

SERIE

1-5.

Estas cinco máquinas procedían de Sharp. Tres fueron construidas en 1887 y las dos restantes en 1889. Eran del tipo 1-2-0T, sus números de fábrica fueron del 3380 al 3382 y del 3469 al 3470. Sus nombres fueron: 1 Bilbao; 2 Sagarminaga o Abando; 3 Baracaldo; 4 Sestao y 5 Portugalete, aunque existe la duda de que pudo ser Amézola. Los números 2 y 5 fueron vendidas a Hulleras Vasco-Leonesas en 1907 la primera y entre 1919 y 1920 la segunda. La fotografía muestra a la número 5 en Santa Lucía en 1961. Había cambiado de placa y de número recibiendo el 2 y posiblemente el nuevo nombre de "Amézola". La otra recibió el número 1.

R. A. WHEELER

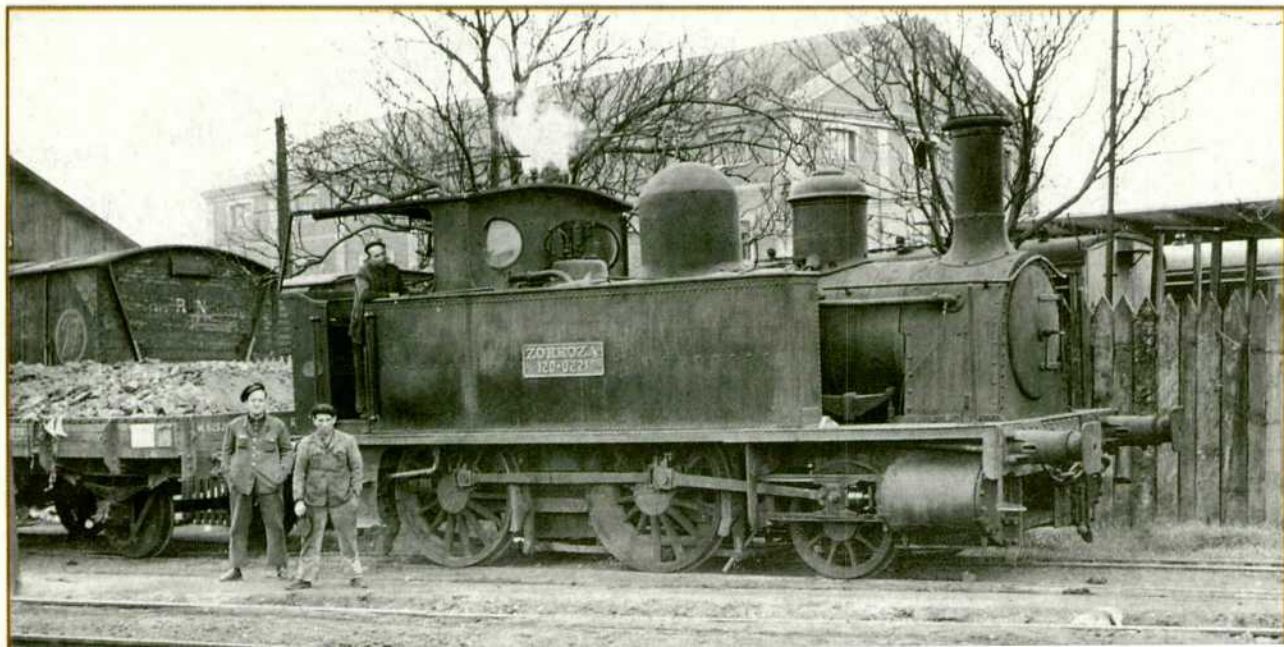
EN TOTAL CONTO CON 16 MAQUINAS

Locomotoras de vapor del Bilbao-Portugalete

Al contrario que el Ferrocarril de Triano, que debió su razón de ser al transporte de mineral, el de Bilbao-Portugalete tuvo siempre un tráfico dominante de viajeros y sólo cuando se fueron instalando nuevas factorías sidero-metalúrgicas y astilleros a lo largo de la ría del Nervión, empezó a crecer el transporte de mercancías.

Fernando Fernández Sanz.

El primer tramo de esta línea, trazada en su totalidad siguiendo la orilla izquierda de la citada ría, se inauguró entre Bilbao y Desierto el 19 de marzo de 1888 y se prolongó, primero hasta Portugalete el 24 de septiembre del mismo año, y finalmente hasta Santurce el 21 de diciembre de 1926. La longitud total de la línea es de 17 kilómetros. En 1924, la Com-



SERIE

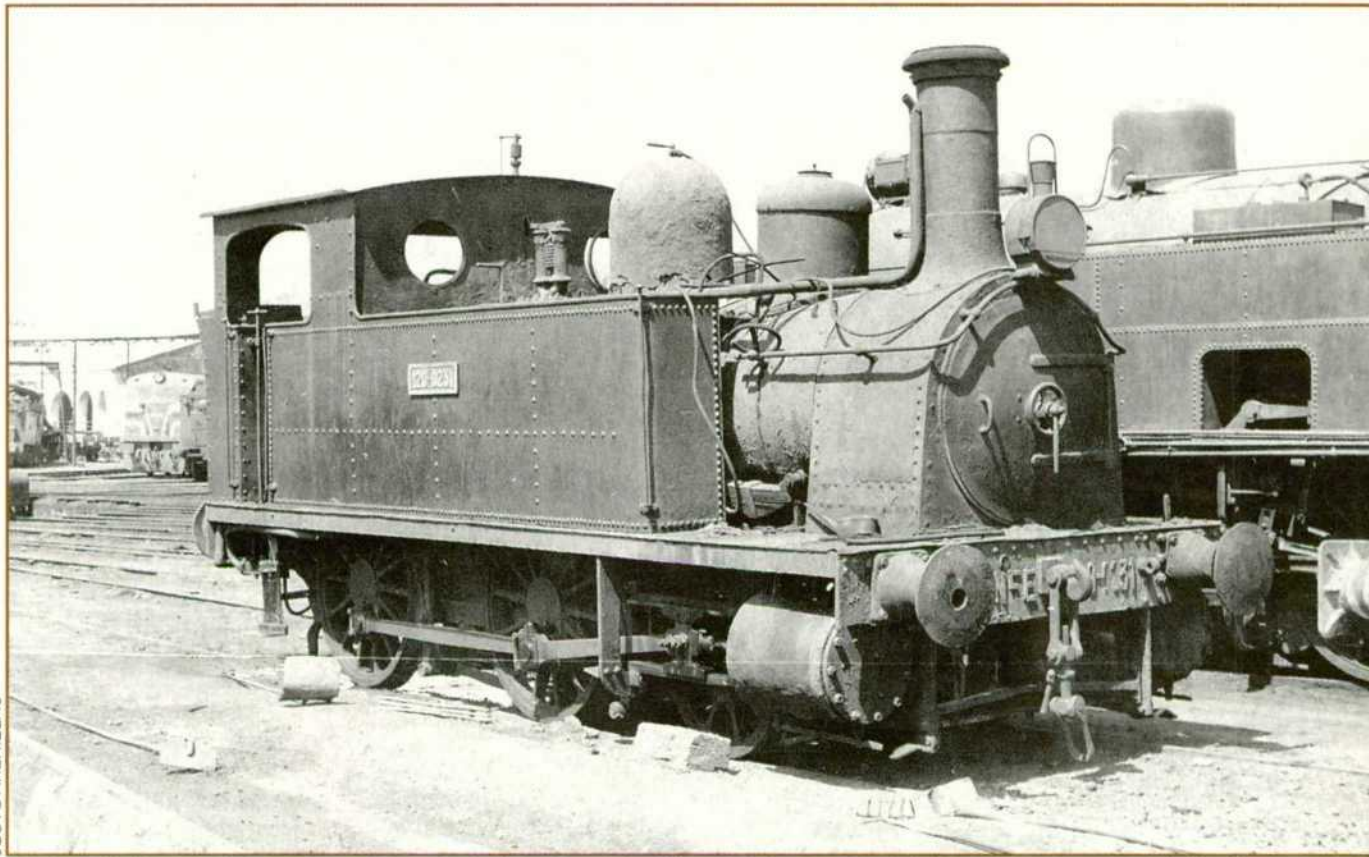
8-11

Esta segunda serie fue suministrada entre 1892 y 1893 por Nasmith Wilson con sus números de fábrica 433-434 y 443-444. Tenían los nombres siguientes: 8 Zorroza; 9 Luchana; 10 Olaveaga y 11 Cantalojas. Recibieron en la RENFE los números 120-0221 al 0224 y fueron destinadas a hacer maniobras en distintos depósitos.

**SERIE
12-14**

Fueron las últimas tender de viajeros adquiridas por el Bilbao-Portugalete. Esta serie solo se distinguía de la anterior por haber tenido una parrilla mayor. Construidas por Sharp entre 1896 y 1901, con sus números de fábrica 4138, 4755 y 4756, se mantuvieron en servicio hasta después de la guerra civil. La nº 13 se vendió a la Duro Felguera en 1940 y las otras dos llegaron a la RENFE donde recibieron los números 120-0231 y 120-0232. En la fotografía aparece la nº 12, que recorrió varios depósitos, en Córdoba en el año 1967. Sería dada de baja al año siguiente.

JUSTO ARENILLAS



pañía del Norte adquirió todas las acciones de este ferrocarril, pero no lo incorporó a su red y mantuvo su explotación separada. Después estudió un proyecto de electrificación que se realizó entre 1933 y 1935.

Dadas las citadas condiciones del tráfico, todas las locomotoras del parque de la primera compañía explotadora fueron tender, la mayoría, tipo 1-2-0, aunque hubo también 2 del tipo 0-3-1T y otras 2 tipo 0-4-0T, con características muy parecidas. Tenían también todos cilindros exteriores en voladizo, distribución interior y depósitos de agua laterales.

Al contrario que de otras pequeñas compañías, de la del Bilbao-Portugalete existen varias Memorias en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, del periodo comprendido entre los años 1899 y 1936, y posteriormente las de 1939 y 1940. En ellas se reflejan varios datos precisos sobre los inventarios de locomotoras. En 1899, el parque se componía de 12 máquinas adquiridas entre 1887 y 1896. De ellas, 10 eran del citado tipo 1-2-0, para viajeros, y 2 del tipo 0-3-1 también tender, de mercancías. Es-

tas dos últimas llevaban los números 6 y 7, mientras las de viajeros se agrupaban en los números 1-5 y 8-12. En 1901 se adquirieron 2 máquinas más, también tipo 1-2-0 a la casa Sharp, que recibieron los números 13 y 14.

El parque permaneció sin variación hasta 1907, año en que fue vendida la máquina número 2, por insuficiencia

de potencia, a la compañía Hulleras Vasco-Leonesas, donde prestó servicio hasta 1963, año en que fue retirada.

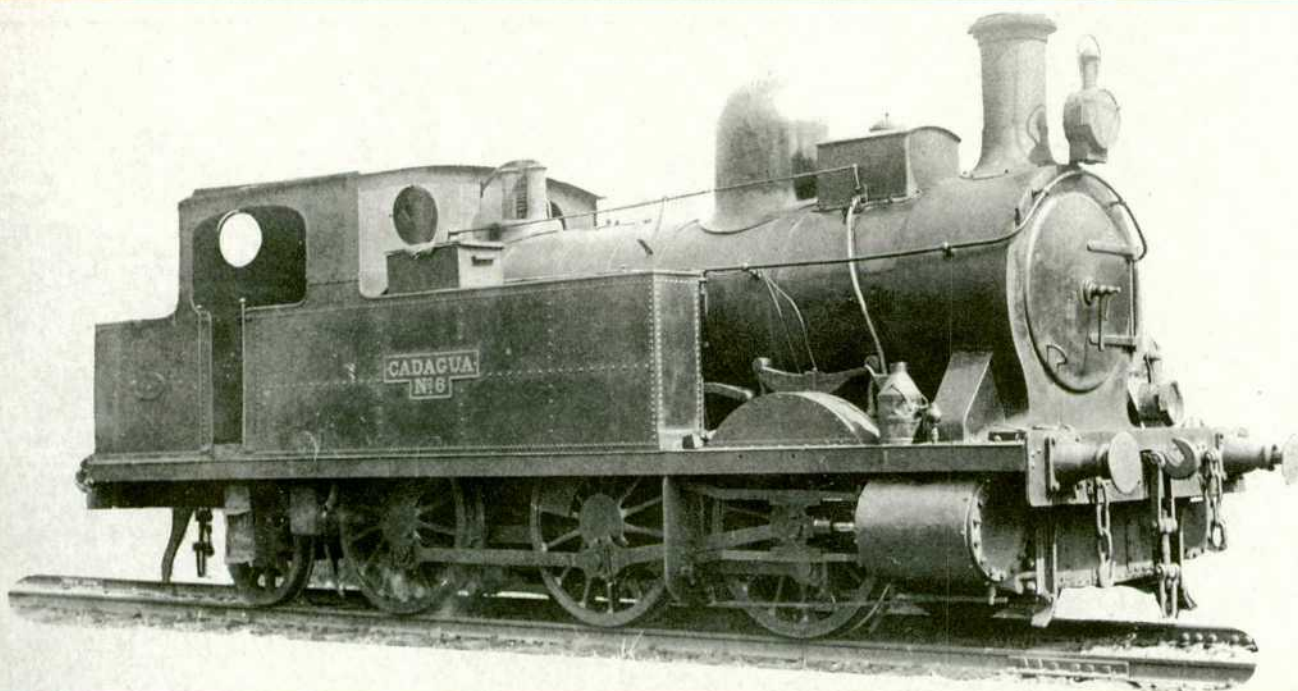
En los ejercicios siguientes se llevaron a cabo diversas reparaciones en las distintas máquinas y en los de 1919 y 1920 no hay ninguna referencia en el inventario de locomotoras. En 1921 se indica que se han adquirido 2 loco-

motoras de la casa Henschel, tipo 0-4-0T, que recibieron los números 17 y 18, con lo que —no sabemos por qué— se saltaron los números 15 y 16 que nunca fueron ocupados. Por otra parte, se cita en el inventario la existencia de 14 máquinas de lo que se deduce que entre 1919 y 1921 fue dada de baja otra máquina de la serie 1-5, posiblemente

**Locomotora
eléctrica
BB 26000
síncrona
y bi-tensión
para
Francia**

ALSTHOM





SERIE 6 y 7

Para los trenes de mercancías, todavía escasos en la época de la inauguración de la línea, el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete introdujo en 1890 dos locomotoras-tender, tipo 0-3-1, con los números 6 y 7 y los nombres "Cadagua" y "Galindo" respectivamente. Eran de un estilo muy inglés, similares a las del West Galicia. Tenían el mismo diámetro de ruedas que las locomotoras de viajeros y seguramente se emplearían en servicios de dicha clase cuando dichos trenes circulaban reforzados en los días festivos. Construidas por Sharp (números 3616 y 3617) recibieron en la Renfe los números 031-0201 y 031-0202. Después de la electrificación de la línea se empleaban para remolcar los trenes que bajaban desde La Casilla a los muelles.

te la número 5 "Amézola" o "Portugalete" (existen discrepancias sobre el nombre), por la circunstancia que luego se especifica. Esta máquina fue vendida también a la compañía Hulleras Vasco-Leonesas, uniéndose a la anterior de la misma serie, recibiendo ambas los números 1 y 2 respectivamente de la citada empresa.

Al inaugurarse en agosto de

1933 la electrificación entre Bilbao y Portugalete fueron vendidas las 2 locomotoras Henschel al Central de Aragón, quedando reducido el parque de vapor a 12 máquinas.

Al año siguiente se vendió otra máquina de la serie 1-5 al Ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso, existiendo la duda de cuál pudo ser, aunque lo más probable es que fuera la 1 "Bilbao" o la 3 "Baracaldo".

Finalizada la guerra civil, la compañía realizó un nuevo inventario que hacía referencia a 10 locomotoras. Por tanto, durante la guerra o inmediatamente después de terminar ésta se vendió una cuarta máquina de la serie 1 a 5 en este caso, entre la 1 y la 3, la no vendida antes.

La última de la serie —la número 4 "Sestao"— fue vendida al año siguiente a la Compañía

Hulleras del Turón, donde recibió el número 101.

Igualmente en 1940 fue vendida la máquina número 13 a la Sociedad Duro Felguera por lo que a la RENFE sólo llegaron 8 máquinas del Bilbao-Portugalete, números 6,7,8,9,10,11,12, y 14, aunque también recibió número de RENFE la locomotora de la serie 1 a 5 que —como se ha indicado— había sido vendida al Argamasilla-Tomelloso.

SERIE 17 y 18

Al aumentar el tráfico de mercancías y las cargas de los trenes, se hizo necesario poner en servicio máquinas más potentes. Para ello se adquirieron dos locomotoras-tender de cuatro ejes acoplados, construidas por Henschel en 1928, con los números de fábrica 18.911 y 18.912. Recibieron en el B. P. los números 17 y 18. Es decir, se saltaron los números 15 y 16 que nunca fueron cubiertos. Ya no llevaron nombres; eran más potentes que las del Triano encargadas en la misma época y su construcción era también más moderna pues iban dotadas de recalentador y distribución Walschaert exterior. Cuando se electrificó la línea fueron traspasadas al Central de Aragón. Allí recibieron los números 81 y 82. Luego en la RENFE fueron la 040-0221 y 040-0222.

