

Las locomotoras de vapor y su bautismo

El origen de este curioso procedimiento del bautismo en las locomotoras aparece ya en las construidas por Stephenson en el año 1829, a las que bautizó con el nombre de la «Rocket», prosiguiendo con el de la «Planet», en 1832; la «Gironde», en 1834; la «Victorieuse», en 1838, y la «Rubican» y la «Brigde d'Or», en 1839.

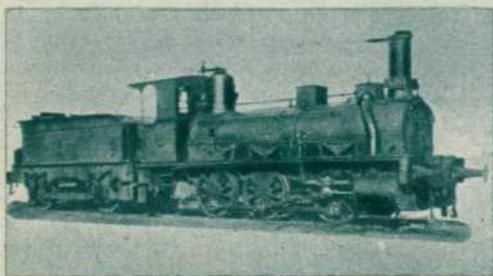
Siguiendo esta tradicional costumbre, al construirse las destinadas a España se las bautizó con nombres de sus ciudades, pueblos y ríos más importantes, y, sobre todo, con los de personas célebres pertenecientes a su historia. Figuraba el nombre en las cubiertas, y en sendas placas, de latón, de forma rectangular, colocadas unas en la parte delantera, próxima al envolvente de la caja de humos de la caldera, y otras, longitudinalmente en su centro, y a ambos lados de la misma, para su mejor visibilidad, destacando entre todos los colocados de la compañía del ferrocarril de Asturias, Galicia y León (antes Noroeste), que cedió a la del Norte todas sus concesiones el día 27 de mayo del año 1885.

LAS LOCOMOTORAS DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS, GALICIA Y LEÓN

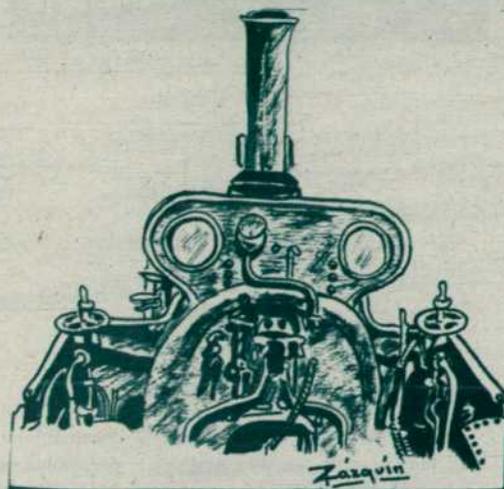
Se trataba de un total de noventa locomotoras de diversos tipos, doce de ellas eran de dos ejes acoplados y uno libre en su parte delantera y correspondían a las series 59 a 63 y 64 a 70 destinadas al servicio de trenes de viajeros; construidas las primeras por la casa Neilson, de Inglaterra, durante los años 1863 al 1880, y las segundas en Francia, por los talleres Koechlin, del 1865 al 1869. Las otras veinticuatro pertenecían a la serie 71 a 94, y procedían de la factoría Chemnitz, de Alemania, de los años 1882 al 1884, provistas también de dos ejes acoplados y carro giratorio. Estaban consideradas como las mejores que, dentro de sus características, circularon por el ferrocarril del Norte remolcando los trenes rápidos y de lujo durante el siglo XIX y gran parte del XX.

Los nombres que figuraban en las de estas tres series eran los siguientes:

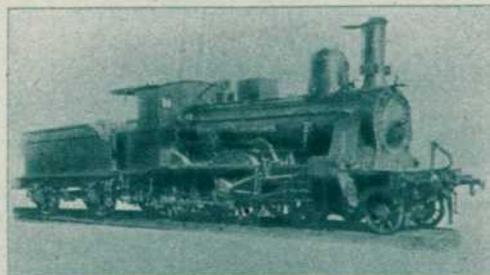
Núms.	Nombres
59	«Palanquinos».
60	«Santas Martas».
61	«Codornillos».
62	«Grajal».
63	«Grijota».
64	«Tremor».
65	«Gijón».
66	«Oviedo».
67	«Brañueles».



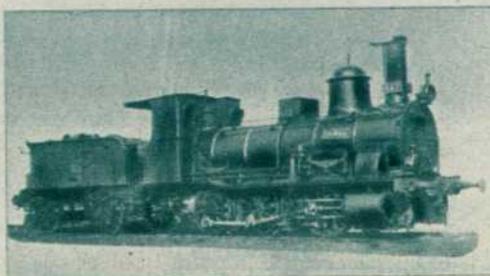
1635.—«Cave»



Núms.	Nombres
68	«Bernesga».
69	«Cisneros».
70	«Lancia».
71	«Magallanes».
72	«Murillo».
73	«Casares».
74	«Verea».
75	«Churruca».
76	«Fray Luis de León».
77	«Jorge Juan».
78	«Jaime I».
79	«Vallejo».
80	«Ayala».
81	«Rosales».
82	«Padre Mariana».
83	«Hernán Cortés».
84	«Padre Isla».
85	«Martínez de la Rosa».
86	«Argensola».
87	«Ercilla».
88	«Maldonado».



76.—«Fray Luis de León»



1647.—«Nava Ladra»

Núms.	Nombres
89	«Moreno Nieto».
90	«Padre Llano».
91	«Tirso de Molina».
92	«Villanueva».
93	«Colmeiro».
94	«Berruete».

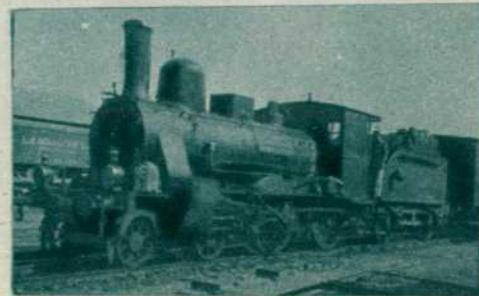
Con respecto a las 54 de tres ejes acoplados, correspondían a las series 1633 a 1643, contemporáneas de las de la 59 a 63, las de la 1644 a 1650 lo eran de las de la 64 a 70, y las de la 1654 a 1689, a las de la 71 a 94.

Entre todas estas de tres ejes acoplados destacaron siempre las de la serie 1654 a 1689, tanto por los excelentes servicios prestados en su dilatada existencia — a lo que contribuyó en gran parte el estar dotadas del freno por el vacío, de efecto simple, del que carecían todas las demás —, como por la concepción de sus líneas y sus marquesinas protectoras del personal.

Donde más extraordinariamente se destacaron — dotadas ya del freno por el vacío automático — fue en la línea de León a Gijón remolcando los trenes correos-expresos procedentes de Madrid, aunque con grandes esfuerzos y fatigas por parte del personal que las conducía al atravesar — en doble tracción — la extensa cadena de túneles existentes entre los trayectos de Ujo a Busdongo; así como con las consiguientes molestias para los viajeros en relación con la asfixia producida por los gases desprendidos del carbón. Todo esto desapareció con la llegada de la electrificación al puerto de Pajares.

Los nombres de las indicadas locomotoras de tres ejes acoplados que recorrieron las líneas de Asturias, Galicia y León eran los siguientes:

Núms.	Nombres
1633	«Parana».
1634	«Las Puentes».
1635	«Cave».
1636	«Neira».
1637	«Noroeste».
1638	«Palencia».
1639	«Villada».
1640	«León».
1641	«Fausto Miranda».
1642	«Paredes».
1643	«Sahagún».
1644	«Astorga».
1645	«Ponferrada».
1646	«Parga».
1647	«Nava Ladra».



71.—«Magallanes»

Las locomotoras de vapor y su bautismo

Núms.	Nombres
1648	«Caudal».
1649	«Nalón».
1650	«Mieres».
1654	«Don Pelayo».
1655	«Jovellanos».
1656	«Herrera».
1657	«Gasparcasal».
1658	«Cabanilles».
1659	«Argüelles».
1660	«Alfonso VIII».
1661	«San Fernando».
1662	«El Cid».
1663	«Juan de Arphe».
1664	«Ferreras».
1665	«Villapando».
1666	«Armaña».
1667	«Los Nodales».
1668	«Méndez Núñez».
1669	«Casiano del Prado».
1670	«Recalde».
1671	«María Pita».
1672	«Varela de Montes».
1673	«Feijoo».
1674	«Blasco de Garay».
1675	«Orfila».
1676	«Fontán».
1677	«Balmes».
1678	«Isabel la Católica».
1679	«Lagasca».
1680	«Colón».
1681	«Conde de Rebolledo».
1682	«Eslava».
1683	«Padilla».
1684	«Cervantes».
1685	«Lope de Vega».
1686	«Velázquez».
1687	«Olivares».
1688	«Calderón de la Barca».
1689	«Echegaray».

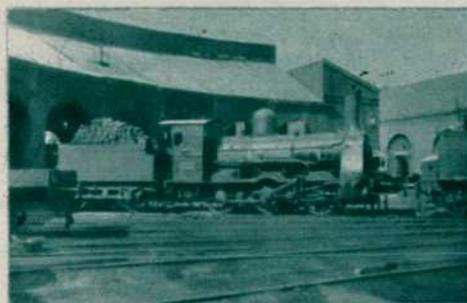
OTRAS LOCOMOTORAS DE CUATRO EJES

Además de estas locomotoras, recibió la Compañía del Norte las de las series 2601 a 2602 y de la 2603 a la 2621 de cuatro ejes acoplados, contruidas en la factoría Chemnitz, de Alemania, entre los años 1880 al 1893. Las que por su mayor potencia, con relación a las anteriores, fueron destinadas a prestar sus servicios en trenes de mercancía a las rampas del puerto de Pajares, Brañuelas, San Clodio a Sarriá y de La Coruña a Curtis, bautizadas con los siguientes nombres:

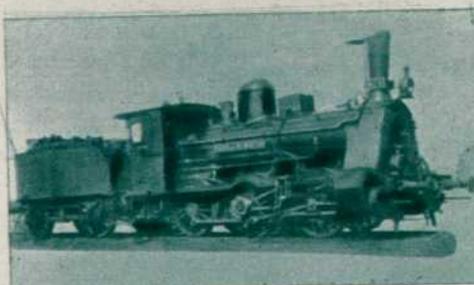
Núms.	Nombres
2601	«Busdongo».
2602	«Trubia».
2603	«Bravo».
2604	«David».
2605	«Velarde».
2606	«Mendizábal».
2607	«Carlos III».
2608	«Moreto».
2609	«Gonzalo de Córdoba».
2610	«Modesto Lafuente».
2611	«Miguel Servet».
2612	«Coca».
2613	«Pasajes».
2614	«Beasain».

Núms.	Nombres
2615	«Estepar».
2616	«Viana».
2617	«Corcos».
2618	«Hontanares».
2619	«Cirnelos».
2620	«Otero».
2621	«El Espinar».

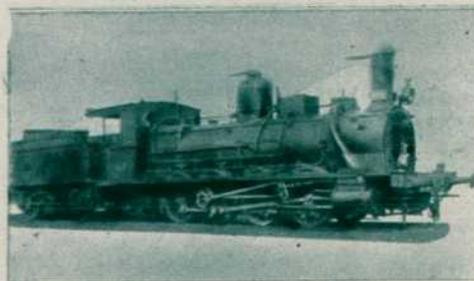
Con este buen gusto de las denominaciones, las locomotoras no sólo adquirían prestancia, si-



1654.—«Don Pelayo»



1672.—«Varela de Montes»



2608.—«Moreto»

no se las revestía de una personalidad muy acusada que traspasaba los límites ferroviarios para familiarizarse con el público en general, y de una manera muy expresiva entre los viajeros, los que corrientemente al finalizar sus viajes se manifestaban en estos o parecidos términos:

«Hoy nos ha traído la «Gijón», la «Murillo» o la «Colón», pero a nadie se le ocurría nombrarlas por sus números respectivos, que en este caso eran la 65, 72 y 1680.

LAS MAQUINAS «DON PELAYO» Y «JOVELLANOS»

Esto mismo sucedió en la ceremonia de inauguración del ferrocarril de León a Gijón, celebrada el día 15 de agosto del año 1884, con asistencia de SS. MM. los reyes y las infantas Isabel y Eulalia, viajando en un tren especial, que se detuvo unos metros antes de la boca de entrada al túnel de La Perruca.

Y seguía la información de este magno acontecimiento: «Dicho tren iba arrastrado por las máquinas «Don Pelayo» y «Jovellanos», las que previamente habían sido bendecidas por el señor obispo de Oviedo, siendo la «Don Pelayo» la que rompió las cintas de seda encamada que, como barrera, cerraban la entrada del gran túnel.» Como se observará, para nada mencionaron los números 1654 y 1655, que, respectivamente, les correspondían.

Afortunadamente, esto mismo se repite actualmente con las locomotoras que remolcan los trenes talgo, pues son las únicas que, siguiendo la tradición, han sido bautizadas con los nombres de «Virgen del Pilar», «Virgen de Begoña», «Virgen de Aranzazu», «Virgen de Montserrat», «Virgen del Rosario», «Virgen del Perpetuo Socorro», «Virgen de la Peregrina», «Virgen del Carmen» y «Virgen del Camino»; lo que demuestra que, a pesar de todo, persiste el buen criterio de hacer revivir aquellas buenas costumbres — que no debieron desaparecer — barridas por el prosaico rasero de la civilización, que, en este sentido, viene igualándolo todo a partir de las construcciones del presente siglo, salvo en este caso concreto.

En orden a comparaciones, tenemos ejemplos contundentes, pues además de los astros y de los ingenios que con frecuencia se lanzan al espacio, existe el caso de los aviones, y más aún el de los barcos; pues desde el más importante transatlántico, como en los de las marinas de guerra y mercante, en los de cabotaje y hasta el más insignificante dedicado a las operaciones de pesca y recreo, no existirá uno que no tenga su fe de bautismo, y prueba de ello es que, a diario, leemos en la prensa y vemos y oímos en la televisión y la radiodifusión la llegada a diversos puertos de transatlánticos, porta-aviones, cruceros, acorazados, petroleros, barcos de carga y pesca anunciándolos por sus nombres y en ningún caso por medio de números.

Aquellos nombres pueden ampliarse ahora con otros muchos que entonces no figuraron, tal vez, por falta de elementos motores, incluyendo las celebridades del presente siglo, pertenecientes a todas las ramas de las ciencias, las letras y las artes, los de eminentes políticos, diplomáticos, eclesiásticos, relevantes figuras militares, marinos, aviadores y también los de los próceres y propagandistas del ferrocarril desde su fundación hasta nuestros días, sin omitir entre ellos los nombres de FELIX BOIX, EDUARDO MARISTANY, JOSE MORENO OSORI, JAVIER MARQUINA, CONDE DE GUADALHORCE, EDUARDO ALFONSO, ARMANDO FLOBERT, DUQUE DE ZARAGOZA, y los de otros muchos fallecidos; así como en su día, los de los contemporáneos, cuyos recuerdos deben de perpetuarse eternamente, como testimonio de la mayor gratitud y respetuoso afecto.