Las placas de fábrica de las locomotoras

Placas de las dos locomotoras de fabricación rusa que circularon en España.

Placas de diversas locomotoras de vapor españolas que se conservan en el Museo del Ferrocarril.

Placa de fábrica de la empresa Cail que suministró algunas de las primeras máquinas de M. Z. A.

Las primitivas locomotoras eran también distinguidas con nombres de ríos, ciudades y personajes célebres, como éstas de la antigua Compañía del Norte de España.

Las placas de fábrica de las locomotoras desguazadas se han convertido hoy en día en un objeto muy buscado por los coleccionistas. El origen de estas placas de fábrica se remonta a las marcas que ya en época grecorromana solían poner los alfareros en sus productos para señalar el origen. Al introducirse las piezas de artillería, los maestros armeros fundían en ellas su nombre, tradición que siguió James Watt, probablemente el primero que hizo lo mismo en los soportes pesados en sus máquinas de vapor. En las locomotoras no había lugar para este procedimiento, y entonces aplicaron los constructores las placas con su nombre unas veces en los cubrerruedas, otras en los laterales de las marquesinas y también, sobre todo en los Estados Unidos, fijadas a la caja de humos. Estas placas eran algo así como el documento de identidad personal, y sus indicaciones de origen y número de fabricación permitían a los ferrocarriles saber a quién dirigirse para pedir repuestos, y las fábricas podían identificar por dicho número para qué máquinas estaban destinados.

Claro que también se pretendía divulgar el nombre de la firma, y con el número dar a entender que se trataba de una fabricación ya muy acreditada. Por este último motivo hubo a veces algunas, digamos, simulaciones. Incluyendo en la numeración también las calderas de repuesto suministradas y, a veces, otra clase de maquinaria construida. Cuando por fusión se constituyó en 1903 la North British Locomotive Company, sumó el número de locomotoras construidas por las tres casas constituyentes y siguió su numeración a partir de dicha suma. En España, la Babcock y Wilcox, dio a su primera locomotora el número 101. Como dato curioso añadiremos que la Compañía del Norte, durante la primera guerra mundial, quitó las placas del exterior de sus locomotoras más antiguas, tal vez por un criterio de prestigio, colocándolas en el interior de las cabinas de mando, criterio que se rectificó más adelante.

Cuando se introdujo en España el nuevo impuesto del timbre para carteles, el Ministerio de Hacienda consideró las placas de fábrica como tales y quiso obligar a la RENFE al pago del citado gravamen, motivo por el que entraron en servicio varias series de locomotoras sin placas de construcción, hasta que se logró convencer a Hacienda de la misión informativa que dichas placas tenían. Se demostró que en máquinas eléctricas, por ejemplo, eran indispensables y además obligatorias, ya que daban las características necesarias para poder ponerlas en servicio. Volvieron, pues, a colocarse sin el gravamen que hubiera supuesto para la RENFE un desembolso considerable. Una buena colección de estas placas de fábrica pueden verse en el Museo del Ferrocarril. ■ R. R. Fotos: ARCHIVO SANZ y REDER.