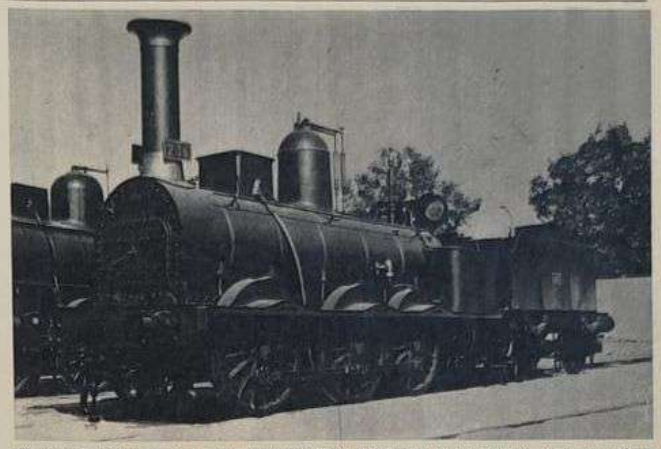
La locomotora que aparece en primer término es la RENFE 030 2110, «La Perruca» Asturias - Galicia - León y posteriormente ex NORTE. Suponemos, en atención a su origen astur-galaico, que su nombre significa «perra pequeña» y no «peluca» tal como podría traducir un catalán parlante. Es una notable locomotora. Fue una suerte que en 1881 —año de su construcción— la aerodinámica fuera una ciencia totalmente en pañales: gracias a esta feliz circunstancia, el diseño de «La Perruca» resultó gloriosamente aparatoso. La locomotora que aparece en segundo término es una magnífica «Mallet» del ex Central de Aragón



El número 246 que esta extraordinaria locomotora ostenta en la chimenea es el de su antigua compañía MZA. Después fue la RENFE 030 2013, que estuvo en servicio activo hasta los primeros años de la década de los sesenta. Esto no tendría mayor importancia si no tuviéramos en cuenta que fue construida en 1857... Nótese la falta de marquesina o cabina. En su lugar, y como única protección de sus tripulantes, figuran una especie de anteojos muy decimonónicos. Conducir esta locomotora en una noche de rayos y truenos sería una tarea dramática

VIEJAS GLORIAS EN LA ROTONDA DE VILLANUEVA Y GELTRU

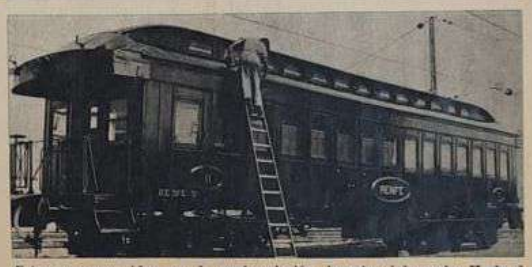
DESPUES de varios años de suspense y gracias a la decisión del director de RENFE, del empeño del director de la V Zona de la misma y a los desvelos de la Asociación de los Amigos del Ferrocarril de Barcelona, una colección considerable de viejas locomotoras de vapor ha podido ser selvada del soplete y preservada para la posteridad. En estos momentos dichas locomotoras, más algunos ejemplares posteriores, están alineados en impecable formación de revista, en torno a la vieja rotonda del depósito de máquinas de Villanueva y Geltrú.

Acaso el origen de semejante demostración haya sido el XIX Congreso Internacional del MOROP —Modelismo Europeo— que se celebra estos días en Barcelona. El prestigio no sólo ferroviario sino también nacional estaba en juego y así lo comprendió la RENFE, que se decidió, como vulgarmente se dice, a echar el resto. Una vez tomada tan importante decisión había que lanzarse a fondo a la tarea y ¿quién podía, con todas las garantías de éxito, proceder a la restauración de las venerables reliquias que aún podían ser encontradas repartidas por toda la geografía española? El director de la V Zona no dudó un solo segundo y nombró para tal misión al jefe de maquinistas don Gregorio Muñoz, un «negro» en el argot ferroviario: es decir, un ferroviario forjado y formado en la cabina de una locomotora de vapor. O, dicho con otras palabras, un ferroviario por antonomasia. Don Gregorio a su vez se rodeó de un equipo de expertos y todos, como un solo hombre, después de escupirse en las manos, se pusieron en acción sin perder un segundo. Durante largos meses rastrearon la pista de las abuelas de las actuales locomotoras y no pararon hasta desenterrarlas de debajo de montañas de óxido y chatarra acumulados en abandonados depósitos. Luego las remolcaron hasta el depósito de Villanueva y Geltrú, y allí procedieron a su restauración para devolverles su aspecto original con la ayuda de planos antiguos, fotografías amarillentas y viejos documentos desenterrados de archivos igualmente abandonados. Fue una tarea larga, paciente y meticulosa llevada a cabo con infinito amor al oficio. Los restauradores no regatearon horas ni esfuerzos. Si en tal o cual depósito había restos de locomotoras de similares a las que estaban reparando, allá iban don Gregorio y sus muchachos en busca de bielas, cojinetes, balanzas, cinchos de latón, silbatos, faroles de petróleo, robinetes o cualquier otro elemento vital...

El fruto de su trabajo está a la vista en la rotonda de Villanueva y Geltrú, donde el espíritu más escéptico e incrédulo tendrá que rendirse a la evidencia y descubrirse humildemente. En torno a la placa giratoria podrá admirar, como recién salidas de fábrica y pintadas con sus colores originales, locomotoras tan ancianas e interesantes como «La Tarraco» de la antigua Compañía del Norte construida en 1864, la 246 del ex MZA sin marquesina, la locomotora «Caldas» del viejo ferrocarril Caldas - Mollet y cuya hermana «La Palau» aún está en servicio activo en las minas de Asturias, la RENFE 120 2131 ex Oeste, la RENFE 040 2019 ex MZA, la indescriptible «Perruca» ex NORTE, una vieja locomotora del MZA sin número y prácticamente sin edad (posiblemente contemporánea de Stephenson), una «600» del MZA que en su tiempo hacía el recorrido Barcelona - Sitges en media hora, una Mallet del ex Central de Aragón, concretamente la RENFE 060 4013, una Garrat grande de la misma compañía, una Garrat pequeña —«garrafeta» en el argot de los maquinistas y fogoneros— muy joven y que bastaría encenderla para que se echara a andar con sus propios medios, dos locomotoras 240, una locomotora «tubo» carenada (oficialmente una «1800»), una gigantesca Confederación (la 10) que llegó a su destino sin ayuda de ninguna clase entre el pasmo y admiración de los vilanovenses que hacía largos años que no veían una locomotora de vapor en acción, una Mikado, una «1400»... ¡y un coche Harland con bogies de madera del ex MZA! ¡Ahí es nada!

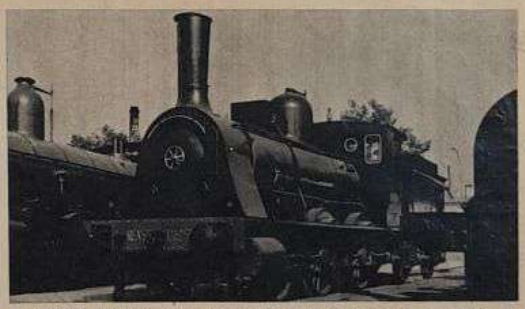
Todas estas gloriosas locomotoras y algunas más que me habré dejado en el tintero, se pueden admirar en la rotonda de Villanueva y Geltrú. Las jóvenes generaciones tendrán ocasión de admirar los viejos ingenios que en su tiempo hicieron marchar al país entre densas humaredas. A los mayores les recordarán su propia juventud porque no en vano la historia del tren ha sido, y será, parte de nuestra vida. El alto mando de RENFE no se ha limitado a preservar una colección de antiguas locomotoras de vapor: ha preservado una parcela de nuestra propia vida, de nuestra historia, de nuestra cultura. Por este motivo nos apresuramos a felicitar muy sinceramente a su director y a todos sus colaboradores, desde el director de la V Zona hasta el mecánico que ha apretado las tuercas, por la espléndida labor realizada que, estamos seguros, todos los españoles agradecerán como se merece.

MANUEL MARISTANY

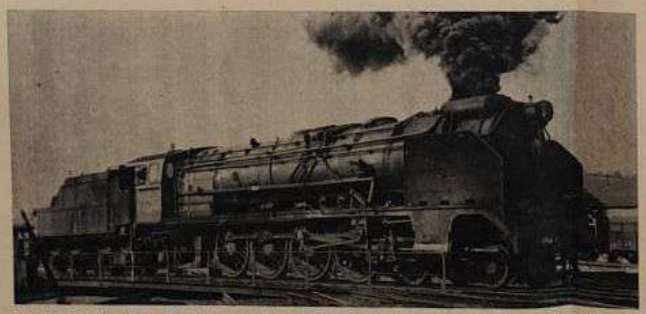


Estamos convencidos que la contemplación de este viejo coche Harland despertará dormidas nostalgias en el corazón de muchos barceloneses. Decir que se trata de un coche extraordinario sería quedarnos cortos: es un ejemplar único en el mundo y su valor prácticamente incalculable. Es casi innecesario decir que es americano y prácticamente contemporáneo de Abraham Lincoln. Sus bogies modelo «pensilvania» son ¡de madera!, con refuerzos de hierro. Suponemos que la madera empleada será el famoso roble americano. Había pertenecido a la compañía del MZA, del que había llegado a ser casi un emblema. Tras su espléndida restauración su aspecto no puede ser más magnífico. A pesar de todo, el almohadillado de sus butacas guarda un sutil aroma a carbonilla recogida en los túneles de Garraf

La RENFE 040 2019 había sido en sus buenos tiempos una de las locomotoras puntales del FC. Tarragona - Barcelona - Francia, heredero directo del Barcelona - Mataró. Luego fue adquirida por MZA y posteriormente absorbida por la RENFE donde cumplió como buena. Había sido construida en 1880



La RENFE 120 2131 había pertenecido a la desaparecida Compañía del Oeste y anteriormente a la antigua Compañía del Ferrocarril de Salamanca a Portugal. Los últimos años de su larga vida transcurrieron en la estación de Mora la Nueva dedicada a tareas de maniobra. Su fecha de nacimiento es 1884



Una locomotora tipo «Montaña» como la que aparece en la fotografía conducirá el tren de los congresistas del MOROP desde Lérida a Barcelona. Probablemente hasta la mismísima estación de Francia. Sobran los comentarios

LA VANGUARDIA. — Barcelona, 12 de septiembre de 1972. — Director: Horacio Sáenz Guerrero. — T.I.S.A., Redacción y Talleres: Pelayo, 28