

ANTOLOGIA DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR EN ESPAÑA: 120 AÑOS DE HISTORIA

EL 18 de abril de 1961 era entregada a RENFE la última locomotora de vapor de su parque. Se trataba de la máquina Garratt 282F-0430 construida en Bilbao por Babcock y Wilcox. A partir de esa fecha las adquisiciones sucesivas se efectuarían exclusivamente a base de locomotoras eléctricas y diésel. El año 1961 cierra pues un vasto ciclo en la historia del ferrocarril en nuestro país, iniciado en 1848 cuando realizó el viaje inaugural la primera locomotora que circuló en España, la Mataró, fabricada en Inglaterra. Cuatro años después, con materiales importados, se construyó la llamada «Primera española», para la misma línea de Barcelona a Mataró, a la que siguió en 1855 la «Arenys», de iguales características. Ciento veinte años de historia que abarcan el origen, crecimiento y apogeo de los caminos de hierro, simbolizados por la máquina de vapor.

En una especie de resumen global daremos hoy el número total de locomotoras suministradas por los fabricantes nacionales y extranjeros. Se han tenido en cuenta exclusivamente los ferrocarriles de vía normal española que luego constituyeron la RENFE. Han quedado excluidos, por tanto, los datos referentes a los de vía estrecha, que, por sí mismos, formarían un capítulo importante en la historia de la locomotora de vapor en España. El inventario se ha realizado con los datos de las antiguas compañías. Hay algunas lagunas respecto a ciertos ferrocarriles, especialmente el Almansa-Valencia-Tarragona, que no alteran sensiblemente el resultado final, puesto que se trata de muy pocas unidades.

LOCOMOTORAS INGLESAS.—Como es lógico, en los primeros años de su existencia las compañías españolas encargaron sus locomotoras a las fábricas inglesas, que por entonces dominaban el mercado. La única excepción fueron cuatro máquinas belgas para el ferrocarril de Madrid a Aranjuez, procedentes de Regnier-Poncelet, precursora de los talleres de Saint Léonard. Dos casas se disputaron en aquellos primeros años el mercado español: la Stothert-Slaughter, posterior Avonside Company, que entregó

un total de 96 máquinas, y la Sharp Stewart, que descuella con 313 máquinas —el mayor número entre todas las inglesas— y que se mantuvo en el mercado hasta 1903, año en que se fusionó con la Dübs y la Neilson para formar la North British Locomotive Company. El tercer puesto lo ocupa la Beyer Peacock con 71 unidades. En cambio la famosa fábrica Robert Stephenson solo ha suministrado cinco locomotoras.

Suman 724 unidades las locomotoras vendidas por 18 empresas inglesas a los ferrocarriles españoles. A ellas hay que agregar otras 19 del mismo país de origen, pero cuyo constructor no se ha podido averiguar.

LOCOMOTORAS FRANCESAS.—Al interesarse el capital francés en las compañías españolas, a partir de 1858 empiezan a llegar locomotoras de dicho país. Ocho empresas suministraron en total 694 máquinas. El mayor número corresponde a Creusot con 240 unidades, seguida de la Sociedad Alsaciana con 168. De las restantes, solo la Cail, con 126, y Fives Lille, con 104 locomotoras, rebasaron las cien entregas.

LOCOMOTORAS BELGAS.—Poco más o menos en la misma época vuelven a llegar locomotoras belgas. Alcanzarían un total de 326 unidades procedentes de nueve empresas. El mayor número corresponde a los ya citados talleres de Saint Léonard con 136 unidades, incluidas las cuatro de su antecesora, para el ferrocarril de Madrid a Aranjuez.

LOCOMOTORAS ALEMANAS.—A partir de 1880 se inicia la penetración alemana. Primero sobresale la casa Richard Hartmann de Chemnitz, que se mantiene en el mercado hasta iniciarse la construcción nacional en gran escala hacia los años 20 de este siglo. Con 294 locomotoras entregadas, solo es superada por la Henschel, fábrica que, pese a no iniciar sus entregas hasta 1903, se pone a la cabeza con 297 unidades. Entre las diez casas proveedoras alemanas sigue después la Hanomag con



145 y la Maffei con 123 locomotoras. Ninguna de las restantes se acerca ni remotamente a las cien. El total sumaría 978 unidades, por lo que, entre las extranjeras, las máquinas alemanas son las que mayor número alcanzaron en nuestro país.

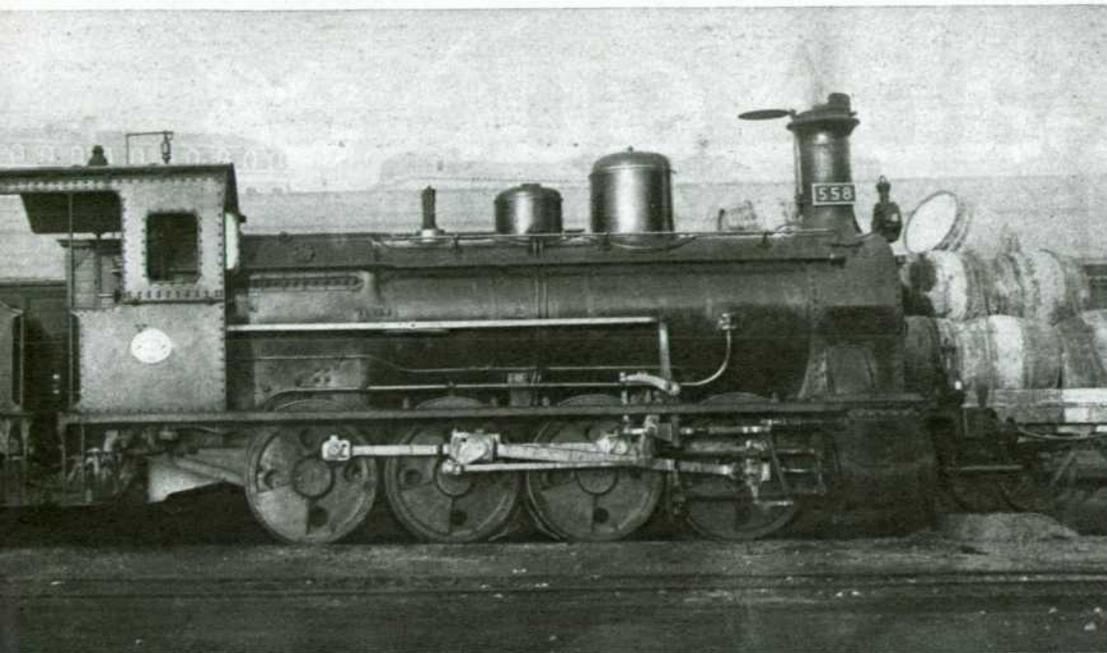
AUSTRIA, RUSIA Y SUIZA.—Austria envió solo 11 locomotoras. Y como dato curioso recordaremos que de Rusia vinieron dos máquinas. Suiza tampoco ha sido gran proveedora. Las cuatro locomotoras del Central de Aragón de dicha procedencia fueron subcontratadas a los talleres de Esslingen de Alemania, por lo que de hecho deben sumarse a las de este último país.

LOCOMOTORAS AMERICANAS.—A Estados Unidos los ferrocarriles españoles solo acudieron en casos muy especiales. La compañía de Valls-Villanueva-Barcelona, que se equipó con material americano, adquirió a la Rogers las 17 «carolinias» (ya descritas en VIA LIBRE núm. 35), que quizás fueron más. Estos talleres pasaron luego a formar parte de la American Locomotive Company (ALCO). Ante la imposibilidad de adquirir locomotoras en Europa durante la primera guerra mundial, las compañías españolas encargaron a dicha casa 55 máquinas y a la Baldwin, 13, que con dos anteriores suministradas por esta última al antiguo ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo suman 15. En total fueron 89 unidades las procedentes de ultramar.

ALCORTA, UNZUETA Y CIA. S.A.
ELGOIBAR/ SPAIN.







ITALIA, JAPON Y SUECIA.—Italia y Japón, los dos únicos países además de los mencionados que a partir de 1900 se dedicaron a la exportación de locomotoras, no penetraron en el mercado español hasta nuestros días, de una parte con los Taf y Ter y de otra con las Mitsubishi. Suecia, que después de 1918 también se dedicó algún tiempo a exportar, no llegó a suministrar ninguna locomotora a España.

FABRICAS ESPAÑOLAS.—La primera locomotora construida enteramente en España la fabricó en 1884 la Fundación Primitiva Valenciana para el ferrocarril de vía estrecha de Silla a Cullera. El mismo año la Maquinista Terrestre y Marítima realizó otra para el tranvía de vapor de Barcelona a San Andrés. Después de otros encargos para ferrocarriles de vía estrecha, en 1888 construiría las dos primeras de vía normal española. Destinadas al ferrocarril de Barcelona a Sarriá, sus números de fábrica eran el 5 y 6. En dicho ferrocarril —estrechado al ancho internacional en 1906— recibieron los números 11 y 12. Ambas llegaron a la RENFE —serie 030-0232 y 030-0233—, conservándose una para el museo del ferrocarril.

Al amparo del arancel de Aduanas del año 1891, la industria española pudo desarrollarse en condiciones más favorables. La primera de las grandes compañías que encargó locomotoras españolas fue la T.B.F., que pasó un pedido a la Maquinista. Fueron del tipo 1-2-0 para trenes de gran velocidad. Entregadas en 1895, luego pasaron a M.Z.A. (núm. 149 y 150).

Entre 1899 y 1901 la misma fábrica entregó 15 máquinas a la Compañía de M.Z.A. (núm. 547-561), las primeras locomotoras construidas en serie en España. Pese a estos primeros éxitos, la industria española del ramo no se desarrolla hasta después de la primera guerra mundial, que demostró la necesidad de no depender de los suministros del exterior.

AUGE DE LA INDUSTRIA.—En 1917, a raíz del acuerdo de cooperación entre la Maquinista y M.Z.A., al que luego se adhirió la Compañía del Norte, toma auge en nuestro país la construcción de locomotoras. En 1918 se crea con participación inglesa la Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox, en Bilbao, cuya primera locomotora destinada al Norte saldría en 1921.

Primera locomotora construida en serie en España. Números 547-561 de M.Z.A. Años 1900 a 1901.

A su vez la Compañía Euskalduna, al ampliar sus talleres en 1922, también se dedicó a construir locomotoras. La primera entrega la realizó en 1924. Accidentalmente construyó locomotoras durante los años 1928 y 1932 la Sociedad Española de Construcción Naval para la Compañía del Oeste. La última empresa que entró en este ramo de la industria fue Construcciones Devis, ya dedicada a fabricar calderas de repuesto para locomotoras y que comenzó sus entregas a partir de 1932 para el Oeste. Dicha empresa valenciana, fundada en 1897, se fusionó en 1947 con la de Material para Ferrocarriles y Construcciones, de Barcelona, tomando el nombre de Material y Construcciones (MACOSA).

CUATRO MIL CUATROCIENTAS TREINTA Y SEIS LOCOMOTORAS.

—El primer puesto en la fabricación de locomotoras de vapor en España lo ocupa la Maquinista Terrestre y Marítima con 631 unidades, seguida de la Babcock y Wilcox con 470 y de la Euskalduna con 380.

La MACOSA, que —como hemos visto— inició más tarde sus actividades, ha llegado a fabricar 127 locomotoras de vapor.

El resumen de las unidades suministradas por los diversos países es el siguiente: 4 empresas españolas, 1.608 locomotoras; 10 empresas alemanas, 978; 18 inglesas, 724; 8 francesas, 694; 9 belgas, 326; 3 americanas, 89; 1 austriaca, 11; 1 suiza, 4; 1 empresa rusa 2 locomotoras. Total, 51 empresas y 4.436 locomotoras.

TIPOS EMPLEADOS.—Durante el siglo pasado dominaba para los trenes de viajeros el tipo 120. De rueda libre hubo al principio algunas máquinas: las seis del Barcelona-Mataró, veinte del Sevilla-Jerez-Cádiz y alguna otra que parece ser tuvo el Almanza-Valencia-Tarragona. Las siete del Madrid-Aranjuez y dos del Tardienta-Huesca eran locomotoras-ténder. Las primeras máquinas con carro delantero aparecen en 1859 en el Barcelona-Granollers, pero no tuvieron gran aceptación. La única serie importante de esas características fueron las 24 del Asturias-Galicia-León, posteriores Norte 71-94. El tipo 230 aparece en 1900

en el Norte y ha desempeñado un papel bastante importante, al contrario de las 231 Pacific

Para servicios mixtos emplearon varias compañías al principio las 021 y más tarde las 030 con ruedas relativamente grandes, a veces con cilindros interiores del modelo Mammüt. Las 130 solo se han utilizado en las compañías menores.

Para mercancías se generalizó, a partir de 1861, la 030 con ruedas pequeñas, especialmente el tipo conocido por Bourbonnais, que sería el que mayor número de unidades alcanzase hasta 1900. Muy poco después de las 030 aparecen las 040, empleadas principalmente en perfiles difíciles. Se construirían también en grandes cantidades.

MODELO CLASICO ESPAÑOL.—El tipo moderno que bien pudiera llamarse clásico español —el 240— lo pone por primera vez en servicio M.Z.A. en 1910. En total se construirían 764 unidades de estas características. Por su parte, en 1909, el Norte introdujo a su vez el tipo 140, las célebres 400, que sobrepasaron las 400 unidades. Igualmente eran 140 algunas locomotoras de mediana potencia de Andaluces y del Oeste.

En 1925 el Norte puso en servicio las primeras 241 Montaña, tipo de máquina que se convertiría en el preferido para remolcar los trenes rápidos pesados. Su evolución —la 242— quedó en las 10 Confederación de la RENFE.

A partir de 1953 se inició la adquisición en gran escala del tipo 141 Mikado. Con sus 242 unidades ha sido la serie más numerosa del parque motor.

LOCOMOTORAS ARTICULADAS.—A pesar de las rampas frecuentes y difíciles de los perfiles españoles, hubo siempre animadversión hacia las locomotoras con cinco ejes acoplados, tan utilizadas en otros países. No aparecieron hasta 1942 con las 22 Santa Fe. En cambio ha habido cierto número de locomotoras articuladas con la particularidad de que fueron de casi todas las variantes conocidas: Mallet (20 máquinas), Kitson-Meyer (3), Du Bousquet (10) y Garratt (22). En total, 57 unidades, cifra que creemos no haya alcanzado otro país europeo. También fueron únicas en Europa las Garratt de viajeros del Central de Aragón.

Gustavo REDER y Fernando F. SANZ
(Fotos Reder y Archivo.)

Las célebres 4.600 del Norte marcaron la etapa cumbre de la locomotora de vapor.

