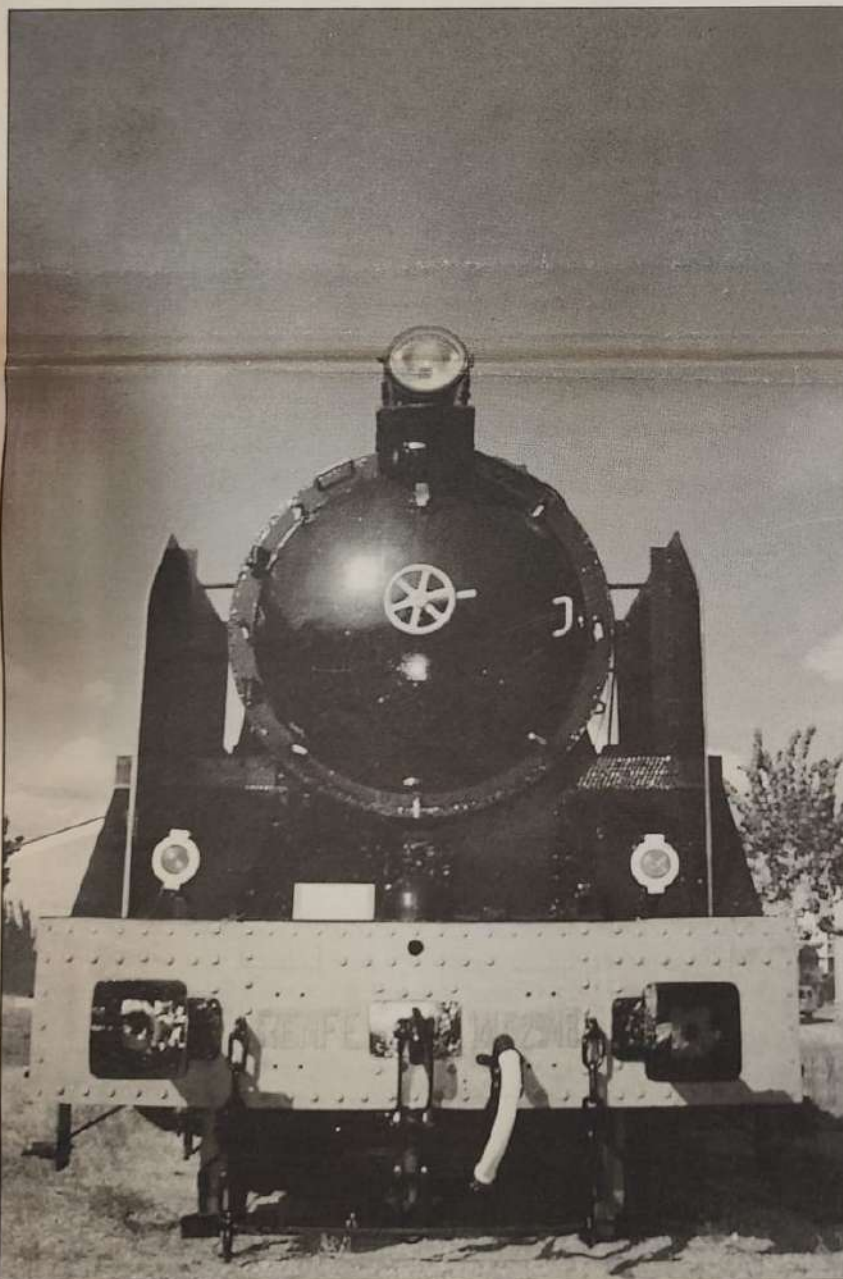
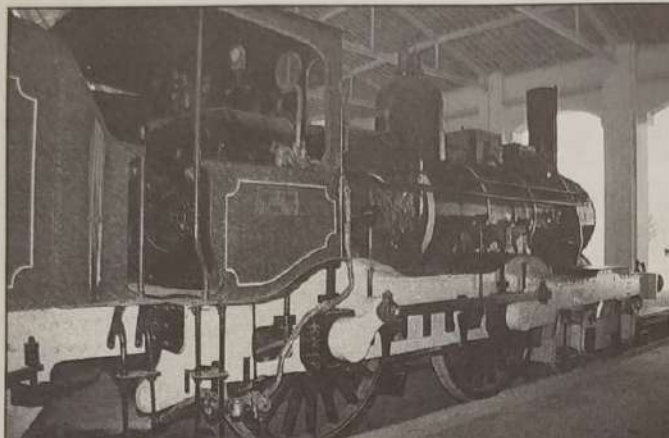


CAVALLS DE FERRO

D. ESPINOSA / Fotos: HELENA RAMOS

Vilanova i la Geltrú guarda exemplars únics de la història del ferrocarril



TREN

Ha plogut molt des que el 1804 un anglès, Richard Trevithick, va donar a conèixer aquell invent seu, monstre infernal que rodava per uns rails de ferro, escopint vapor i alhora amb un soroll que destruïa els timpans més valents. Meravellats uns, i no tant d'altres, el cert és que molts van comentar que allò no era res més que una caldera amb rodes. Així, doncs, i encara que l'inventor ho ignorés, ell i la seva caldera van entrar per la porta gran de la història.

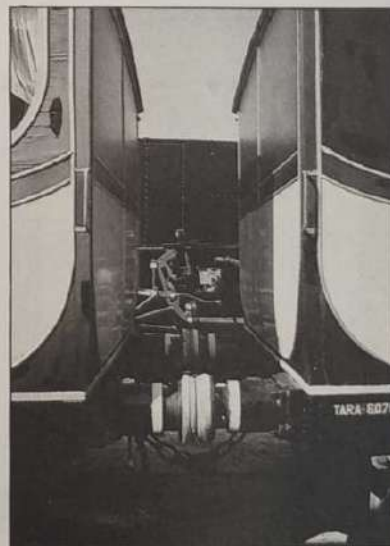
En pocs anys es van estendre centenars de quilòmetres de via, l'empenta va ser brutal, el ferrocarril tenia pressa, tot s'hi supeditava; es creaven enormes complexos industrials, fàbriques a Alemanya com la Maschinenfabrik Esslingen o la Vormals Richard Hartmann, dedicades a la fabricació de locomotors de vapor. De la idea original en quedava poc. Les innovacions en el sector eren constants. Més potència de les màquines i més velocitat portaven a competicions d'arrossegament de vagons; els sistemes de tracció de les locomotors es feien cada vegada més complexos, com la incorporació d'un sistema de reaprofitament del vapor que ens recorda molt el sistema turbocompressor, tan utilitzat en els nostres dies.

Certament, l'expansió del ferrocarril va ser un benefici per a molts i un detriment per a altres. Pobles fins aleshores aïllats es van convertir en bullicioses ciutats; les distàncies es van escurçar en el temps, es creaven milers de llocs de treball. En canvi, van ser molts els territoris, les companyies de transport per carretera o la famosa companyia de correu Pony Express —que va tenir entre les seves files el molt conegut Bufalo Bill— les que, no podent competir amb l'anomenat Cavall de Ferro, se'n van anar a la ruïna, qualificant el ferrocarril de monstre del diable o altres agudeses semblants.

EL TREN va viure fes històries, el món es convulsionava sota conflagracions bèl·liques. Ja aleshores aquells centenars de quilòmetres de via fèrria s'havien convertit en milers, pels quals rodaven trens, combois militars, transport i un llarg etcètera. Es firmaven acords i tractats en luxosos vagons, com els Pullman Car o els Wagon Lits.

A mesura que augmentaven els cavalls de vapor, aquests monstres creixien en tonatge. Així podem trobar la màquina més antiga que es conserva a Espanya, amb el nom 120-2112, construïda l'any 1854 per la companyia Sharp & Stewart per a la companyia del ferrocarril de Barcelona a Martorell.

A les màquines de vapor se les coneixia pels noms Perruca, Mikado...



CAVALLS DE FERRO

Les velles màquines de vapor, que al seu dia espantaven per la novetat, avui impressionen perquè gairebé s'han oblidat

La seva potència era de 630 cavalls i el seu esforç de tracció, de 4.952 kg. Aquesta màquina tenia una característica peculiar: no tenia marquesina, cosa que deixava el maquinista i el fogoner a l'aire lliure.

LOCOMOTORES CÈLBRES per la seva longevitat han estat, per exemple, l'Ex MZA 246, construïda l'any 1857 per E.B. Wilson & Co, de Leeds Anglaterra, per a la companyia de Madrid a Saragossa i a Alacant. Aquest model pertany a la sèrie Mamut: el seu últim any de servei actiu va ser el 1957. Això vol dir, doncs, que complia cent anys de servei ininterromput.

En el nostre país les locomotors més pesades que han circulat per vies han estat sens dubte les del tipus anomenat Santa Fe, construïdes per la Maquinista Terrestre i Marítima, de Barcelona, el 1942, per a la companyia RENFE. Van circular per les línies fèrries de Lleó a Ponferrada, i de Lleó a Venta de Baños: el cavallatge se situa en 2.700 CV i el pes en els 213.160 Kg. Cal dir que no han estat pas les locomotors més pesades construïdes mai; aquest lloc l'ocupa, sens dubte, la locomotora de la classe Big Boy —americana, naturalment—. Aquest monstre pesava 540.000 kg. Construïda per a la Union Pacific, arrossegava pe-

sats vagons per les línies de les Muntanyes Rocalloses: la seva velocitat era de 120 quilòmetres per hora. Si ens preguntem pel rècord de velocitat amb el vapor haurem de parlar de la locomotora del tipus Wallard anglesa, que va establir l'any 1938 el rècord de velocitat —208 quilòmetres per hora—; el nom de la màquina era Cigne Reial.

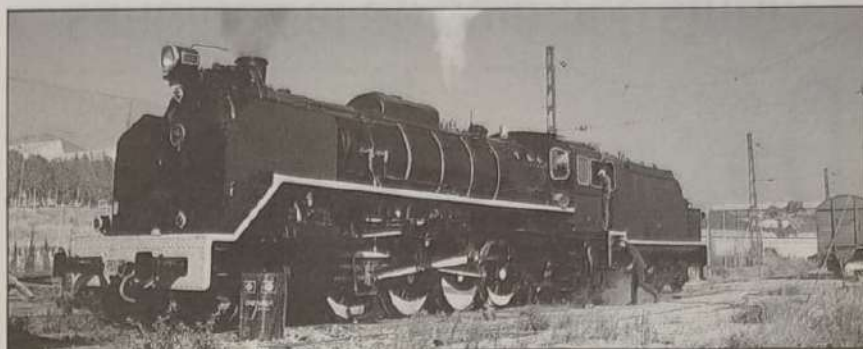
En aquest passeig per la història no pot faltar una de les primeres màquines elèctriques, les 7.200. Les d'aquest model, anomenat afectuosament Cocodrill pel seu morro tan estrany, han estat estèticament les més atractives. Potser va ser per això que una màquina d'aquesta sèrie va ser triada per transportar el general Franco a Hendaia per reunir-se amb Adolf Hitler. Els llibres d'història no expliquen que, acabada la reunió, Franco va voler acomiadar-se a peu d'estrep en posició de quadrats del seu homòleg alemany. Quan es va dur la mà a la gorra en l'acte de salutació militar, el maquinista va arrencar. El general va perdre l'equilibri i va mig caure, auxiliat en l'entrebanc pel general Moscardó.

El cas és que aquestes màquines de la sèrie 7.200 han estat per la seva forma les que més afecte han despertat entre els maquinistes de les primeres línies electrificades.

Gegantines rodes, enormes bieles, infernals calderes fan que el visitant se senti petit en veure aquestes locomotors perfectament restaurades, que es conserven i s'exposen en el museu de mostra de Vilanova i la Geltrú, en uns annexos de l'estació. L'altre referent, a l'Estat, és el Museu Nacional del Ferrocarril, a Madrid.

Aquí, a Vilanova i la Geltrú, el passeig per la història és impressionant. Hi són assidus vells ferroviaris acompanyats dels seus nets per ensenyar-los les màquines que conduïa l'avi, de vegades amb l'emoció i la melangia d'un passat molt dur, però també molt humà.

ÉS A VILANOVA també on Renfe té una escola taller on es reparen els cotxes, no pas vagons —ja que aquests es dediquen al transport de mercaderies—; aquí, en aquesta escola taller hi són restaurats, respectant al màxim la seva forma i configuració: cotxes, com el del tren reial d'Alfons XIII, o en altres temps luxosos Vagons Lits.



Per veure esbufegar de nou les velles màquines de tren s'han de repassar tots els components de la seva maquinària

màres que portaven els fills que tenien malalts a les estacions, esperant que parés una màquina de vapor arrossegant un pesat mercaderies o un cotxe de passatgers, i donaven una petita propina al maquinista perquè aquest obrís les vàlvules i deixés escapar un raig de vapor. Respirar aquells bafis, segons creien, era beneficiós per a ells i la seva salut.

ÉS UN PRIVILEGI, perquè cada dia és més difícil de veure, presenciar l'engegada i el rodatge d'una de les últimes màquines en actiu. Fa falta gairebé tota una tarda per preparar-les, perquè tornin a viure, perquè prenguin de nou la seva forma de monstre que les va caracteritzar quan eren desconegudes. Ara els costa més de recuperar el seu pols, perquè són molts recorreguts els que porten a l'esquena. Fan suar de valent als poc maquinistes que són capaços de fer-les moure, i elles responen amb esbufecs de vapor i una pluja de carbonissa que ennegreix a qui s'hi apropa.

Quan, finalment, aconseguix rodar sobre la via, l'alegria del moviment es contagia, per a meravella dels espectadors casuais, passatgers que esperaven a les andanes de les diverses estacions quel·li anunciessin l'arribada d'un tren amb destí...

UN REGAL AMB SINTONIA

AVUI

Desitjo rebre informació sense compromís sobre les diferents modalitats de subscripció.

Nom i cognoms _____

Adreça _____ Núm. _____

Provincia _____

Codi Postal _____ Tel. _____ Edat _____

Comarca _____

Concèss els avantatges de ser subscriptor de l'AVUI.

Envieu-nos aquest cupó degudament emplenat a: Premsa Catalana, S.A. C/ Consell de Cent, 425 • 08009 Barcelona

Durant el mes de març els nous subscriptors del diari AVUI rebran una magnífica ràdio-cassette portàtil amb auriculars.

