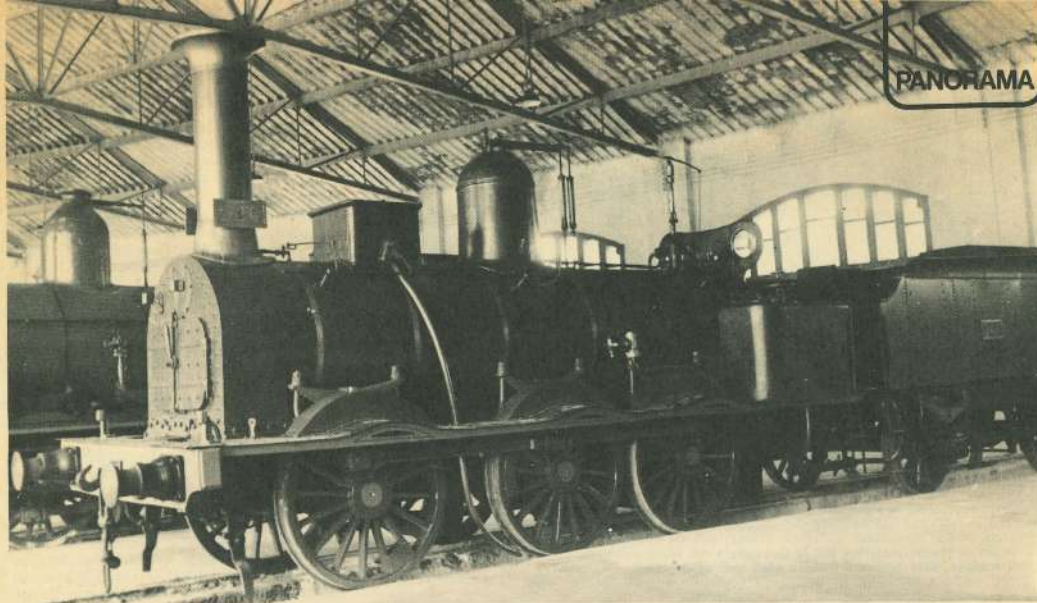




PANORAMA

Amb aquest article acabem la publicació dels originals rebuts per «Serra d'Or» en resposta a la seva «Crida als escriptors joves» de l'any passat i triats pel jurat qualificador.

Eugeni Molero Pujós

LES VELLES MÀQUINES DE VAPOR

Per al meu pare.

La locomotora de vapor ha mort a mans de les de tracció elèctrica o bé «diesel». El fet és inqüestionable i no cal pas que el remarcuem. La desaparició de les clàssiques «màquines de fum» de les nostres línies ferroviàries ha estat gairebé total. Només n'hi ha uns quants exemplars dedicats a feines esporàdiques, d'una importància i d'una responsabilitat pràcticament nul·les.

Si considerem els entusiasmes que promougué la locomotora de vapor als seus principis, ara no podem acabar de comprendre que hagi mort en un silenci tan gran, trencat potser només pels treballs antològics (tant gràfics com literaris) que li ha dedicat el fotògraf i escriptor Manuel Maristany.¹

1. Manuel Maristany ha publicat diversos articles al periòdic «La Vanguardia Española» glossant aquest tema. Cal esmentar els treballs: «Adiós,

A dalt, un exemplar prodigiós, gairebé una joguina als nostres ulls. Treballadora infatigable, la «Mamut» restà en servei actiu fins els primers anys seixanta.

Recordem les eufòries que suscitàren aquells trens inofensius de mitjan segle passat o de les acaballes de la centúria. La ingenuïtat —a nivell popular i a nivell no pas tan popular— transformà les irrisòries locomotores en monstres d'acer, feres bramulants («rugiente león de melena de centellas») i altres metàfores d'aquesta mena.²

viejas locomotoras» (10 febrer 1970), «Viajando con las naranjas» (19 novembre 1971), «Viejas glorias en la rotonda de Villanueva y Geltrú» (12 setembre 1972), etc. Cal tenir en compte, a més, la seva extraordinària exposició fotogràfica dedicada al tema ferroviari, feta a la casa Aixelà, Barcelona, el novembre de 1971.

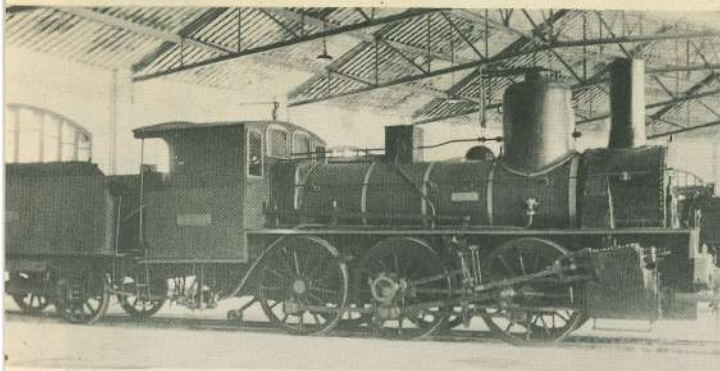
2. Recordem l'auca inefable dedicada al ferrocarril Barcelona-Mataró i editada per un tal Bosch establert al desaparegut carrer del Bou de la Plaça Nova de Barcelona:

«Entre los inventos mil,
ninguno tan portentoso
como el del ferrocarril.
Tan rápido como el viento
te lleva hasta Mataró
el carril, en un momento.
Jamás tal cosa se vió:
el comer en Barcelona
y el cenar en Mataró».

Tot això ho vaig considerant mentre camino pel recinte de l'antic dipòsit de màquines de Vilanova i la Geltrú on hom ha instal·lat una mena d'exposició de locomotores de vapor. Cada locomotora inclou un fragment de la història del ferrocarril a casa nostra. I la història del ferrocarril no podem pas dissociar-la de la del país.

A Vilanova podem refer, amb força precisió, l'esquema de la història de la tracció ferroviària a vapor, a despit d'algunes omissions importantíssimes, les quals ens caldrà no deixar pas de banda.

Tot i tractar-se d'un giny mecànic, la locomotora de vapor ha tingut una personalitat innegable, motivada no sols per la seva configuració, sinó per la seva manera de xiular, pels fanals o per alguna altra característica fàcilment perceptible. El fet que la destresa o l'habilitat del maquinista i el fogoner fossin factors determinants d'un millor o pitjor rendiment, les humanitzà encara més. Ara, immobilitzades al recinte de l'antic dipòsit de màquines vilanoví, produeixen una certa melangia. Personalment, aquestes locomotores ertes em re-



La «Perruca» o sigui la «Gosseta»: Amb aquest apellatiu afectuós els ferroviaris asturians batejaren la minúscula locomotora que inicialment havia de fer el recorregut Memphis-El Paso, als Estats Units. Construïda a França (1800), mai no abandonaria el nostre continent. Una de les seves propietàries fou la Companyia del Nord, constituïda l'any 1858 amb capital francès, dels germans Pereire (380 milions de rals).

corden les bèsties dissecades dels museus d'història natural.

LES PRIMERES MAQUINES

La locomotora degana deu ser, evidentment, la «Mataró-1848», sistema Crampton, gairebé contemporània de l'«Atlas» de George Stephenson (1833). La «Mataró», juntament amb les seves germanes «Barcelona», «Catalunya» i «Besòs», degué ésser escalabornada en fer-se vella. De tota manera, a Madrid se'n conserva una rèplica molt aproximada, construïda per la Maquinista Terrestre y Marítima amb motiu del primer centenari del ferrocarril a Espanya (1948). I dic molt aproximada perquè l'any 1875, quan l'original encara existia, Manuel Garbayo, alumne de l'Escola d'Enginyers Industrials de Barcelona, en va fer una còpia del natural.

De tota manera a Vilanova hi ha un model coetani de la «Mataró», molt semblant a les locomotors que apareixen als gravats de «La Ilustración Española y Americana» amb motiu de la inauguració dels ferrocarrils de França i de Santiago de Compostela i que s'assembla molt amb la màquina embanderada que inaugura la línia Gijón-Sama de Langreo (1855), tal com veiem en un oli degut al pintor Pérez Villamil, amb parades militars i un vagó de passatgers en forma de carrossa per a les autoritats. La minúscula locomotora de la qual ara parlo no té tendèr ni marquesina protectora per al maquinista i el fogoner. Fou construïda per Sharp & Stewart a Manchester (1854), i la seva primera propietària fou la línia Barcelona-Martorell. Es tracta d'un model de gran simplicitat, amb accessoris molt aparatosos, fets de bronze i de llautó. L'any 1929 ja era considerada una peça de museu i fou exhibida a l'Exposició Internacional de Barcelona.

Un xic més moderna és una altra màquina, també sense marquesina però amb tendèr incorporat, de procedència britànica —E. B. Wilson & Company, Leeds, 1857—, anomenada «Mamut», potser per tal de produir més sensació de potència. Realment

es tracta d'una peça interessantíssima, tant per l'esvelta xemeneia i les opulentes formes externes, com per un parell de vidres circulars situats davant el que en podríem dir cabina.

Després ens trobem amb tres exemplars de locomotora petita, dotada de dipòsits laterals per a emmagatzemar l'aigua. En conseqüència no disposen de tendèr i això fa que semblin encara més diminutes, gairebé de proporcions infantils. Paradoxalment, en llenguatge professional hom les anomena «tènder», volent indicar que porten aquest servei incorporat al cos de la màquina. Una d'elles és de filiació desconeguda. Les plaques de la casa constructora foren arrencades pels «colleccionistes» i ni l'empresa propietària mateixa no ens en sap facilitar cap mena d'orientació. L'altra és la coneguda per «Tarraco», construïda a França (Schneider et Cie., Le Creusot 1867) i destinada a la línia del Nord. La tercera —la més capaç— és la més antiga de les construïdes aquí i conservades actualment. Tot i que per la seva data d'aparició hauríem de comentar-la més endavant, ho fem ara en atenció a les seves característiques. Sortida dels tallers de la Maquinista Terrestre y Marítima l'any 1887, l'adquirí l'empresa del ferrocarril Caldes-Mollet (avui desapareguda), de la qual jo recordo haver vist, pels voltants de Santa Perpètua de la Moguda, les vies abandonades, amb els seus discos i les seves agulles entrèmic dels camps, i alguna estació convertida en estatge familiar. La locomotora que comentem ostenta el rètol «Caldas» (Caldas de Montbui) i la seva germana diguem-ne bessona, la «Palau» (Palau de Plegamans), actualment encara arrossega un tren miner a Astúries.

Cap als anys vint-i-tants i immediatament després del model tipus «1.400», La Maquinista Terrestre y Marítima emprengué la construcció d'una llarga sèrie de locomotors «tènder», les «1.600», de M.Z.A., semblants a la seva antiga predecessora «Tarraco» i de dimensions molt superiors.

PROGRÉS I HUMOR

Ara passem a l'escalafó de categoria superior, amb locomotors progressivament més pesades i potents.

Vers el 1870 apareix la M.Z.A. tipus «400», alemanya, de xemeneia altíssima i accessoris externs molt protuberants. Disortadament a l'exposició vilanovina no en figura cap exemplar. A principis de segle les «400», juntament amb les «500» (de les quals parlarem tot seguit), feien el servei de trens de viatgers a les línies M.Z.A. En aquella època els meus avis anaren a Madrid en un tren decrepít —vasons de dos eixos, llums d'oli i porta a cada departament—. Els avis es protegien del fum i del carbonet amb un guardapols, i suposo que en arribar a Madrid, després de no sé quantes hores de viatge, ningú no els hauria reconegut.

La «500», anglesa, ja no presenta cap mena de fantasia metàl·lica exterior. Es tracta d'una locomotora austera, discreta, soferta, tenaç, dels tallers Sharp & Stewart de Manchester (1879).

Als anys de la meua infantesa, tant les «400» com les «500» eren locomotors de maniobres. Les «400» —lentíssimes— no feien altra cosa. Les «500» encara remolcaven algun tren de càrrega per la línia de Vilafranca. Ateses les característiques del perfil de la via —grans pujades—, calia posar dues màquines, car una de sola hauria estat insuficient. Hom en situava una al cap del tren i l'altra darrera de tot. Coordinaven els moviments fent senyals amb el xiulet. Aquestes xiulades, llargues, agudes, penetrants, embolcallaren el meu son quan jo tenia quatre o cinc anys.

Les «500» foren les màquines predilectes dels humoristes ferroviaris. A Vilanova i la Geltrú en funcionà una que, per espai d'uns quants anys, portava a terme una tasca singular. La locomotora havia estat immobilitzada i només hi restaven lliures les rodes motrius accionades per les bieles. Aquest joc de rodes posava en moviment una políja, la qual transmetia el moviment a un alternador i una dinamo, per a la producció d'energia elèctrica. Eren els anys de les restriccions. La «500» treia fum i vapor pertot arreu, crepitava, s'escurria, gemegava... Batejaren el conjunt locomotora-alternador amb aquesta expressiva denominació: «La riallada» o, en castellà, «la carcejada». Segons com, realment n'hi havia per a riure.

A causa de la poca capacitat del seu tendèr, les «500» no tenien gaire autonomia. Per això hom acordà d'acoblir-hi un vagó-cisterna amb una mànega que proporcionés aigua a la caldera quan fos necessari. La màquina anava a tot arreu amb el vagó-cisterna inseparable. La nova denominació sorgí de pressa: «La biberó».

L'any 1880 es produeix un fet curiosíssim: l'empresa francesa André Koechlin & Co. de Mulhouse enllesteix unes locomotors d'aspecte pintoresc per a la línia nord-americana Memphis, El Paso & Pacific Railroad, la qual no lliura l'import de l'encàrrec. Els constructors les ofereixen a la companyia del Nord (de capital francès), i ara podem contemplar un d'aquests singularíssims exemplars a Vilanova, concretament l'anomenat «Perruca».

Cal esmentar també un model alemany de l'any 1884 (Emil Kessler Maschinen Fabrik, d'Essling) que havia treballat a la línia de Salamanca a la frontera portuguesa.

MAQUINES MITJANES

Ara podríem dedicar tot un apartat a les locomotors de mitjana categoria, equidistants dels petits models i dels futurs monstres. Si el pes dels models que hem comentat oscilla entre les 40 i les 70 tones, el dels mitjans arriba prop de les 100. Parlarem d'aquest tipus de màquines, de construcció estrangera per unanimitat, de poc consum de combustible i poca velocitat. Locomotors habituades a discórrer sovint per trajectes duríssims, en condicions molt adverses. Ara em ve a la memòria un altre gravat de «La Ilustración Española y Americana» on apareix una d'aquestes màquines bloquejada per la neu a Pozal (Santander).

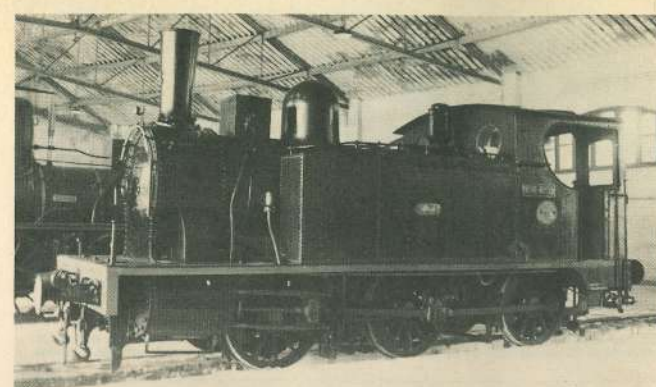
Recordem la «4.001» de la M.Z.A., primera del sistema Compound de quatre cilindres que tingué una companyia espanyola, construïda a Hannover (Georg Egestorff-1901). Es tractava d'una màquina força ràpida pel seu temps, havia fet el servei de trens de viatgers a les immediacions de Barcelona: Barcelona-Vilanova, Barcelona-Mataró, etc. Un dels seus «rècords» fou el trajecte Passeig de Gràcia-Sitges (uns 35 quilòmetres) en mitja hora.

Contemporània seva és la «Mallet» del Central d'Aragó (Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik-1906), amb doble cilindre a banda i banda i una original disposició de rodes, amb una velocitat màxima de 60 quilòmetres per hora.

Simultàniament la companyia del Nord adquiria (1909) una sèrie de màquines molt semblants a les «4.001» de la M.Z.A. (Hannoversche Maschinenbau A.G.). Les recordem encara fent el servei Tarragona-Lleida i Sant Vicenç de Calders-Lleida amb una lentitud desesperant.

LES GRANS LOCOMOTORES

Les locomotors incloses —vagament— dins la categoria de grans, tenen totes un pes superior a les 100 tones i una disposició de rodes segons la fórmula 240 (dues de petites davant i quatre de grosses darrera seu). Obre aquest capítol una «1.100» de M.Z.A. construïda l'any 1913 a Alemanya (Henschel & Sohn-Cassel). Molt poc

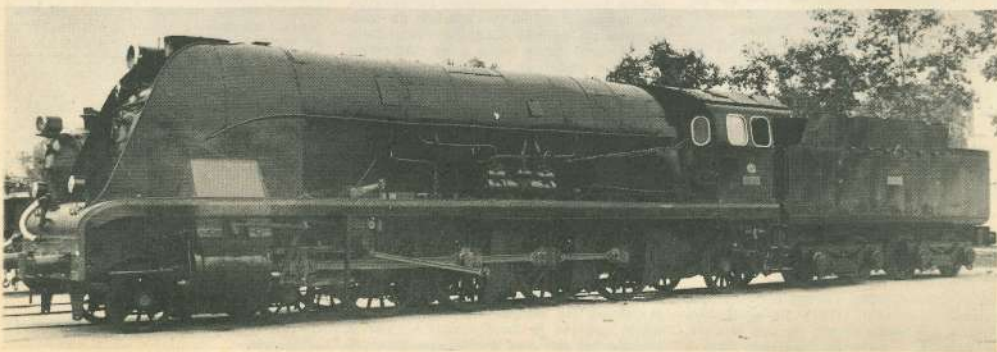


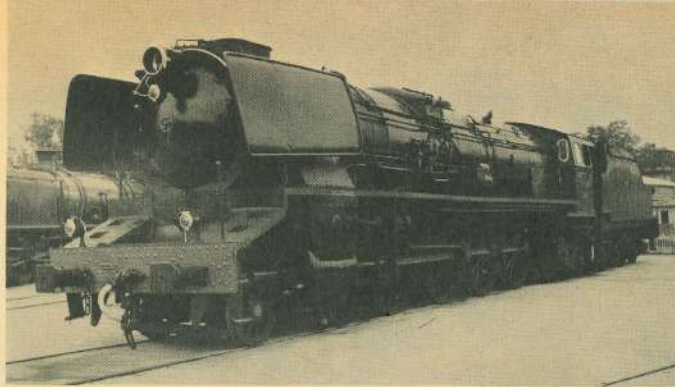
Un dels primers models sortits dels tallers de La Maquinista Terrestre y Marítima, a la Barceloneta. La «Caldes», contemporània de l'exposició del 1888 i més vella que no el Palau de la Música Catalana.

temps després assistirem a l'aparició d'un model de locomotora que assolirà la màxima popularitat, a causa de la seva eficàcia. Es tracta de la «1.400» de M.Z.A., màquina ràpida, potent, segura, apta per a desenvolupar-se en tots els terrenys. Dissenyada pels enginyers de La Maquinista Terrestre y Marítima (1921), aviat posaria de manifest les seves condicions i determinaria que hom en construís una sèrie llarguíssima, de cent seixanta-cinc exemplars, alguns dels quals han estat en actiu fins a dates molt recents. El model exhibit a Vilanova presenta algunes modificacions: enllumenat elèctric (els models originals estaven equipats amb fanals d'oli) i combustible a base de fuel (inicialment carbó). Amb els fanals elèctrics i el tendèr transformat, la fesomia de la «1.400» ha variat, car el seu aspecte extern sempre havia tingut un to discret i pacífic, que harmonitzava amb la sonoritat del xiulet, aguda però no pas escardalenca com la de les locomotors de categoria inferior.

En aquella època els tècnics de La Maquinista Terrestre y Marítima treballaven incessantment. Unes modificacions introduïdes a la «1.400» donaren lloc a la «1.500», que serví de transició per a la gran troballa que es produiria l'any 1925, amb la locomotora tipus «1.700». La «1.700» no és pas res més que una «1.400» engrandida, més poderosa en tots els aspectes. La «1.700» fou la primera locomotora del país fins a l'acabament de la guerra civil, i li foren encomanades les tasques més compromeses. Els primers models no disposaven d'enllumenat elèctric. Aquest els fou incorporat quan ja hi havia alguns exemplars d'aquesta sèrie en circulació, els quals conservaren sempre més els fanals d'oli originals. La «1.700» també fou sotmesa a algunes modificacions. Els darrers exemplars de la sèrie (penso que del 80 endavant), a més d'enllumenat elèctric foren dotats de pales metàl·liques laterals, als costats de la xemeneia, a fi de facilitar la pujada dels fums. El xiulet de la «1.700», de so greu, molt potent, era incon-

El darrer model de la desapareguda companyia M.Z.A. Una locomotora realment ambiciosa, gairebé futurista per la seva configuració aerodinàmica.





La poderosa «Confederación». Restà unes quantes setmanes a l'exposició vilanovina. Després tornaria, encara que fos per poc temps, a l'activitat: per la campanya de la taronja tindria feina. A disset anys ha de costar molt de convertir-se en una mena de relíquia històrica.

fusible. Dissortadament, a l'exposició vilanovina no ha estat possible de presentar-ne cap. Hom conserva el frontis d'una d'aquestes màquines —la «1.701»—, amb els seus fanals d'oli, a l'estatge social de l'entitat «Amigos del Ferrocarril» a l'estació de França (Barcelona).

Si la «1.700» fou la sobirana indiscutible de les línies M.Z.A., l'empresa del Nord disposà també d'una locomotora gran, de característiques excepcionals, que data aproximadament de la mateixa època. Es tracta de la màquina coneguda popularment per «americana», construïda, en efecte, als Estats Units, la qual venia a ésser una versió ampliada de les «Carolines» finiseculars, de les quals tampoc no en sobreviu cap. Les «Carolines» eren locomotores construïdes també als Estats Units, molt semblants als aparatosíssims models que el cinema ha popularitzat a les pel·lícules de l'Oest. Locomotores amb xemeneia i fanal de proporcions desmesurades, artefactes complementaris de configuració sorprenent, profusió de bronze, tubs d'aram i un escombrall frontal molt característic. Foren aquestes locomotores les que remolcaren els modernistes «Harland-Hollings» (també nord-americans) adquirits per l'empresa del ferrocarril de Barcelona-Vilanova-Valls (1881).

Les «americanes» que ara comento eren llarguíssimes, baixes, deformes, amb un fanal monumental i un xiulet gairebé sinistre. Tenien la pistonada molt ràpida. El maquinista, seguint els costums de la companyia del Nord, seia a l'esquerra. Les conceberen per a discórrer per terrenys molt plans i a les línies del país tenien tot sovint certes dificultats. Un exemplar d'«Americana» fou exhibit prop d'una «1.700» al Palau de Comunicacions del parc de Montjuïc amb motiu de l'Exposició Internacional del 1929.

Una altra peça important, dignament representada a Vilanova, és la locomotora «2.074» del Central d'Aragó, construïda a Bèlgica per Les Ateliers Métallurgiques l'any 1927. Màquina molt ràpida pel seu temps, tenia prevista una velocitat màxima de 115 quilòmetres per hora. Les seves rodes eren les de diàmetre màxim entre les del tipus «240».

També per al Central d'Aragó la Companyia Euskalduna construí (1931) una locomotora sistema «Garrett» dotada de dos tenders, un davanter i un altre posterior. Això li

proporcionava una gran autonomia i estalviava, a més, la necessitat d'haver de girar la màquina en finir el trajecte, car les «Garrett» funcionaven indistintament tant en una posició com en l'altra.

Finalment, trobem el darrer gran model de la companyia M.Z.A., la tipus «1.800», molt semblant a la «1.700», però d'una gran simplicitat exterior i línies aerodinàmiques. La «1.800» també fou construïda a La Maquinista Terrestre y Marítima (1939), i presenta una gran semblança amb la «Norfolk & Western» dels Estats Units i amb la «2.3.2.U.» de la S.N.C.F. Model molt pesat (prop de les dues-centes tones), arribava als 105 quilòmetres per hora.

Tot just enllestit el conflicte bèl·lic i en època de forta crisi a totes les asfères del país, La Maquinista Terrestre y Marítima escometia (1942) la producció de les famoses locomotores tipus «Santa Fe» i la seva variant anomenada «Montaña». Locomotores colossals de dues-centes tretze tones de pes, que potser responien a un criteri fantasiós i triomfalista i que poca cosa podien envejar a la gegantina «Mallet» del ferrocarril USA Baltimore-Ohio (1947). La «Santa Fe» exhibida a Vilanova agafava una velocitat màxima de 90 quilòmetres per hora, mentre que el model alleugerit «Montaña» era molt més ràpid.

LOCOMOTORES LLEUGERES

Si els anys quaranta assenyalen la presència d'aquelles aparatositats ferroviàries, els cinquanta registren l'aparició de locomotores un xic més lleugeres —hom baixa de les dues-centes tones a les cent-setanta—, que presenten, a més, la novetat de deixar de banda el combustible tradicional (carbó) i s'alimenten de fuel-oil. Els ferroviaris les anomenen «petroleres». N'hi ha gué uns quants models diferents. A Vilanova es conserva una locomotora d'aquestes característiques, una «2.700» construïda per la casa «Mecosa» a la seva fàbrica de València (1951).

Molt poc temps després (anys 53-54) apareixen les màquines tipus «Mikado», molt lleugeres, ràpides, de pistonada enèrgica. Les «Mikado» sortiren dels tallers de La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona) i Cia. Euskalduna (Bilbao). Externament les «Mikado» presenten un aspecte que les fa molt atractives, per la complexitat del seu mecanisme i les di-

mensions més aviat reduïdes. A l'exposició no en figura cap exemplar.

ELS DARRERS BRONTOSAURUS

Un èfimer —i, segons com, inexplicable— retorn al colossalisme, quan l'electrificació ferroviària ja és un fet i la tracció «diesel» també s'imposa: la «Confederación», la més potent i ràpida de les locomotores espanyoles (La Maquinista Terrestre y Marítima, 1955). El primer exemplar de la sèrie (en construiren deu) fou lliurat l'any 1955 mateix coincidint amb el primer centenari de l'empresa constructora.³ La «Confederación» va ésser pintada de color verd, cosa excepcional a les línies ferroviàries del país. Ràpidament fou batejada amb l'apellatiu de «Llangardaix» o, en castellà, «Lagarto». La «Llangardaix» tenia prevista una velocitat màxima de 125 quilòmetres per hora, però a les proves oficials arribà a circular a 135, tot i que el seu pes era de dues-centes dotze tones. L'exemplar de l'exposició vilanovina arribà pels seus propis mitjans, sense necessitat d'haver d'ésser remolcat. Manuel Maristany ha descrit amb molta agudesa el funcionament d'una d'aquestes locomotores.⁴ Tradueixo: «Una "Confederación" s'apuja la pressió, embolcallada en xiulets de vapor i esplendors rogenques. El maquinista i el fogoner revisen un cop més el nivell d'oli de les bieles, amb la cura que, per tradició, aquests ferroviaris solen esmerçar en llur tasca. Són gnoms que es mouen davant la gola del drac esbufegaire. (...) El xiulet agut del cap d'estació —gorra vermella i bufanda gruixuda al coll— esquinça la fosca glaçada. Li respon el bram ronc de la "Confederación". Abocat a la finestrella, el maquinista mou la palanca del regulador, i un doll potent de fum surt de la xemeneia de la locomotora. Bo i esbufegant i fent patinar les rodes motrius, l'incommensurable artefacte es posa en marxa amb una majestat sense parió».

Però no havia d'ésser pas la «Confederación» la darrera locomotora de vapor incorporada al parc mòbil espanyol i representada a l'exposició: fou la «0421», construïda l'any 1961 per la Babcock & Wilcox de Bilbao. Es tracta d'una «Garrett» de característiques molt semblants a la «0401», però més lleugera (25 tones menys) i més ràpida.

En abandonar el recinte ferroviari sento una esgarripança estranya. La gent va a veure les locomotores sense cap mena d'entusiasme, amb el propòsit de fer unes quantes fotografies, esbargir la mainada, matar l'estona, prendre el sol... Homes, dones i criatures s'enfilen a les màquines de vapor i pretenen fer funcionar les palanques inútils. Els cadàvers de les velles màquines es veuen obligats a afrontar aquesta mena de vexació. Hem retrobat les locomotores de la nostra infantesa. Hem fet revivre una pila de records. En sortir al carrer sabem que dins el recinte queda el testimoni fred de tota una etapa de la nostra vida.

EUGENI MOLERO PUJOS

3. La Maquinista Terrestre y Marítima edità un volum interessantíssim amb motiu del seu centenari, on apareix molta documentació relacionada amb les seves locomotores. D'altres informacions complementàries han estat fetes conèixer al butlletí dels aprenents d'aquesta mateixa empresa i també a la revista «Vía Libre».

4. «Nostalgia por el tren de vapor. Viajando con las naranjas». «La Vanguardia Española», 19 novembre 1971.