

● **LOCOMOTORA 241-2.108** (Ex MZA 1.808). Construida por LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, S. A., en 1939, para los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

● La serie comprende diez locomotoras (MZA 1.801-1.810), que al pasar a la RENFE, fueron numeradas como 241-2.101/2.110.

● Pertenecieron al Depósito de Madrid Atocha, donde prestaron servicio en la línea de Madrid a Albaceta, hasta que en ella entraron en servicio las locomotoras RENFE 241-2.201/57, en el año 1944.

● Ultimamente pertenecían al Depósito de Miranda de Ebro.

CARACTERISTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.750 milímetros. Esfuerzo de tracción: 16.917 kilogramos. Potencia: 2.400 CV. Peso en servicio: 193.500 kilogramos. Año en servicio: 1939.

UNA VISITA A LA EXPOSICION DE LOCOMOTORAS DE VILLANUEVA Y GELTRU.



El día 1 de febrero de 1941, el Estado español se hace con la posesión y disfrute de todos los ferrocarriles de vía ancha. Acaba de entrar en servicio la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), que tendrá carácter de empresa industrial y procurará mejorar los servicios que existen en nuestro país, los cuales, a consecuencia de la guerra, han quedado bastante mermados...

● Durante una década, por tanto, se sigue circulando por las vías españolas con trenes que son arrastrados por vetustas locomotoras...

● Y en Villanueva y Geltrú sigue abierta todavía la exposición de las máquinas de vapor que, en septiembre de 1972, se montó para la Asociación de Aficionados a los Ferrocarriles de Barcelona, en colaboración con la RENFE.

● Todas las máquinas allí expuestas, a excepción de una, que se conserva del centenario, estuvieron en servicio en los años cuarenta. Algunas incluso, como la «Santa Fe», de

un estilo personal y propio, fueron construidas precisamente en esa década.

● «El tren actual se ha despersonalizado», dicen los viejos ferroviarios. Ahora es el tiempo de las añoranzas. En torno a la imagen del tren se amontonan los recuerdos. Para muchos españoles, viajar era utilizar el tren. Los trenes cruzaban España en esa década, aun a pesar de las muchas dificultades. Materiales viejos tuvieron que ser puestos en servicio hasta el momento en que, ya creada la RENFE, se inició el plan de reconversión y empresas nacionales comenzaron a fabricar material propio restringiendo la importación.

● Para todos esos aficionados al tren y para que sirva como recordatorio de toda una época, ofrecemos hoy a nuestros lectores, una por una, las máquinas que los Aficionados a los Ferrocarriles expusieron con motivo del XIX Congreso Internacional MOROP, celebrado en Barcelona.

● Estas son las máquinas y estas sus «señas personales».

● **LOCOMOTORA 030-0233**. Construida en el año 1887, por LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, S. A., de Barcelona (España), para la Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Caldas.

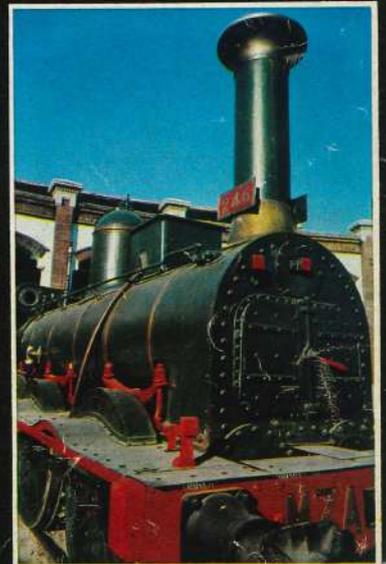
● Al electrificar sus líneas, esta compañía la vendió al Ferrocarril de Mollet a Caldas.

● Esta locomotora, y la número 5, pasaron a la RENFE, siendo numeradas como 030-0232/0233.

● Los últimos servicios prestados por esta locomotora, fueron los efectuados en el Depósito de Barcelona (Pueblo Nuevo).

CARACTERISTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.200 mm. Esfuerzo de tracción: 4.916 kilogramos. Potencia: 432 Caballos. Año en servicio: 1887. Peso en servicio: 39.300 kilogramos.





● **LOCOMOTORA 120-2.112 (Ex MZA 168).** Construida en el año 1854 por Sharp & Stewart, de Manchester (Inglaterra), para la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell.

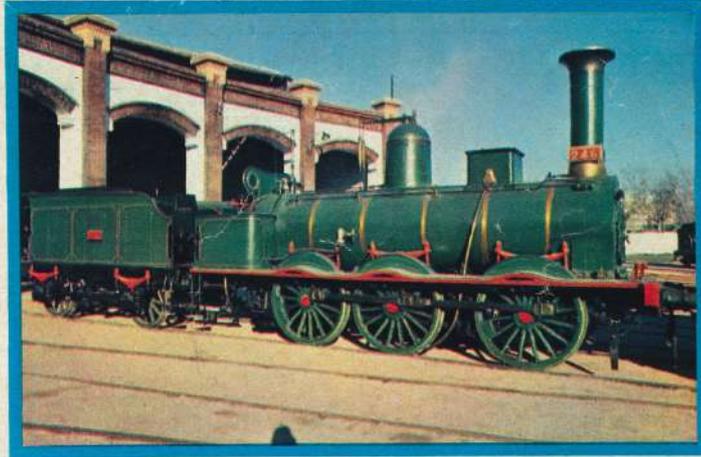
● Esta compañía fue adquirida por la Compañía del Ferrocarril de Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), y la locomotora ostentó el número 4, al pasar a depender de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) se numeró con el 168.

● Posteriormente fue convertida en locomotora-ténder y fue expuesta en la Exposición Internacional de Barcelona del año 1929.

● Es la locomotora más antigua que existe en España, conservada hasta el presente.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.711 mm. Esfuerzo de tracción: 4.952 kilos. Potencia: 630 CV. Peso en servicio: treinta y nueve mil trescientos kilos. Año en servicio: 1854.



● **LOCOMOTORA 030-2.013 (Ex MZA 246).** Construida en el año 1857 por E. B. Wilson & Co., de Leeds (Inglaterra), para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), donde ostentó el número 246.

● La serie se componía de 47 locomotoras, y se repartía el encargo de construcción entre los siguientes fabricantes:

	Modelos	Años
E. B. Wilson & Co.	2.013/2.023	1857
Kitson & Co.	2.024/2.040	1857/58
Cail	2.041/2.059	1858

● Pertenece al modelo conocido por el nombre de «Mamut» y era el primer tipo de locomotora mixta de MZA.

● En 1957 fue restituida a su estado primitivo en los Talleres Generales de Atocha (Madrid) con motivo de sus cien años de servicio.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.430 mm. Esfuerzo de tracción: 4.320 kilos. Potencia: 422 CV. Peso en servicio: cuarenta y ocho mil ochocientos treinta kilos. Año en servicio: 1857.



● **LOCOMOTORA 030-2.110 (Ex Norte 1.653) «PERRUCA».**—Construida en el año 1880 por André Koechlin & Cie., de Mulhouse (Francia), para el Memphis, El Paso and Pacific Railroad, y que por falta de pago fueron retenidas y ofrecidas posteriormente a España.

● La locomotora número 2.110 fue adquirida por la Compañía del Ferrocarril de Asturias, Galicia y León, y la locomotora número 2.111 lo fue por la Compañía del Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona, siendo absorbidas ambas compañías por la Compañía

de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) en los años 1890 y 1884, respectivamente.

● Esta locomotora recibió el nombre de «Perruca», nombre del túnel en la divisoria del puerto de Pajares. La locomotora 2.111 tenía el nombre de «Borjas».

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.520 mm. Esfuerzo de tracción: 4.646 kilos. Potencia: 422 CV. Peso en servicio: 64.770 kilos. Año en servicio: 1880.

● **LOCOMOTORA 120-2.131 (Ex Oeste 77).**—Construida en el año 1884 por Maschinenfabrik Esslingen, de Esslingen (Alemania), para el Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa.

● La serie se componía, en un principio, de 13 locomotoras (números 3 al 15), y que al pasar a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España fueron numeradas del 73 al 85.

● Los últimos servicios realizados por la locomotora 120-2.132 se llevaron a cabo en Avila y Salamanca, retirándose del servicio en 1955.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.450 mm. Esfuerzo de tracción: 5.311 kilos. Potencia: 650 CV. Peso de máquina y ténder en servicio: 62.950 kilos. Año en servicio: 1884.



● **LOCOMOTORA 220-2.005 (Ex Oeste 9).** Construida en el año 1881 por Sächsische Maschinenfabrik Vormalis Richard Hartmann AG., de Chemnitz (Alemania), para la Real Compañía Portuguesa, y que posteriormente fue la compañía del Ferrocarril de Madrid-Cáceres-Portugal.

● La serie se componía de 10 locomotoras, numeradas correlativamente del 1 al 10, y que al pasar a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España conservaron la misma numeración.

● Cinco de estas máquinas pasaron a la RENFE con la numeración 220-2.001/2.005.

● Las cuatro primeras fueron retiradas del servicio en 1953.

● La locomotora 220-2.005 prestó servicio en el depósito de Madrid-Delicias hasta el año 1960, en que fue retirada del servicio.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.860 mm. Esfuerzo de tracción: 3.550 kilos. Potencia: 739 CV. Peso en servicio: 65.800 kilos. Año en servicio: 1882.



● **LOCOMOTORA 030-0204 (Ex Norte 1.602) «TARRACO».**—Construida en el año 1867 por Schneider & Cie., de Le Creusot (Francia), para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte). Su nombre original era «El Tera» cuando ostentaba el número 1.602.

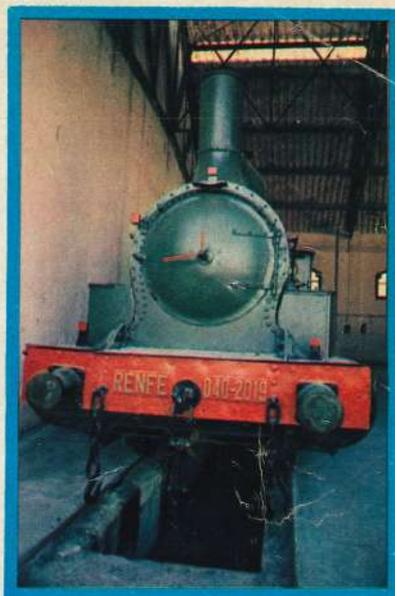
● La serie comprendía cinco máquinas, numeradas correlativamente del 1.601 al 1.605, con los nombres «El Agueda», «El Tera», «El Cua», «El Selmo» y «El Burbia». Estaban destinadas principalmente para maniobras y eran conocidas en el argot ferroviario por «los cucos». Han permanecido en servicio cerca de cien años.

● Los últimos servicios de esta locomotora se prestaron en el depósito de Tarragona, remolcando el tren obrero.

CARACTERISTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.000 mm. Esfuerzo de tracción: 2.803 kilos. Potencia: 262 CV. Peso en servicio: 27.600 kilos. Año en servicio: 1867.

Modelos del siglo pasado que cumplieron los cien años de servicio.



● **LOCOMOTORA 040-2.019 (Ex MZA 571).**

Construida en el año 1879 por Sharp & Stewart, de Manchester (Inglaterra), para el Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), ostentando los números 213 a 226 las 14 locomotoras que en principio formaron esta serie.

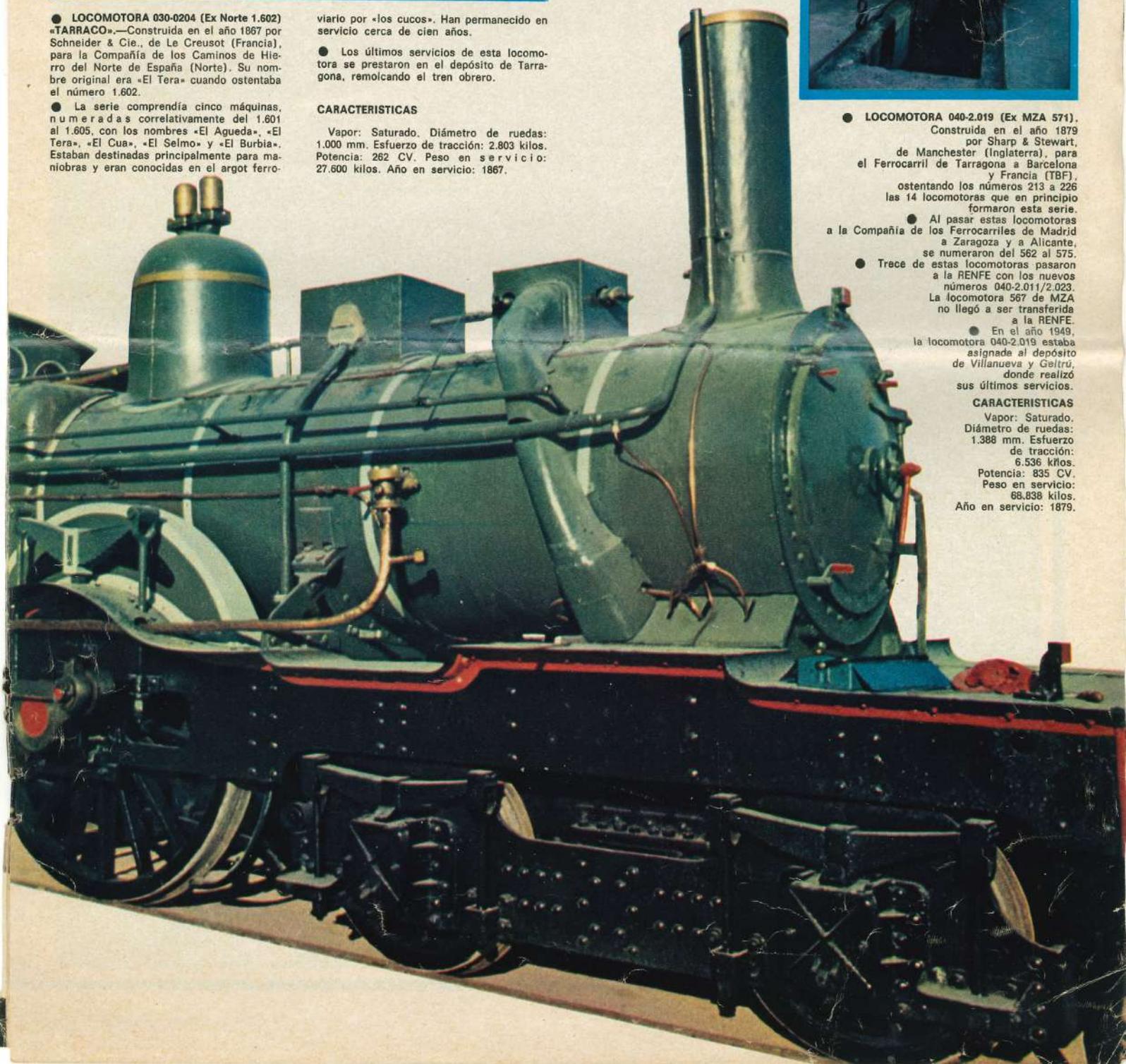
● Al pasar estas locomotoras a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, se numeraron del 562 al 575.

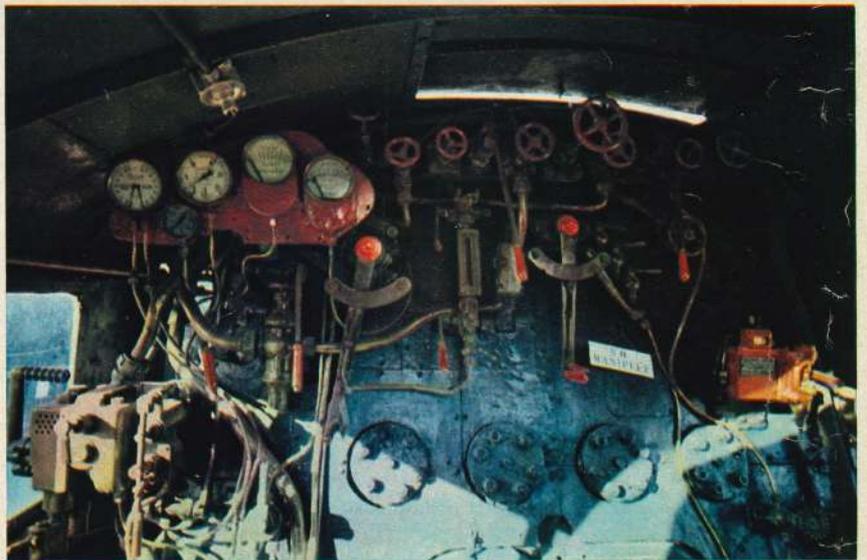
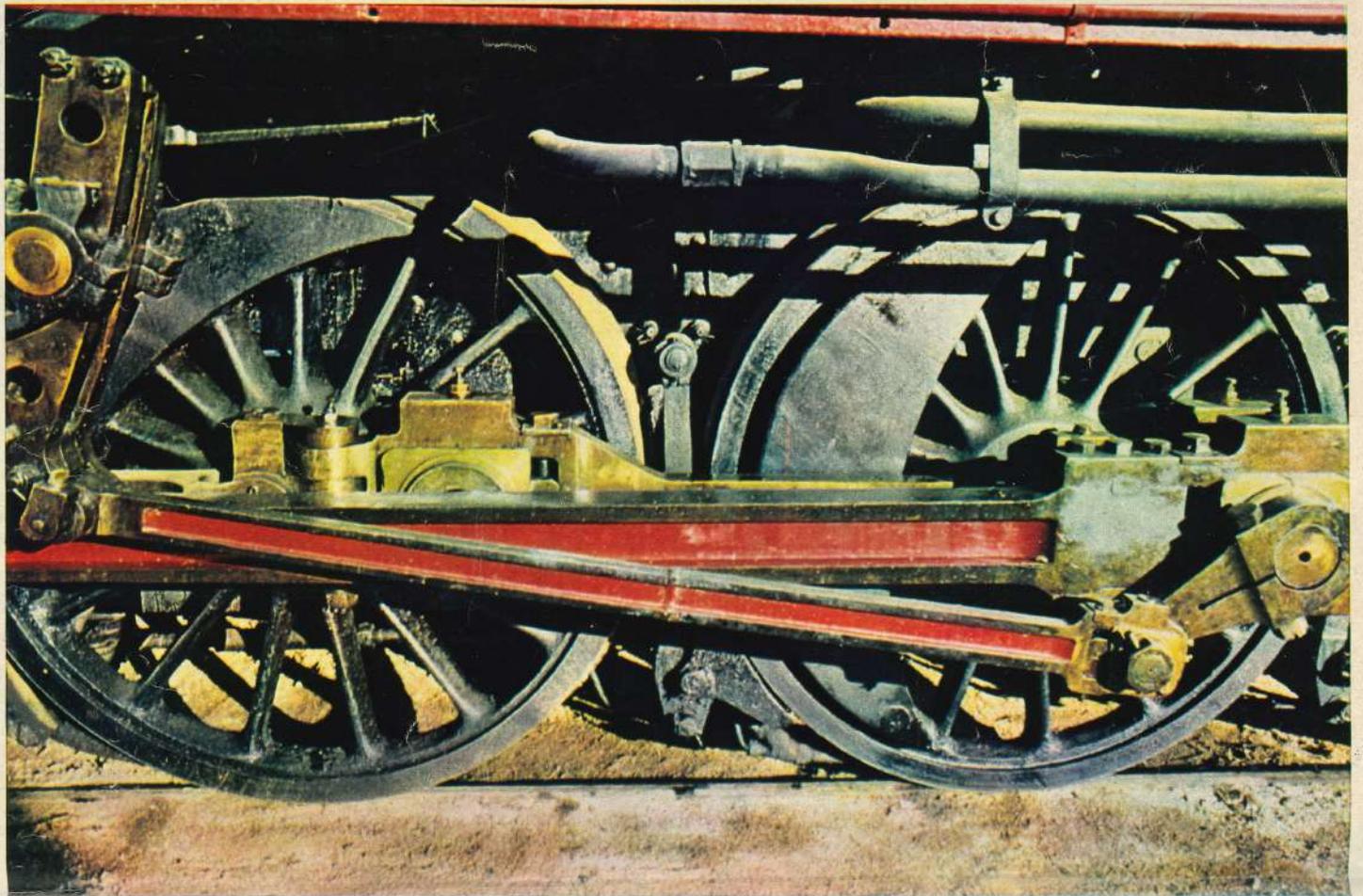
● Trece de estas locomotoras pasaron a la RENFE con los nuevos números 040-2.011/2.023. La locomotora 567 de MZA no llegó a ser transferida a la RENFE.

● En el año 1949, la locomotora 040-2.019 estaba asignada al depósito de Villanueva y Geltrú, donde realizó sus últimos servicios.

CARACTERISTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.388 mm. Esfuerzo de tracción: 6.536 kños. Potencia: 835 CV. Peso en servicio: 68.838 kilos. Año en servicio: 1879.





● **LOCOMOTORA 151-3.101 (5.001).**—Construida por La Maquinista Terrestre y Maritima (MTM), de Barcelona, en 1942, para la RENFE, y conocida por el nombre de «Santa Fe».

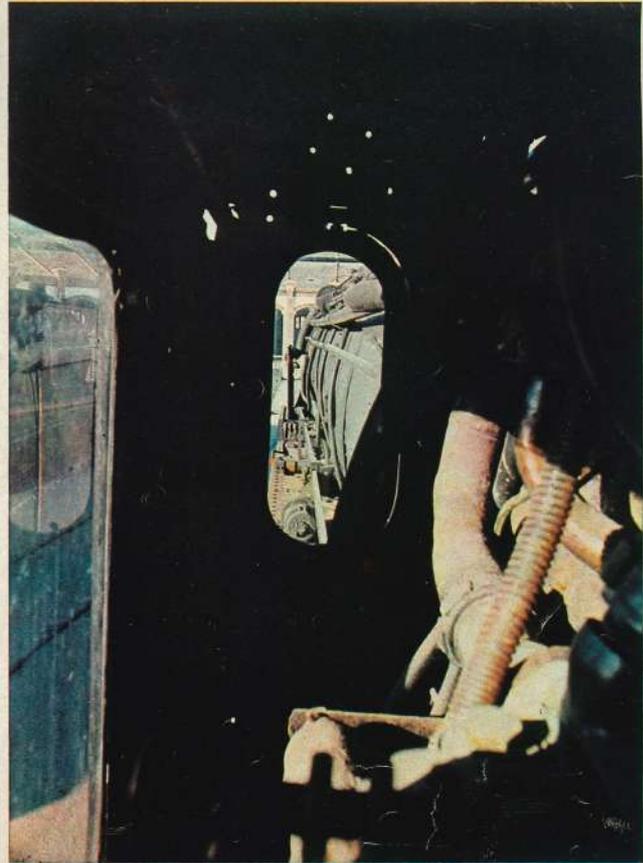
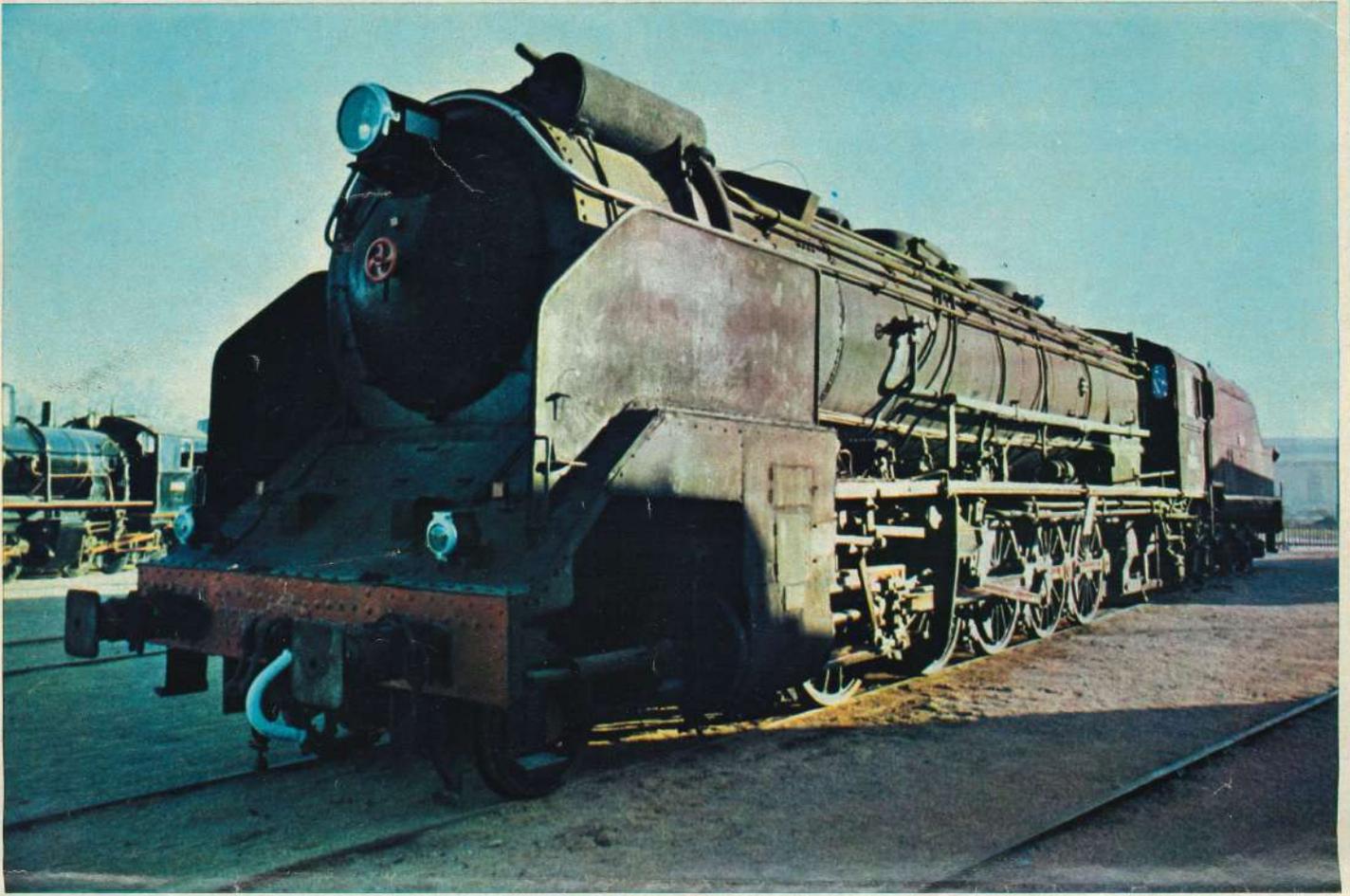
● La serie comprendía 22 locomotoras (números 5.001/5.022), numeradas como 151-3.101/3.122.

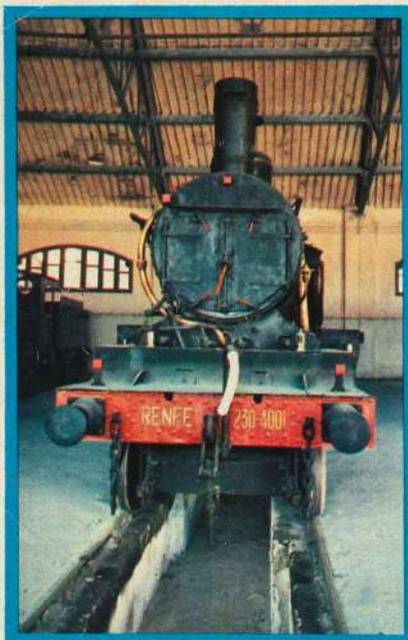
● Fueron las locomotoras más pesadas que circularon por las líneas de León a Ponferrada y de León a Venta de Baños remolcando trenes de mercancías.

● La caldera es semejante a la que llevan las locomotoras de las series 241-2.201/2.257 y 242-2.001/2.010.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.560 mm. Esfuerzo de tracción: 25.000 kilos. Potencia: 2.700 CV. Peso en servicio: 213.160 kilos. Año en servicio: 1942.





● **LOCOMOTORA 230-4.001 (Ex MZA 651).**—Construida en el año 1901 por Hanomag, Hannoversche Maschinenbau AG., de Hannover-Linden (Alemania), para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), donde tuvo el número 651.

● La serie se componía de 30 locomotoras, las quince primeras construidas por Hanomag y las otras quince construidas por Henschel en el año 1903.

● Sistema Compound, de cuatro cilindros; sistema Glehn, con distribuciones de alta presión y baja presión independientes.

● Primera serie de locomotoras de este sistema en España para remolcar los trenes rápidos en las líneas de MZA.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado-Compound. Diámetro de ruedas: 1.750 mm. Esfuerzo de tracción: 6.515 kilos. Potencia: 1.041 CV. Peso en servicio: 103.930 kilos. Año en servicio: 1901.



● **LOCOMOTORA 060-4.013 (Ex C. de A. 53).**—Fue construida por Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik, de Winterthur (Suiza), en 1906, para la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.

● La serie la formaban cuatro locomotoras (números del 51 al 54) sistema Mallet.

● Posteriormente, en los años 1912 a 1928, basadas en este modelo, la empresa Henschel & Sohn, de Cassel (Alemania), construyó nueve locomotoras más para el citado ferrocarril.

● Al unificar la RENFE el parque de locomotoras, las primeras se numeraron como 060-4.011/4.014 y las últimas como 060-4.001/4.009.

● Casi todas fueron retiradas de servicio en 1961 al introducir la RENFE las nuevas Garratt serie 282-0421/0430 en la línea de Valencia a Teruel.

CARACTERÍSTICAS

Vapor: Saturado. Diámetro de ruedas: 1.200 mm. Esfuerzo de tracción: 11.603 kilos. Potencia: 950 CV. Peso en servicio: 102.000 kilos. Año en servicio: 1906.

La locomotora de mayor longitud de la RENFE fue construida en Bilbao, en 1931.





● **LOCOMOTORA 230-2.085** (Ex Norte 3.101).—Construida por Hannoversche Maschinenbau-AG, de Hannover-Linden (Alemania), en 1909, para los Caminos de Hierro del Norte de España.

● Comprende dos subseries de diez y cincuenta locomotoras (números 1.980-1.989 y 3.101-3.150, que al pasar a la RENFE se numeraron como 230-2.075/2.134).

● Los últimos servicios realizados por

esta locomotora se llevaron a cabo en el depósito de Tarragona, afectándose concretamente a la línea de Tarragona a Lérida.

CARACTERISTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.750 mm. Esfuerzo de tracción: 8.763 kilos. Potencia: 1.197 CV. Peso en servicio: 100.600 kilos. Año en servicio: 1909.



● **LOCOMOTORA 240-2.135** (Ex MZA número 1.155).—Construida en el año 1913 por Henschel & Sohn, de Cassel (Alemania), para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), donde ostentó el número 1.155.

● La serie se componía de 120 locomotoras, numeradas del 1.101 al 1.220, y que pasaron a la RENFE con los números 240-2.081/2.200.

● Se considera a esta serie como el punto de origen de esta distribución de ejes, que con el tiempo se consideró típica de los ferrocarriles españoles.

CARACTERISTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.400 mm. Esfuerzo de tracción: 12.724 kilos. Potencia: 1.755 CV. Peso en servicio: 116.555 kilos. Año en servicio: 1913.



● **LOCOMOTORA 240 F-2.244**

(Ex MZA 1.404).—

Por encargo de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante a la importante empresa barcelonesa La Maquinista Terrestre y Marítima, quedó construida esta locomotora en 1921, siendo la número 4 de la conocida serie 1.400.

● Con un total de 165 locomotoras (MZA 1.401-1.565) fue uno de los mejores modelos con distribución de ejes 2-4-0 que han circulado por la red. Actualmente, al unificar la RENFE el parque de tracción las numeró como 240-2.241/315 y 240-2.336/425.

CARACTERISTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.600 mm. Esfuerzo de tracción: 14.790 kilos. Potencia: 2.052 CV. Peso en servicio: 142.400 kilos. Año en servicio: 1921.



● **LOCOMOTORA 240-2.074** (Ex C. de A. 74).—Construida en el año 1927 por Les Ateliers Metallurgiques, Nivelles, Tubize et La Sambre, de Bélgica, para la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, en la que ostentó el número 74.

● La serie se componía de cuatro locomotoras, con los números 71 al 74, y al pasar a la RENFE fueron numeradas con los números 240-2.071/2.074.

● De todas las locomotoras de la serie 240, éstas son las de mayor diámetro de ruedas.

● Los últimos servicios de esta locomotora se realizaron por la línea de Tarragona a Lérida.

CARACTERISTICAS

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.750 mm. Esfuerzo de tracción: 10.590 kilos. Potencia: 1.350 CV. Peso en servicio: 125.375 kilos. Año en servicio: 1927.



● **Locomotora 462-0401** (Ex C. de A. 101).—Construida por La Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, Sociedad Anónima, de Bilbao, en España, el año 1931, para el Ferrocarril Central de Aragón.

● La serie comprendía seis locomotoras (números 101-106), que al pasar a la RENFE fueron numeradas con los números 462-0401/406.

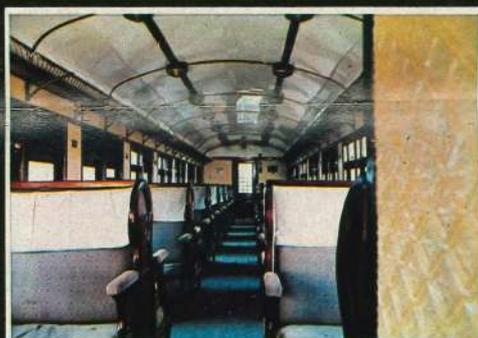
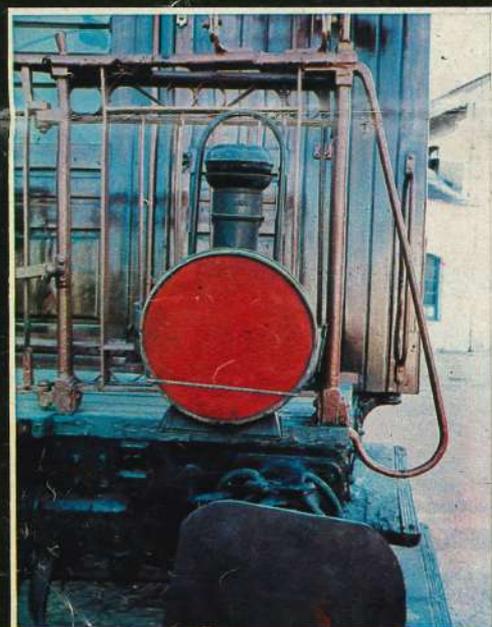
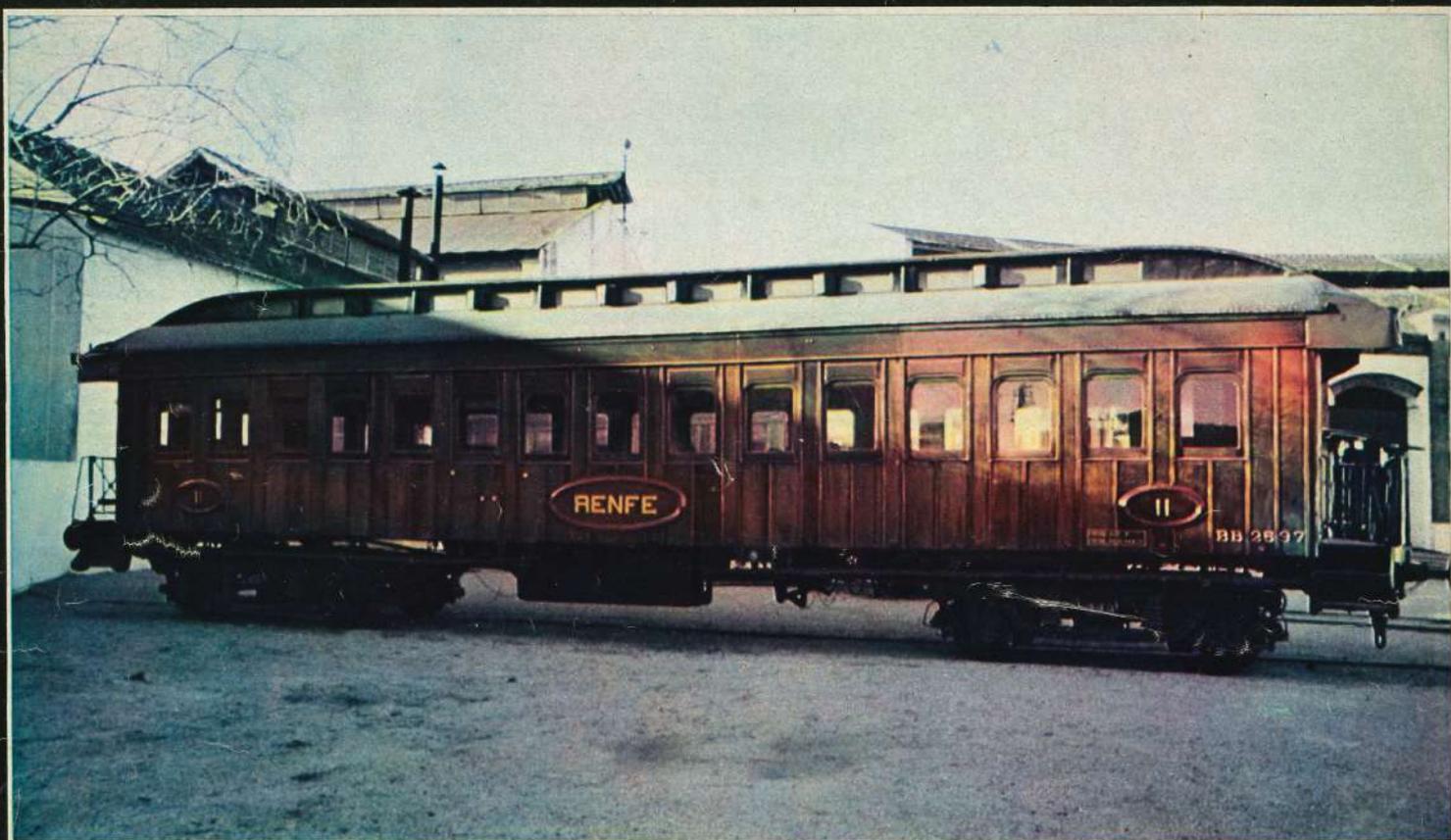
● Realizaron servicio en trenes de viajeros entre Valencia y Calatayud.

● Es la locomotora de mayor longitud existente en el Parque de la RENFE.

● Pertenecieron al Depósito de Valencia Término.

CARACTERISTICAS:

Vapor: Recalentado. Diámetro de ruedas: 1.750 mm. Esfuerzo de tracción: 16.917 kilos. Potencia: 1.800 CV. Peso en servicio: 196.795 kilos. Año en servicio: 1931.



Vagones sin demasiadas comodidades

Están también, como las locomotoras, retirados ya. Son los viejos vagones. Los antiguos y vetustos vagones de primera, de segunda y tercera clase, que circularon por España en los años cuarenta. Que transportaron a todos los españoles, sin excesivas comodidades, en la época del ferrocarril, cuando aún no existía el «boom» del coche utilitario y de la aviación comercial, y se viajaba casi únicamente sobre caminos de hierro... Con muchas paradas, muchos retrasos y... mucho estraperlo en bultos y maletas.

Encuesta: JOSE ANTONIO VALVERDE • Fotografías: ROGELIO LEAL