

BIERZO

Nº7

TREN

Año 5, 2000

300 pts. / 1,82 Euros.

Publicación de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de El Bierzo



- Tren de Altas Prestaciones en El Bierzo
- Funicular de Montjuïc
- Ferrocarriles mineros en Fabero
- Tercera asamblea AIMFETUR
- Apodos ferroviarios
- y otras cosas más...



Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti

Nuestro correo electrónico,
y a la vez el de la asociación:

bierzotren@mixmail.com

Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti
Bierzoti

El número que usted, lector, tiene en sus manos, nos ha salido un tanto polémico e incluso provocativo. Esto se debe a la inclusión de un artículo de opinión referente a la necesidad de que el futuro acceso por tren de altas prestaciones deba pasar por El Bierzo, comarca a la que esta asociación y la mayor parte de nuestros socios pertenece.

Consecuentemente, no por tener vocación regionalista, sino por querer a nuestra tierra nada más que por haber nacido en ella defendemos nuestra opción frente a la Zamorana, y que conste que no tenemos nada en contra con los de Zamora, es más, incluso les apoyamos a que consigan con sus reivindicaciones la apertura de sino toda, al menos un tramo de la ahora cerrada Ruta de La Plata.

Pero a quien le sea más conocido el problema existente entre la región zamorana y la berciana, sabrá y será consciente de que este problema que ahora tratamos de resolver entre todos aún siendo por medio de la disputa no lo hemos creado nosotros, sino nuestros políticos cuando al hacer los estudios previos dejaron, inocentes, dos corredores en estudio, en vez de decidirse por uno de ellos, ya que de este modo no habría enfrentamientos entre territorios hermanos, y los que no hubieran conseguido el tren ni siquiera sabrían que se les tuvo en consideración para una de las alternativas.

En fin, que lo único que se ha conseguido al crear todo este problema es enfrentamientos, y no sólo entre gentes de las dos provincias, sino ya entre políticos de una sola ciudad, como puede ser Ponferrada, en donde ha habido discrepancias incluso a la hora de decidir la fecha de una manifestación que, no necesariamente por mal organizada, tuvo menos repercusiones que la celebrada en tierras zamoranas.

Ahora sólo nos queda esperar, puesto que por muchas movilizaciones que se hagan, la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras aún tendrán que esperar muchos años, sea por donde sea, aunque preferimos que sea por nuestra comarca.

Daniel Pérez.
El Director.

erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren
erzotren



Daniel Pérez Lanuza

Si en el número 6 presentábamos un TER, material ya fuera de uso, ahora presentamos su sucesor eléctrico, el Electrotrén, también conocido por 432 y «Obispo», que próximamente dejará de prestar servicio y para el que no hay iniciativas de conservación de ninguno de su serie. Daniel Pérez Lanuza. Miranda de Ebro (9/4/00)

Bierzotren

Revista sobre el tren de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de EL Bierzo.

Nº7, año 5, 2000.

Publica:

Asociación Berciana de Amigos del Ferrocarril
Av/ América 26, 5ºB
24400 Ponferrada
(León)

Director:

Daniel Pérez Lanuza

Redacción:

Iván García, Carlos Pérez, Eduardo Pérez, Víctor M. Barredo, José A. Manceñido, Luis A. Puente y Serafín Vázquez.

Delegaciones:

Barcelona: José Luis Sánchez López
León: Cristina Prieto
Madrid: Gonzalo Pintos
Asturias: Miguel Sáenz de Santa María

Colaboradores:

Ramón Capín Roa, Lluís Prieto i Tur, Anselmo Fernández, F. Repiso, Luis Raúl, Josele, Javier Fernández López, Pedro Pintado Quintana, Manuel A. Suarez y otros.

Imprime y distribuye la Asociación.

Publicidad: Departamento Propio (Dirección de la redacción).

Prohibida cualquier reproducción

Las posibles críticas sobre un artículo las responderá el autor de éste, aún siendo por medio de la redacción.

Sumario:

Número 7

Año 2000

300 pts.

Julio - Diciembre del año 2000



Portada:

Superior: Tren de viajeros por el P.V., fletado para la Asamblea AIMFETUR.DPL. (28/05/00)

Inferior: Locomotora O & K en la entrada del pozo intermedio. DPL (10/99)



Superior: Tren fletado por la AIMFETUR en la línea de Ponferrada a Villablino, pero de momento sin vapor.

Daniel Pérez Lanuza. (23/7/99)

BIERZO TREN

Inferior: Actualmente circulan por Ponferrada ocho diurnos y nocturnos en tres corredores diferentes, todos ellos con locomotoras 252. Daniel Pérez Lanuza. (27/12/99).



Portada	1
Editorial	2
Sumario	3
AVE por El Bierzo	4
Funicular de Montjuic	7
F.C.Mineros en Fabero	15
Asamblea Aimfetur	20
Apodos	22
Noticias	24
varios	26
Suscripciones	27
Concurso	27
Contraportada	28

El tren de Altas Prestaciones debe pasar por El Bierzo

Normalmente, en la actualidad el servicio regional se realiza con unidades 470, aunque los fines de semana aparecen 440R de cercanías de Madrid con el tren Lince. Daniel Pérez Lanuza. (15/1/00).



La Plataforma constituida en El Bierzo por parte del Consejo Comarcal de El Bierzo, varios partidos políticos y asociaciones entre las que se encuentra la nuestra (Asociación de Amigos del Ferrocarril de El Bierzo) ha llevado a cabo varios actos como Manifestaciones, recogidas de firmas, etc, para pedir al gobierno que el trazado del tren de velocidad alta proyectado hacia Galicia pase por El Bierzo, y no por la opción zamorana.

Esta revista, como órgano dependiente de la ABAF, se pronuncia consecuentemente a favor de la opción berciana y expone las razones que determinan que el futuro tren de altas prestaciones deba pasar por El Bierzo.

Las opiniones vertidas en este artículo no se identifican necesariamente con las de los integrantes del consejo de redacción ni los colaboradores habituales.

A.B.A.F.

El pasado 11 de mayo se celebró una multitudinaria manifestación por las calles de Ponferrada para reclamar el paso del futuro tren de velocidad alta, o en su caso de alta velocidad por nuestra comarca. La manifestación salió de las inmediaciones del museo del ferrocarril de El Bierzo, continuó por la avenida de Valdés y enfiló la antigua carretera Nacional VI hasta llegar a la plaza de Julio Lazúrtegui. En esta plaza, en donde había un palco preparado, Luis del Olmo pronunció un pequeño discurso presentando la necesidad que tiene El Bierzo de un tren de altas prestaciones, las ventajas de que pase por nuestra comarca en vez de por Zamora y el agradecimiento por último a todos los participantes por su asistencia a la manifestación. Los alcaldes de diversas localidades tanto de El Bierzo como de fuera de la comarca asistieron junto a varios de sus vecinos a la manifestación, y así se pudo ver, aparte de la que encabezaba la marcha «El Bierzo por el

tren del progreso», pancartas de apoyo de Valdeorras «Valdeorras co tren», del alto Bierzo (Bembibre y Torre) y de la maragatería.

Según las autoridades se calculó sin precisión una asistencia de unas 4.000 personas (3.000 según algunas fuentes), lo cual no es un fracaso pero si una nota negativa puesto que la manifestación celebrada en Zamora unas semanas antes había congregado a más de 10.000 manifestantes. No obstante, la recogida de más de 30.000 firmas avala el apoyo que la gente de nuestra tierra tiene a que el futuro tren pase por aquí.

Pese a los problemas políticos entre representantes de diversos partidos, la manifestación se organizó principalmente desde el Consejo Comarcal de El Bierzo, entidad similar a la Diputación de León pero a nivel comarcal, y a esta le apoyaron todos los demás partidos políticos con representación municipal. De hecho, días antes de la celebración varios roces entre partidos

motivaron varios cambios de la fecha de la manifestación, que también vino condicionada por la fecha de las elecciones generales y la definición del nuevo gobierno. Por último, y esperando que en breve se defina con claridad el trazado a efectuar, incluimos el texto original de los folletos repartidos en el llamamiento a la manifestación, con el propósito de exponer las ideas que llevan a estos actos tal y como se han hecho públicas, para que no exista manipulación por nuestra parte.

Dentro de los comentarios a que hace referencia el texto del folleto, falta uno que consideramos importante. El tema principal es el acceso a Galicia, pero la creación de la variante de Pajares hace necesaria una línea de estas características entre Valladolid y Asturias pasando por León. Como el trazado a Asturias no tiene problemas de proyecto, ya es seguro por donde va a pasar, y eso repercute en que la opción Bierzo hacia Galicia ya tendría construidos los kilómetros correspondientes entre Valladolid y León, por lo que el tramo a construir sería menor por nuestra comarca aunque con el mismo coste por kilómetro. Otro de los aspectos fundamentales, y poco nombrado en el texto a continuación es la densidad de población, ya que entre Valdeorras, El Bierzo y Astorga se supera con mucha facilidad la población de Zamora y Puebla de Sanabria, teniendo una repercusión directa en el número posible de viajeros.

Tenemos que insistir en que estos actos se han llevado a cabo por políticos de todas las ideologías, por lo que no es un acto partidista sino de defensa de nuestra tierra.

Folleto:

«A punto de desarrollarse en España el programa de infraestructuras destinado a romper el deterioro progresivo del ferrocarril como medio de transporte y situarlo en vanguardia del siglo XXI, impulsando el establecimiento de una red viaria de gran capacidad a base de construir seis nuevos corredores que habrán de situar a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas de Madrid, se observa en el **Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007** del Ministerio de Fomento que, al diseñarse el corredor Norte- noroeste, con tronco común hasta Valladolid y conexión con el resto de comunidades autónomas afectadas, el espacio entre Valladolid y Galicia aparece gráficamente sombreado como «Corredor en estudio», esto es, sin definirse las zonas de paso, pero también sin mencionarse la estación de Lugo y sí, en cambio, la de Orense, lo que en la práctica vendría a suponer la **exclusión de la línea León-Ponferrada- Monforte de Lemos**.

Esta impresión aparece ratificada por diversas otras actuaciones, como es el caso de que el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León entregara en su día a los representantes del **Foro para el Impulso de la Red Ferroviaria en el cuadrante Noroeste de la Península** un estudio informativo donde aparecía como prioridad funcional la **línea Medina del Campo- Zamora – Ourense**; y en la misma dirección el proyecto barajado por la **Subdirección de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias**, desvelado a mediados de febrero por la prensa gallega, donde se establece como única vía de

acceso a Galicia la de **Ourense-Vigo y ramales a Santiago, A Coruña y Pontevedra**, de manera que las elevadísimas inversiones exigibles impedirían de facto la segunda vía de penetración por Monforte a corto y medio plazo.

A pesar de que la coincidencia de estas noticias con la campaña electoral en curso ha propiciado diversas declaraciones voluntaristas de los candidatos provinciales por las formaciones políticas concurrentes **dando por hecha y garantizada la línea de paso por El Bierzo**, toda una sucesión de declaraciones públicas de cargos con responsabilidades de gobierno desmienten con contumacia estas apreciaciones, ya en el sentido del **Ministerio de Fomento de que nada hay decidido al respecto** (Y, mucho más curioso, que se decidiría «en función del respaldo social que tuviera la medida escogida»), ya en el sentido contundente del **Presidente de la Xunta de Galicia, inclinándose sin ambages por la «variante sur»**, al resultar mucho menos costosa y abreviar la comunicación de Galicia con Madrid.

Independientemente de que estas consideraciones son vulnerables y, en todo caso, discutibles (La superestructura de la vía, la electrificación, la señalización y el control de tráfico tienen el **mismo coste por kilómetro en ambas soluciones** y, respecto a los tiempos del recorrido, la desventaja gallega del destino Madrid se compensa sobradamente con los destinos a la Cornisa Cantábrica y Francia), es claro que la **alternativa Norte forma parte del Eje Ferroviario Transeuropeo Atlántico** que están demandando las Comunidades Autónomas y Cajas de Ahorro del Norte de Portugal, N.O. de España y S.O. de Francia, mientras que la alternativa sur nos dejaría aislados de Asturias y en desventaja con relación a Cantabria, el País Vasco, La Rioja, Navarra y Francia, representando, además, aquella alternativa del equilibrio ferroviario de Galicia por ser **el tradicional nudo de Monforte equidistante de los puertos y núcleos de población**, y de las dos capitales interiores, Lugo y Ourense, de donde se desprende



Aunque actualmente no se realizan trenes de categoría Intercity, hace pocos años era frecuente el servicio de trenes 444. El de la foto era un tren sombra excepcional. Daniel. (8/99).

inequívocamente la ventaja de la solución que preconizamos desde el punto de vista de los intereses nacionales y generales.

En concreto, para **El Bierzo, sacudido ya por el declive minero y la privatización de Endesa**, perder esta oportunidad histórica le sumiría en el más absoluto aislamiento, **alejándose del nudo de comunicaciones que van a conformar la España y la Europa del siglo XXI** y abocando a sus sectores productivos a la pérdida de competitividad por falta de infraestructuras adecuadas en una crisis de imposible superación, precisamente cuando el tren, como servicio público que es, tiene que dar ante todo respuesta a las demandas sociales y empresariales y discurrir por las zonas más densamente pobladas y de mayor potencialidad económica, como lo prueba el que, en cuanto al tráfico actual, **el número promedio de circulaciones entre León y Monforte es de 29 y el de Medina a Ourense, de 11.**

Para aunar las voluntades y los esfuerzos de todas las formaciones políticas y de los agentes sociales en una reivindicación que condiciona nuestro futuro, **se ha constituido una Plataforma Pro Tren de Altas Prestaciones** que, después de superar las tensiones del momento electoral que vivimos, ha dispuesto, como primera medida de atención para el gobierno que salga en estas elecciones, **la celebración de una manifestación en Ponferrada** y el establecimiento de una comisión permanente, representativa de todos los colectivos sociales y políticos que deseen integrarse, para el seguimiento con carácter



Durante más de dos años el servicio entre León y Vigo era realizado por automotores 593, en una línea ¡¡Totalmente electrificada!!. Daniel. (11/99)

indefinido de las decisiones políticas que nos afecten y, en su consecuencia, la adopción de medidas que en cada caso proceda.»

Una de las caras de atrás expone:
«Como esta plataforma ha encomendado al Consejo Comarcal, como máximo órgano de representación y de gobierno de El Bierzo, la dirección y coordinación del proceso, se propone al Pleno, reunido en sesión extraordinaria y urgente, la adopción de los siguientes acuerdos:

PRIMERO: El Consejo Comarcal considera de vital interés para el futuro de

El Bierzo el paso por su territorio, con parada en Ponferrada, del Tren de Altas Prestaciones que debe unir el eje Madrid-Valladolid con Galicia, oponiéndose con todos los medios a su alcance a cualquier otro trazado que elimine a nuestra Comarca.

SEGUNDO: El Consejo Comarcal de El Bierzo insta a la Junta de Castilla y León a que reclame y al Gobierno de España a que incluya en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, como primera vía de altas prestaciones de penetración en Galicia, el proyecto de acondicionamiento y trazado por León-Ponferrada- Monforte de Lemos, así como la adopción de las medidas necesarias para iniciar con carácter de urgencia los estudios oportunos.

TERCERO: Expresamente se asumen los acuerdos adoptados por la Plataforma Comarcal Pro Tren de Altas Prestaciones y su Comisión Permanente, y en particular la inmediata celebración de una manifestación en Ponferrada, que se apoyará desde esta Comarca con todos los medios disponibles.»

Extracto del folleto propagandístico de la manifestación.



Aunque lo más que se pueda ver en nuestros regionales sean 470, todavía aparecen con mucha facilidad 440 din reformar. Daniel (8/99)

El Funicular de Montjuïc

El tren número 1 en la estación de Paralelo, en el breve descanso entre sus incesantes viajes. 20/2/2000. José Luis Sánchez López.



José Luis Sánchez López

El funicular de Montjuïc es uno de los medios de transporte singulares con los que cuenta actualmente la ciudad de Barcelona, como los dos teleféricos, los tres funiculares, el tranvía azul y el tranvía de la diagonal (Actualmente fuera de servicio). Como se ve, a la ciudad de Barcelona sólo le faltaría un trolebús (Y de hecho existe uno, el propiedad de la Asociación de Barcelona, que no puede circular por falta de una línea adecuada) y un cremallera, aunque se puede encontrar en la misma comunidad, para que el muestrario fuese completo. En este reportaje hablaremos del funicular de Montjuïc, un transporte que ha formado parte de muchas familias durante tantos años, en que iban al campo los domingos, cogían la tortilla de patatas, el funicular en el Paralelo y se bajaban en las proximidades del castillo, y allí consumían su día de asueto, al igual que ocurría con otro funicular, el del Tibidabo.

Historia:

El 17/10/1923 se solicita al Ministerio de Fomento una autorización para la construcción de «*Un ferrocarril funicular desde la calle Marqués del Duero esquina calle Conde del Asalto hasta el Paseo Central de la Exposición de Barcelona*». El promotor fue Elíes Rogent, quien anteriormente había participado en la construcción del funicular de Montserrat a Sant Joan. La euforia reinante antes de la celebración de la Exposición Internacional de 1929 contribuyó de manera fundamental a que la empresa llegara a buen término. En 1924 muere Elíes Rogent, pero sus herederos llevan adelante sus proyectos. Una Real Orden (28/10/25) aprueba el proyecto, y en otra del 7/5/25 se aprueba la concesión a los herederos de Rogent, para construir y explotar el funicular por periodo de 99 años. Así, el 8/1/27 se crea la sociedad «*Funicular de Montjuïc*», con un capital de 3.500.000 pesetas, dividido en 7.000 acciones de 500

pesetas y otras 2.000 reservadas a los promotores. Una vez constituida la empresa, comienzan las obras en abril de 1927, terminándose en junio de 1928 y pudiéndose realizar la inauguración de la línea el día 24 de octubre de 1928. Ese día se consiguió un éxito de público, transportándose 4.000 personas en 8 horas.

Durante la celebración de la Exposición Internacional, principal motivo de la existencia del funicular, se alcanzaron unos niveles muy altos de transporte. Dos años más tarde, en 1930 la sociedad Funicular de Montjuïc instaló un parque de atracciones junto al restaurante del funicular en la estación de Miramar. En ese mismo año, al abrirse el recinto de la exposición, el número de viajeros siguió aumentando hasta los años de la guerra civil, en los que el ferrocarril fue colectivizado.

A partir de 1960, toda la zona del castillo se reorganiza, y el castillo pasa a ser de la ciudad, construyéndose un parque de

FUNICULAR DE MONTJUÏC

PLANO DE SITUACION



atracciones en las proximidades del funicular. En 1964 tiene lugar una renovación por parte del ayuntamiento de las estaciones y máquinas. Durante ese tiempo, 14 meses, el funicular no prestó servicio, pero se volvió a abrir el 14/10/65. En enero de 1966 una avería en el cabrestante obligó a parar el servicio durante cuatro meses.

El aumento del transporte público y la erradicación del barraquismo en Montjuïc (Aún había poblados en 1974) hacen disminuir el número de viajeros, la empresa entra en crisis y la empresa del Metro pasa a controlar la explotación del funicular.

Posteriormente, la línea 3 de metro es ampliada hasta Paralelo, y a la inauguración (18/6/70) asiste Franco. Las obras del metro supusieron la renovación de los coches y la

estación de Paralelo, conectándose el Metro y el funicular. El 7/6/72 la línea 3 pasa a denominarse como línea XIV del Metro (En 1982 esta denominación ya estaba fuera de uso, pero en las entradas subterráneas aún estaba presente en plafones).

La empresa del Metro emite el 12/1/81 un informe donde aconseja el cierre del funicular por falta de rendimiento y seguridad de los dos tramos con que contaba. (El funicular contaba con dos tramos: Paralelo-Miramar y Miramar- Castillo). Para enlazar ambos tramos había que salvar un desnivel con una impresionante escalera mecánica de madera para llegar hasta la estación donde se cogía el tramo superior. Este tramo está actualmente fuera de servicio, el trayecto y la estación superior han desaparecido, cosa que

no ha ocurrido con la estación inferior y la escalera, que se conservan detrás de un plafón en Miramar.

Después del informe, se decidió acometer obras de reforma en vez de cerrarlo, y el tramo inferior no volvió a prestar servicio hasta el 17/7/84. El segundo tramo queda eliminado y pasa a integrarse dentro de los Transportes Singulares, denominación que actualmente está en desuso. Por esta época en la que estuvo en vigencia la denominación de Transportes Singulares las tarjetas multiviaje T1 y T2 dejaron de tener validez en el funicular y en el tranvía azul, lo cual hizo que muchos usuarios desistieran del uso de estos transportes. El funicular pasa a circular por primera vez los sábados y festivos.

Los inminentes juegos olímpicos y lo deteriorado de las instalaciones obligan a realizar una renovación del funicular en 1991. El 11 de marzo de ese año comienzan las obras de remodelación, que se alargarían hasta junio de 1992. Toda la situación en estos años se comentará más adelante. Completamente renovado, el funicular volvió a tener una vida que hacía años que no tenía. Se daba la situación curiosa de que los viajeros eran en su mayoría extranjeros, pues los barceloneses brillan por su ausencia debido



Vista general de la sala de máquinas en la que se puede apreciar los motores, una polea amarilla y parte de la segunda polea.

José Luis Sánchez. 20/02/2000

al rechazo que genera el que el funicular no esté integrado en la estructura tarifaria normal.

Como habíamos dicho antes, el tramo superior fue definitivamente olvidado, al igual que la estación superior y los viejos trenes. Alrededor de 1985 el estado de abandono de la estación superior era patente. Todo estaba intacto. Quedaba el tren, aunque los asientos habían desaparecido, y el edificio estaba tapiado pero con un pequeño agujero. El bar todavía estaba y aún quedaban anuncios de la legión en las paredes de un andén. La vía aún se conservaba.

Los trenes del tramo Paralelo-Miramar eran dos convoyes con dos coches cada uno, pintados en crema y verde al igual que los trenes de la línea 1 de Metro. En el tramo Miramar-Castillo había dos convoyes de un coche cada uno. Alrededor de 1984 los coches de esta sección superior pasaron a estar pintados de amarillo. Los trenes del tramo inferior se encuentran en varios sitios. Uno de ellos está junto a una gasolinera en Viladecans, otro en los talleres de Metro de Can Boixeras, un tercero en el museo de Castellar de N'Hug y el del otro desconocemos su paradero.

A partir de ahora a la estación de Miramar se le llamará Parc Montjuïc, su nombre actual.

El funicular desde 1992:

La remodelación de la montaña de Montjuïc, con motivo de las olimpiadas y al ser este monte el núcleo principal, hizo

que se tuvieran que revisar los accesos. Desde el principio el ayuntamiento tuvo clara la idea de prohibir la circulación del transporte privado en la montaña, lo que conllevaba una total dependencia del transporte público, hasta ahora formado sólo por el bus y el funicular. Pero la montaña reúne una serie de características que la hacen diferente al resto de la ciudad. La montaña propiamente dicha es una zona que casi no cuenta con viviendas privadas, es una zona dedicada al ocio y al turismo, además de contar con unas instalaciones con unos usos muy flexibles (Estadio Olímpico, Palau Sant Jordi, Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña, Fundación Miró, Castillo de Montjuïc, etc.) que requería transportes de muy alta capacidad para las olimpiadas y quedara después para la ciudad. Considerando entonces las posibilidades del funicular, que ofrecía buena flexibilidad pero baja capacidad, se decidió su completa renovación, ya que el funicular enlaza directamente con el metro, con el teleférico del castillo y el recorrido se realiza en poco tiempo.

Se partía de la siguiente situación:

- Vía y bancada de hormigón en todo el trayecto.
- Material móvil de 1928, con ligeras modificaciones.
- Túnel bajo la calle Nou de la Rambla con problemas estructurales.
- Estaciones degradadas.

- Baja capacidad de transporte (1200 personas/hora).

- Sistemas de comunicaciones antiguo.

Objetivos que se buscaban:

- Aumentar la capacidad de transporte.
- Menor tiempo de viaje (Con velocidad de hasta 10 m/s)
- Reducir al mínimo el tiempo de parada en las estaciones.
- Introducir un tren para 400 personas aprovechando la infraestructura existente.
- Automatizar todo el sistema desde un puesto central.
- Conseguir unos elevados niveles de confort y calidad.

Había que mantener una serie de características como el mantenimiento del trazado en planta y perfil, dimensiones de andenes y gálibos. Todas estas obras se tenían que realizar en un plazo de 18 meses, antes de la celebración de los JJOO.

Se procedió entonces a una renovación completa que comprendió los sistemas de accionamiento, de control y comunicaciones, vía y obras e infraestructura, material móvil y estaciones. Las obras fueron adjudicadas a WAGNEER BIRÓ-SIEMENS-GUINOVART. Las obras de las estaciones y túnel se adjudicaron por separado.

Trazado:

La longitud total en pendiente es de 758 m, que corresponde una proyección

Fachada de la estación superior (Anteriormente intermedia) que lleva el nombre de Parc Montjuïc y cobija en una de sus plantas la estación de salida del teleférico de Montjuïc.

*José Luis Sánchez,
20/02/2000*



horizontal de 753 m, con un desnivel de 76 metros, una pendiente media de 10.1%, una mínima del 5% en el túnel bajo la calle Nou de la Rambla y un 18% en la parte superior.

La línea parte de Paralelo, bajo la calle Nou de La Rambla, y continúa bajo esta calle con un túnel de 480 m en vía única (3,50 m de ancho) cuyo extremo superior se ensancha hasta los 6 metros para permitir el cruce. A continuación el funicular salía al exterior describiendo una curva en forma de parábola, con un radio de 200 m. Con la renovación el túnel se ha ampliado 10 m. debido a que el paseo de la exposición, en su confluencia con la calle Nou de la Rambla se ha reordenado.

Al salir del túnel continúa por el exterior, pasando junto a un colegio al que deja a su derecha, y siguiendo paralelamente por los caminos «Camí de la Font Trovada» y de la «Font Forta», teniendo el final bajo el paseo de la exposición.

La longitud en el exterior es inferior a los 300 m. Existen dos túneles que tienen instalados dos puertas metálicas que se cierran cuando el funicular no funciona, además de un viaducto de mampostería.

El trazado es el original y no ha sufrido variaciones. El recorrido está controlado por cámaras de circuito cerrado y está vallado en todo su recorrido.

Estaciones:

Paralelo:

Está situada bajo la calle Nou de la Rambla, entre Avenida Paralelo y Calle Vilá-Vilá. Se accede por dos entradas comunes con el metro. Estas dos entradas están enlazadas y coinciden en la línea de taquillas de Metro, desde donde sale un pasillo de 100 m. de largo hasta el andén del funicular. La nave de andenes tiene una longitud de 32 metros y una anchura de 7,4 m., con dos andenes de 28,8 m. cada uno. La estación está en una pendiente del 5% y no tiene

Horario de funcionamiento:

Invierno:

Sábados y festivos de 10.45 a 20.00 horas.

Verano, Semana Santa y Navidad:

Diario de 10.45 a 20.00 horas.

Precios:

250 ptas. Billete de ida.

375 ptas. Billete de ida y vuelta.

escalones, lo que facilita el acceso a personas discapacitadas y sillas de ruedas.

Parc Montjuïc.

Se encuentra bajo la Avenida del Estadio. Tiene dos niveles. En el nivel superior, a la altura de la calle, se encuentra el vestíbulo, la línea de peaje, el puesto central de control y una puerta que da acceso a la antigua estación del segundo tramo, Miramar-Castillo, además de un pasillo que da acceso directo al teleférico y que no es accesible al público. El estilo arquitectónico es de estilo novecentista, como en otras realizaciones de la Exposición de 1929.

El andén tiene las mismas dimensiones que la estación de Paralelo, con una pendiente del 18%. Tiene escalones fijos y para acceder desde el vestíbulo al andén se puede ir por dos escaleras fijas, una a cada lado. Por la escalera de la derecha se encuentra una puerta de acceso a la sala de máquinas y una plataforma para sillas de

ruedas. En esta estación no existe ascensor, al contrario que en la estación inferior.

Accionamiento:

El incremento de la capacidad, velocidad y peso de los vehículos obligó a cambiar lo siguiente:

- Instalación eléctrica: Acometida eléctrica y centro de distribución y transformación; Alimentación y conversión de energía para accionamiento.

- Cadena cinemática.

- Frenos, cables mecánicos y poleas de línea.

- Estación tensora.

Se tendió una línea trifásica de 25 Kv. desde la compañía eléctrica hasta el centro de distribución y transformación que se situó en la estación superior.

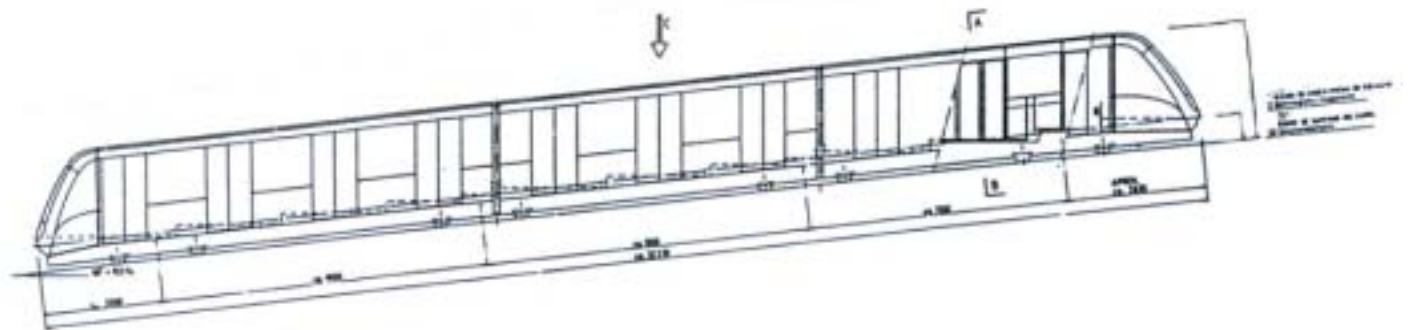
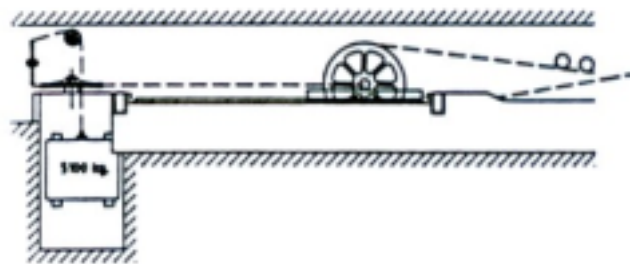
El centro de distribución tiene una cabina de entrada de acometida, tres cabinas de salida a transformadores, con sus equipos y dos transformadores de 800 KVA, con relación de transformación 25 Kv/500 V para alimentar a los motores de accionamiento y otro transformador de 250 KVA (25 KV/220 v) para alimentar los servicios auxiliares.

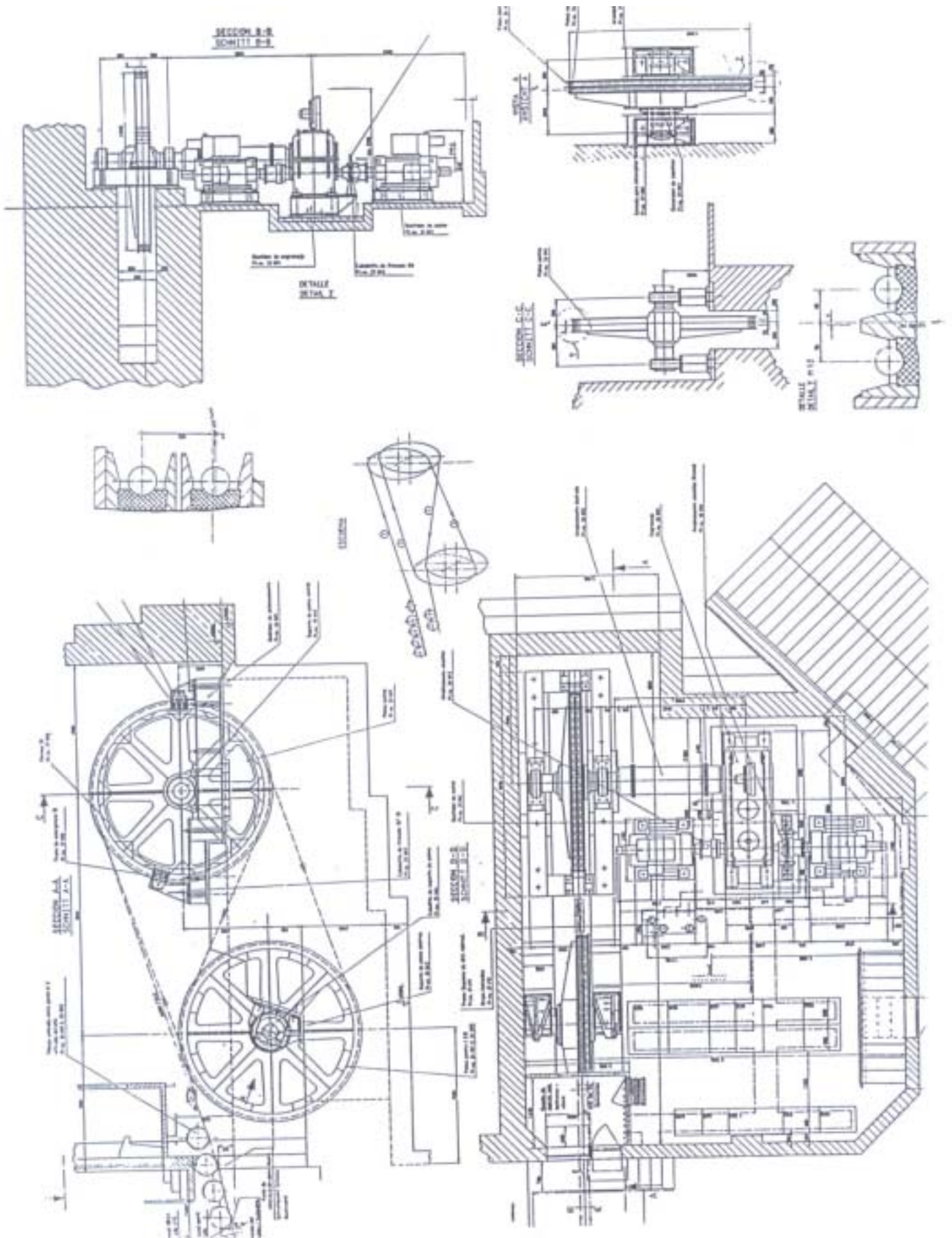
La alimentación de energía para el accionamiento está constituida por rectificadores de corriente y sistema de filtrado de armónicos. Para la alimentación de corriente continua en cada motor de

Derecha: Alzado de la estación tensora que se ubica en la estación inferior.

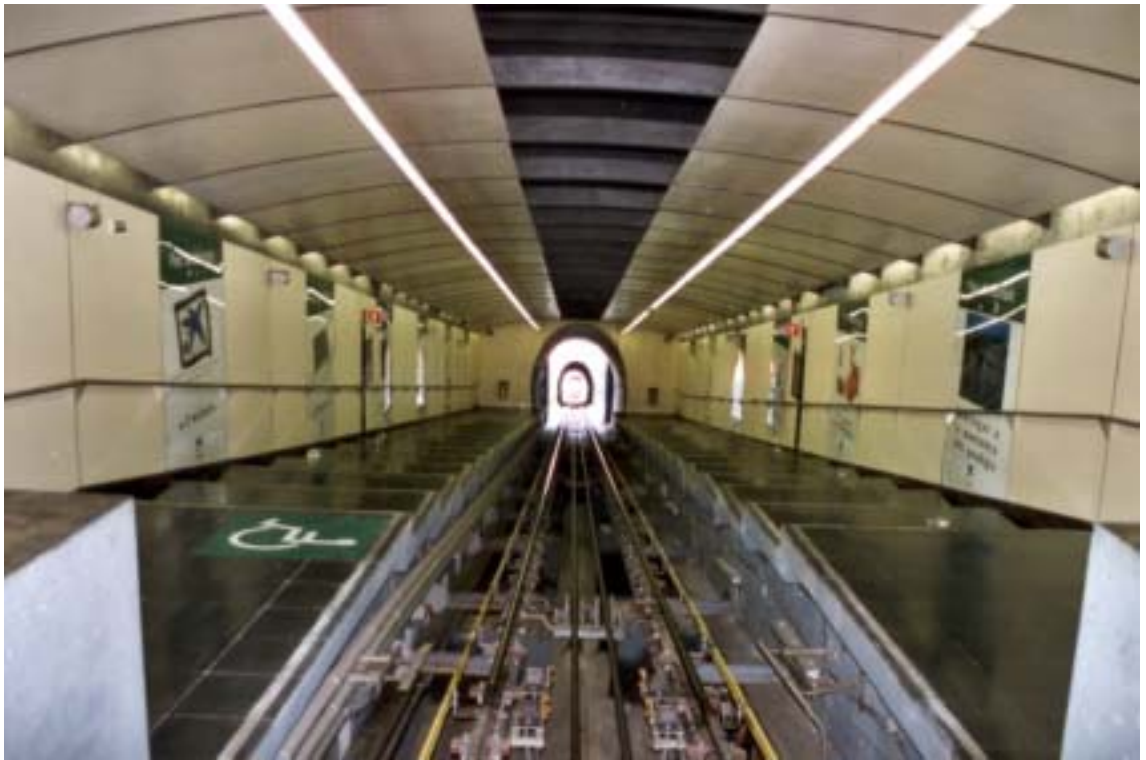
Abajo: Esquema de los trenes que circulan en la actualidad en el funicular

Pág. Siguiete: Esquemas de funcionamientos y motores. Planos originales de Waagner-Biró.





Vista general de la estación superior, con un tren aproximándose al fondo. Se notan los escalones en el andén y el foso de la vía en primer plano. José Luis (20/2/2000).



accionamiento hay dos rectificadores en paralelo, con una corriente de 1200 A por cada grupo. Todas las funciones de regulación y mando están realizadas por microprocesador. La cadena cinemática está constituida por motores de accionamiento, reductor, eje motriz, polea tractora y poleas de desviación.

El accionamiento está equipado con dos motores de corriente continua, excitación en derivación, ventilación externa y reducción de velocidad por variación de la tensión de inducido. Cada motor tiene una tensión de 555 Kw, la tensión de inducido 500v y la velocidad 1500 rpm. Disponen de control de temperatura, vigilancia, estado de aislamiento, etc.

El reductor dispone de dos árboles a la izquierda y a la derecha, en los que van acoplados los motores. El reductor dispone de cambio de marcha manual en parada, que permite funcionar con un solo motor. Los motores están unidos al reductor mediante acoplamientos elásticos, uno de los cuales está equipado con un disco de freno (Freno de servicio). El reductor está equipado con cojinetes antifricción y ubicado en un bastidor rígido. Los coeficientes de reducción, según el número de motores en funcionamiento, con 31.4 y 62.8. La unión entre el reductor y el eje motriz de la polea tractora es a través de un acoplamiento dentado. Esta polea es de doble ranura y partida para facilitar su transporte. La polea transmite la fuerza motriz de accionamiento

al cable tractor a través de cubo, radios y llanta de polea de bandaje eléctricamente aislantes. El cubo de la polea tractora va montado en el eje motriz principal. Las poleas de desviación, que sirven para el guiado del cable, son de una ranura e iguales que la polea tractora. Están montadas en un eje común con rodamientos de rodillos sobre un bastidor.

En cuanto a los frenos, aparte del freno eléctrico dispone de un freno de servicio repartido entre dos frenos de disco situados uno en el árbol de transmisión y reductor y otro en la polea tractora, y un freno de emergencia, compuesto de frenos de disco instalados en la llanta de la polea tractora, diametralmente opuestos. En ambos casos los ferodos se alcanzan hidráulicamente y se aplican por la fuerza del muelle. Un grupo hidráulico asegura el

mando independiente de ambos sistemas de frenado.

Los cables tractor y contratractor, este último necesario en la instalación por la gran velocidad que pueden alcanzar los vehículos, son de acero galvanizado y engrasados. Su alma es de acero.

Las poleas de línea para los cables están constituidas por un cuerpo de aluminio, bandaje anular de material aislante y cojinetes antifricción. El posicionamiento es ajustable y están montadas en jaulas de alineación recta, de transición de curva (Más anchas) y de curva y desvío (Inclinadas).

El sistema tensor del cable está situado en la estación inferior, al lado de la zona de andenes. La tensión del cable tractor se obtiene mediante el cable contratractor enrollado en una polea de reenvío. El cable contratractor que viene de la vía es desviado hacia la polea de reenvío, polea montada en posición vertical en un carro tensor unido por cable a un contrapeso de hormigón de 5100 kg.

Sistema de control y comunicaciones:

La capacidad de transporte elevada, la alta velocidad y los reducidos intervalos hacen que la seguridad esté basada en criterios tecnológicos (fail-safe), y que el factor humano esté basado sólo en supervisión. La longitud relativamente corta (758 m.) hace que en caso de necesidad sea fácil acceder a cualquier

Cables de línea:

Cables tractor y contratractor:
Acero galvanizado, engrasados y con alma de acero.

Cable tractor:
50 mm. de diámetro, 11.12 Kg m.l.,
composición 6x25 y carga de rotura
195.267 Kg.

Cable contratractor:
24 mm. de diámetro, 2.22 Kg m.l.,
composición 6x19 y carga de rotura
40.272 Kg.

punto de la vía, además el trazado en exterior se ha vallado y se han instalado cámaras de circuito cerrado de televisión, además de cerrarse las puertas de los túneles cuando los trenes no funcionan.

Como medidas tecnológicas para el funcionamiento automático, se han cubierto todo el proceso de estaciones y circulación (concepción integrada). Todo el sistema de mando y control cumple la norma DIN 19250 para dispositivos de medición- mando y regulación.

La situación en cuanto a seguridad es la siguiente:

- Circuitos de seguridad para parada normal de servicio, parada de emergencia y accionamiento automático de los frenos del tren.

- Seguridad del tren en la estación: Se controla y supervisa el acercamiento y parada del tren a la estación a través del control de velocidad de marcha de los vehículos en relación con la distancia a puntos fijos en las estaciones.

- Sistema de control automático de la posición de los cables tractor y contr tractor que detecta posiciones erróneas de los cables, parando el funicular si es necesario.

- Puesto de mando central, situado en el Parc Montjuïc, desde donde se controla toda la instalación, estaciones, trazado, vehículos, etc... y donde se reciben todas las señales en relación con alarmas de toda la instalación y los medios de comunicación con los viajeros.

- Hombre muerto, que exige la ocupación permanente del puesto central mientras funcione el funicular



Máquinas automáticas de venta de billetes, junto con un puesto de información con conexión directa al centro de control. José Luis. (20/2/00)

- Vídeo para controlar los vestíbulos, andenes, trazado en exterior, etc.

- Sistema de comunicación oral, entre los usuarios y el puesto de mando, y sistema paralelo al anterior entre el puesto de mando a los viajeros por medio de megafonía e interfonía.

- Parada de emergencia, con dispositivos en andenes y trenes que provocan la parada automática del tren.

- Otros equipos automáticos como accionamiento de puertas remoto, alimentación de los equipos del tren y auxiliares. Todos estos circuitos están alimentados a través de una línea continua a lo largo de todo el recorrido a prueba de

contactos, con posibilidad de seccionamiento desde el puesto central, y que queda sin tensión en caso de apertura de las puertas frontales de los vehículos. Existen baterías para el funcionamiento sin suministro exterior.

Material Móvil:

Los criterios que se tuvieron en cuenta para renovar los vehículos fueron la maximización de la capacidad de transporte, condiciones de seguridad, fiabilidad y confort y diseño, que contribuiría a la obtención de una imagen de calidad y seguridad.

Para determinar la capacidad se tuvieron en cuenta la longitud de los andenes y del gálibo transversal, valores fijos sin posibilidad de adecuar.

No existen asientos fijos en el interior del tren, y se ha calculado una capacidad de 6 personas m², lo que da una capacidad de 400 personas por tren, una de las mayores cantidades del mundo. Los asientos móviles son 6 en el remolque y 8 en los motores.

Cada tren tiene 3 coches conectados por una puerta de intercomunicación que normalmente está cerrada, el interior es diáfano con escalones que delimitan tres plataformas en los remolques y cuatro en los motores. Las



Trazado en túnel de la parte inferior del funicular, visto desde Paralelo. José Luis Sánchez. (20/02/2000).

cajas de cada coche se apoyan sobre 4 bogies, uno en cada unión entre coches y otros dos en los extremos. Los bogies cuentan con suspensiones primaria y secundaria.

Las ruedas son de acero, y con diseño clásico de funicular (Las de un lado cilíndricas y las otras de doble pestaña.). Para permitir el paso por los desvíos, en los bogies hay sistemas de engrase de la vía y los frotores para tomar corriente de los servicios auxiliares del tren. El amarre de los cables tractor y contratractor a los vehículos se realiza eléctricamente aislada en unos tambores giratorios, que permiten flexibilidad en el alargamiento del cable y activan la parada de emergencia en caso de rotura. Este frenado de emergencia se aplica mediante ocho frenos de mordaza activados por resortes. Dos tacógrafos controlan en todo momento la velocidad de marcha de los trenes.

La caja está constituida por una estructura multitubular con uniones electrosoldadas, y el forrado por chapa de acero electrocincada reforzada por fibra de vidrio. Los cristales laterales son templados y los frontales laminados. Las puertas son del tipo encajables- deslizantes, dobles y conjugadas, con accionamiento eléctrico y enclavamiento mecánico. El interior del tren está forrado con poliéster, ventilación por electroventiladores e iluminación a

base de fluorescentes en sentido longitudinal.

La alimentación eléctrica se realiza a través de un tercer carril a lo largo de toda la línea. Cada tren dispone de dos puestos de mando para funcionamiento manual, siendo el más completo el del lado montaña. La comunicación entre el tren y el puesto central es bidireccional a través de teléfono.

Vía e infraestructuras:

Antes de la renovación, el estado de la vía y de la plataforma exigían una reparación, para la cual, una vez definidos los parámetros de los nuevos trenes, se realizaron demoliciones en la plataforma de hormigón y consolidación del terreno, creación de una nueva bancada con surcos para los cables de tracción, construcción de drenajes laterales y montaje de la nueva vía.

La vía es de ancho 1.200 mm., y el carril es de 35 kg/ml. soldado en toda su longitud. Las fijaciones son elásticas y a base de elastómero. El cruzamiento mide 127 m., contando con traviesas de acero. En los extremos, la vía se sustenta mediante estructuras metálicas para permitir revisiones y una mayor movilidad al cable. En los extremos existen toperas de seguridad.

Túnel:

Al hacer la rehabilitación, una parte del túnel tuvo que ser ensanchada para permitir la mayor longitud del

cruzamiento, para lo que se realizaron, entre otras, estas actuaciones: Eliminación de filtraciones, ensanchamiento con nueva estructura de pórticos, cunetas laterales y pasillos para evacuación.

Estaciones:

También las estaciones sufrieron obras para adaptarlas a la nueva imagen del funicular, como nuevos accesos y modernizaciones de escaleras y habitáculos. Otras obras en general fueron la impermeabilización, iluminación, nuevo mobiliario, supresión de un antiguo bar y adaptación completa a personas de movilidad reducida.

Nota:

La alternancia de términos en los idiomas catalán y castellano responde únicamente a la identificación más exacta del término al que se hace referencia, puesto que ambos idiomas son válidos y se da la circunstancia de que la revista se edita en lugar castellano, y el autor es Catalán.

Agradecimientos:

Quiero agradecer a todo el personal del funicular el buen trato que me dispensaron y en especial a Enrique el mecánico, a José Antonio Patiño, Jefe de relaciones externas y portavoz de TMB, y a Carmen Bailén de TMB, a todos ellos por la magnífica información facilitada para realizar este artículo.

Trazado en el exterior, en viaje de subida, desde el tren N°1 y una vez salidos del cruce y del túnel de Paralelo. José Luis Sánchez. (20/2/2000).



Ferrocarriles Mineros en Fabero

Tren compuesto por vagonetas y «arañas» para maderas circulando por la zona de las nuevas instalaciones con la locomotora O & K N°11. Daniel Pérez Lanuza. (28/1/00)



Daniel Pérez Lanuza

Al igual que en el resto de la cuenca minera berciana, en todas las minas se ha optado, con criterios de rentabilidad y comodidad para la explotación, la sustitución de los ferrocarriles mineros, de los que disponían la mayoría de las minas, por los camiones tipo Dúmpfer o por las cintas de transporte. Estas últimas se han colocado en las minas en donde no era posible un ensanchamiento de la bocamina para permitir la entrada de camiones. Las minas han pasado de disponer del tradicional tipo de ascensor con torreta para el acceso vertical a las galerías horizontales a la entrada mediante una galería horizontal permitiendo el acceso directo a ferrocarriles, camiones y cintas.

Aparte de este cambio en la forma de explotación, el cierre de muchas minas en la zona como consecuencia de los planes para el carbón de la Comunidad Europea y el Ministerio de Industria, que acabarán con casi la totalidad de los pozos carboníferos en pocos años, lleva consigo la desaparición de sus ferrocarriles, y la

reciente compra del grupo de Vitorino Alonso (MSP) de todas las concesiones y empresas de la zona (Y de algunas en Asturias, y las de Ucrania) crea una eliminación de la diversidad de locomotoras y redes antes en funcionamiento. En la zona de Fabero, en el centro montañoso de El Bierzo y al noroeste de Ponferrada, aún quedan algunas minas en funcionamiento. Una de ellas, ahora en cielo abierto, sustituye a varias

Datos técnicos de las locomotoras TRARIARSA:

- Peso en servicio: 5 tons.
- Ancho de vía: En este caso, 60 cm.
- Radio mínimo de curvas: 8 metros.
- Esfuerzo en llanta: 800 Kg.
- Capacidad de arrastre en horizontal, con la vía seca: 50 tons.
- Velocidad con esa carga máxima: 8 Km/h.
- Tensión en la batería: 96 V.
- Elementos de la batería: 48
- Potencia unihoraria de motores: 7Kw.

instalaciones que tenían ferrocarriles (la llamada Gran Corta de Fabero) y varios cables mineros. Otra es la que se encuentra un poco más al sur en la misma ladera que la gran Corta y que está más cerca del pueblo de Fabero, que es la única que tiene su ferrocarril aún en funcionamiento y el objetivo de este artículo. Las demás se explotan mediante camiones.

Uminsa sector Fabero (Ahora propiedad de MSP):

Al este de Fabero, encima del pueblo, hay tres bocaminas, dos de ellas en explotación y la tercera en desmantelamiento. Estas minas eran propiedad de Unión Minera del Norte, que ahora es del grupo MSP. El pozo más antiguo es el que está más al norte en las instalaciones. Se llama Mina Julia y tenía la entrada a la mina del tipo de torreta con ascensor para personas y vagonetas. Una pequeña pero densa red de vías conectaban entre sí las dos vías de los ascensores con las de los cargaderos, una playa de clasificación, una zona de carga de madera para las galerías, una pequeña nave de dos vías

para el mantenimiento del material y la vía de enlace con el resto de las instalaciones. Junto a los edificios de la mina estaban otros más grandes que albergaban las antiguas oficinas, hoy trasladadas a un edificio moderno cerca de las otras bocaminas. Detrás de estos edificios estaba el parque de carbones, con una báscula de camiones. En una visita en el 28 de enero aún había actividad en este pozo, pues estaban colocando unas bombas para cegar las galerías, ya que las minas que se dejan de explotar tienen que ser derrumbadas o rellenadas de escombros. Todos los compresores del aire y la torreta del ascensor estaban operativos. Por lo demás, las instalaciones de vías estaban todas abandonadas, las vías se están oxidando o están enterradas bajo escombros, algunos desvíos se han aprovechado para la parte operativa y la caseta del taller está llena de material abandonado. Todo esto hace poco que se abandonó, siendo, según algunos, hace unos seis meses. En la caseta están dos locomotoras a gasoil de la marca Orenstein & Koppel aún aprovechables, que con combustible aún funcionarían y se conservan mejor que alguna que están reparando en estos momentos. A su lado hay vagones con transformadores trifásicos y vagonetas de mina.

El enlace con las otras instalaciones se realiza a través de un terraplén continuo que salva una vaguada, pasa por encima de un camino y corta una parte de un barrio en el extremo de Fabero. Entre el terraplén y la mina Julia hay un curioso paso a nivel, que no tiene barreras



Cocherón de locomotoras abandonado en la Mina Julia, en donde se encuentran ya sin servicio dos locomotoras Orenstein & Koppel. Daniel Pérez Lanuza. (28/1/00)

pero está protegido por un semáforo urbano. Al pie del semáforo está el único desvío con marmitta de la zona, pues los demás son todos «manuales» que se accionan mediante una patada al espadín. Al lado de cada desvío siempre hay un palo de hierro para hacer palanca para vencer la resistencia del barro negro de la vía, muy frecuente en este tipo de instalaciones. Otro semáforo mucho más antiguo y con dos

focos en cada uno de sus cuatro lados permanece en pie cerca del actual en el paso a nivel.

El terraplén está hecho a base de escombros de mina y traza una curva muy abierta para un ferrocarril de 600 mm. Por el terraplén hay algunas tolvas salteadas que se salieron de la vía y no se recuperaron.

Una vez acabado el tramo de terraplén, se vuelve a la altura de la montaña, junto a la carretera de enlace de las minas, que en su última



Locomotora N°11 con un tren cargado en la zona de acopio de madera para las entibaciones de las galerías. Daniel Pérez Lanuza (28/1/00)

*Cocherón / Taller de locomotoras en la zona de Valdesalguedo en donde se encontraba la «galerna» y en el que se pueden apreciar la grúa artesanal de polipasto y el improvisado tejadillo de locomotoras.
Daniel Pérez Lanuza
(28/1/00)*



ampliación ocupó los terrenos de la vía. Durante 500 metros no hay vía que una las dos minas en estos momentos, cosa que desde el cese de actividad en el pozo antiguo no hace falta, pues toda esa zona se desmantelará. La vía continúa, y después de la recta ahora tapada, realiza una curva hacia la zona de las nuevas instalaciones. Es en esta curva donde se corta el valle de un pequeño arrollo, y donde salen las vías a la boca de la mina que más carbón está produciendo ahora. Esta mina se llama Valdesalguedo, más comúnmente denominado Pozo santa Teresa. Su entrada es horizontal, y

por ella penetran en paralelo una vía y una cinta transportadora. La cinta sale hacia dos cargaderos para camiones que son la única salida de la producción, pues la vía, aunque tiene tráfico, sólo se utiliza para enlazar el exterior y los talleres con la red del interior, que es donde se trabaja con el tren. Otros edificios son el Polvorín, los generadores y transformadores y la pequeña nave que hace de taller actual.

Después de la curva con el paso a nivel de la carretera que también une los pozos, la vía «general» sigue siempre entre la ancha carretera y una trinchera por la zona de las nuevas oficinas

y naves de reparación de vagonetas, para después de una zona de carga de madera para las entibaciones de la mina y dos curvas, entrar en el tercer y último pozo de la instalación, que está en explotación pero casi sin actividad. La única salida de esta mina es la de la vía.

Las nuevas oficinas están construidas exteriormente mediante bloques rosas, junto a ellas está una caseta de guarda del mismo tipo, un amplio aparcamiento y la nueva nave-taller para reparación de vagonetas y todo lo que en la mina tenga que ver con estructuras metálicas. Paralelas a esta nave hay dos vías de las que salen otras tres en curva hacia dentro de la nave y están enlazadas con la general por otro paso a nivel en la carretera que une todas las instalaciones mineras.

Las vagonetas son del característico tipo Din normalizado de capacidad 1.000 litros, aunque algunas estén preparadas como plataformas o con teleros para madera (las denominadas «arañas»).

Locomotoras:

En estos momentos hay en funcionamiento dos tipos de locomotoras. Unas son diesel, son del constructor Orenstein & Koppel (Modelo A-6 de este constructor, pero en su manual pone «tipos MV2 y MV 3»), llevan en la zona más de 40 años (según un papel en el manual, el catálogo es del 5/5/1955) y sólo se utilizan para el exterior de la mina. El constructor mantiene que también valen para el interior (Y de hecho su gálbo lo permite), pero las condiciones

Estado de las locomotoras de Uminsa sector Fabero:

Número	Constructor	Nº de fábrica	Notas/Estado
1	Trariarsa	???	Modelo T-50
2	Trariarsa	???	Modelo T-50
L-27	Trariarsa	???	M. T-50, distinto tonelaje que las anteriores
9	O & K	*	En funcionamiento
10	O & K	*	En reparación (1/00)
11	O & K	25.401	En funcionamiento
12	O & K	25.405	Abandonada en Mina Julia
13	O & K	25.398	Abandonada en Mina Julia
14	O & K	25.403	En funcionamiento
15	O & K	25.402	Desmontada para desguace
16	O & K	*	En funcionamiento

* Números ilegibles en las placas de las locomotoras, pero se supone que son números correlativos entre el 25398 y 25405

de seguridad que se imponen en todas las minas no lo permiten. Dos de ellas se han abandonado en estado de circulación en el cocherón de Mina Julia, como ya habíamos citado anteriormente, una de ellas está completamente desarmada, otra está en gran reparación y quedan otras cuatro en funcionamiento. Realizan tareas de maniobras, moviendo cortes de vagonetas en los talleres y cargando madera.

En estas locomotoras el cuerpo de la cabina y el del motor tienen la misma forma, el acelerador es un volante que se gira sin muescas, no tienen marchas, las baterías de arranque están debajo de la tabla de asiento del conductor, disponen de dos focos de 12V, areneros, cuatro zapatas de freno (Una por rueda) y la transmisión del motor a las ruedas es por cadenas.

Las otras locomotoras en funcionamiento en esta instalación son las de reciente construcción de la marca Trariarsa (Transportes y Minería S.A.), que son todas ellas de baterías, aunque el manual de recambios lo tecnifique como que son de acumuladores. Estas locomotoras sólo trabajan en el interior de la mina, y únicamente salen al exterior para tareas de mantenimiento y reparación y en los cambios de turno del personal. Estas locomotoras son idénticas a otras que circulan en redes de MSP como la mina de Villablino. Existen tres

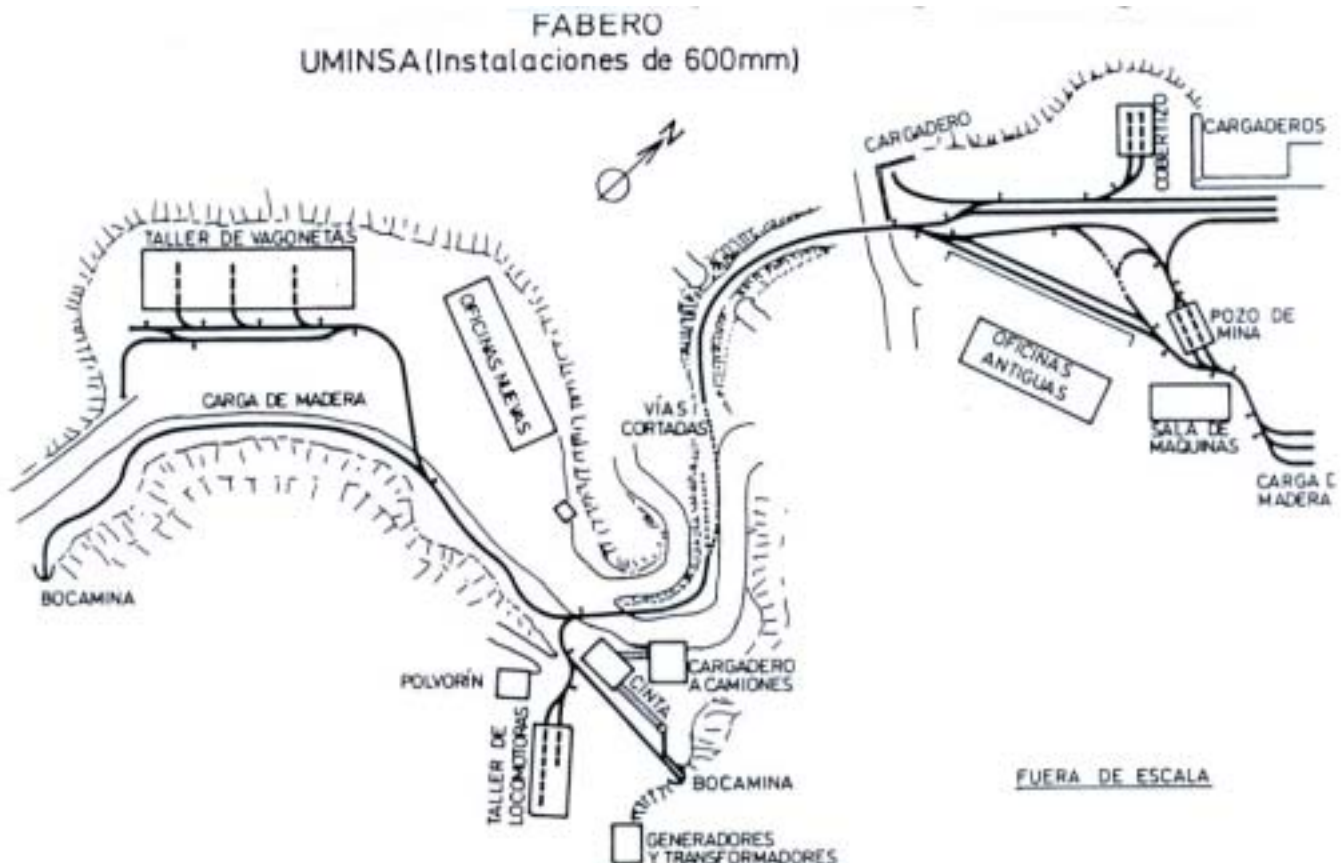


*Tren con la locomotora N°11 y varios vagones entrando en la bifurcación de la línea general y el «ramal» a Valdesalguedo, conducido por el trabajador de los talleres.
Daniel Pérez Lanuza (28/1/00)*

locomotoras de este constructor en esta mina. Dos de ellas responden al tipo T-50 del fabricante y su peso en servicio es de 5 toneladas. Están numeradas como 1 y 2. La tercera es de otro modelo, de 3,5 toneladas y se numera como L-

27. Esta máquina apenas se usa, y permanece en reserva en el taller junto a las O & K. Según el empleado del taller, estas máquinas no llevan más de diez años en la mina. La presentación en el libro de recambios de estas locomotoras es la

Plano general de las instalaciones de Fabero, realizado por Pedro Pintado Quintana sobre original de Daniel Pérez.



siguiente: «Locomotora de acumuladores, con combinador de levas para utilización en minería y obras subterráneas». Las locomotoras pueden trabajar en atmósferas con grisú -(Como las O & K)- y están homologadas por la Dirección General de Minas con fecha 29 de junio de 1983. Estas locomotoras también tienen arenero.

Sus características generales son las siguientes:

- Locomotora con dos motores de tracción suspendidos del chasis con silentblocs de goma y tracción independiente a los dos ejes.
- Transmisión tipo corona- Piñón protegida por carcasa estanca.
- Chasis suspendido mediante silentblocs de goma sobre cajas de grasa con rodamientos a rodillos oscilantes y parachoques montados también sobre silentblocs de goma, consiguiendo en conjunto una amortiguación total contra choques y vibraciones en la batería.
- Regulación de velocidad: Mediante combinador de levas con cinco puntos de marcha adelante y atrás, o mediante troceador a tiristores con regulación continua de velocidad y posibilidad de frenado en contramarcha.
- Frenado a las cuatro ruedas mediante freno de barras mecano- manual.
- Posibilidad de construcción de las locomotoras para su acoplamiento en tándem.
- Equipos eléctricos de construcción antigrisú con grados de protección IP 54.

Aunque también tiene una tabla para ir en posición sentado, el maquinista puede ir de pie, pues la cabina no tiene techo y está al aire libre. Al contrario que las O&K, el volante de velocidades está colocado en la cara interior del testero de la cabina, y no en el tabique contra el motor.

Para terminar con el material motor, antes de hacerse la explotación con estos dos tipos de locomotoras modernas, poseía esta red diversas locomotoras de vapor. Por falta de

Características generales de la Galerna (Antes Hellín N°2)

- Rodaje: 020 ST
- Constructor: Sharp Stewart
- N° Fabrica: 4871/02
- Dimensiones cilindros: 123 x 228 mm.
- Diametro ruedas: 507 mm.
- Potencia: 8 CV
- Presión caldera: 9.8 Kg/cm²
- Peso en vacío / servicio: 4.8 / 5.5 Tm.

documentación, sólo podemos referirnos a una de ellas, no por ello menos interesante, que ha sido conocida por muchos aficionados al ferrocarril. Nos referimos a la aquí llamada «Galerna», pequeña locomotora originaria del ferrocarril del Coto Azufrero de Hellín, en Albacete, en donde originariamente se la llamó precisamente Hellín. Esta locomotora, después de funcionar pocos años por los problemas dados en la explotación, estuvo apartada en el cocherón/ taller de locomotoras del pozo Valdesalguedo, en el mismo lugar en donde está ahora una O & K desmontada casi totalmente, pero durante 1999 se trasladó a León capital, en donde, según se dice, está en un descampado propiedad de la MSP junto a otras locomotoras entre las que se encuentran las N° 1 y 2 de Antracitas de Gaiztarro.

Esta locomotora, recién llegada de Albacete, recibió varias reformas como la pintura verde, el número 1 pintado en rojo, reforma completa de la cabina, sustitución del enganche delantero, sustitución de la base de la chimenea, etc. Desde que llegó a Fabero en 1948, su baja potencia, primero de los problemas, se subsanó con la instalación de un compresor, pero las fugas, los purgadores rotos y otras averías la hicieron apartarse del servicio alrededor de 1955. En general, como descripción la locomotora es de dos ejes acoplados, con ruedas macizas, tanque

de agua de albarda, bielaje y cilindros sencillos que denotan su origen británico. De hecho, su constructor fue Sharp Stewart, y su número de fábrica 481/02.

Otras minas y ferrocarriles mineros en El Bierzo:

En Fabero, aparte de la mina relatada, no queda ningún ferrocarril en funcionamiento. En la cuenca del Sil, en la zona recorrida por el P.V. antes de Villablino, hay una mina en Santa Cruz que aún cuenta con vagonetas Din pero sin datos sobre sus locomotoras. Ya en Laciana, en el ramal de Caboalles quedan algunas pequeñas redes, como la de la mina Coto Cortés de Caboalles de Arriba o la del final del ramal (Estas dos minas aún tienen sus característicos castilletes), al igual que en alguna mina de Villaseca. En la zona minera de Torre del Bierzo también funcionan ferrocarriles mineros, uno de ellos traspasa mediante un túnel el moderno terraplén de la nueva A-6 a su paso por Albares. No obstante, como existe esta tendencia a eliminar el ferrocarril, se ven en multitud de lugares grandes acumulaciones piramidales de vagonetas, y a veces locomotoras abandonadas. Algunas empresas se dedican a la compraventa de este material usado.

Sobre los cables mineros no queda ninguno en la comarca, siendo el último en dejar de funcionar el de las minas de Tormaleo (Tormaleo-Páramo del Sil), que se desmontó en 1998. Aún queda en Santa Cruz un cable entre un descargue y una bocamina con dos torretas, pero sin vagoneta alguna y sin servicio, pero la historia de estos cables así como el resto de las redes ferroviarias industriales de El Bierzo merecen ser protagonistas de otros artículos.

Bibliografía:

Carril N°34 / Otras revistas y visitas.



Museo del Ferrocarril de El Bierzo

Calle Vía Nueva, 7
24400 Ponferrada (León)

Tel: 987 405 738
Fax: 987 405 877

Tercera Asamblea de la AIMFETUR

Único momento en todos los actos en el que se pudieron fotografiar juntos a todos los integrantes de la asamblea de AIMFETUR, claro está que era una foto preparada para la prensa. Daniel Pérez. (27/5/00)



Daniel Pérez Lanuza Victor M. Barredo

Los pasados 27 y 28 de mayo de 2000 se celebraron diversos actos con motivo de la tercera asamblea de la AIMFETUR (Asociación Ibérica de Museos y Ferrocarriles Turísticos) que en esta ocasión se celebró en Ponferrada, con ocasión del primer aniversario del museo del ferrocarril de Ponferrada desde su apertura.

El primer acto fue la presentación de todas las entidades asociadas a las actividades a realizar, incluyendo el reparto de identificativos a cada participante en el museo del ferrocarril, para a continuación realizar una visita al museo en la que el director ejerció de guía. Pese a ser una visita formal, todos los participantes más cercanos al ferrocarril demostraron su instinto de aficionados al usar sus cámaras de fotos y vídeo. En esta visita, que se prolongó hasta casi las 12 del mediodía, se puso en marcha, y por segunda vez desde

la inauguración de este museo el 26/5/99, el pequeño tractor verde de Cementos Rezola que el director del museo de Azpeitia intercambió por la Krauss N°12. Este tractor salió al exterior del museo junto con el vagón ambulancia y conducido por Javier Fernández López, el director del museo de Asturias. Con este material en el exterior se hizo la foto oficial de todos los participantes.

Una vez acabada la visita, los participantes se dirigieron hacia el barrio de La Placa, cercano al museo, para observar en vivo la degradación de las «supervivientes» locomotoras de vapor del P.V., que hasta el traspaso entre los pertinentes propietarios no se podrán intercambiar entre museos.

El siguiente viaje fue a Carracedelo, a visitar las recientemente ampliadas naves de Mecalper, en donde se restauran en estos momentos las locomotoras PV31 y PV51. La comida fue en un lugar cercano a las naves bastante típico en la comarca.

Nada más acabada la comida, algunos participantes visitaron las Médulas para inmediatamente reunirse en el museo, para comenzar la asamblea de la AIMFETUR, principal motivo del encuentro. En esta reunión se trataron temas como la necesidad de crear el tren turístico del P.V, la creación de un reglamento interno y la necesaria participación de los jóvenes en todas las actividades relacionadas con los museos y ferrocarriles turísticos, entre otros. La asamblea, debido a la duración de esta, se partió en dos con un descanso de 10 minutos alrededor de las 6,30. Ya cerca de las 10 de la noche, los participantes se dirigieron a Cacabelos, a cenar en un restaurante típico de la localidad.

El domingo, segundo día de la reunión, contaba con el acto más significativo de todos, consistente en el viaje en tren de viajeros entre Cubillos y Villablino. En el tren viajaron 41 viajeros

entre los representantes de los 17 museos y asociaciones, periodistas, varios políticos y gente ajena a la asamblea. El tren, formado una hora antes de la salida, salió a las 10.30 de Cubillos para llegar, tras una parada para realizar fotografías en Palacios, a las 12.15 a Villablino. El tren estaba formado por la locomotora 1001, una tolva de la serie PT haciendo de «manso», ya que portaba en cada extremo un tipo de enganche diferente, el furgón gris que actualmente utilizan como coche taller, el vagón de segunda clase y cerrando el coche salón, más conocido como «break» o «coche del belga».

Después de unos minutos en Villablino para tomar un refrigerio y hacer fotografías, los participantes se trasladaron en autocar a un restaurante de una localidad cercana a Villablino. El tren que los había traído viajó de vuelta con diez ocupantes con la locomotora invertida, es decir, con la locomotora circulando en cabeza pero con la cabina por detrás y el resto del tren en la misma posición. El tren de bajada salió a la 13.30 llegando a Cubillos dos horas más tarde.

Por su parte, los asambleístas, una vez comidos, emprendieron en viaje de vuelta a Cubillos en autocar. Desde allí, la mayoría dio por concluidos los actos y arrancó de camino a sus casas, pero algunos aficionados quedaron en Ponferrada para visitar tanto la locomotora del Centro Comercial La Máquina (La vaporosa de ancho de vía 60 cm. propiedad en su origen de Víctor Alvar González, propietario de minas de la zona) como la 49 de Río Tinto, que aún



El tren especial fletado para los integrantes de la AIMFETUR desplazándose cerca del barrio de El Escobio. Daniel Pérez (28/5/00)

se conserva en el mismo lugar que donde señalábamos en el número 6 de Bierzotren.

En conclusión, si bien esta asamblea se realizó en Ponferrada por el aniversario del museo, no se debería haber celebrado aquí hasta dentro de un tiempo, pues la organización demostró en varios momentos puntuales su falta de experiencia en estos casos y en general el programa de actividades fue algo pobre y con un gran componente político más que ferroviario. Uno de los fallos más grandes fue la ausencia de invitaciones a los integrantes de la

Asociación que edita esta revista, pues en las dos asambleas anteriores, tanto en la celebrada en Azpeitia como la de Entroncamento en Portugal tuvieron como invitados a las asociaciones de la localidad, a pesar de que ninguna de las dos posee patrimonio como para pertenecer a la AIMFETUR. Tenemos constancia de que varias personas que no representan a ninguna asociación o en todo caso no tienen motivos para pertenecer a la AIMFETUR han asistido a todos los actos, y en el apartado de ausencias destacó la de Juanjo Olaizola, director del museo vasco, que no pudo asistir por ser día de vapor en su museo.

Para concluir, la importancia de la AIMFETUR no debe disminuir con actos poco preparados o sin experiencia, lo cual debe ser motivo de lección ante futuros encuentros, aunque desde la asociación mostremos nuestro apoyo a que se celebren cuantos más actos mejor de este tipo para promocionar nuestra comarca y nuestro ferrocarril.



El tractor verde, de origen vasco (Cementos Rezola) que fue cedido por el Museo de Azpeitia, volvió a circular por segunda vez desde la apertura del museo, un año antes, y como aquella vez, que sirvió para inaugurar el museo, salió acompañado por el furgón ambulancia. Daniel Pérez Lanuza. (27/5/00)

Apodos Ferroviarios

*Locomotora 319-331-5, más conocida entre los ferroviarios como Calderos, Moscardones o Superretales.
Daniel Pérez.
Monforte (17/8/99).*



Daniel Pérez Lanuza

Recientemente, en el grupo de noticias existente en internet (El llamado es.rec.trenes) al que están suscritos varios aficionados al ferrocarril de toda España y parte del extranjero, aparecieron diversos mensajes con ejemplos de apodos ferroviarios, algunos poco conocidos, que creímos conveniente extractar y publicarlos todos juntos.

Los vehículos ferroviarios, tanto material motor como móvil y unidades, reciben nombres creados por la originalidad de algunos ferroviarios, que permiten facilitar la identificación de un vehículo por su mote más fácilmente que

por su número UIC de matrícula. Esta práctica es habitual desde los primeros tiempos de las locomotoras de vapor, y no sólo en nuestro país. Como el nombre surge en un colectivo concreto, pueden

existir diferencias entre los apodos surgidos en un depósito o en otro, o en trabajadores de la conducción o de maniobras, por lo que este es uno de los motivos que hacen que la lista pueda estar



Locomotora 333-004 con un rápido diurno. La 333 se llama «Rambo» por la cantidad de potencia que posee. Daniel Pérez Lanuza.

Locomotoras de vapor:

141	Mikado
282	Garrafeta
040	Verraco
151	Santa Fe
242	Confederación
240	Mastodonte
241	Montaña
140	Consolidación
241	Atómicas / Bonitas

Y además, Tarraco, Renfe, Garrat...

Locomotoras diesel:

301	Pegasines / Memés
303	Trompos
307	Eurofimas
308	Yeyés
309	Ertxainas
311	Mabi
313	Petroleras, Lanzallamas, «Ford Granada» en Granada.
314	Americana
316	Marylin
318	Calderetas
319.2	tres cristales Retales
319.2	dos cristales y 319.3 Calderos, Moscardones
319.4	Superseries / Supercalderos
321	Calderetas
333	Rambo, «tresmiles».

Unidades Diesel:

590	Ferrobúses
591	Ferrobúses
592/593	Camellos
594	Zodiac / Condón. (Tamagotchis en Granada)
596	Tamagotchis
597	TER

Claro está que cualquier nuevo apodo que sea muy conocido y no se encuentre en esta lista deberá ser comunicado a la revista, ya que nosotros lo agradeceríamos.

Locomotoras eléctricas:

250 y 252	Alemanas
251	Japonesa y media
269	Japonesas
269.6	Coralinas / Mazinguer
269.2	Mil rayas / Galletas
269.604	Gato Montés
276	Francesas / Hormigoneras
277	Inglesas
278	Panchorgas
279/289	Hormigoneras
Tandem	Beneméritos

(Por el color verde y blanco e ir siempre en pareja)

Unidades eléctricas:

432	Obispos
433	Chispas
434	Blancanieves
435	Suizas reformadas
436	Suizas / Yenkas
437	Cocteleras
438	Suizas pequeñas
439	Inglesas
440 Deltas	Pollitos
442	Cercedillas
443	Platanitos
444	Chorizos
445	Cedeti
446 sin lavavos	Dodotis
447	Modernas
448	Lavadoras
490	Alaris

algo incompleta, o no responda al apodo de una zona pero que sí se utilice en otra.

Pero no sólo las locomotoras y automotores tienen sus apodos, sino que muchos trenes, por el hecho de tener un destino u origen determinado, o incluso incluir en su composición siempre un tipo determinado de vehículos, han recibido nombres de varios tipos, aparte de los oficiales de trenes cuyo nombre era un símbolo y se incluía como tal en los horarios (Como el mítico Shangai Express, ahora sustituido por el «Catalán», o «Gallego» según la zona).

En fin, que muchos son los apodos y muchos son también los vehículos que los han recibido, pero debemos anotar que en este pequeño artículo sólo presentamos algunos de los que tenemos conocimiento y sólo de la red estatal de vía ancha (RENFE).



*La forma en toroide de la goma del testero de los TRD ha servido para darles sus apodos, algunos más pícaros que otros.
Daniel Pérez.
Orense (17/8/00).*

Llegada de la 1008



La nueva locomotora 1008 del P.V. a punto de terminar su descarga en la playa de vías de la estación de Cubillos. Daniel Pérez Lanuza. (23/5/00)

Después de más de cuatro años desde la llegada de las locomotoras hermanas de lote 1005 a 1007, el pasado día 23 de mayo llegó procedente de Madrid, la locomotora 1008 para el ferrocarril Ponferrada – Villablino.

El tren estaba formado por las locomotoras 269-007 y 333-014, aunque de Madrid había salido con otra 269 (014). Detrás de las locomotoras circulaba la 1008 con bogies de vía ancha (Números 42 y 46) y por último la plataforma MMQ81-71-330.507-5

El tren había llegado desde Madrid el lunes 22, pero la descarga se realizó durante

la mañana del martes. Para realizarla se usaron dos grúas de la empresa LUNA y un camión que llevó la locomotora a Cubillos. Por la tarde se descargó la locomotora, que no encendió sus motores en tierras bercianas hasta el día siguiente.

Pronto inició las pruebas, e incluso ha llevado los primeros días algunos trenes regulares, pero varios fallos de diversa consideración la han obligado a pasar una detenida puesta a punto.

La causa de la tardanza en la entrega se debió a la falta de piezas y repuestos de

locomotoras 1300 en el TCR de Villaverde Bajo, para lo que incluso se llegaron a recomprar dos locomotoras ex1300 a los CP. De hecho, la locomotora en general es completamente española pero contiene una gran cantidad de componentes de las 1300 portuguesas.

Con esta entrega, la reciente terminación de las 140 tolvas nuevas y la pendiente instalación de señales avanzadas en las estaciones, el plan de la Junta de modernización del ferrocarril se ha completado.

Marshall visitó El Bierzo

Lawrence G. Marshall, nombre asociado a una colección de múltiples y maravillosas fotografías antiguas sobre nuestros ferrocarriles, visitó Ponferrada el pasado día 23 de mayo, el mismo día en que vino la 1008. Su visita estuvo motivada por la exposición temporal que acoge actualmente y hasta septiembre de este año 2000 el Museo del Ferrocarril de El Bierzo, en donde se encuentran expuestas varias fotografías del ponferrada – Villablino de los años 1962, 1967 y 1968, años en los que visitó nuestra comarca.

Las fotografías tienen un tamaño parecido al de un DIN A-4 y están colocadas por series en unos «biombos» metálicos en el centro de la marquesina del museo.

Lawrence nació en Inglaterra en 1930 y durante varios años se dedicó a hacer fotografías ferroviarias por todo el mundo, incluyendo varias a nuestro país. Su colección de fotografías supera los 21.000 negativos entre los cuales hay más de 2.700 fotografías de trenes españoles, distribuidas en dos grandes álbumes.

Nuevas Pinturas Renfe

El taller de pintura de Fuencarral y los demás españoles siguen experimentando nuevos diseños, como lo demuestran las nuevas unidades azules, una 470 y un 448, decorados con el esquema de regionales de Cataluña. Este cambio de decoración se hará extensivo a todo el parque de regionales debido al cambio de logotipo, en el que se ha eliminado el naranja.

Además, han aparecido locomotoras 269 de la subserie 900, que al parecer va a estar formada por todas las 269 que pertenecen a Grandes Líneas, al igual que las 269.700 a Cargas.

Nuevos «Manes» en León

Dentro del vasto plan de reformas de material móvil y motor que lleva a cabo actualmente la empresa estatal Feve, se encuentra el recarrozado y cambio de motores a los ya viejos vehículos MAN, que actualmente forman la serie 2.300 y que pasarán a denominarse, una vez acaben sus reformas en la empresa vasca Sunsundegui, como la serie 2.600. Algunos de estos vehículos serán transformados en automotores eléctricos.

Actualmente hay dos trenes completamente transformados (Cada tren está formado por dos vehículos). El primero de ellos se envió a Cartagena, en donde circula actualmente junto a otros MAN sin reformar y a un Apolo reformado. El segundo se llevó a León mediante la semicerrada línea de la Robla, en donde fue presentado a las autoridades locales

así como a los usuarios en el mes de abril, realizando ya servicios comerciales hasta Guardo. Más adelante esta línea contará sólo con este tipo de vehículos.

Cambios de horarios

El pasado 28 de mayo, en plena faena para sacar este número, se dio otro fatídico cambio de horarios, que con los años en vez de cambiar horas hace temer por las desapariciones de servicios «no rentables». A nuestra comarca nos afecta en dos regionales, a los que se les aplazó la desaparición, pero que en septiembre ya no estarán con nosotros. Por otra parte, los ARCO se han alargado hasta Murcia, haciendo servicio por un tramo diesel.

Presentado el Talgo 350

La empresa Talgo presentó recientemente el prototipo que ha preparado junto con Adtranz para presentarse al concurso de material para la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Barcelona. El nuevo vehículo incorpora como novedad las cabezas tractoras, aptas para superar con creces los 350 Km/h que exige el concurso, que cuentan con un perfil muy aerodinámico que por su extraña forma ha sido llamado ferroviariamente como «El pato». Los coches de la composición serán los mismos que los desarrollados para el Talgo XXI, ahora en construcción para las líneas normales. Desde su llegada a España, la locomotora Virgen del Pilar ha estado en Miranda de Ebro, Las Matas y la línea AVE.

Una Mikado a Monforte

El 28 de febrero tuvimos ocasión de ver pasar por Ponferrada un convoy un tanto atípico procedente de Lérida y con destino monforte de Lemos con esta composición. Locomotora eléctrica ticular 289-025 de Cargas, Furgón rojo de paquexpress (FFE), coche restaurante azul R12-12953 (507188-78053-4), la locomotora de vapor Mikado 141-2111 que hasta hace poco estuvo apartada en Barcelona y haciendo de

cola, y para asegurar el freno de la composición con la Mikado en el medio, la 2180 también de la Fundación, en color verde.

Este tren se formó para realizar la entrega de la vaporosa a la Asociación monfortina, para llevar adelante el proyecto del museo ferroviario de esta ciudad, a situar en los antiguos depósitos. Se da la paradoja de que este mismo convoy también tenía por objetivo desguazar el

ferrobús y varias 1800 que se encontraban en los depósitos y que es material que hubiera formado parte del museo, perdiendo entonces piezas de mucho valor y que hacen mermar aún más el poco patrimonio ferroviario móvil que poseemos. El ferrobús por ejemplo estaba en buenas condiciones a falta de los asientos y otras reformas, pero la irracionalidad lo ha hecho desaparecer.

Locomotora Mikado 2111 a su paso por Ponferrada en su camino a Monforte, en donde formará parte del museo del tren. Este viaje trajo como consecuencia el desguace del ferrobús. Daniel Pérez Lanuza. (28/2/2000)



Curiosidad:

Más material en peligro.

Continuando este mismo apartado del número anterior, ofrecemos ahora algunos vehículos más que desaparecerán dentro de poco y a los que conviene hacer documentos gráficos y documentales antes de que ya no sea posible.

En el número anterior apareció un artículo sobre los 596, pues hasta que desaparezcan los tamagotchis sin carenar, que poco tiempo queda, son muy buenos objetivos. También hay que fijarse en la red de vía estrecha, en concreto con los MAN que se van a reformar, y con los Apolos que aún no han pasado por los talleres para darse un lavado de cara. También a las 3.800 y a las 3.500 que con menos reformas también incluyen un cambio de decoración.

En la red de vía ancha hay que cazar si es posible las 251-004 y 250-017, que aún permanecen en sus colores originales y a los electrotrenes de la serie 432, los obispos, que han empezado a darse de baja en Zaragoza, en donde actualmente circulan, pero no por mucho tiempo.

Bibliografía:

Carril Nº54 (junio 2000):

- El Ferrocarril del Cantábrico (Santander - Llanes).
- Legislación e intervencionismo estatal (2ª parte)
- Nuevo funicular de Vallvidrera
- Noticias y patrimonio.

Maquetren Nº89 (junio 2000):

- Regionales Madrid - Talavera
- Más vida al ferrocarril del alto Aller.
- Mina Bedunia.
- Nuevos motores para las 1.600 de Feve.
- Casi una 303 en escala N.
- Vía Roco - Line.
- Trens Miners Turistics.
- Algo más sobre las retales.
- P.K.
- Novedades
- Noticias.
- Bibliografía y actividades.

Hobby Tren Nº80:

- Canfranc ¡Ahora sí!
- Talgo XXI con dos cabezas.
- Proceso compra Alta Velocidad.
- Crónicas viajeros Portugal.
- Madrid Fuencarral - Colmenar.
- El cremallera de Schynige Platte.

- Novedades en Vilanova
- Tren de la fresa
- Aumenta el gran tonelaje.
- Modelismo.
- Tensión en Huesca.
- Jornada en Aranda de Duero.

Silbar Nº6:

- Se aprueba la construcción del Museo de Venta de Baños.
- Exposición AVENFER en Palencia.
- Noticias Avenfer.
- Los gloriosos años de Barruelo.
- Entrevista con el maquinista Ángel Rodríguez.
- Reunión de AIMFETUR en Portugal.

Asvafer Nº50 (Enero - Marzo 2000):

- Notifer
- El cremallera de la Alhambra
- Precisiones sobre el ferrocarril Santander - Mediterráneo (1929 - 1984)
- Las subastas del AVE.
- Las locomotoras del ferrocarril Durango - Zumárraga.
- Las locomotoras de vía ancha de la MSP.

Actividades:

- Viajes ALAF para la segunda mitad de 2000:

- 15-8-2000 viaje a Brañuelas con Mikado y los cinco coches
- 10-9-2000 viaje a Monforte con el Tren del Pulpo.

Durante este año se habían programado viajes a Haro, Orense, Astorga, Fromista y Venta de Baños, Gijón y Busdongo.

- Desde nuestra asociación se anuncia sin fecha un posible viaje a Gijón con el dinero que se cuenta en el banco.

Recordamos a las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril y a otras instituciones que pueden comunicarnos sus actividades para tanto difundirlas a nuestros lectores como para poder asistir los miembros de nuestra asociación.



Contacte con nosotros llamando a nuestra redacción: 987 402 129

Concurso de fotografía:

Ya se acabó el plazo de entrega y publicación de las fotografías del concurso, estas son las últimas y en el próximo número publicaremos los nombres de los ganadores. La participación ha sido bastante alta y nos han quedado varias fotos por publicar, pero no se ha podido por falta de espacio. las fotos publicadas han pasado una selección previa.

FOTO
N°17



Locomotora E-3 del cremallera de Nuria en Martorell - Enllaç. José Luis Sánchez.

FOTO
N°18



Dresina de Mantenimiento de Infraestructura. Zumárraga. Pedro Pintado Quintana.

Números atrasados:

- 1.- AGOTADO. (1996)
- 2.- (1997) : Corredor Mediterráneo / Unidades 446- 447 / Ambiente AVE / Locomotora 251 (I) / Transformación / Concurso / Noticias.
- 3.- (Junio- Diciembre 1998): Las locomotoras diesel serie 313 / La Catenaria / El museo del ferrocarril de El Bierzo / El F.C. de Ribadeo al Bierzo / Las decoraciones de las 321 / La 251 en HO (II) / Concurso/ Noticias.
- 4.- (Enero- junio 1999): 150 años del ferrocarril en España / Funicular de Vallvidrera / Museo de Asturias / Descubrimientos / Numeración UIC / Una 281 en N / La 251 en HO (yIII) / Noticias / Concurso.
- Especial Museo de Ponferrada:** Material expuesto / Hª del museo / Restauración / el edificio / Sit. actual PV. / Tren turístico.
- 5.-(julio-diciembre 1999): Accidente de Torre / Cinturón verde / Tranvía en Coruña / Los MAN de FGC / La caseta del gas / Nuevas tolvas P.V. / Noticias / Concurso.
- 6.- (Enero - junio 2000): Los Tamagotchis o 596 / Talleres de Feve en El Berrón / Museo de Vilanova / Ampliaciones Metro / Material ALAF / Libro sobre el AVE. *Pídalos a la redacción(Dirección en la pág. 3)*

Suscríbase a Bierzotren

Suscribiéndose usted o su Asociación recibirá en su domicilio / sede social la revista de la Asociación Berciana de Amigos del Ferrocarril cada seis meses, a su precio normal y con un regalo.

Condiciones de suscripción a la revista Bierzotren:

Datos:

Nombre / Razón social:

Apellidos:.....

Dirección:.....

Ciudad:..... C.P.: _____

Provincia:.....Teléfono: _____

Profesión:.....Fecha de nacimiento: __ / __ / _____

Tache lo que proceda en el O:

- Suscripción por 2 años: 4 números + regalo por 1.200 ptas. (7,21 Euros)
- Suscripción por 3 años: 6 números + regalo por 1.800 ptas. (10,82 Euros)

Regalo: .- Poster plastificado .- Colección de postales. .- Accesorio N ó HO

Pago:

- .- Contrareembolso
- .- Transferencia (Comunicar datos a la redacción)
- .- Efectivo, en la redacción.
- .- Giro postal.

Firma:

Envíe este cupón a nuestra dirección (Página 3 de la revista).

Furgón de cola:



Este viaje de prueba, embrión del tren turístico según algunos medios de comunicación, ha servido para demostrar el potencial que puede tener este tren cuando entre en explotación, aunque de momento sea con locomotora diesel y con sólo dos vagones. Hace falta acabar la restauración de la N°31 y hacer más coches para iniciar este proyecto que por otra parte cuenta con un excesivo papel político en vez de ferroviario, ya que esta iniciativa debería estar dirigida por aficionados y asociaciones como la nuestra. Foto del viaje fletado para la asamblea de AIMFETUR en Sta. Marina del Sil. Daniel Pérez Lanuza. (28/05/00).



**Fotografía
Salvador
Nuñez**



Gomez Nuñez, 24 / Tel: 987 427 745 / 24400 Ponferrada (León)