

La "Mikado 141F 2311" acelera su marcha entre Lérída y Cervera.

# "MIKADO"

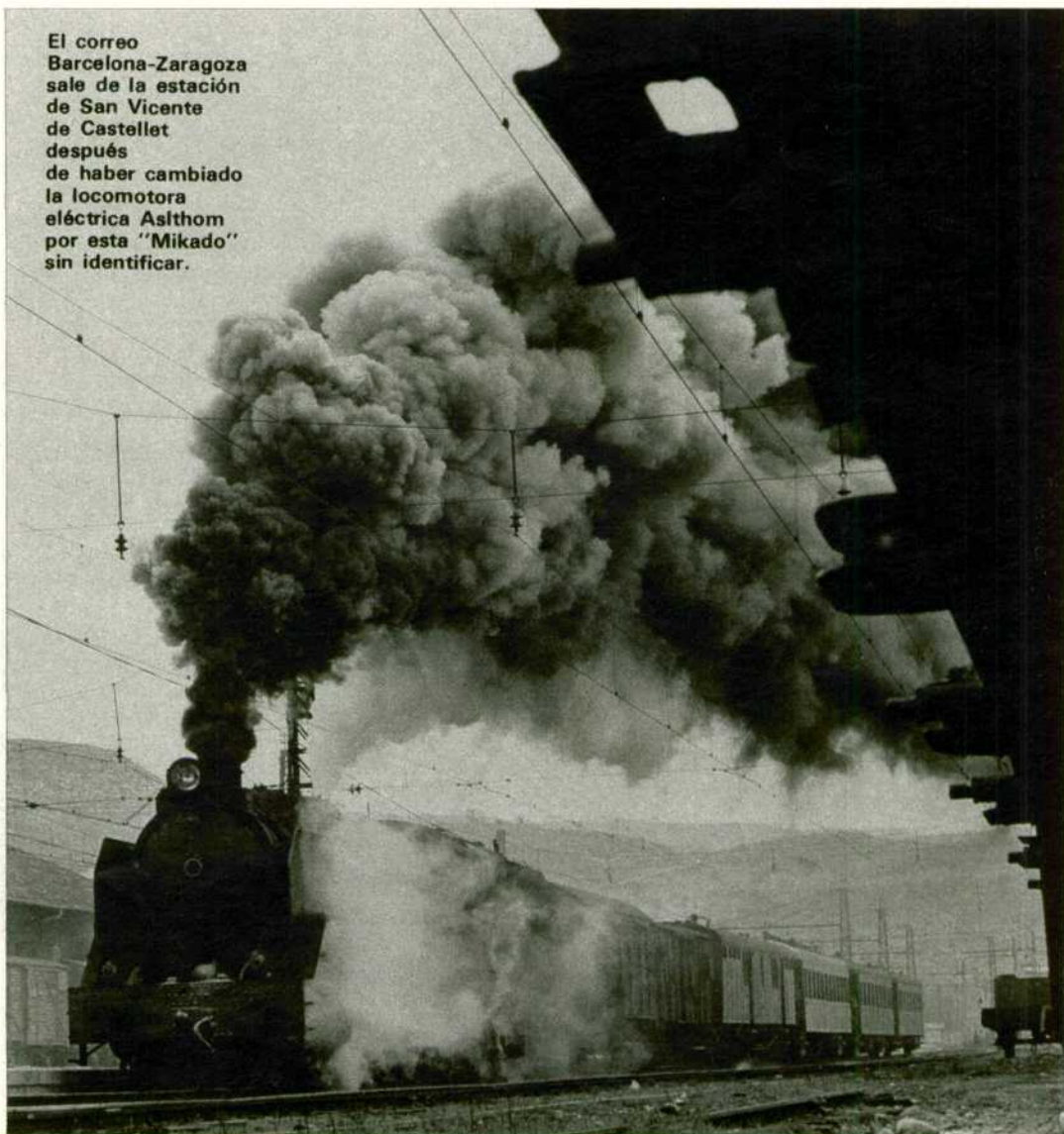
## UN NOMBRE PARA LA HISTORIA

MANUEL MARISTANY  
(Fotos del autor)

**H**ACE ya algunos años que los roncobramidos de las "Mikados" no ponen los pelos de punta a los viajeros que aguardan en los andenes la llegada del tren. Las últimas "Mikados", las últimas locomotoras de vapor españolas, han desaparecido de nuestras líneas desde que en 1975 dejó de prestar servicio el legendario ómnibus de Alsasua a Castejón y el Rey en persona apagó los fuegos de la 141F 2348 en Vicálvaro. No obstante, su recuerdo se mantiene vivo entre los buenos ferroviarios y los aficionados a los ferrocarriles, como lo demuestran bien a las claras las multitudinarias manifestaciones de entusiasmo que se producen con ocasión de los viajes conmemorativos de algún centenario, en los que el tren es remolcado por una veterana "Mikado" ¡Mikado! He aquí una palabra que pasará a la historia del ferrocarril envuelta en una gloriosa leyenda de eficacia y carbonilla. Mikado en japonés significa emperador. El Japón es un país deficitario en carbón y el poco que tienen es de mala calidad. Quiere decirse que para obtener la misma cantidad de vapor que se obtendría quemando buen carbón (briquetas de Cardiff, por ejemplo), se requiere doble cantidad de carbón. A finales del siglo pasado los directivos de una compañía ferroviaria japonesa encargaron a la casa Baldwin unas locomotoras con grandes cajas de fuego. Los ingenieros americanos resolvieron la papeleta añadiendo un eje más, bajo la caja de fuego, notablemente ampliada, de una locomotora de rodaje 240. Así de fácil. Este es el origen de la locomotora "Mikado", un tipo intermedio entre las rápidas "Pacifics" y las poderosas "Santa Fe", unas locomotoras mixtas de carga y pasaje que lo mismo servían para un barrido que para un fregado.

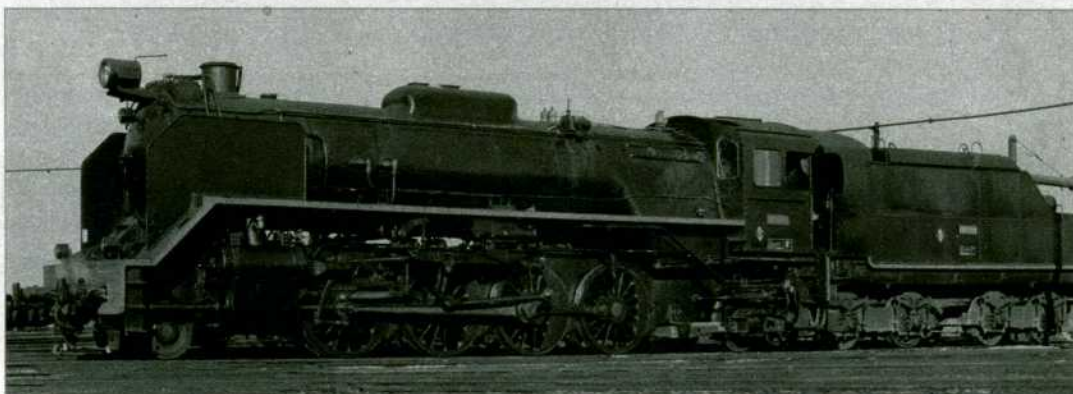
Como nota curiosa merece destacarse el hecho de que después de la segunda guerra mundial los americanos, dolidos por los ma-

El correo  
Barcelona-Zaragoza  
sale de la estación  
de San Vicente  
de Castellet  
después  
de haber cambiado  
la locomotora  
eléctrica Aslthom  
por esta "Mikado"  
sin identificar.





Una doble tracción de "Mikados" imprime una vigorosa marcha a un tren de potasas entre Iurzun y Alsasua.



La "Mikado 2122", recién reparada y pintada, carga fuel en el depósito de Castejón de Ebro.



Un butanero conducido por una doble tracción de "Mikados" arranca de la estación de Iurzun (Navarra).

los ratos que les habían hecho pasar los hijos del Sol Naciente, decidieron cambiar el nombre de "Mikado" por el de "Mac Arthur". Pero la idea no prosperó y los ferroviarios de todo el mundo las continuaron llamando "Mikados".

Las primeras "Mikados" españolas datan de 1918, una serie de 52 locomotoras de este tipo que la Compañía del Norte encargó a la casa Baldwin. Se numeraron de la 2.001 a la 2.052. Eran locomotoras de dos cilindros de simple expansión, ruedas de 1.560 mm. de diámetro y 132 toneladas de peso en servicio. No eran unas locomotoras excesivamente voluminosas ni pesadas. Se cuenta que el duque de Zaragoza, conductor del tren real e inspector de tracción de la Compañía del Norte, sufrió una desilusión cuando las vio desembarcar en el puerto de Gijón.

—¿De modo que estas son las "americanas"? —se preguntó perplejo. Y añadió en seguida: "A mí me parecen chalecos".

Parece ser que durante cierto tiempo estas locomotoras fueron llamadas "chalecos". Injustamente, a nuestro humilde entender, pues eran unas locomotoras magníficas según me han contado los maquinistas y los fogoneros que las condujeron. Así se escribe la Historia.

Hubo que esperar a 1953 para que el panorama ferroviario español fuera inundado por una nueva y más potente generación de "Mikados". Entre este año y 1960 fueron construidas más de trescientas "Mikados" que se numeraron de la 2.101 a la 2.417. Las veinticinco primeras fueron construidas en la rubia Albión (son las de domo largo). Las demás son todas españolas. Mantuvieron el mismo diámetro de rueda que sus ilustres antecesoras, pero su peso aumentó a más de 160 toneladas a plena carga. El hecho de que quemaran fuel en lugar de carbón ha sido muy apreciado por los fotógrafos. El fuel produce en seguida una negra humareda. En estos últimos tiempos de tracción vapor, cuando los maquinistas me veían apostado en lo alto de una trinchera con la cámara en ristre, se apresuraban a quemar una cantidad extra de fuel para aumentar el dramatismo de la toma.

"Mikados" famosas han sido las que apagó el Rey en Vicálvaro y la no menos famosa 2.222, la "galleta", la que condujo el ómnibus de Alsasua a Castejón en su último periplo en abril de 1975.

Una "Mikado" milagrosamente salvada del desguace ha sido la 2.111, una North British de 1953. El 31 de octubre de 1977, recién restaurada y reparada, con todos sus metales bruñidos, estaba levantando presión en el depósito de Pueblo Nuevo, de Barcelona, en espera de ser uncida al tren del Centenario Barcelona-Figueras. La rodeaba un entusiasta equipo de ferroviarios de la vieja escuela que prodigaban sus consejos al afortunado maquinista. En aquellos momentos efectuaba su entrada el expreso Madrid-Barcelona. El conductor de la verdosa "Mitsubitsi" sacó la cabeza por la ventanilla y gritó, ronco de entusiasmo, a la 2.111:

—¡Leona!

Otros testigos de la escena dicen que gritó "¡maciza!". Pero el caso es lo mismo. Es una prueba más del entusiasmo que despiertan las viejas locomotoras de vapor. ■