



La 241F-2242 —de la serie 2700— entre Quinto y La Zaida, en la línea de Madrid-Zaragoza-Barcelona, el 3 de junio de 1973.

## NUEVAS LOCOMOTORAS PARA EL MUSEO DEL FERROCARRIL

Los aficionados y amigos del ferrocarril, los propios ferroviarios y cuantos se interesan por la historia de este medio de transporte están de enhorabuena, pues RENFE acaba de añadir tres nuevas locomotoras al importante lote que ya conserva con destino al Museo del Ferrocarril.

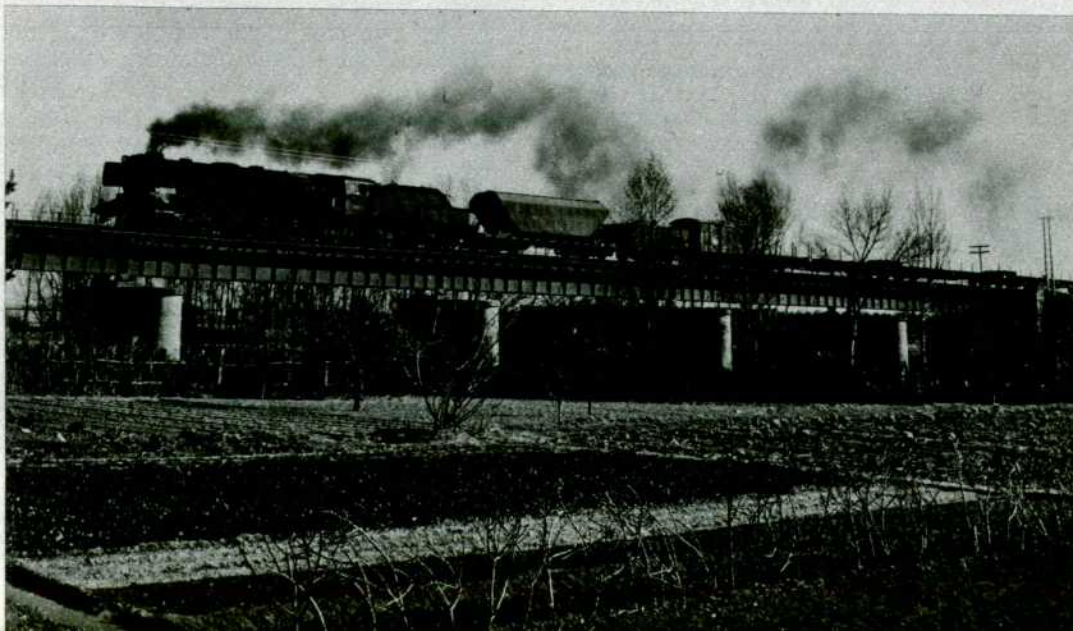
La primera de estas máquinas es la 241 F-2238 de la antigua serie 2700, conocidas también entre el personal por las "Atómicas" y por "Bonitas", especialmente en Cataluña por lo que respecta a esta última denominación. Esta máquina, cuya serie la integraron 57 unidades, estuvo en un principio asignada a las líneas de la antigua compañía de MZA, siendo muy conocidas en Madrid-Atocha. Posteriormente fueron trasladadas a otros depósitos, siendo uno de sus reductos el de Mora la Nueva.

Otra de las locomotoras salvadas para el museo ha sido la 242F-2009 de la potente serie Confederación, cuya serie estaba integrada por sólo diez unidades. Siempre han

estado asignadas al Depósito de Miranda de Ebro. Al principio hacían los mejores trenes de viajeros de la línea de Irún, componiendo por las llanuras castellanas una de las imágenes más representativas de la tracción vapor por su poderosa presencia y velocidad. Han sido sin duda una de las máquinas más logradas por los talleres españoles y el orgullo de la tracción vapor. A medida que se electrificaban las líneas, fueron trasladadas a otros servicios y últimamente llegaron a prestar incluso servicios de mercancías, como lo muestra la imagen que reproducimos tomada en las proximidades de Calahorra, en el trayecto de Miranda a Castejón.

Por último, ha sido entregada a RENFE para su conservación la antigua máquina de Andaluces, número 04, tipo 0-2-0, propiedad de la Compañía Española para la Fabricación del Vidrio que la adquirió a RENFE en 1942. ■ F. S. Fotos: Cortesía J. FERRATE.

La Confederación 242F-2003 entre Castejón y Miranda en 1974.



**E**l 24 de febrero se cumplen los cien años de la inauguración del ferrocarril de 29 kilómetros entre Palma de Mallorca e Inca, primero construido en las islas Baleares y uno de los primeros de vía estrecha de España. En la actualidad, la línea centenaria forma parte de la arteria principal Palma-Artá, de 94 kilómetros.

Hasta hace diez años, la isla de Mallorca se podía recorrer en varias direcciones por una pequeña red de 243 kilómetros de vías férreas de 915 mm. de ancho de vía, de los que correspondían 215 kilómetros a los Ferrocarriles de Mallorca y 28 al ferrocarril eléctrico de Sóller. Actualmente sólo quedan en explotación 107 kilómetros de los Ferrocarriles de Mallorca y el de Sóller.

Además de los ferrocarriles mencionados, también en Ibiza y Formentera fueron construidos ferrocarriles de 75 centímetros de ancho de vía para servicio de sus salinas. Sólo funciona actualmente el de Ibiza.

### LOS FERROCARRILES DE MALLORCA

Pronto valoraron los mallorquines los grandes beneficios que les reportaría la instalación del ferrocarril. En 1852 y 1865 hubo intentos para construir un camino de hierro, pero por diversas causas hasta el 22 de diciembre de 1871 no se formó la Compañía del Ferrocarril de Mallorca, que llevó a buen fin el proyecto.

La sección inaugurada (Palma-Inca) fue pronto aumentada con las líneas S. Bordils-La Puebla (13 kilómetros) en 1878, Inca-Manacor (35 kilómetros) en 1879, Santa María-Felanitx (43 kilómetros) en 1897.

En 1916 se inauguró el ferrocarril estratégico de 62 kilómetros Palma-Santany, y en 1921 el secundario Manacor-Artá, de 31 kilómetros.

Finalmente, en 1931 fue construida vía doble entre Palma-Inca y un túnel de dos kilómetros bajo la ciudad de Palma para servicio del puerto y en sustitución del trayecto urbano de tres kilómetros que entorpecía la expansión de la ciudad.

Las líneas de Santany y de Santa María-Felanitx quedaron sin servicio en 1964 y 1968, respectivamente.

### CARACTERÍSTICAS Y TRAZADO

El ancho de vía que utilizan es de una yarda inglesa (915 milímetros), a pesar de que posteriormente sólo lo adoptó el ferrocarril de Sóller. Sin embargo, este ancho fue muy utilizado por Inglaterra en sus ferrocarriles coloniales. Otra característica de estos ferrocarriles es que los términos de todas sus líneas quedan a pocos kilómetros del mar.

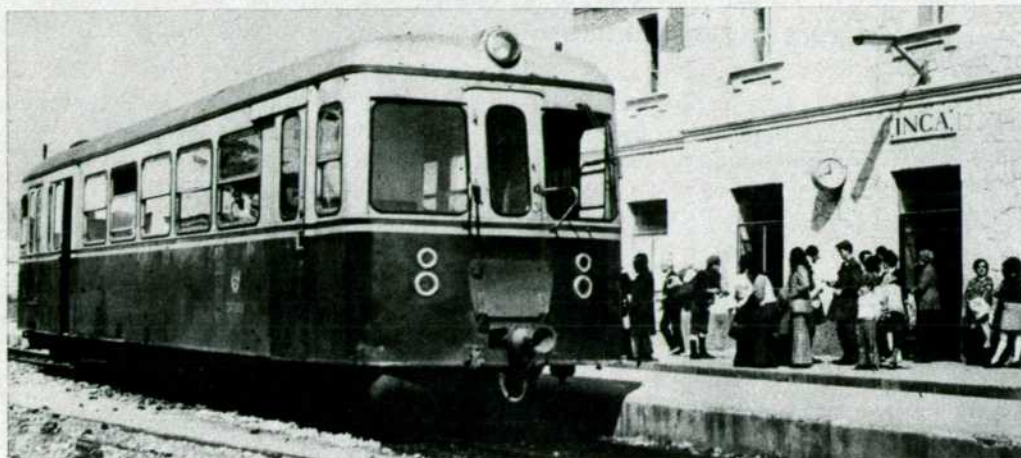
La estación de Palma está situada en la



PALMA DE MALLORCA

# CENTENARIO DEL PRIMER FERROCARRIL DE LAS ISLAS BALEARES

★ En Mallorca están los únicos ferrocarriles de España de una yarda (915 mm.) de ancho de vía.



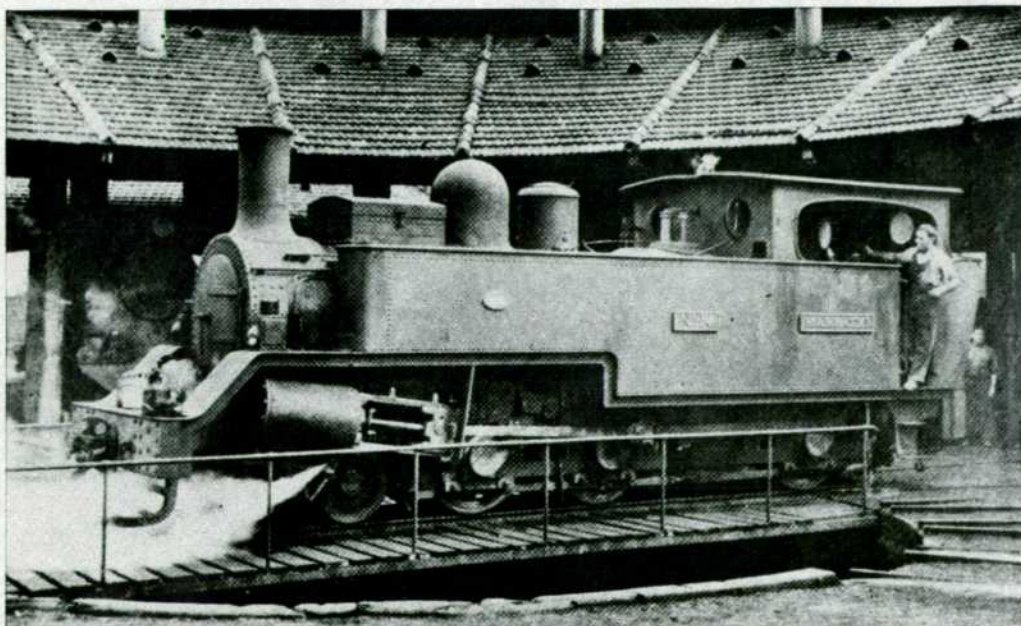
Automotor Ferrostal en la estación de Inca, de los Ferrocarriles de Mallorca.

plaza de España, y partiendo de ella los trenes que van a Artá circulan por una línea de 94 kilómetros que recorre la isla de SO. a NE. y que cambia tres veces de dirección. Hasta la industriosa Inca (kilómetro 29), antigua capital de la isla, en sentido Nordeste, entre viñedos y almendros principalmente. En Consel (kilómetro 19) está la cota máxima de la línea, 153 metros sobre el nivel del mar. Después de Inca tuerce la línea al Este, y con vía única y tortuosa, con recorrido por el centro de la isla, se llega a Manacor (kilómetro 64), famosa por sus cer-

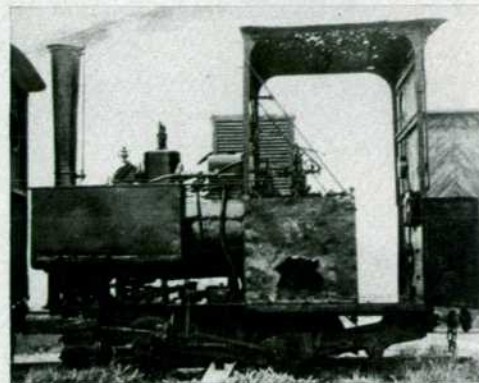
canas cuevas del Drach y sus imitaciones de perlas. Finalmente toma sentido Norte y recorre los 31 kilómetros que conducen a Artá.

## MATERIALES MOTOR Y MOVIL

Para la inauguración del primer ferrocarril, la Compañía adquirió en Inglaterra tres locomotoras de vapor tipo 2-2-0 T a la Nasmyth Wilson y Cía., de Manchester; seis coches mixtos de 1.ª y 2.ª clase y 25 vagones de mercancías.



Locomotora de vapor tipo 2-3-0 T "Marratxi" n.º 14, construida en 1891 por la Nasmyth Wilson de Manchester con el n.º 414, fotografiada en el depósito de Palma de los FF. CC. de Mallorca.



Locomotora de vapor 0-2-0 T de vía de 75 cm., del ferrocarril de las Salinas de Formentera, que está fuera de servicio desde hace tiempo.

Por la construcción de nuevas líneas y para hacer frente al aumento de tráfico, este parque inicial fue incrementado hasta contar con más de 39 locomotoras de vapor, 72 coches de viajeros de dos ejes, 14 de bogies, 607 vagones de mercancías, e incluso un coche mortuario (posiblemente haya habido pocos ejemplares en España). Es de destacar que del total de locomotoras adquiridas, 21 procedían de la Nasmyth Wilson y las restantes de MTM, Krupp, Babcock-Wilcox, tres del ferrocarril de Sóller, etcétera.

Las 27 primeramente adquiridas, además de la numeración, tenían asignados nombres como "España", "Mallorca", y de poblaciones que unía el ferrocarril, Manacor, Marratxi.

Aunque desde 1930 algunos servicios de viajeros fueron utilizados con tres autovías Berliet, es desde 1956 cuando se empezaron a modernizar todos los servicios con automotores y remolques Ferrostal, así como dos locomotoras Diesel-hidráulicas Creusot de 675 CV. recibidas en 1959. De esta forma se pudieron aumentar los servicios de trenes y reducir considerablemente la duración de los desplazamientos.

Finalmente, a efectos estadísticos, mencionaremos que en 1875 transportaron 263.114 viajeros y 5.451 toneladas de mercancías; en 1944, 2.035.391 de viajeros y 241.387 toneladas, y en 1973, 1.224.330 viajeros (con sólo una línea y un corto ramal).

Estos ferrocarriles pasaron en 1951 a Explotación de Ferrocarriles por el Estado (FEVE). (Corresponsal: E. GONZALO. Fotos de M. GONZALEZ, de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid; Archivo CUYAS y E. GONZALO.)