

EN LA PROVINCIA DE LEÓN

VAPOR SOBRE EL ESLA: EL RAMAL VEGAMEDIANA-CISTIerna

- *Todavía hoy se usa este tipo de tracción para el transporte carbonero de la cuenca hullera de Sabero.*

Nuestro colaborador **Antonio Cabrera Bonet** ha escrito este trabajo sobre lo que queda del ramal minero de Sabero, en la montaña leonesa del Esla, para completar los precedentes del número 155 de VIA LIBRE y, en fecha más próxima, del 183 (**Arturo Sánchez Ojanguren**: "La Robla-León-Bilbao, un ferrocarril carbonero para los Altos Hornos").

La provincia de León cuenta con un par de líneas que, como la de Ponferrada-Villablino (*) —ésta va a ser dieselizada de aquí a un año—, que utilizan aún el vapor, y en Sabero presenta un curioso reducto para los amantes de las viejas máquinas. Porque el ramal Vegamediana-Cistierna se asemeja a un museo que estuviera en uso y movimiento. El reportaje se ilustra con imágenes del propio autor y del fotógrafo saberense **Luis M. López-campos**.

La provincia de León es pródiga, entre otras cosas, en bellezas naturales y explotaciones mineras, la mayoría de las cuales tuvieron y tienen, desde antiguo, sus propias explotaciones ferroviarias. Tal es el caso de la cuenca hullera de Sabero, una de las primeras explotaciones de este tipo en nuestro país, tanto en antigüedad como en importancia.

Esta cuenca, situada en unos parajes de impresionante belleza y bañada por las guas del arroyo Orcado, afluente del río Esla, se encuentra al Norte de la provincia de León, cercana a Cistierna, importante localidad y estación del ferrocarril de La Robla.

Como ya se ha dicho, la tradición minera de la zona es bastante antigua. En efecto, ya hacia 1830 unos ingleses explotaron carbón en la zona. Entre 1840-1842, don Miguel Botías obtuvo la concesión de las minas y se formó la Sociedad Palentino-Leonesa de Minas, antecedente de las actuales explotaciones propiedad de la empresa Hulleras de Sabero y Anexas. Fue, además, Sabero la primera localidad española que tuvo altos hornos funcionando a base de cok, y todavía pueden verse los restos de la Gran Ferrería de San Blas.

En 1892 se propuso dar salida a los carbones por la garganta de Oveja, de Valdeillorma, desde Olleros de Sabero hacia La Erce, pero en 1899 se decide la salida por el valle del Esla hasta Cistierna para unirse al recién construido (1894) ferrocarril de La Robla a Valmaseda. Entre los pozos, situados en las inmediaciones de Olleros de Sabero, y las instalaciones construidas en Vegamediana (lavaderos e instalaciones de

tratamiento de carbones y hornos de coquización), lugar donde el arroyo Orcado se une al río Esla, se tendió una línea de 60 cm. de ancho y unos seis km. de longitud, con rampas de hasta 30 milésimas y curvas de radio mínimo 80 m. Desde aquí, los carbones ya tratados y convertidos en briquetas de cok continuaban hasta Cistierna mediante el ramal que aquí nos ocupa, pues el tramo de 60 cm. de ancho ya ha sido acertadamente tratado por G. Garcival en el número 155 de VIA LIBRE.

Este ramal es de vía métrica, con una longitud de 3,177 km., y las únicas obras de fábrica son un pequeño túnel situado inmediatamente a la salida del complejo industrial de Vegamediana, y un hermoso puente metálico sobre el río Esla, de un solo tramo de 45 m. de luz y un peso de 90 toneladas. Este puente fue construido en los Talleres de Construcciones Mecánicas Zorroza, de Bilbao. El radio de curvatura mínimo es

130 m. a la salida de dicho puente, y la rampa máxima es de 8,7 milésimas, también antes del puente, lo que da idea del buen trazado del ramal. En principio se instaló un carril de 23 kg/m., pero modernamente se ha sustituido por otro de 35 kg/m. Como datos anecdóticos podemos añadir que el costo del puente metálico fue de unas 60.000 pesetas y el coste de este tramo fue de 38.000 pesetas/km., cantidades de la época, naturalmente. El tramo de 60 cm. de ancho costó algo menos: 30.000 pesetas/kilómetro.

OTROS FERROCARRILES MINEROS DE LA ZONA

Los tramos Cistierna-Vegamediana y Vegamediana-Olleros de Sabero no fueron los únicos ferrocarriles mineros de la zona, puesto que en 1902 se tendió una vía de un m. de ancho y unos siete km. de longitud entre los cargaderos de carbón de las minas de Trapa (situados entre los pueblos de Ocejo de la Peña y Santaolaja de la Varga) y la unión con el ramal de Cistierna-Vegamediana, justo a la entrada del puente metálico. Parece ser que estas minas fueron de origen francés, y a finales del siglo pasado pasaron a ser propiedad de la empresa Carbones del Esla, S. A., la cual sustituyó un antiguo cable aéreo por el ferrocarril en 1902, como ya se ha dicho. Esta explotación cesó hacia la mitad de los años veinte,



(*) Ver, en este mismo número, información de **Torres de Rocaverti** sobre las jornadas del XVII Congreso de Amigos del Ferrocarril, celebradas, precisamente, en torno al Ponferrada-Villablino.



Tres momentos —incluida la operación de aguada— de la "Cistierna", también en Vegamediana, a orillas del río Esla.

pasando el material al ramal Cistierna-Vegamediana.

Ya se ha dicho antes que en 1892 se propuso dar salida a los carbones de Sabero por la garganta de Oveja hacia La Ercina, aunque esta idea fue abandonada más tarde. Sin embargo, bastantes años después se utilizó dicha garganta para tender una vía de 60 cm. de ancho y unos tres km. de longitud, que comunicaba las minas de Casetas con la estación de La Ercina, del ferrocarril de La Robla, donde todavía existe un lavadero-descargadero, aunque hace años que las instalaciones están abandonadas.



PARQUE MOTOR: EJEMPLARES DE MUSEO

La empresa Hulleras de Sabero y Anexas posee en la actualidad tres hermosas locomotoras de vapor en servicio, restos del parque que antaño poseyera. Son éstas las siguientes:

—Locomotora número 5, "Vegabarrío", tipo 0-2-0 T, construida en los talleres de Vegamediana, con un timbre de 8,26 atm.

—Locomotora número 10, "El Esla", tipo 0-3-0 T, adquirida probablemente a los Ferrocarriles Secundarios de Castilla, con un esfuerzo tractor de 2.500 kilos y un timbre de 9 atm.

—Locomotora número 11, "Cistierna", tipo 0-3-0 T, también construida en Vegamediana hacia el año 1945, con un timbre de 10 atm.

De estas tres locomotoras la número 10 es la que mejor resultado ha dado, pues la número 11 tuvo algunos problemas al principio.

Aparte de éstas, la empresa poseyó otras locomotoras de vapor de vía métrica, afortunadamente preservadas en un cobertizo cerca de Vegamediana. Se trata de las locomotoras número 8, "Bilbao", y número 9, "Vizcaya", ambas tipo 0-2-1 T y procedentes del ferrocarril de Minas de Trapa, del que antes se ha hablado. Eran locomotoras belgas, de la casa Couillet, con caldera tipo "saddle-tank", y llevaban una campana en vez de silbato. A juicio de los maquinistas,

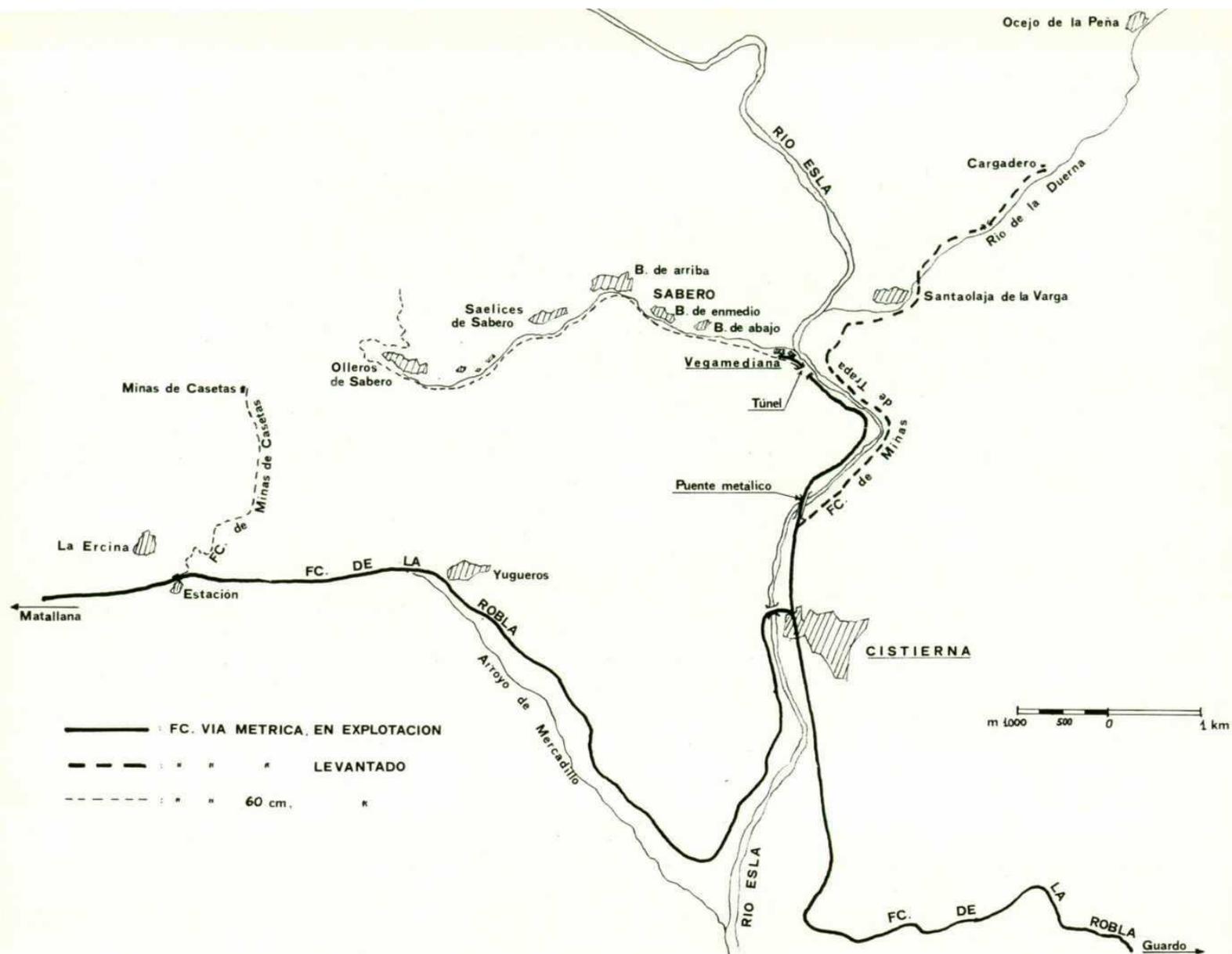
su manejo era algo incómodo, pues los inyectores no admitían agua a cierta temperatura. Pero sin duda el ejemplar más interesante de todos es la locomotora número 4, "Vegamediana", tipo 0-2-0 T, que tiene la particularidad de tener la caldera vertical (una de las pocas que en España han existido con esta disposición), y conocida popularmente entre el personal como "La Potes". Esta locomotora se empleó en la construcción del ferrocarril de La Robla, conduciendo trenes de balasto, traviesas y carriles, y terminó su vida en los años 50 remolcando vagones vacíos entre Cistierna y Vegamediana. Las locomotoras número 8 y 9 dejaron de funcionar en los años sesenta.

Como puede verse, es un pequeño "museo ferroviario" el que Hulleras de Sabero posee en Vegamediana, y me atrevería a sugerir desde aquí que estas locomotoras pasasen a formar parte del Museo del Ferrocarril, para disfrute de todos los aficionados a estos temas.

En cuanto a las locomotoras de 60 cm. de ancho, tratadas ya en el número 155 de VIA LIBRE, quisiera añadir algunas curiosidades sobre las mismas. Estas fueron las 8 locomotoras siguientes:

—Las números 101, 102 y 103 fueron construidas por la casa alemana Henschel, procedían del ferrocarril Militar de Cuatro Vientos (Madrid), y fueron recibidas en el año 1941.

— Las números 1, 2 y 3 eran de origen bel-

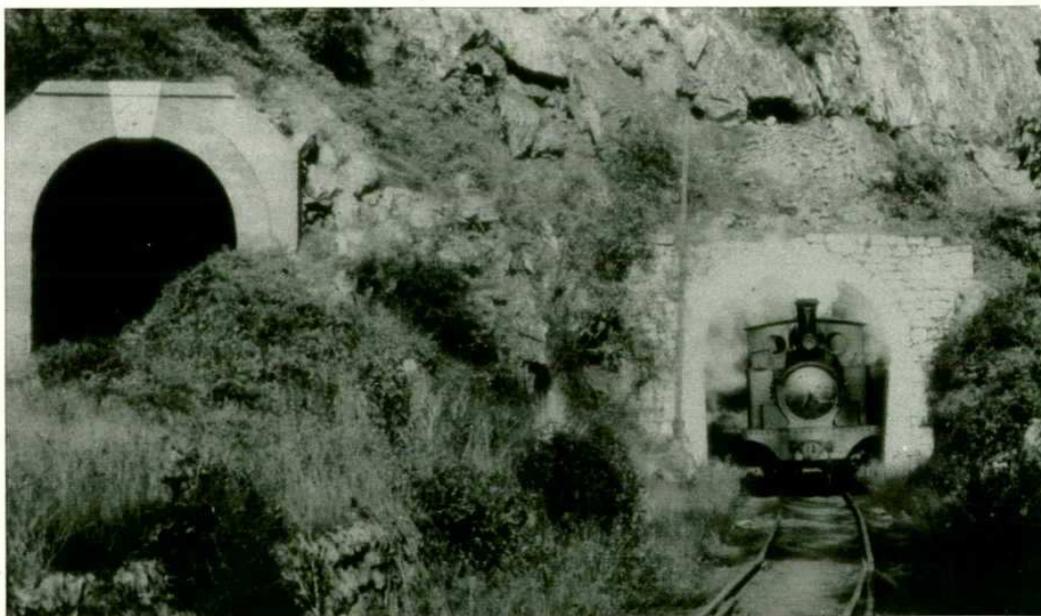


ga, construidas por la casa Couillet, entre 1900 y 1903. Poseían un esfuerzo de tracción de 1.800 kilos y costaron unas 20.000 pesetas de la época. La locomotora número 6 era fiel copia de las anteriores, pero construida en Vegamediana.

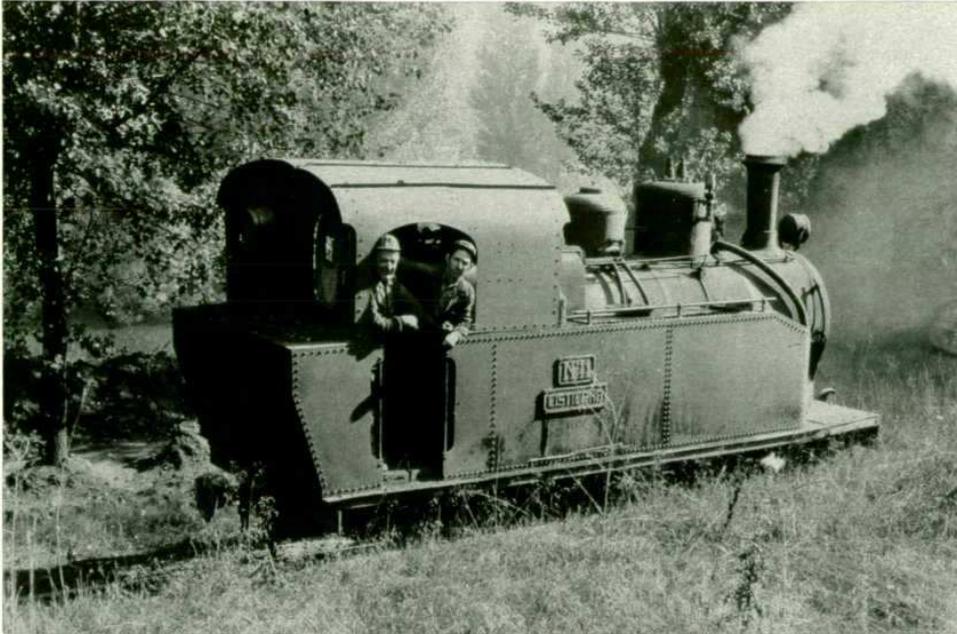
— Finalmente, la número 7, "Sotillos", apellidada popularmente "La Foca", fabricada por la casa alemana Borsig, era originalmente de un m. de ancho, pero en 1935 fue transformada al ancho de 60 cm. en los talleres de Valmaseda, del ferrocarril de La Robla.

Como ya se dijo en VIA LIBRE, todas estas locomotoras están ahora en Inglaterra, a donde fueron vendidas cuando se levantó la vía de 60 cm. entre Olleros y Vegamediana.

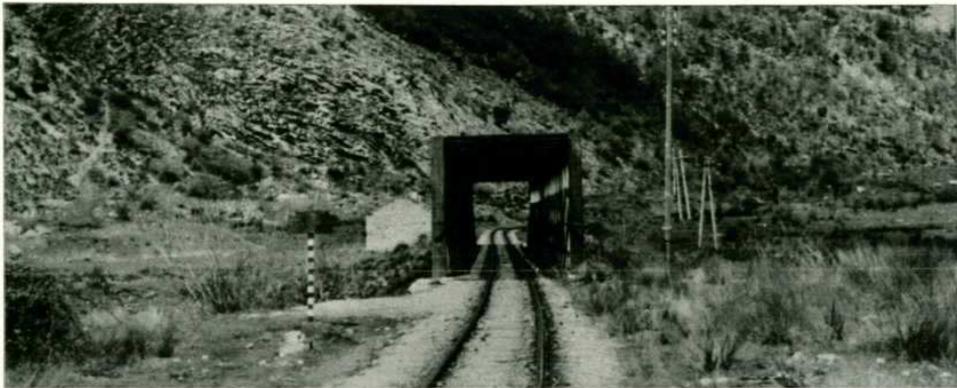
Hay que añadir que en 1977 se puso en funcionamiento un tractor Diesel de dos ejes, marca Berry, con un esfuerzo tractor de 4.500 kilos, velocidad máxima 24 km/h. y motor Deutz V-6 de 174 CV. a 2.500 revoluciones por minuto, con el objeto de ir sustituyendo paulatinamente la tracción vapor en el ramal Vegamediana-Cistierna.



A la salida de Vegamediana, la máquina "Esla" rebasa un túnel; el de la izquierda correspondía al tramo de 60 centímetros de ancho Olleros-Vegamediana, hoy plataforma de una carretera.



Locomotora número 11 ("Cistierna"), tipo 0-3-0 T, en el complejo carbonero de Vegamediana-Sabero. En la marquesina, Eusebio Rodríguez y Elías González ("Chispa"), dos veteranos maquinistas saberenses.



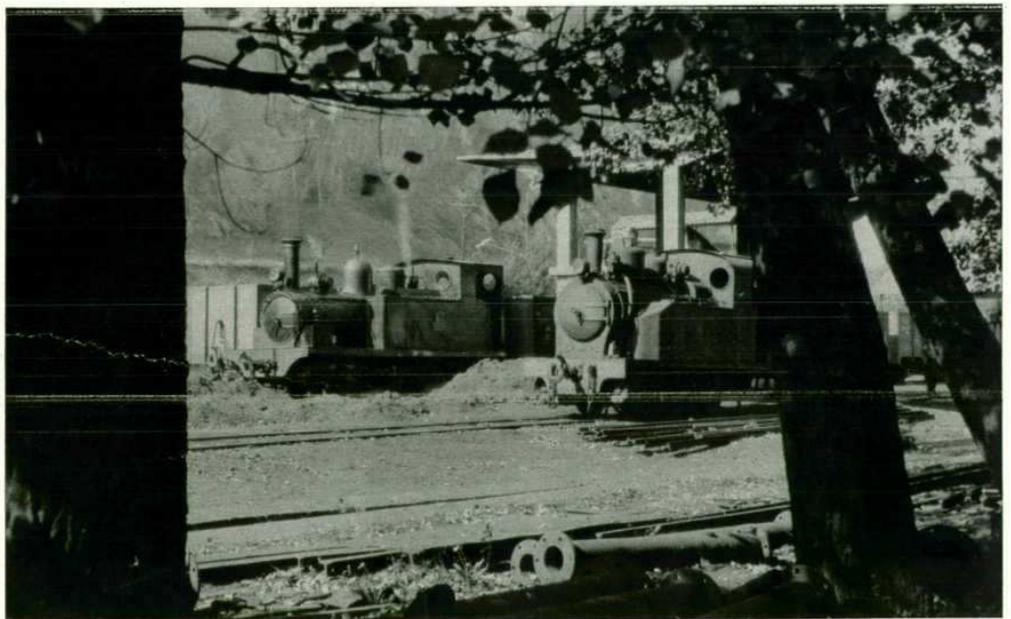
El viaducto de hierro sobre el Esla, de frente y en escorzo, establece la divisoria entre los términos de Sabero y Cistierna.

EXPLORACION DEL RAMAL

Como ya se ha dicho, actualmente el ramal va de Cistierna a Vegamediana. Aquí se cargan los menudos de cok, briquetas, etcétera, en vagones de la propia empresa Hulleras de Sabero, de bordes altos y 10 toneladas, y en vagones tipo "X" de chapa metálica y 20 toneladas, suministrados por FEVE. Una vez compuesto el tren por el número de vagones conveniente para no sobrepasar las 400 toneladas bajando, sale de la báscula en Vegamediana remolcado por cualquiera de las tres locomotoras de vapor en servicio (generalmente lo hacen la 10 o la 11), aunque más frecuentemente es el tractor Diesel el encargado de hacerlo. Unos metros antes de llegar a la estación de Cistierna, la locomotora aparta los vagones en unas vías dispuestas a tal efecto en lo que antes fuera lavadero de Carbones del Esla, y regresa a Vegamediana sola o con vagones vacíos, si es que hay.

Los vagones son recogidos más tarde por las modernas y potentes locomotoras Diesel-eléctricas General Electric, de FEVE, serie 1500 (1.050 CV.), las cuales forman el tren puro de carbón que tiene como destinos las centrales térmicas de La Robla o Guardo.

Como anécdota se puede señalar que el material motor del ferrocarril de La Robla solía circular bastantes veces por el ramal hasta Vegamediana, aunque no era lo habitual. En concreto, las locomotoras de vapor conocidas como las "americanas" (tipo 1-4-0, construidas por Baldwin), remolcaban algunos trenes puros formados en Vegamediana, con objeto de evitar el cambio de tracción en Cistierna. ■ **ANTONIO CABRERA BONET.** Reportaje gráfico del autor y de **LUIS M. LOPEZ CAMPOS.**



La "Cistierna" y la "Esla", en el complejo de Hulleras de Sabero y Anexas, en Vegamediana.