, con tejados muy inclinados, tienen en sus fachadas las maderas al descubierto y los corredores y ventanas pintados de verde, de amarillo, de rojo, de azul, de marrón. Abundantes y floridas macetas acaban de formar un colorido tan variado como agradable. En la calle de San Pedro y en sus alrededores hay rincones tan bellos que si no fuera una vulgaridad tendríamos que decir que parecen postales o decorados para representar "Las golondrinas". En los bajos de estas calles hay buenos restaurantes donde se comen los platos típicos, abundantes y sabrosos, como corresponde a la cocina de la región.

Es de esta Fuenterrabía de la que Javier María Pascual habla cuando dice: "Fuenterrabía tiene, a pesar de los veraneantes y los turistas, un aire marinero imperturbable. Bajo los tambores secan las redes, y de los balcones de



El faro.