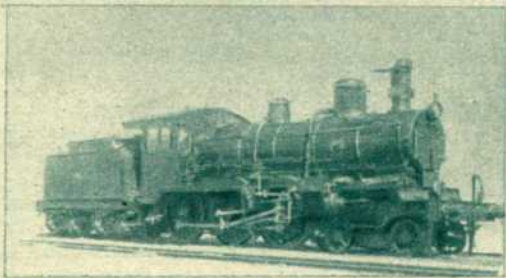


las primeras locomotoras COMPOUND en España

CUANDO el que estas líneas escribe era un chicuelo y vivía en la calle de Alfonso XII, allá en los primeros años del siglo, solía escaparse a menudo para asomarse al murete del Pacífico, desde donde se veían pasar los trenes de la estación de Atocha, vista todavía no obstruida por las actuales cocheras del llamado «barranco». Tenía para mí un significado mágico aquella palabra «compound», pronunciada como aún sigue haciéndose en los depósitos: «compún». Una locomotora «compún» me parecía el Non Plus Ultra de potencia y velocidad y me quedaba absorto cada vez que pasaba con el brillo de sus bien pulidos latones una de esas recién llegadas máquinas serie 651 - 680 de MZA.

Recordaremos brevemente que, por lo general, el vapor después de haber desarrollado su trabajo en el cilindro, sale hacia el exterior por la chimenea. En las «Compound», sin embargo, trabaja primero en un cilindro más pequeño y prosigue su expansión en otro más grande. Con ello, la diferencia de temperaturas del vapor procedente de la caldera y del que se escapa, es más pequeña y las paredes de los cilindros se enfrían menos durante la expansión, reduciéndose de este modo la cantidad de vapor que se condensa en ellas sin aportar trabajo alguno. Posteriormente, el mismo efecto se logró con el recalentador de vapor, aparato que imprime al vapor una temperatura suficientemente alta para no llegar a condensarse y el sistema «Compound», o sea de doble expansión, ha perdido la importancia de antaño.

«el Guadiana», «Descarga» y «Zumárraga»

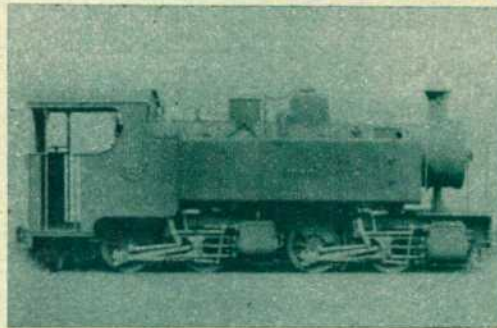


La locomotora «Compound» de MZA, número 656. Año 1901

Muchos creen que las citadas locomotoras de MZA introducidas a partir del año 1901 fueron las primeras en que se aplicó en España el sistema en cuestión. Han sido, eso sí, las primeras empleadas en grandes líneas, pero ya hubo anteriormente máquinas de doble expansión en nuestro país. Ya mencioné, hablando de las primeras locomotoras de la Compañía del Norte (VIA LIBRE, n.º 4), el ensayo frustrado que se hizo con la 1.349 «El Guadiana» en 1880. Si prescindimos de este in-

tento, las primeras locomotoras que vinieron nuevas a España con aplicación de la doble expansión fueron dos, llamadas «Descarga» y «Zumárraga», adquiridas por el ferrocarril de vía métrica de Durango a Zumárraga, incorporado en 1906 a los actuales Ferrocarriles Vascongados. Eran del tipo Mallet articulado, o sea con dos grupos de cuatro ruedas accionados cada uno por dos cilindros, por lo que también pueden considerarse a la vez las primeras en España de cuatro cilindros y del citado tipo. Los cilindros de alta presión tenían un diámetro de 187 mm., los de baja, de 280 mm. La carrera de los pistones de 260 mm. era en todos igual y las ruedas medían tan sólo 600 mm. de diámetro. Fueron construidas por la casa belga Couillet en 1889; con los números de fabricación 947 y 948. Por referencias que he conseguido hallar, estas locomotoras no tenían suficiente producción de vapor para el esfuerzo de tracción que eran capaces de ejercer y con sus ruedas tan pequeñas no podían alcanzar velocidades suficientes. Desgraciadamente no ha sido posible encontrar foto o dibujo de estas interesantes máquinas. Quizás algún lector vasco pueda darnos alguna información complementaria.

el ferrocarril minero de Quirós

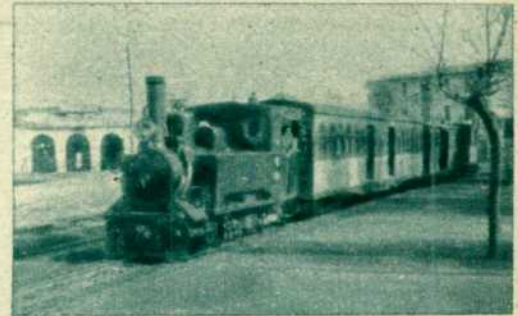


Locomotora «Numa Guilhou», suministrada en 1892 por la Sociedad Alsaciana al ferrocarril minero de Quirós (Asturias)

Del mismo sistema Mallet fue una locomotora que la Sociedad Alsaciana suministró en 1892 al ferrocarril minero de Quirós, bautizada «Numa Guilhou», uno de los principales promotores de la industria minero-siderúrgica «Fábrica de Mieres». Tuvimos suerte de hallar en el «Museon di Rodo» de Uzès (Francia) una buena foto de esta máquina, que reproducimos. Dicho ferrocarril, que nacía en la estación de Trubia, tenía un ancho de vía de 75 cm. y era una de las más pintorescas líneas que he conocido, ya que muchas veces iba colgado literalmente de los empinados riscos del valle. Si hablamos en pasado, es porque, desgraciadamente, fue levantado el año anterior debido a la construcción de un pantano. No he podido averiguar las dimensiones de esta máquina, cuyas líneas elegantes revelan las hábiles manos del famoso proyectista y luego director de la Compañía Alsaciana de Glehn, un oriundo inglés. Aún pude ver esta locomotora en estado destaralado, ya condenada a la chatarra, en febrero de 1951 en la Fábrica de Mieres, propietaria del ferrocarril mencionado.

el tranvía de Onda al Grao de Castellón

Antes que esta máquina de Quirós, llegaron en 1890 las cuatro números 5 - 8 del tranvía de vapor de Onda al Grao, también de vía de 75 cm., a las que ya hicimos referencia en una nota en el número 1 de VIA LIBRE. Reproducimos ahora una foto que dará mejor idea de ellas que la ya publicada. Eran de un modelo creado por



El antiguo tranvía de vapor de Onda a Grao de Castellón

la casa alemana Krauss para los ferrocarriles de vía estrecha austríacos, en una época en que el sistema «Compound» de dos cilindros estaba en pleno auge. Los diámetros de los cilindros eran en el de alta presión 297 mm., en el de baja, 472 mm., con una carrera de pistones de 348 mm. Las ruedas motrices medían 768 mm. La caldera tenía una superficie de calefacción de 39,97 m², con una parrilla de 0,51 m² y estaba timbrada a 10 kg. El peso en orden de marcha arrojaba 18,9 tm. La número 7 fue enviada por la Explotación de Ferrocarriles del Estado al Plassá-Palamós. Los números de fábrica eran 2343-44 y 2392-93.

una locomotora Mallet

Citaremos, finalmente, que también en el ferrocarril de Madrid a Almorox hubo una locomotora Mallet tipo 020-020, suministrada en 1893 por la casa belga Couillet, número de fábrica 1.076.

Agradecería cualquier información que sobre las locomotoras mencionadas en el presente trabajo pudiera enviar algún lector a la Redacción.

GUSTAVO REDER

(Fotos, propiedad del autor y archivo VIA LIBRE.)



Una vista del ferrocarril de Quirós, ya levantado