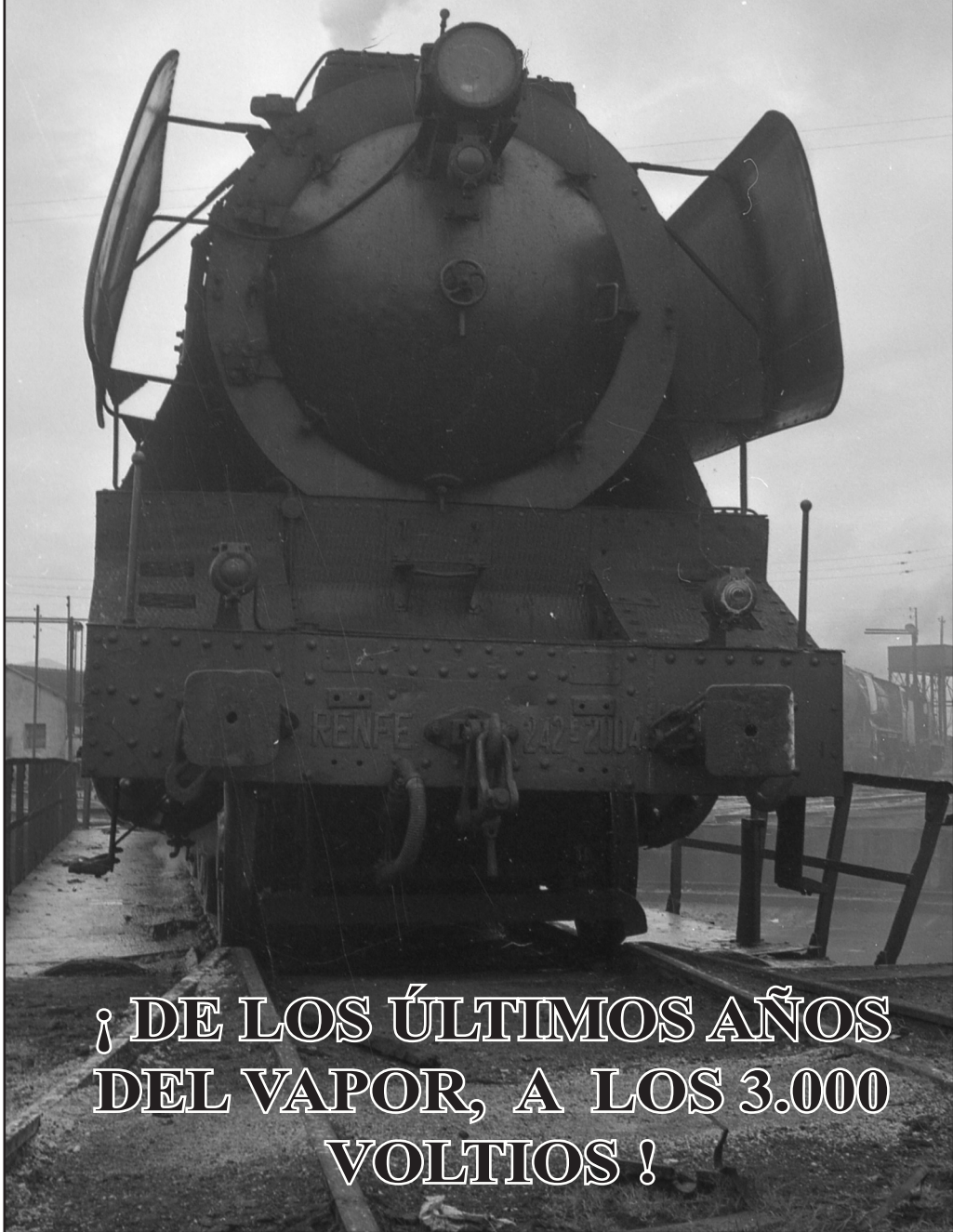


3ª Semana Cultural Ferroviaria Memorial “Julio García Ruiz”



¡ DE LOS ÚLTIMOS AÑOS
DEL VAPOR, A LOS 3.000
VOLTIOS !

IDE LOS ÚLTIMOS AÑOS DEL VAPOR A LOS 3.000 VOLTIOS!

Desde la llegada del ferrocarril a la ciudad de Miranda de Ebro donde se unen en ella cuatro líneas férreas, procedentes de Irún (frontera Francesa con Hendaye) Bilbao, Castejón de Ebro (Zaragoza) y Burgos (procedente de Madrid), la estación del ferrocarril se convirtió en un nudo ferroviario muy importante dentro de la red ferroviaria del estado español.

Desde los tiempos de la antigua Compañía del Norte, Miranda de Ebro dispuso de un gran depósito de locomotoras para poder dar servicio a la gran cantidad de trenes

tanto de viajeros como mercancías que por dicha estación circulaban.

Durante muchos años, el depósito fue totalmente dedicado a la tracción a vapor la cual tuvo un relevante predominio, llegando a superar en los años cincuenta el número de locomotoras asignadas al mismo, convirtiéndose en el primer depósito a vapor de la red nacional.

El depósito de tracción a vapor de Miranda de Ebro podía presumir con orgullo de haber tenido las cuatro tipos de las locomotoras a vapor más potentes del parque de Renfe, para trenes de viajeros y mercancías.

En él, se podían encontrar en los últimos años del vapor, locomotoras del tipo "Montaña" 241-F-4000 en su última versión tipo Chapelon



(ex 4600 Norte), las 241/2101/2110 más conocidas como las “TUBO”, las 241-F-2201/2257 más conocidas por “Bonitas” y como no la serie más emblemática de la tracción a vapor en España, la “CONFEDERACIÓN” 242-F-2001/2010. Esta locomotora que fue el máximo exponente de la tracción a vapor en España fue fabricada en 1955/1956 por la firma catalana La Maquinista Terrestre y Marítima S.A. de Barcelona.

Si la circunstancia de que las diez unidades de esta serie estuvieron siempre, durante su vida activa, asignadas al depósito de Miranda de Ebro, las “CONFE”, como los aficionados al ferrocarril las conocían, fueron durante sus años de vida el orgullo del depósito de Miranda de Ebro.

Pero las imperiosas necesidades de la modernización hicieron mella en dicha tracción y paulatinamente la tracción eléctrica se fue implantando poco a poco. Al principio fueron los 1.500 V c.c. los que arrebataron a la tracción a vapor las líneas de Bilbao, el tramo hasta Alsasua y posteriormente la línea imperial de Madrid a Irún,

Los 1.500 V c.c. fueron a su vez una de las referencias del nuevo depósito de tracción eléctrica de Miranda de Ebro, el cual volvió a ser un referente dentro de la red nacional en tracción eléctrica, llegando a poseer un gran número de locomotoras y unidades eléctricas en esta tensión.

Pero la necesidad de unificación de la tracción eléctrica al existir dos tipos de tensión (1.500



y 3.000 V c.c.) hizo que las líneas, fueran cambiadas con el tiempo a los 3.000 V c.c. de hoy en día.

Miranda de Ebro siempre ha estado en primer lugar, tanto en lo que se refiere a nudo ferroviario, como a su gran depósito, ya sea en los tiempos del vapor como en la tracción eléctrica e igualmente recibiendo la tracción diesel procedente de otros centros.

Por Miranda de Ebro se puede decir que ha circulado y circula

todavía la flor y nata de la tracción de RENFE, además de distribuir todas las circulaciones procedentes de la frontera francesa hacia el interior del país e igualmente las que van destinadas hacia Portugal y viceversa.

En esta exposición pretendemos presentar una visión rápida de todo este material, desde los últimos años del vapor hasta llegar al material actual, pasando por la tracción diesel.



Comisario de la exposición: Josep Calvera Pi

Fotografías: ADIF, Archivo Fotográfico Museo del Ferrocarril de Madrid, Jordi Alpuente, Carlos Escudero, Eduard Ramírez y Jaume Roca.



**MUSEO DEL FERROCARRIL
III GENERACIONES**

