

Locomotoras serie 21-25, luego en la Renfe series 1.100 y 282. Han prestado servicio hasta 1987.

LOCOMOTORAS, FURGONES Y UNIDADES

El material de tracción eléctrica

La línea de Bilbao a Portugalete fue electrificada en el año 1933 por la Compañía que explotaba dicho ferrocarril. El sistema de electrificación escogido fue el de corriente continua a 1.500 V, elección que se había realizado en las líneas españolas con servicios de cercanías y que estaba motivada porque el material a dicha tensión resultaba más económico y podía adquirirse más fácilmente en Europa en esos momentos.

Inmaculada García Lozano

Para la tracción de trenes de mercancías la Compañía del ferrocarril de Bilbao a Portugalete adquirió 5 locomotoras serie 21 a 25. Para el tráfico de viajeros, en esta línea muy intenso, se adquirieron los Automotores Eléctricos de la serie 11 a 13, los de la serie 500 y las Unidades de tren de la serie 400 (U.I.C. 434). Han prestado, así mismo, servicio en esta línea las unidades de tren de la serie 300 (U.I.C. 433) y las de la serie 441, éstas últimas aún en servicio.

Las locomotoras de la serie 21-25, luego en RENFE series 1100 y denominación U.I.C. 282, eran del tipo Bo Bo. Estas locomotoras tenían como misión el remolque de trenes de mercancías. Pertenecen a la primera generación de locomotoras eléctricas todas ellas con tensión de 1.500 V. de concepción americana (Gene-

ral Electric). Fueron construidas en España, en el año 1932, por Babcock and Wilcox con

equipo eléctrico Geathom. Tenían una potencia de 825 kw, un peso de 67,5 tm y alcanza-

ban una velocidad máxima de 70 km/h. Estas locomotoras junto a las de la serie 1.000 (U.I.C. 281) del Ripoll Puigcerdá, fueron, hasta hace poco, las máquinas eléctricas en servicio más antiguas de Renfe. Por otra parte, durante sus más de 50 años de existencia únicamente prestaron servicio en las líneas de Bilbao a Santurce y Desierto a San Julián de Musques. A principios de 1987 sólo quedaban en uso dos de estas máquinas, que fueron apartadas de forma definitiva en febrero de ese mismo año, aunque la baja oficial de la última se produjo el 11 de mayo. Una de ellas ha sido preservada para el Museo Nacional Ferroviario.

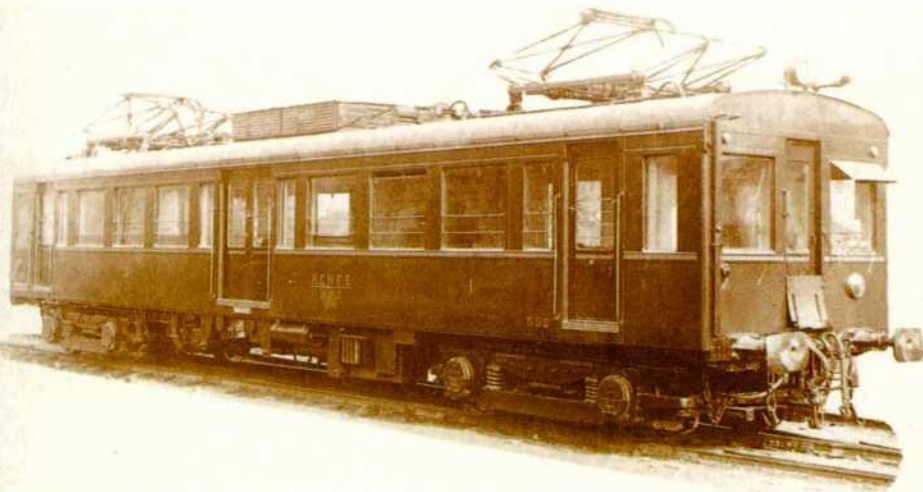
Para el tráfico de viajeros, exclusivamente de cercanías, se adquirieron en 1932 una serie de automotores eléctricos de dos clases: los automotores eléctricos de la serie 1 a 3, los cuales eran tipo automotor-furgón. En un principio cubrirían el servicio de mercancías relativo a paquetería, pero terminaron siendo transformados en máquinas.

Los automotores eléctricos de la serie 1 a 8 (luego 501 a 508) fueron adquiridos también en 1932, pero estaban exclusivamente dedicados a la explotación del servicio de viajeros. Su color original era marrón y sus asientos de cuero. Uno de estos automotores forma parte de los fondos del Museo.

TGV para Francia

ALSTHOM





Automotores eléctricos números 1 a 3 en el Bilbao-Portugalete (Norte 11 a 13). Eran tipo furgón y en principio se utilizaban para el servicio de paquetería. Complementaron a los automotores serie 1 a 8 del Bilbao-Portugalete, luego 501 a 508 y 435 ya retiradas del servicio.



Automotores serie 441.001 al 009 construidos en los años 70, habían sido proyectadas en un principio para la línea Aluche-Móstoles aunque nunca prestaron servicio en la misma, siendo destinadas a la de Bilbao-Santurce y San Julián de Musques.



Automotores serie 301 al 328, adquiridas por la compañía del norte entre 1928 y 1930 para prestar servicio en sus líneas electrificadas de Cataluña y de Alsasua a Irún. Renfe trasladó después algunas a la de Bilbao-Santurce su numeración U.I.C. es la 433.



Automotores serie 401-411 adquiridos por la Renfe para las líneas Bilbao-Santurce y San Julián de Musques. Inicialmente estaban formadas por 11 coches motores, 17 remolques intermedios y 17 remolques con cabina. Su numeración U.I.C. fue 434.

UNIDADES 300. En la línea Bilbao a Portugalete prestaron servicio, así mismo, las Unidades de tren de la serie 300 (U.I.C. 433), que fueron los primeros vehículos de este tipo, dedicados al transporte de viajeros, que circularon por España en vías de ancho normal. Las unidades que circularon por la línea que ahora nos ocupa fueron las correspondientes al primer lote, números del 301 al 338, que fue recibido por la compañía del Norte para sus electrificaciones de Cataluña y el País Vasco. Este primer fue construido entre 1928 y 1930 por la Sociedad Española de

Construcción Naval de Sestao, la parte mecánica la realizó la firma americana Metropolitan Vickers y los aparatos de control y frenado se debieron a Westinghouse. La composición de cada una de estas unidades es de dos coches, coche Motor y Remolque. La potencia continua de las mismas era de 600 kw, el peso total de 106 tm. y alcanzaban una velocidad máxima de 110 km/h. Llevaban freno de aire comprimido y de mano. Cada unidad tenía segunda y tercera clase con 67 plazas sentadas en total. Su color original era crema y marrón. En el Museo Nacional

Ferrovionario se conserva una unidad de tren de la serie 300 de las correspondientes a este primer lote.

UNIDADES 400. Por lo que se refiere a las Unidades de Tren eléctricas de la serie 400 (U.I.C. 434), hay que decir que fueron adquiridas por Renfe a partir del año 1960. Su composición es de tres coches: Motor-Remolque intermedio y Remolque con cabina. Esta serie está asignada al Depósito de Olaveaga formada por 11 trenes que aún prestan servicio en la línea. La potencia del tren es de 600 kw, lleva cuatro motores de trac-

ción con una potencia continua de 150 kw, freno por aire comprimido y su velocidad máxima es de 70 km/h.

UNIDADES 441. último sólo nos resta citar las unidades de tren de la serie 441, las más modernas que prestan servicio en la línea. Están formadas por un coche motor y un coche remolque. Están asignadas al Depósito de Olaveaga. La serie está compuesta por 9 unidades con una potencia de 600 kw, un peso de 95,5 tm y alcanzan una velocidad máxima de 90 km/h. **Fotos: Diego y Museo Nacional Ferrovionario.**