

LOCOMOTORAS DEL FAR-WEST EN ESPAÑA

LAS CAROLINAS Y EL F. C. DIRECTO DE MADRID



Caricatura de 1881 referente al ferrocarril de Barcelona a Villanueva

Para todos nuestros lectores resultan familiares las pintorescas locomotoras que aparecen en las películas «del Oeste». Lo que seguramente muy pocos saben es que en España hubo locomotoras y trenes de estas características.

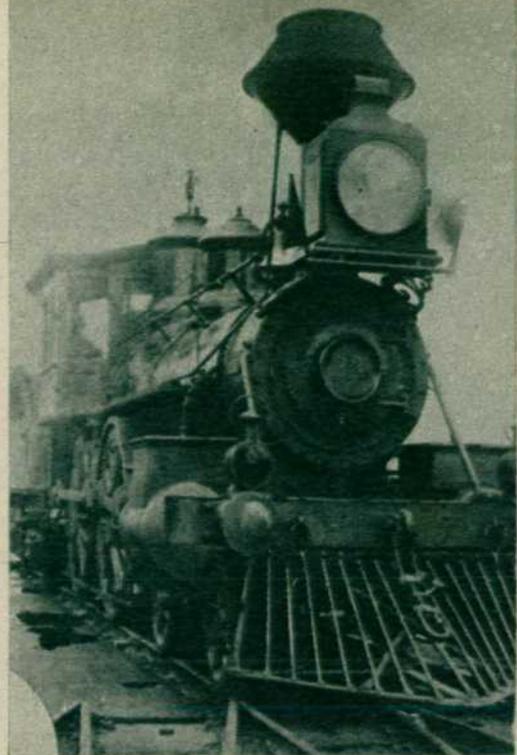
EL FERROCARRIL DE VALLS, VILLANUEVA Y BARCELONA.—Hagamos un poco de historia. A mediados del siglo pasado, para ir de Madrid a Barcelona había que dar forzosamente el rodeo por Lérida. Es lógico que se proyectara acortar la distancia ferroviaria entre ambas capitales con una línea más directa. El primer paso para ello fue la creación del Ferrocarril de Valls, Villanueva y Barcelona, inaugurado entre Ciudad Condal y Villanueva el 28 de diciembre de 1881. Dos años después el tren llegaba a Valls. Posteriormente, la línea se continuó hasta Picamoixons, empalme con la de Lérida-Reus y Tarragona, donde llegó el 1 de junio de 1883. El ferrocarril de Villanueva se construyó sin escatimar gastos, como lo atestiguan todavía los edificios de sus estaciones, muy especialmente la amplia de Villanueva y Geltrú, y el material ferroviario con que se dotó la línea.

MATERIAL AMERICANO.—Las locomotoras y coches fueron encargados a los Estados Unidos, cuyos ferrocarriles ya gozaban fama de ser los más cómodos y lujosos. Así es como llegaron a España locomotoras que, como dice un cronista, recordaban los trenes a través de las praderas pobladas de búfalos. Causaron un gran asombro entre los barceloneses, que pronto les dieron el nombre de «las Carolinas», sin que hasta hoy sepa nadie por qué. Todas estas máquinas procedían de la casa Rogers Locomotive & Machine Works, de Paterson (Nueva Jersey), absorbida en 1905

por la actual ALCO, bien conocida por las diesel suministradas a la Renfe.

Eran de cinco modelos diferentes, dos del tipo 220, llamado Americano; dos del tipo conocido por Mogol, y una 030 de maniobras, que en América recibieron el nombre de «switcher». Las fotografías reproducen tres de estos tipos, y sus características se indican en el cuadro adjunto.

LAS LOCOMOTORAS.—Todas tenían en común las características constructivas de su época. Componían el bastidor barras cuadradas soldadas unas a otras. El cambio de marcha con corredera Stephenson interior actuaba sobre los distribuidores exteriores a través de un arbolillo con palancas llamado «rocker». Una virola cónica entre el cuerpo cilíndrico y el hogar servía para aumentar sobre este último el espacio del vapor, a lo que también contribuía el domo junto a la marquesina. Pero lo que más llamaba la atención era el descomunal parachispas en forma de embudo, el ya citado apartavacas y el enorme farol, más bien fanal, con su soporte de hierro artísticamente forjado. Otra novedad era la campana que, en lugar del silbato, servía para avisar a las personas que circulaban por las vías. Los tenderes eran todos de bogies, cuyos bastidores estaban contruidos de pletinas soldadas, un tipo du-



durante muchos decenios clásico en América y conocido con el nombre de «diamond».

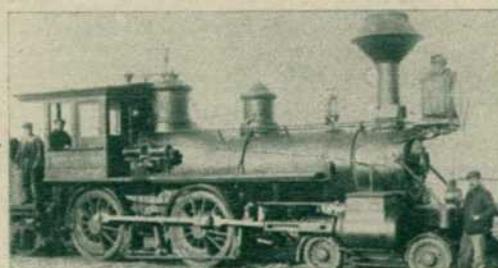
SU HISTORIA.—No sabemos a ciencia cierta el número de locomotoras traídas. Cuando la Compañía del ferrocarril de Tarragona, Barcelona y Francia, al que el de Valls, Villanueva y Barcelona quedó incorporado el 6 de febrero de 1887, fue adquirido por MZA en 1896, figuraban en su parque varias de estas locomotoras. En MZA recibieron los números que se indican en la tabla adjunta.

La mayoría desapareció antes de 1910, pero la última, la 451, aún existía a finales de los años 20, cuando tuve la suerte de fotografiarla, todavía en su estado primitivo, aunque desprovista del parachispas y del apartavacas.

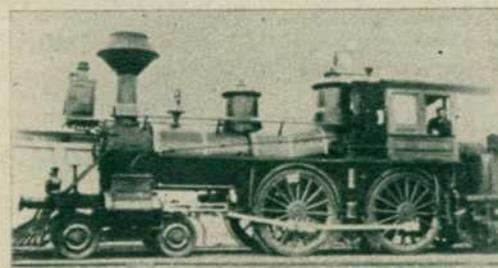
LOS COCHES.—También de estilo americano; según dice un cronista, eran «amplios, cómodos, sin traqueteos y constituían orgullo de los barceloneses». En efecto, comparados con los coches de dos ejes, entonces comunes en Europa y provistos de bogies, bien merecían esos calificativos. Fueron los primeros de ocho ruedas que circularon en España, y constituyeron el prototipo del material de cercanías adoptado por MZA a continuación. No sólo la caja, sino también los bastidores de los bogies, eran de madera, y estos últimos muestran ya el balancín equilibrador de la carga sobre los ejes tipo «cuello de cisne» y la travesía bailadora transversal apoyada sobre ballestas, detalles que luego volvieron a aplicar en material mucho más moderno, incluso en los coches-camas de la Compañía Internacional. Los asientos eran transversales, con pasillo intermedio, pero parece ser que los departamentos de segunda estaban separados por puertas sobre dicho pasillo. En los paneles de las paredes y en los laterales de los bancos hay grabados unos bellos dibujos de época. La casa constructora Harland & Hollings, según parece, se adelantó en la entrega, que verificó en 1878, o sea bastante antes de inaugurarse el ferrocarril.

EN EL MUSEO.—Así pudo afortunadamente salvarse uno de estos coches para el Museo del Ferrocarril, cuando los restantes, vendidos a un chatarrero, eran llevados a un campig cerca de Salou.

A la Renfe legó la Compañía MZA los siguientes coches de esta serie:



Locomotora serie 29-32



Locomotora serie 33-38

DIMENSIONES PRINCIPALES DE LAS «CAROLINAS»

TIPO	NUMS. M. Z. A.	CILINDROS m/m.	RUEDAS NOTRICES m/n.	TIMBRE CALDERA kg.	PARRILLA m/2	SUPERFICIE CALEFACCION m/2	PESO EN SERVICIO		SEPARACION EJES EXTREMOS m/n.	TENDER AGUA m/3.	CARBON m.	PESO TOTAL m.
							ADNTE. m.	TOTAL m.				
220	29-32	407 x 610	1407	8	1,49	94,77	22	32,43	6630	7,37	2,4	22,25
220	33-38	432 x 559	1735	8	1,41	92,94	20,86	30,84	6497	7,37	2,4	24,12
130	449-51	457 x 610	1407	8	1,65	106,05	33,56	39,00	6942	8,63	2,4	24,78
130	452	432 x 610	1260	8	1,49	100,37	32,43	38,00	6811	7,37	2,4	23,52
030	453	382 x 559	1158	8	1,15	77,7	29,48	29,48	3096	8,59	2,4	25,79
	Sur											
130	11-12	462 x 610	1430	8	2,26	136,4	38,68			14,5	5,5	33,0