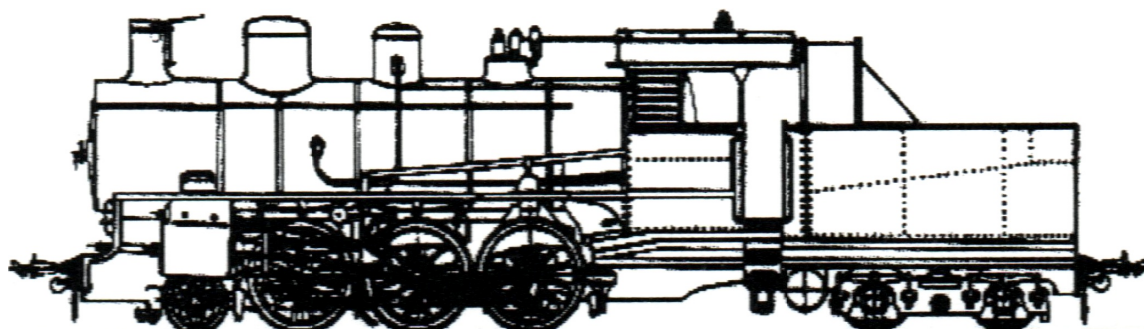




Ferrocarril Ponferrada-Villablino

Cien años de la concesión
del tren minero (1918-2018)

Daniel Pérez Lanuza



Ayuntamiento de Ponferrada



Autor: Daniel Pérez Lanuza

Imágenes: Diego González Ragel, Didier Duforest, Kees Wielemaker, Fernando Repiso Ortega, Daniel Pérez Lanuza, Ed Kaas, fondo documental del Museo del Ferrocarril de Ponferrada y Archivo MSP / Club Xaitu

I.S.B.N.: 978-84-15535-43-0

Edita: Instituto de Estudios Bercianos

Diseño: JM Sobrín Jiménez

Imprime: Imprenta Roan Sociedad Cooperativa

Telf. 987426612

www.imprentaroan.com

24403 Ponferrada (El Bierzo)

Ferrocarril Ponferrada-Villablino

Cien años de la concesión del tren minero (1918-2018)

- 1- Proyectos para un tren minero
- 2- Noventa años de explotación ferroviaria
- 3- Ponferrada-Villablino (I): Ponferrada a Toreno
- 4- Ponferrada-Villablino (II): Toreno a Cuevas del Sil
- 5- Ponferrada-Villablino (III): De Cuevas del Sil a Villablino y ramales
- 6- Las estaciones del ferrocarril
- 7- Locomotoras (I): Las Baldwin
- 8- Locomotoras (II): Las Krauss Engerth
- 9- Locomotoras (III): Otras locomotoras de vapor
- 10- Locomotoras (IV): La tracción diésel
- 11- Coches de viajeros
- 12- Vagones de mercancías



Postal con el primer tren de la línea. Fuente: Fondo documental del Museo del Ferrocarril de Ponferrada.

1- Proyectos para un tren minero

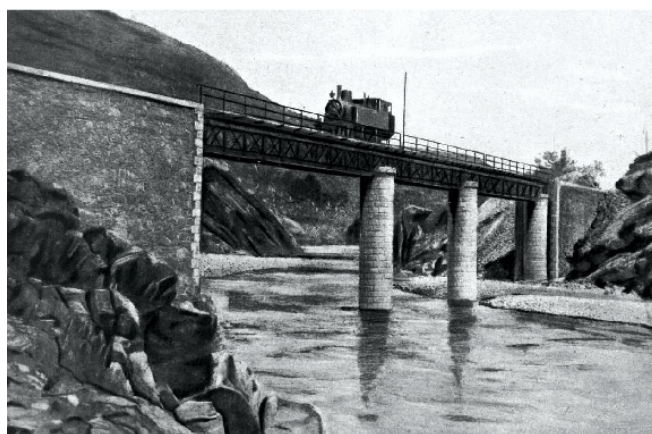
El sueño de Julio Lazúrtegui de crear “Una nueva Vizcaya” en El Bierzo requería el transporte del carbón y del hierro descubiertos en las comarcas berciana y lacianiega hacia un punto común de consumo en una nueva instalación siderúrgica a ubicar en Ponferrada.

Tras primitivas propuestas para incluir en planes ferroviarios de leyes anteriores, el ferrocarril arranca con el proyecto encargado al ingeniero José María Alonso Areyza y fue base para que Pedro Ortiz Muriel resultara concesionario de su construcción y explotación unos meses más tarde.

El Real Decreto Ley de los Ferrocarriles Carboneros de 14 de marzo de 1918, siendo ya ministro Francesc Cambó i Batlle, dio la base legal necesaria al nuevo ferrocarril de Ponferrada a Villablino para facilitar una rápida construcción. La Gaceta de Madrid, antecesora del actual BOE, publicó en su número 206 de 25 de julio de 1918, la concesión del ferrocarril de Ponferrada a Villablino por parte de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento a su peticionario D. Pedro Ortiz y Muriel, citando varias fuentes “En este mismo día se dio principio a las obras”.

Durante las obras, el 31 de octubre de 1918 se fundó la empresa que explotaría minas y ferrocarril, la MSP, que sin embargo nunca desarrolló su faceta siderúrgica. Y tan solo un año después, y tras muchas dificultades, quedó inaugurada la línea el 23 de julio de 1919, con más

de 60 kilómetros de recorrido sobre un difícil trazado. Ni la epidemia de gripe, la simultánea obra en la carretera paralela, ni las dificultades del primer túnel de la línea impidieron que se cumpliera con adelanto el plazo legal de 14 meses otorgado para su construcción.



Durante la construcción de la línea, en la actual cola del embalse de Bárcena. Diego González Ragel/MSP.



Túnel en el P.K. 11, cerca de la central térmica Compostilla II. Las dificultades para su terminación obligaron a una variante para continuar las obras. Diego González Ragel/MSP.

2- Noventa años de explotación ferroviaria

Las especiales condiciones socioeconómicas tras la Guerra Civil provocaron un espectacular aumento de las necesidades de carbón de origen nacional, de lo que se benefició este ferrocarril, debiendo aumentar su capacidad de transporte adquiriendo nuevas locomotoras y vagones. Esta circunstancia obligó también a pioneras soluciones en la vía ancha, con la instalación de sistemas de control de tráfico centralizado o la electrificación de la línea, para evacuar el carbón berciano al resto del país.

La creación de las nuevas centrales térmicas en tierras bercianas y la evolución de las necesidades energéticas del país bascaron el destino del carbón extraído, que ya no se transportaba fuera del Bierzo. Con los años, la conocida crisis de la minería y la aparición de subvenciones públicas para su supervivencia, afectaron a la existencia del ferrocarril, que necesitó una fuerte inversión pública en su completa renovación de vía, sistemas de seguridad, locomotoras, nuevos vagones, talleres y lavadero en Villablino para garantizar su supervivencia y de paso, evitar el inasumible tránsito de camiones por la carretera de Villablino a Ponferrada.

El final de la extracción del carbón en la cuenca de Laciana significó a su vez el cese de la explotación ferroviaria, junto a la desaparición de su empresa explotadora, Coto Minero Cantábrico, último nombre de la inicial MSP. El Ferrocarril espera en su centenario su aprovechamiento turístico con trenes históricos.



Maniobrando en Caboalles de Arriba, la actividad era muy intensa en los ramales de Villablino. Didier Duforest.



La Borsig PV 21 maniobra con el correo, pues del trayecto se ocupaban otras locomotoras más potentes. Kees Wielemaker.



En los talleres, estación y lavadero de Ponferrada el movimiento de locomotoras era constante. Ed Kaas.

3- Ponferrada - Villablino (I): Ponferrada a Toreno

Ponferrada conformaba el grueso de las instalaciones del ferrocarril minero. La mayor parte de la actividad del ferrocarril se concentraba en la capital berciana. La presencia de los talleres, el lavadero de carbón, las instalaciones de transferencia al ferrocarril de vía ancha y los ramales a las centrales térmicas de Ponferrada contribuían a tal movimiento. La presión urbanística ha pesado sobre estos terrenos, conservándose en la actualidad el edificio de viajeros como Museo del Ferrocarril, y parte de las instalaciones del barrio de La Placa.

De la primera estación del recorrido, San Andrés de Montejos, arrancaba el ramal hacia la central térmica Compostilla I, hoy Museo, y continuaba la línea por el tramo más sencillo de su recorrido, prácticamente llano y evitando el encajonado valle del Sil que hoy ocupan los embalses de La fuente del azufre y Bárcena.

Es este gran embalse el que obligó a variar el trazado original por el valle del Sil, río arriba, por otro nuevo a superior cota, con largos túneles y viaductos de mayor gálibo. También a la creación de la nueva estación de Cubillos del Sil, abandonando la de Congosto que quedó sumergida y al nuevo ramal hacia la central térmica Compostilla II. Cegado quedó el primer túnel de la línea, que accedía a este valle inundado y que provocó graves problemas en su construcción, obligando a establecer un trazado provisional en su montaña a base de retrocesos para poder continuar el montaje de la vía hacia Villablino.

Columbrianos, Pradilla y Santa Marina son los tres apeaderos distribuidos en este tramo del ferrocarril, llegando a Toreno en el aún agradecido valle del Sil para el establecimiento de una línea ferroviaria.



Puente cantarín, en la cola del embalse de Bárcena, con una Alco arrastrando 15 tolvas de tipo moderno. Daniel Pérez Lanuza.



Las amplias instalaciones de Ponferrada sirvieron para almacenar los vehículos en desuso. Fernando Repiso Ortega.



Una Baldwin evoluciona por las vías del lavadero de carbón de Ponferrada. Didier Duforest.

4- Ponferrada - Villablino (II): Toreno a Cuevas del Sil

En Toreno ya nos encontramos en plena zona carbonera, salpicando la línea ferroviaria de cargaderos a las distintas explotaciones mineras y confluyendo lavaderos de carbón, finales de cables mineros y otras instalaciones de varias compañías privadas. El valle ya se estrecha en ocasiones, obligando a una sucesión de túneles y puentes sobre el río Sil.

Antracitas de Gaiztarro configura la actual estación de Alinos, uno de los tres puntos de cruce intermedios de la última etapa de explotación del ferrocarril con Páramo del Sil y Palacios del Sil. A continuación de Alinos, Matarrosa del Sil, Santa Cruz del Sil con la llegada vía cable del carbón de la cuenca de Fabero y Páramo del Sil con el final del teleférico procedente de las minas de Tormaleo, ya en Asturias. Después del apeadero de Corbón del Sil, que no poseía andén y los viajeros debían apearse en plena carretera, llegamos a Palacios del Sil, estación sombreada gran parte del año debido a la trayectoria del sol por detrás de la gran montaña existente detrás de las instalaciones.

Tras Palacios del Sil, la inestabilidad del terreno obligó a una variante respecto al proyecto original que incluía el paso en dos ocasiones sobre el Sil mediante dos puentes metálicos. El segundo de ellos, debido a una inundación que inutilizó la pila intermedia proyectada, obligó a montar un único tramo de 40 metros, con una estrechez tal que provocó, hasta su sustitución a principios de los años 2000, algún que otro accidente.



La estación de Palacios del Sil ya se encontraba tapiada en los años noventa. Daniel Pérez Lanuza.



Al P.V. confluían también transportes por cable, como esta línea de baldes de Tormaleo a Páramo del Sil. Daniel Pérez Lanuza.



Primero de los dos puentes sobre el Sil a la salida de Palacios del Sil. Daniel Pérez Lanuza.

5- Ponferrada - Villablino (III): De Cuevas del Sil a Villablino y ramales

El trazado entre Palacios del Sil y Villablino es el más difícil de todo el recorrido. Tanto es así que, en los primeros estudios para este ferrocarril, se valoraba construir este tramo como tranvía de mayores rampas y menores radios de curva.

Se suceden las variantes del trazado obligadas por la creación de nuevos embalses, como el de Ondinas (Antes de Palacios del Sil) o Las Rozas, que inundó el apeadero de Rabanal. La alternativa de trazado en este tramo la constituye el túnel más largo de la línea, de 4.347 metros, y un puente sobre la cola del embalse antes de llegar a Villablino. Los apeaderos de Villarino y San Miguel-Villager se sitúan antes y después de este largo túnel.

Villablino concentra la dispersión de instalaciones mineras de toda Lacia-na. A esta localidad llegan los ramales de vía métrica de Caboalles y de Villaseca, de distancias similares en torno a los 10 kilómetros, ambos convertidos hoy día en vía verde/camino natural. Una extensa red de ferrocarriles mineros de ancho de vía 60 cm. vertebraba la zona, permitiendo que el carbón, desde su extracción, nunca abandonara un medio de transporte por carriles.

El cambio en la forma de la explotación del ferrocarril desde su integral reforma de finales de los años noventa propició la construcción de un lavadero de carbón en Villablino. Hasta el momento, el carbón se bajaba sin lavar hacia Ponferrada, con un antieconómico transporte de áridos.



En los últimos tiempos de explotación el carbón ya bajaba lavado desde Villablino. Daniel Pérez Lanuza.



En Villablino se formaban los trenes procedentes de los ramales para bajar a Ponferrada. Didier Duforest.



Mina de Villablino con el lavadero de los años 90 al fondo. Daniel Pérez Lanuza.

6- Estaciones, puentes, túneles

No existe una normalización estricta en los edificios de este ferrocarril, como en el caso de otras compañías privadas, pero sí una relativa coherencia estética. Al margen de las formas de los edificios, es muy característica la conocida tipografía de los nombres de las estaciones.

Construidas con materiales de la zona, los edificios son en su mayor parte contruidos con muros de piedra revocados exteriormente y en color blanco, con tejados de pizarra. Podemos encontrar similitudes con los edificios de Ponferrada y Villablino, contruidos ambos con dos alturas en mitad de su planta e iguales a dos alturas posteriormente. O en la original de Páramo del Sil que se asemejaba a la de Palacios, con su pequeño saliente a mitad de su planta lado andén. De igual manera las estaciones de San Andrés de Montejos, hoy desaparecida, Santa Cruz del Sil o Cuevas del Sil, disponían todas de una planta con un adorno en forma de espadaña en su parte intermedia. Son similares también los pequeños refugios de Columbrianos (desaparecido), Corbón y Villarino. Y de igual factura son los apeaderos de la variante de Bárcena: Pradilla y Santa Marina del Sil.

Otros edificios como muelles de mercancías, casetas para la brigada de conservación de vía o retretes disponen de las mismas características constructivas en cuanto a materiales, existiendo leves diferencias en sus dimensiones y remates.

En cuanto a obras para la infraestructura del ferrocarril, todos los puentes del proyecto inicial son metálicos de tablero superior apoyados sobre pilas cilíndricas de piedra, usándose el hormigón armado en los dos grandes viaductos de la variante del embalse de Bárcena.



Edificio de Matarrosa, parada habitualmente aprovechada para el repostaje de agua en tiempos del vapor. Daniel Pérez Lanuza.



Estación de Cubillos del Sil tras una nevada. Daniel Pérez Lanuza.



Apeadero de San Miguel Villager. Daniel Pérez Lanuza.

7- Locomotoras (I): Las Baldwin

Se acometió la construcción del ferrocarril con varias locomotoras de vapor alquiladas a otros ferrocarriles, que continuaron en los primeros años de explotación hasta la llegada de las primeras locomotoras propias del P.V. Las circunstancias bélicas europeas impedían el suministro de locomotoras por parte de los fabricantes más cercanos, problema que las gigantes constructoras norteamericanas no tenían. Gran capacidad productiva, modelos estandarizados y experiencia exportadora motivaron el encargo por parte de la MSP de 10 locomotoras de vapor a la "The Baldwin Locomotive Works" de Philadelphia (EE. UU.).

Se numeraron PV 1 a 10, recibiendo cada una un nombre relacionado con los promotores del ferrocarril y sus centros de trabajo más importantes, según costumbre habitual en otras compañías. Son del tipo 1-3-1T, o lo que es lo mismo, con tres ejes tractores encuadrados en dos ejes bisel, y sin vagón tender aparte, pues los suministros de carbón y agua se almacenan en tanques de la propia máquina. A simple vista poseen un inconfundible aspecto americano. También su elevado consumo, considerado normal por el fabricante, pero sí a los responsables del ferrocarril berciano. Por ello fueron reformadas incorporando un recalentador de vapor y distribución cilíndrica. De origen vinieron con equipo de freno por vacío a pesar de que luego el sistema implementado en el P.V. fue el aire comprimido. En distintos estados, se conservan todas en la actualidad.



Una vez llegadas las Krauss, las Baldwin se ocuparon cada vez más de las maniobras en las instalaciones de Ponferrada y ramales de la línea. Ed Kaas.



Primeros tiempos de la explotación del ferrocarril, con las Baldwin en estado de origen. Archivo MSP / Club Xeitú.

Número	Nombre	Nº de fábrica	Año	Estado
1	Francisco Cambó	52625	1919	Conservada La Placa (Ponferrada)
2	Conde de los Gaitanes	52626	1919	Conservada La Placa (Ponferrada)
3	Marqués de Aldama	52656	1919	Mus. F.C. Ponferrada (Seccionada)
4	Ortiz Muriel	52657	1919	Conservada La Placa (Ponferrada)
5	Villabaso	52658	1919	Mus. F.C. Ponferrada
6	Landaluze	52659	1919	Restaurada Palma de Mallorca
7	Arana Lupardo	52681	1919	Conservada La Placa (Ponferrada)
8	Ponferrada	52682	1919	Museo Energía Ponferrada
9	Wagner	52683	1919	Museo Energía Ponferrada
10	Villablino	52684	1919	Conservada La Placa (Ponferrada)

8- Locomotoras (II): Las Krauss Engerth

El Ferrocarril de Ponferrada a Villablino contó en su parque con varios ejemplares del quizá modelo más representativo de locomotora de vapor de la vía métrica española. El sistema Engerth fue muy útil en las complicadas líneas ferroviarias del norte español, con difíciles trazados debido a su orografía. Mediante unos largueros que sobresalían del bastidor del tender, apoyándose en la parte trasera de la locomotora, se transmitía parte del peso de los suministros de carbón y agua convirtiéndose en peso adherente y mejorando por tanto las condiciones de tracción.

Diez locomotoras, tantas como las Baldwin, pero varios orígenes. Las dos primeras llegaron de segunda mano procedentes de los Ferrocarriles Vascongados en 1938, que había electrificado su red y por tanto resultaban sobrantes. El P.V. necesitaba incrementar su cantidad de locomotoras ante el aumento del tráfico de carbón tras la Guerra Civil. Las cuatro siguientes son de nueva construcción por Macosa en Valencia, pero muy similares a las de origen alemán ya circulando, llegadas en los años cincuenta. Otras tres locomotoras, también originarias de F.V., pasaron por el ferrocarril de La Robla, donde, ante los planes de dieselización, también resultaban sobrantes y se vendieron a la MSP.

La décima locomotora es con diferencia la más conocida de este ferrocarril, por haber sido titular habitual del más famoso de sus servicios: El tren correo. Procedente de la Sociedad Minera Guipuzcoana, su menor

potencia la relegó a trenes de viajeros. Llegó a adquirirse una locomotora más, que se numeraría 32, pero de la cual solo se aprovechó su caldera.



Salida de un tren de carbón cargado, en doble tracción de locomotoras Krauss-Engerth. Kees Wielemaker.

Número	Origen	Fabricante	Nº de fábrica	Año	Estado
11	Ferrocarriles Vascongados (52)	Krauss	7326	1920	Museo F.C. Ponferrada
12	Ferrocarriles Vascongados (56)	Krauss	7630	1920	En servicio Museo F.C. Azpeitia (Euskadi)
13	Nueva	Macosa	101	1950	Conservada La Placa (Ponferrada)
14	Nueva	Macosa	102	1950	Museo F.C. Ponferrada
15	Nueva	Macosa	150	1956	Museo F.C. Ponferrada
16	Nueva	Macosa	151	1956	Conservada La Placa (Ponferrada)
17	F.V. 51 >> F.C. Robla 151	Krauss	6918	1914	Conservada La Placa (Ponferrada)
18	F.V. 50 >> F.C. Robla 152	Krauss	6917	1914	Conservada La Placa (Ponferrada)
19	F.V. 57 >> F.C. Robla 153	Krauss	7631	1920	Museo F.C. Ponferrada
31	SMG	Maffei	3350	1913	Museo F.C. Ponferrada

9- Locomotoras (III): Otras locomotoras de vapor

Al margen de las Baldwin y Krauss, eje central de los tráficos del P.V., circularon por el ferrocarril un conjunto más heterogéneo de locomotoras de vapor, de más variada procedencia. Distinguiremos dos grupos de ellas, las que participaron en las obras y primeros tiempos de explotación hasta la llegada de las Baldwin, muchas de las cuales se devolvieron a sus ferrocarriles de origen, y las adquiridas durante las siguientes décadas.

Del primer grupo, la Sociedad Minera de Villadrid aportó 3 de sus 5 locomotoras de vapor, cuestión facilitada por la inactividad de aquel ferrocarril durante esos años y la relación indirecta entre los responsables de ambas empresas. Con posterioridad, otra de las 5 locomotoras se adquirió de segunda mano convirtiéndose en la PV21. Ferrocarriles Secundarios de Castilla y Estratégicos y Secundarios de Alicante aportaron otras dos locomotoras cada uno, y una más el ferrocarril del Plazaola, esta última con participación del accionista común de los dos ferrocarriles Pedro Ortiz Muriel. Una de las procedentes de ESA quedó finalmente en el P.V. como número 22.

Del segundo grupo, dos parejas de locomotoras. Endesa adquirió dos de nueva construcción a la belga Tubize, luego adquiridas por la MSP, que por problemas de inscripción en curvas cerradas por su larga base rígida, quedaron relegadas a servicios de maniobras y ramales en

Ponferrada. Por otro lado, de segunda mano a los Ferrocarriles Vascongados, dos Krauss de cuatro ejes acoplados que no dieron tan buen resultado como las otras locomotoras del mismo origen y fueron con el tiempo desguazadas.



Además de las locomotoras de vía métrica, la MSP poseía también locomotoras de vapor para tren de minas, y otras 6 de vía ancha de uso en las vías de Renfe en Ponferrada y San Miguel de las Dueñas. Didier Duforest.

Origen	Nº	Nombre	Rodaje	Constructor	Nºfab/Año	Notas
ESA	-	Santa Rita (En ESA)	020T	Freudenstein	138/1903	Luego PV22
ESA	3	-	130T	Hanomag	6949/1913	
SMV	2	Villadrid	130T	Borsig	5033/1902	
SMV	3	San Tirso	130T	Borsig	5034/1902	
SMV	4	Porto Vega	130T	Borsig	5035/1902	
FSC	6	-	130T	MTM	56/1911	
FSC	10	-	130T	MTM	68/1913	
PSS	22	-	130+2T	Krauss	4994/1904	

Locomotoras durante la construcción del ferrocarril.

Origen	Nº	Nombre	Rodaje	Constructor	Nºfab/Año	Notas
SMV	21	("Ribadeo" en SMV)	130T	Borsig	5032/1901	Ex 1
ENDESA	41	Esteban Terradas	130+2T	Tubize	2370/1950	Ex 1A
ENDESA	42	Diego Mayoral	130+2T	Tubize	2371/1950	Ex 2A
FV	182	Landaco	140T	Krauss	4976/1903	Ex FV182
FV	183	Malzaga	140T	Krauss	5179/1904	Ex FV183

Otras locomotoras que circulan en el P.V.

10- Locomotoras (IV): La tracción diésel

Tardía conversión a la tracción diésel en el ferrocarril berciano. Mientras las demás compañías como Renfe, Explotación de los Ferrocarriles por el Estado—Luego Feve, y las pocas empresas privadas de redes de vía métrica ya habían adoptado como mayoritaria la tracción diésel y eléctrica, en Ponferrada aún reinaba el vapor. Ser de los últimos ferrocarriles de la Europa occidental, con locomotoras de vapor en uso habitual, provocó un peculiar turismo de aficionados de muchos países, que permitió conservar muchos documentos gráficos, cuando en España apenas había gente interesada en hacer fotos a sus trenes más cercanos.

A principios de los ochenta, llegaron de ocasión y procedentes de la Empresa Nacional Calvo Sotelo de As Pontes de García Rodríguez (A Coruña), dos locomotoras diésel-hidráulicas fabricadas en los sesenta por la alemana Krupp. Su mal comportamiento en vía, las relegó a servicios de maniobras y ramales hasta su desaparición a finales de los noventa. Ambas fueron desguazadas en julio de 2018.

En 1981 llegaron cuatro locomotoras diésel-eléctricas de nueva construcción por Macosa en Valencia, del modelo G-18U de General Motors, con dos bogies de dos ejes y motor de dos tiempos. Y para complementar sus servicios, se compraron a Renfe de segunda mano cuatro de sus locomotoras Alco americanas de la serie 1300, reformadas en varios aspectos técnicos como el del dife-

rente ancho de vía, que llegaron entre 1997 y 2000. De las ocho locomotoras, la mitad se han vendido y llevado fuera de la provincia por sus nuevos propietarios.



Primera y última de las 4 “macosas” diésel del P.V. en Villablino. Daniel Pérez Lanuza.



Con las dos Krupp procedentes de ENCASO de As Pontes de García Rodríguez se inició la tracción diésel en el P.V. Daniel Pérez Lanuza.

Nº en P.V.	Nº original	Procedencia	Fabricante	Transmisión	Nº fábrica	Año de construcción.
601	7	ENCASO	Krupp	Hidráulica	4088	1960
602	8	ENCASO	Krupp	Hidráulica	4087	1960
1001	-	Nueva	Macosa/GM	Eléctrica	1687	1981
1002	-	Nueva	Macosa/GM	Eléctrica	1688	1981
1003	-	Nueva	Macosa/GM	Eléctrica	1689	1981
1004	-	Nueva	Macosa/GM	Eléctrica	1690	1981
1005	1346	Renfe	Alco	Eléctrica	3417-6	1965
1006	1347	Renfe	Alco	Eléctrica	3417-7	1965
1007	1341	Renfe	Alco	Eléctrica	3417-1	1965
1008	1320	Renfe	Euskalduna	Eléctrica	460	1966

11- Coches de viajeros

Aunque los promotores del ferrocarril de Ponferrada a Villablino solo buscaban el transporte del mineral de carbón extraído en el área de influencia de la línea, la exigencia del Ministerio de Fomento de que el ferrocarril fuera de servicio público obligó a adquirir coches de viajeros. En todo caso, la cantidad de estos fue siempre muy inferior a la cantidad y tipos de vagones de mercancías. Se encargó a Carde y Escoriaza en Zaragoza siete coches de viajeros de bogies, repartidos en dos mixtos primera/segunda clases, cuatro de tercera clase, uno de segunda y un coche salón/primera clase. Este último, conservado hoy día, se le denominó “El vagón del belga”, por su uso como coche de representación e inspección por el conocido Marcelo Jorissen, ingeniero del ferrocarril. El lote inicial incluía también tres furgones-correo de bogies del mismo fabricante.

El parque fue ampliado con dos lotes de coches también de bogies, todos de tercera clase, procedentes de segunda mano de los ferrocarriles del Bidasoa (Irún a Elizondo) y Plazaola, fabricados por CAF. Se llegaba así a los 22 coches de viajeros más tres furgones. El único coche de ejes, el numerado C-51, se reformó como furgón ambulancia FA-1, y se conserva en el Museo del Ferrocarril de Ponferrada.

Todos los coches que llegaron a circular en el famoso tren correo de este ferrocarril (algunos de segunda mano no llegaron a ser reformados)

mostraban un llamativo color verde con filete amarillo a media altura en su caja de madera. Solo el C-18 sufrió en su caja una reforma que alteró su aspecto con una chapa metálica y nuevas ventanas.



Salida de Ponferrada de un vespertino tren de viajeros.Kees Wielemaker.



Interior del coche salón, apodado “vagón del belga”. Daniel Pérez Lanuza.

Coches	Fabricante	Numeración
Coches del lote inicial	Carde y Escoriaza	AB1 y 2
		C-1 a 4
		B-1 (Reformado a C-7)
		A-1
		FC-1 a 3
Coches de segunda mano	CAF	C-8 a 13 (Ex Plazaola)
		C-6, C-14 a 18 (Ex Bidasoa)
		C-51 (Luego FA-1)

12- Vagones de mercancías

En la memoria de los habitantes cercanos al ferrocarril, y los aficionados al tren, permanecen los largos trenes de hasta cuarenta vagones tolva de dos ejes que bajaban cargados hacia Ponferrada, o ascendían vacíos a Villablino, golpeándose unos con otros al detenerse o arrancar, y haciendo "chillar curvas y traquetear bridas" en los carriles. El P.V. comenzó sin embargo su transporte de carbón en vagones de bordes medios, de dos ejes y laterales de listones de madera que fueron luego sustituidos por chapa metálica. Hasta 240 encuadrados en las series X, PX, H y PH que sustituyeron a los vagones, inicialmente alquilados, a otras compañías durante los primeros años de explotación.

Las tolvas más conocidas fueron fabricadas por Mariano de Corral, CAF y Canon-Legrand y se numeraron en las series K, PK, T y PT. Su número es indeterminado, pues varias de las primeras series se transformaron en nuevas PT, superando en todo caso los cuatro centenares de vehículos. Vagón-Tolva también es el tipo escogido para los últimos tiempos de funcionamiento del tren minero, en la década de los 2000, con la adquisición de 140 tolvas nuevas 2TT de bogies por parte de la Junta de Castilla y León, similares a otras de Feve.

El ferrocarril también contó con otros tipos de vagones como las plataformas N, o los furgones F-600, F, PF y D. Algunos de ellos con historia particular como el prototipo de descarga lateral PX-21, o los furgones de socorro F-603 y D2.



Las abundantes tolvas de dos ejes fueron la base del transporte del carbón de este ferrocarril durante toda su vida activa. Daniel Pérez Lanuza.



Descarga de una de las nuevas tolvas de bogies que sustituyeron a todas las de tipo antiguo a finales de los noventa. Daniel Pérez Lanuza.



El furgón para el Jefe de tren cerraba todas las composiciones de mercancías. Ed Kaas.

Jornadas Hierro y Carbón en el Noroeste Ibérico
Del sueño de Lazurtegui a la MSP: Análisis histórico y dimensión patrimonial

