

0-2-0, 0-2-1, 0-3-0

HULLERAS DE SABERO Y ANEXAS, S.A.



Carles SALMERON i BOSCH

Es sorprendente constatar que en la década de los años ochenta todavía quedan algunos ferrocarriles que emplean locomotoras de vapor para efectuar sus servicios, aunque cada día va reduciéndose más la cantidad de éstos. Por suerte para aficionados e historiadores en España, existen (por el momento) algunas líneas donde se pueden encontrar los últimos vestigios de un pasado entrañable: el F.C. de Ponferrada a Villablino, con todos los servicios efectuados por locomotoras de vapor de vía estrecha y de vía ancha; o el F.C. de Andorra a Escatron, que posee las locomotoras industriales más grandes de Europa Occidental en estos

momentos; y varios ferrocarriles industriales desperdigados por toda la geografía del país.

Uno de estos últimos, escondido en un valle de las estribaciones de la Cordillera Cantábrica, el ferrocarril minero de Cistierna a Sabero, destaca por la variedad y rareza de su parque motor; pues posee una 0-2-0 T y dos 0-3-0 T funcionando y unos ejemplares únicos: una 0-2-0 T de caldera vertical (!) y dos 0-2-1 ST (Saddle tank) apartadas.

Sin duda creemos que es uno de los parques más eterodoxos que se pueden encontrar en servicio en cualquiera de los ferrocarriles industriales de la Europa Occidental.

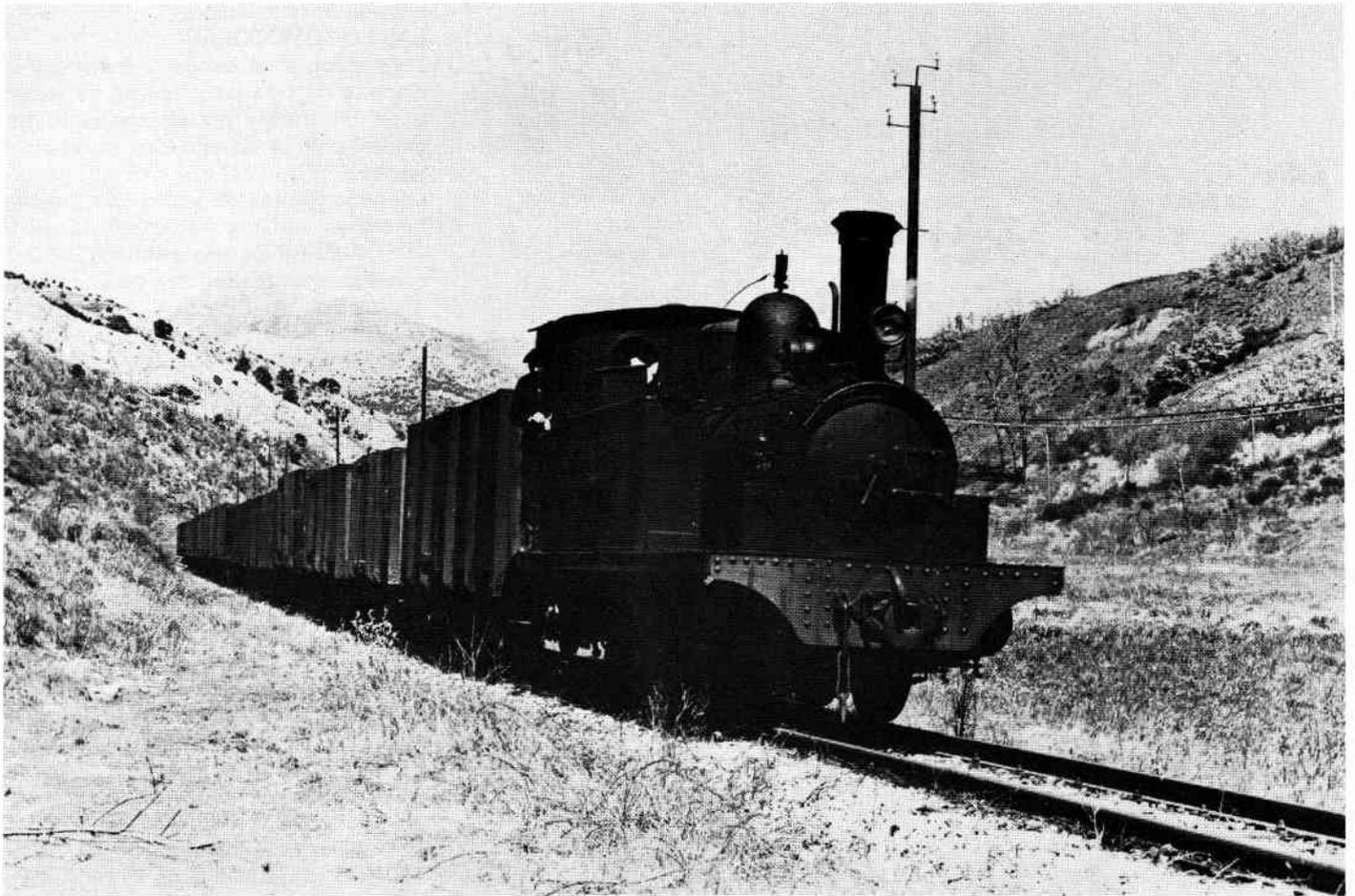
HISTORIA

Aunque actualmente la actividad minera de la zona está explotada por Hulleras de Sabero y Anexas, S.A., las primeras explotaciones mineras datan de 1830, cuando una compañía inglesa inició lo que más tarde devengaría la primera industria de la zona. Hacia 1840 se formó una compañía española: la Sociedad Palentino-Leonesa de Minas, antecesora de H.S.A.; está formada el 7 de Agosto de 1892, estaba ligada financieramente al F.C. de La Robla y a la S.A. «Basconia» de Basauri en Vizcaya.

Con la inauguración del tramo de Cistierna a Boñar del F.C. de La Robla,

El hecho de que en algunos extraños lugares del mundo puedan verse todavía, en la actualidad, funcionando, locomotoras de vapor, tiene un doble interés: histórico y mecánico.

El interés mecánico presupone una cierta predisposición para la ingeniería que —ya se sabe— suele concretarse en el afán de reproducir aquellos viejos ingenios a escala reducida. En el mejor de los casos, también funcionando a vapor. El interés histórico es la base del otro; pues, sin un conocimiento profundo del origen industrial y de los servicios prestados por cada locomotora ¿No quedaría notablemente disminuido el sentido de cualquier modelo a escala reducida? La opción del autor de este artículo —una opción que ya podría empezar a llamarse trayectoria— es clara y conocida de nuestros lectores. Sólo nos queda desear que, con la publicación de estos trabajos, contribuyamos, de algún modo, al interés internacional que sin duda merecen.



el 20 de Julio de 1893, se estudió el modo de comunicar las minas de Sabero con dicho ferrocarril. Se decidió construir un ramal de vía métrica de 3,2 Km. de longitud desde la estación de Cistierna a las instalaciones de Vegamediana, donde se preparaba el carbón para su comercialización. De Vegamediana partía un pequeño ferrocarril de vía de 600/mm. que, con una

En esta foto se pueden observar los dos túneles, el de vía métrica (en servicio) y más elevado el antiguo túnel del F.C. de vía de 600 mm. La vía que sale hacia la derecha se dirige hacia el antiguo depósito de locomotoras donde todavía se guardan la 0-2-OT C.V. y las dos 0-2-1 S.T. (Abril 1979).

La 0-3-OT n.º 10 en ruta hacia Cistierna (Abril 1979).

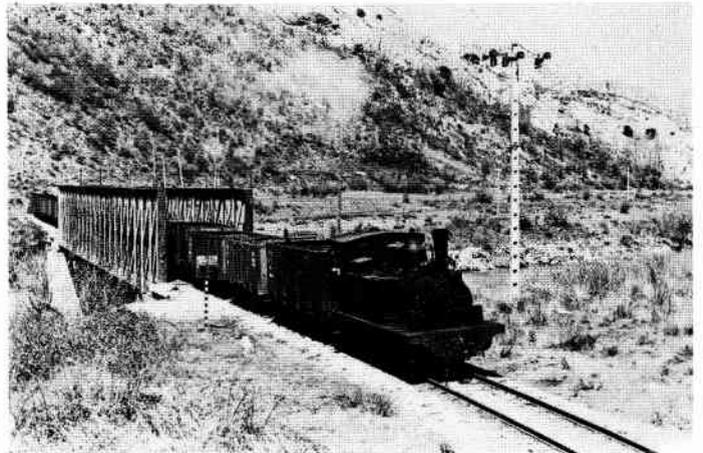
longitud de unos 6 Kms., comunicaba con las minas.

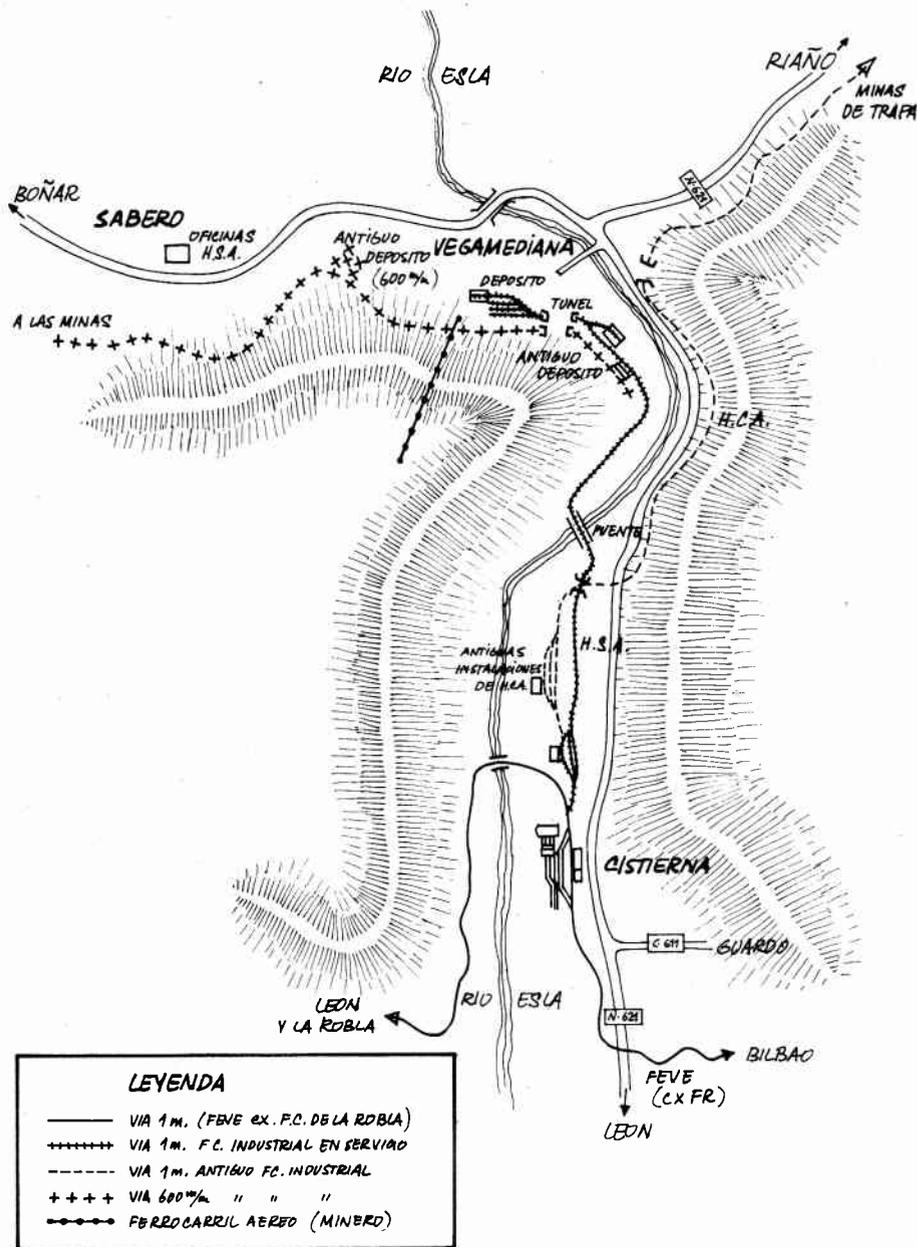
LA LINEA

El Depósito y Talleres se encuentran situados en Vegamediana, junto a las instalaciones de tratamiento y coquización de los carbones. Saliendo de estas, atravesando un túnel, se encuentra un cocherón que era el depósito de las locomotoras antiguamente. Hoy en día todavía contiene la 0-2-0 T de caldera vertical y las dos 0-2-1 ST. Un poco más allá se ven las antiguas instalaciones de transbordo del ferrocarril

de vía de 600 mm. con el de vía métrica. Tras atravesar los lavaderos del mineral la línea efectúa una gran curva, bordeando el río Esla, el cual cruza un poco más adelante por un hermoso puente metálico. A partir del mismo comienza a atravesar tierras de cultivo y por un paso inferior cruza la antigua línea (todavía se conserva la explanación) de la Compañía de Hulleras de Cistierna y Argovejo. Tras atravesar más campos y una pequeña urbanización, la línea llega a Cistierna donde empalma con el F.C. de La Robla a la

La 0-3-OT n.º 10 EL ESLA pasando por el magnífico puente metálico sobre el río Sil (Abril 1979).





entrada de la estación.

LAS LOCOMOTORAS

Para efectuar el servicio, la compañía dispone de tres locomotoras de vapor y de un tractor diesel comprado recientemente y construido en Francia por BERRY en 1977.

Las locomotoras de vapor que todavía funcionan son las siguientes: la n.º 5 «VEGA BARRIO» una pequeña 0-2-0 T construida en los talleres de la compañía. La n.º 10 «EL ESLA», una interesantísima 0-3-0 T construida por Sharp & Stewart con el número de fábrica 3343 en 1885 y destinada originalmente al F.C. de Cariñena a Zaragoza donde ostentó el n.º 5. A la clausura de dicho F.C., el 1 de Marzo de 1933, se vendió todo el material, incluidas las cinco locomotoras que poseía (S.S 3339-43/85), sabiéndose sólo el destino de tres de ellas: una en Cistierna; la otra en el tranvía de Las Palmas en las Islas Canarias, y la última, la número 1 del F.C. de Cariñena a Zaragoza (S.S. 3339/85) en las minas de Figols en Cataluña. Esta locomotora de 95 años de antigüedad (!), con cilindros inclinados, es, sin duda, la locomotora de vapor más antigua que todavía presta servicio comercial en Europa Occidental. Por último la locomotora n.º 11 «CISTIerna», una 0-3-0 T de extraño diseño, que fue construida o reconstruida en los talleres de la compañía en 1945. Apartadas se encuentran la locomotora n.º 4 «VEGAMEDIANA», una de las poquísimas locomotoras de caldera vertical que han existido en España. Fue construida por Cockeril (un constructor belga especializado en este tipo de locomotoras) con el número de fábrica 1621 en 1891. Procedió del F.C. de La Robla donde fue utilizada para la construcción de la línea. Las locomotoras n.º 8 «BILBAO» y 9 «VIZCAYA» son dos 0-2-1 ST procedentes probablemente de la compañía de Hulleras de Cistierna y Argovejo. Son locomotoras industriales, típicamente americanas —incluso llevan campana en lugar de silbato— no en vano fueron construidas por H.K. Porter en Pittsburgh (U.S.A.). Una de ellas fue identificada, por especialistas ingleses, con el número de fábrica 5143 de 1912; pero según la lista del constructor. la 5143/12 era una 0-2-0 T construida para la Ebro Irrigation Power Co (Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A.), empresa que construyó pantanos y obras hidráulicas en los ríos Ebro, Noguera Pallaresa y Segre, y que adquirió con tal fin seis 0-2-0 ST (Porter 5140-5/12)

En el complejo minero de Vegamediana coinciden en sus maniobras las 0-3-0T números 10 y 11 (Abril 1979).

Flanqueada por las montañas que cierran el valle la 0-3-OT n.º 10 maniobra en las instalaciones que la compañía posee en Cistierna.

En el interior de los talleres de Vegamediana se encontraban reparando el tractor diesel y detrás la 0-2-OT n.º 5 (Abril 1979).

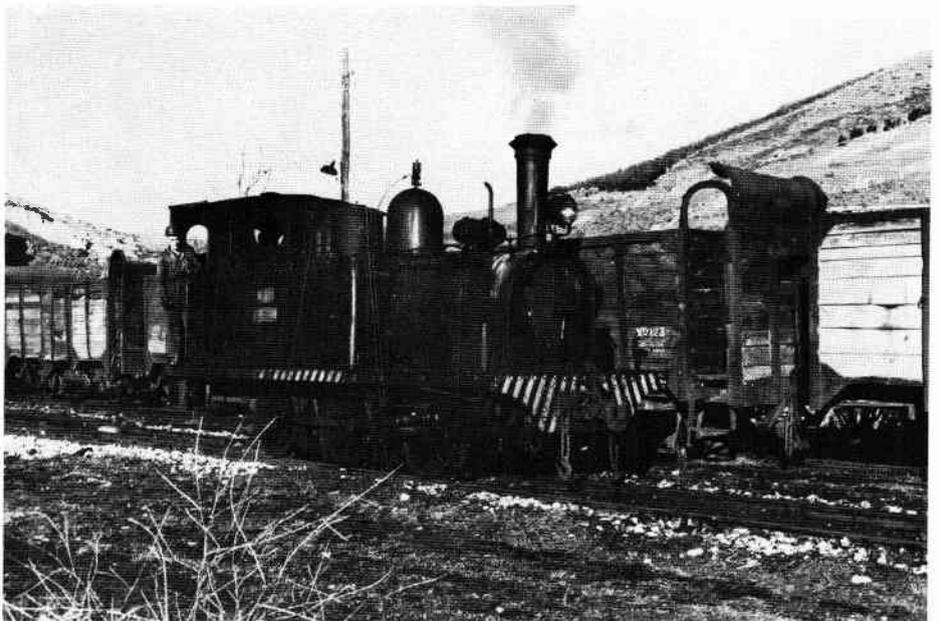
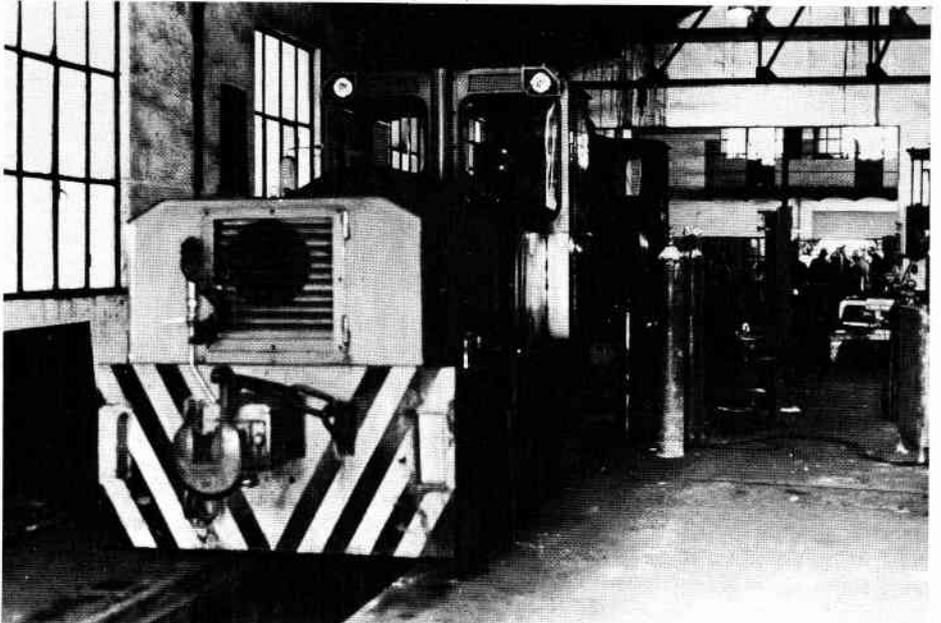
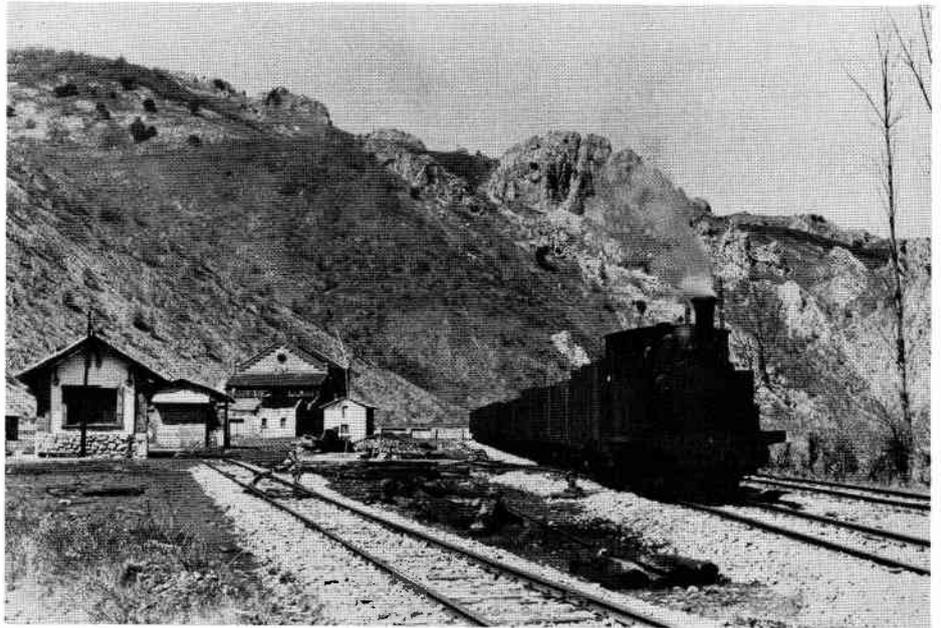
¿Pueden ser las mismas locomotoras reconstruidas?

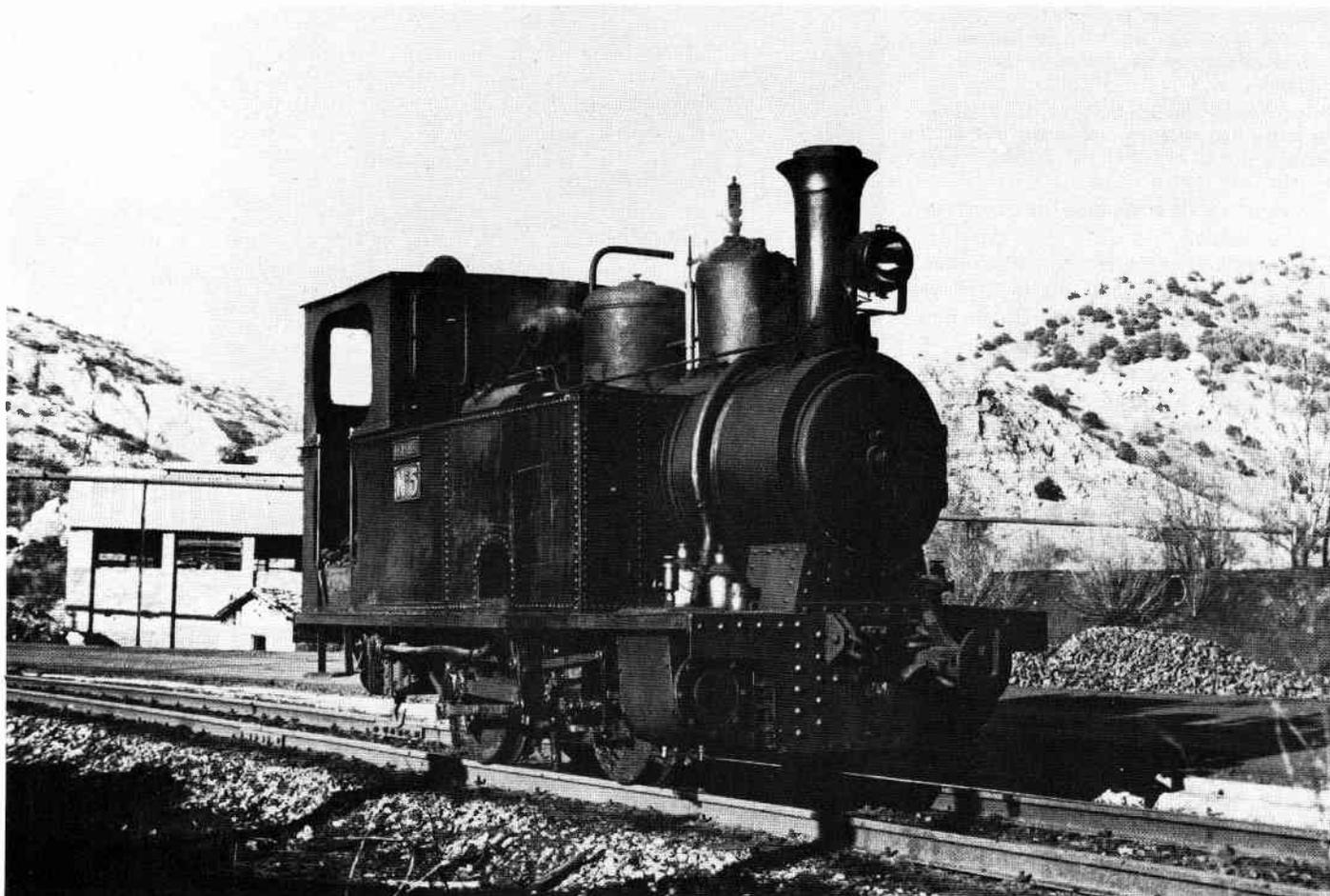
En los años sesenta, la compañía alquiló, al F.C. de La Robla, una 0-3-1 T: la FR-3 construida por Franco-Belge con el número de fábrica 797 en 1892.

En la antigua red de vía métrica. Hoy en día se encuentran todas preservadas privadamente por Mr. R. Rampton, Mr. J. Britton y Mr. Lees en Hambledon (Inglaterra). Las locomotoras son: la n.º 1 «SABERO», una 0-3-0 T (Couillet 1140/95); la n.º 2 «SAHELICES», 0-3-0T (Couillet 1209/98); la n.º 3 «OLLEROS», 0-3-0 T (Couillet 1318/00); la n.º 6 «LA HERRERA», construida con partes Couillet en los talleres de la Compañía; la n.º 7 «SOTILLOS», una 0-3-1 T (Borsig 6022/06) ex Minas de Cobre de San Miguel (Huelva); por último adquirió, al Servicio Militar de Ferrocarriles (S.M.F.) en Madrid, tres locomotoras 0-2-0 T: la n.º 101 (Henschel 16073/18), transformada en Cisterna en 0-2-1 T; la n.º 102 (Henschel 16043/18); y la n.º 103 (Henschel 16045/18). Estas locomotoras tienen una curiosa historia. Destinadas originalmente a Turquía, al «Tigris Kriegsbahn», en Mesopotamia durante la 1.ª Guerra Mundial; fueron más tarde adquiridas por el ejército español que las uso intensamente en la Campaña de Marruecos, siendo trasladadas posteriormente al S.M.F. en Madrid, donde prestaban servicio en la red de vía estrecha que este poseía. Al cerrar esta red hacia 1962, se vendieron casi todas las locomotoras a varios ff.cc industriales repartidos por toda la geografía nacional, quedándose la compañía de Hulleras de Sabero y Anexas con tres locomotoras. Hoy en día, todavía puede verse una locomotora de este tipo funcionando diariamente: la Henschel 16038/18 ex «Tigris Kriegsbahn» n.º 116, que efectúa cotidianamente el servicio de viajeros entre el pueblo y la base aérea de Eskisehir en Turquía. La lástima es que está un poco lejos...

En la misma zona de Cistierna se encontraban hace años otros dos ferrocarriles industriales: el de la compañía de Hulleras de Cistierna y Argo-

La 0-3-OT n.º 10 EL ESLA procede del F.C. de Cariñena a Zaragoza, donde ostentaba el n.º 5. Con sus 95 años de edad, pues fue construida en Inglaterra por Sharp & Stewart en 1885 es la decana de las locomotoras de vapor en funcionamiento (Diciembre 1976).





La 0-2-OT n.º 5 VEGA BARRIO fue construida en los talleres de la compañía (Junio 1974).

vejo, compañía establecida en el 27 de Septiembre de 1904 y que poseía un F.C. de vía métrica de 6,34 Km. de longitud y que unía Cistierna con las llamadas Minas de Trapa. Del material que circuló casi no tenemos noticias.

Hay que destacar una 0-3-0 T (La Meuse 1969/06), que fue vendida posteriormente al ferrocarril de Sierra Menera donde llevó el n.º 104 «EL GRAO» y probablemente las dos 0-2-1 ST n.º 8 y 9 de H.S.A. El otro F.C. era de vía de 600 mm. y pertenecía a la empresa Esteban Corrales, S.A., explotadora de las minas de Casetas y que unía estas con la estación de La Ercina del F.C. de La Robla, tras un recorrido de unos 3 Kms. El material empleado eran tres

0-2-0 T numeradas 1-3 y probablemente construidas por Decauville.

CONCLUSION

Desearíamos terminar este artículo facilitando algunas indicaciones útiles para visitar esta línea. Para poder visitar y fotografiar en las instalaciones de la compañía, es necesario solicitar autorización en la dirección de la empresa, cuyas oficinas se hayan situadas en Sabero (ver mapa). Delante del edificio de las mismas se encuentra un monumento a la minería representado por una vagoneta de mina.

Encontrándose Vegamediana en la falda de una montaña bastante alta, a partir de media tarde se oculta el sol por lo que recomiendo visitar por la mañana el depósito y por la tarde hacer fotos en línea (Hay un tren que sale de Vegamediana hacia media tarde). El alojamiento es posible en Cistierna donde hay un par de Hostales. De todas maneras, a pocos Kms., en Riaño, se encuentra el Parador Nacional

Por lo que hemos podido ver, por lo variado y heterodoxo del parque, creemos que este ferrocarril bien merece una visita antes de que sea demasiado tarde y sólo exista en el recuerdo.

La locomotora n.º 11 CISTIerna en los lavaderos (Diciembre 1976).





La 0-3-OT n.º 11 fue construida o reconstruida en los talleres de la compañía en 1956. Obsérvese lo característico de la terminación del tender (Diciembre 1976).

PARQUE MOTOR DE HULLERAS DE SABERO Y ANEXAS S.A.

Vía Métrica

8	VEGAMEDIANA	0-2-0 T	Cockeril	1621/91	Caldera vertical
5	VEGA BARRIO	0-2-0 T	H.S.A.		
4	BILBAO	0-2-1 ST	Porter		Pos. ex H.C.A.
9	VIZCAYA	0-2-1 ST	Porter	5143/12	Pos. ex H.C.A.
10	EL ESLA	0-3-0 T	Sharp S.	3345/85	Ex f.c C-Z n.º 5
11	CISTIerna	0-3-0 T	H.S.A.	/45	
FR 3	GUIPUZCOA	0-3-1 T	F. Belge	797/92	ex F.R (alquilada)

Vía 600 mm.

1	SABERO	0-3-0 T	Couillet	1140/95	Partes Couillet
2	SAHELICES	0-3-0 T	Couillet	1209/98	Ex S.M.C.M (Huelva)
3	OLLEROS	0-3-0 T	Couillet	1318/00	Ex S.M.F. (0-2-0 T)
6	LA HERRERA	0-3-0 T	H.S.A.	/37	Ex S.M.F.
7	SOTILLOS	0-3-1 T	Borsig	6022/06	Ex S.M.F.
101		0-2-1 T	Henschel	16073/18	
102		0-2-0 T	Henschel	16043/18	
103		0-2-0 T	Henschel	16045/18	

(las 8 locomotoras de vía de 600 mm. se encuentran actualmente preservadas en Inglaterra.)

