



El ómnibus de Alsasua a Castejón circula entre la primera de dichas localidades e Irurzun. La locomotora es una Mikado, construida en Inglaterra por la North British. (Del libro de Manolo Maristany, «Adiós, viejas locomotoras».)

TRAS 127 AÑOS DE SERVICIO ININTERRUMPIDO

Ha concluido la tracción vapor en RENFE

- La primera locomotora construida totalmente en España salió de los talleres de la Maquinista en 1884 y la última, de la factoría de Babcock & Wilcox, en 1961.
- En España circularon máquinas de casi todos los fabricantes europeos, lo que hizo de nuestro país un paraíso de los aficionados al ferrocarril.

Desde que el 28 de octubre de 1848 fue inaugurado el ferrocarril de Barcelona a Mataró han transcurrido casi ciento veintisiete años, durante los cuales la locomotora de vapor ha recorrido los caminos de hierro de España. Durante este largo período histórico la máquina de vapor experimentó notables transformaciones, aunque en esencia el sistema ha permanecido invariable hasta las últimas singladuras de este ingenio que tanto ha contribuido al desarrollo de la Humanidad.

Las locomotoras de vapor que prestaron servicio en nuestros ferrocarriles estuvieron desde el principio condicionadas por las características de los tendidos. Como es sabido, nuestro relieve orográfico es, después del de Suiza, el que mayores dificultades presenta a la explotación ferroviaria. Ello hizo que los par-

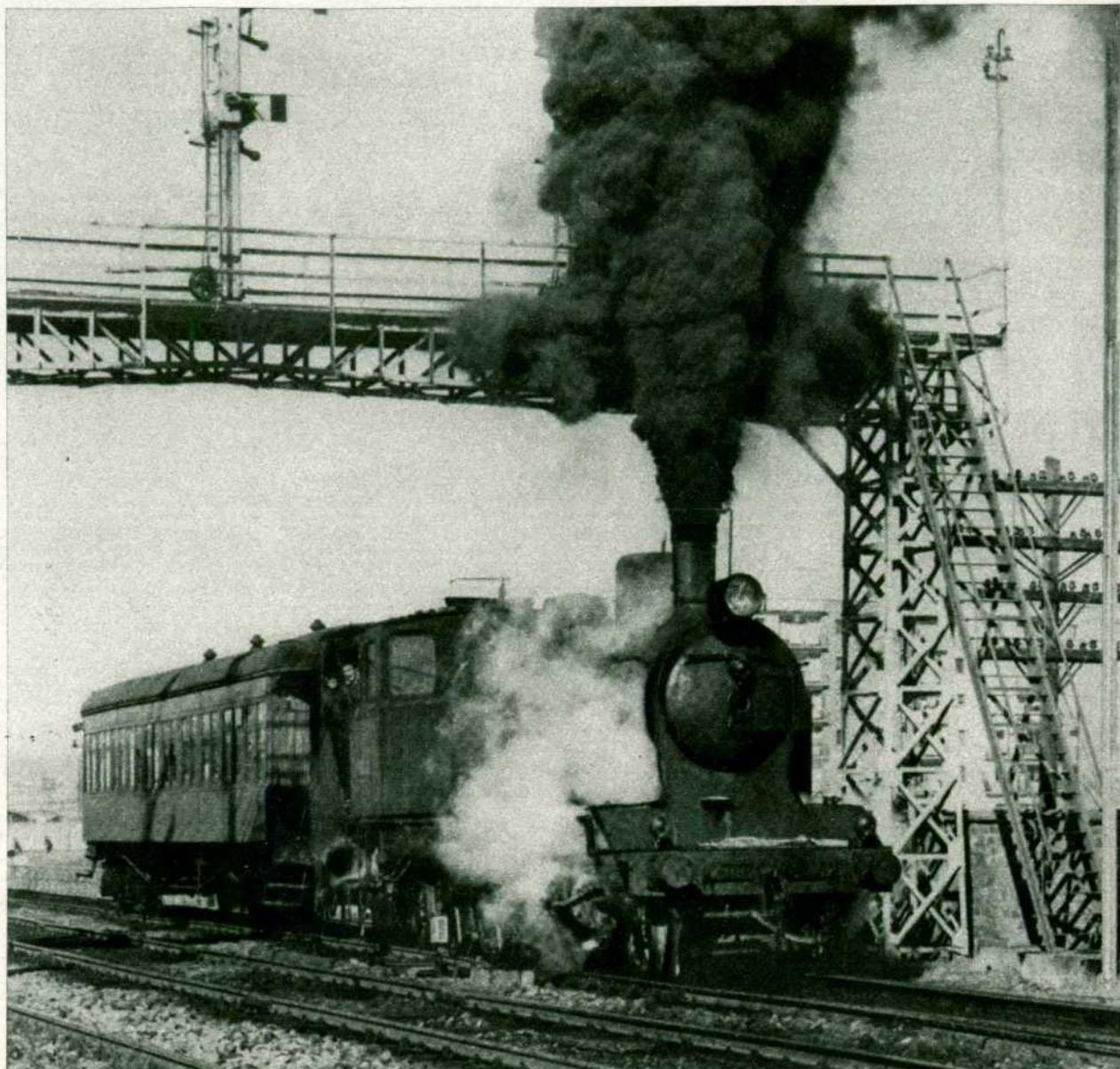


ques de tracción de las primitivas compañías contaran desde los primeros tiempos con las llamadas máquinas de rampa con preferencia a las corredoras. Por otra parte, la multitud de compañías promocionadas en su mayor parte por el capital extranjero y la falta de una industria nacional de construcción de locomotoras, hizo que en nuestro país se reunieran locomotoras procedentes de casi todos los fabricantes extranjeros. En España había máquinas inglesas, francesas, belgas, alemanas, americanas, e incluso rusas, caso único en Europa Occidental. Las circunstancias históricas obligaron a mantener este heterogéneo parque hasta muy avanzados los años cincuenta del presente siglo, lo que hizo de España uno de los lugares más interesantes para los aficionados al ferrocarril, que aquí podrían encontrar algunos ejemplares de locomotoras únicos en el mundo. La previsión de RENFE ha hecho que una amplia representación de estas locomotoras se conserve para el Museo del Ferrocarril, como exponente de una época de este medio de transporte, ya superada, pero que tuvo en el pasado una gran trascendencia.

Es difícil precisar con exactitud el número de locomotoras de vapor que ha habido en nuestro país, dado el largo período de tiempo de su vigencia y la falta de estadísticas de algunas compañías, pero puede calcularse en aproximadamente unas 2.800 las suministradas por fabricantes extranjeros. A ellas hay que unir las 1.600 construidas por fabricantes españoles, todas ellas hay que puntualizar de vía ancha de 1,67 metros, conocida como normal española o vía RENFE.

LA PRIMERA LOCOMOTORA CONSTRUIDA EN ESPAÑA

A título de curiosidad podemos añadir que la primera locomotora construida totalmente en España salió de los talleres de La Maquinista Terrestre y Marítima el 4 de julio de 1884. Era de vía métrica y estaba destinada a la línea tranviaria de Barcelona a San Andrés. Las primeras



La Maffei, que arrastra un vagón con trabajadores, pasa por el puente de señales de la estación de Lérida. (Del libro de Manolo Maristany, «Adiós, viejas locomotoras».)

de vía normal española saldrían de la misma fábrica en 1888. Eran dos locomotoras destinadas al ferrocarril de Barcelona a Sarriá.

La última locomotora fabricada en España fue entregada a RENFE el 18 de abril de 1961. Se trataba de una máquina Garrat construida por la empresa Babcock & Wilcox en su factoría de Bilbao, que recibió el número 282F-0430.

La tracción vapor alcanzó su mayor número de máquinas en servicio el año 1954, en que el parque constaba de una dotación de 3.449 locomotoras de vapor, de ellas 2.945 en servicio.

ESFUERZO DE LA POSGUERRA

Ya se indicó anteriormente que la larga permanencia en servicio de las antiguas locomotoras de vapor procedentes de las antiguas compañías había sido determinado por circunstancias históricas. Al concluir la guerra civil española, durante la cual los ferrocarriles fueron sometidos a una intensa utilización sin posibilidad de efectuar las reparaciones adecuadas, el parque tenía un sinnúmero de máquinas inútiles y las instalaciones fijas presentaban igualmente un excesivo quebranto. De

las 3.146 locomotoras de vapor que existían en España en julio de 1936, al finalizar la guerra sólo había en servicio 1.837 y 1.292 estaban inútiles. Pero incluso las que prestaban servicio precisaban de gran reparación.

Por ello, el esfuerzo principal de RENFE cuando fue creada se dedicó a la reconstrucción del parque, ya que dadas las condiciones internacionales con el estallido de la guerra mundial, esta labor resultaba más factible que la de construir nuevas locomotoras por la dificultad de adquirir los suministros adecuados en el extranjero. Hasta 1945 se habían reparado 3.303 locomotoras, por



lo que en dicho año se podían ya considerar superadas las consecuencias de la guerra.

Sin embargo, la situación seguía siendo grave, pues las instalaciones y el equipo ferroviario eran prácticamente los mismos que en 1930, y entonces ya resultaban insuficientes. Por otra parte, la escasez de carburantes y la falta de repuestos hacía que el tráfico por carretera fuera casi inexistente, por lo que el ferrocarril tenía que absorber la totalidad del tráfico terrestre. Fueron aquellos tiempos heroicos, en que el sacrificio de los agentes ferroviarios permitió que, pese a todo, el país no sufriera

un colapso en sus comunicaciones.

NUEVAS LOCOMOTORAS

No obstante, en la década de los 40 empezaron a recibirse locomotoras de nueva construcción, que poco a poco irían reforzando el parque. El Plan Quinquenal de 1945 y, sobre todo, el de Reconstrucción de 1949 permitió dedicar mayores inversiones a la adquisición de nuevas locomotoras de vapor, con cuyas asignaciones se adquirirían en años sucesivos series como las 2700 y 4600, tipo montaña; las célebres RENFES, tipo 240, tan

característico de los ferrocarriles españoles y de las que se llegaron a fabricar con posterioridad a la guerra 242 unidades. Se adquirieron también 22 locomotoras Santa Fe, para resolver el problema de los trenes carboneros en la rampa de Brañuelas y algunos otros modelos de series ya en servicio en las antiguas compañías, como las 400 Norte y las 1.000 del Oeste. En la década de los años 50 se construirían las Mikados, tipo 141, cuya serie alcanzó también las 242 unidades y serían además las últimas que funcionaron por vías de RENFE. En 1955 se puso en servicio la primera

locomotora Confederación, máquina que puede considerarse como la más lograda por los constructores españoles y orgullo de la tracción vapor en España. En total se construyeron diez de esta serie, que, como dato curioso, añadiremos que han sido las únicas que fueron pintadas de verde en el parque de tracción vapor de RENFE, tal vez por un signo de distinción.

Por último, entre 1960 y 1961 se construyeron diez locomotoras Garrat de mercancías, derivadas de la serie construida anteriormente para el ferrocarril central de Aragón. ■ **FERNANDO F. SANZ.**

VIAJE DE DESPEDIDA AL DEPOSITO DE CASTEJON



La rotonda del depósito de Castejón el día de su clausura.

Los últimos cuatro depósitos de tracción vapor de la Red han causado baja en un plazo de poco más de un mes. El 1 de abril fue clausurado el pequeño depósito de Soria; el 15 del mismo mes, el de Castejón; el 1 de mayo, el de Salamanca, y quince días después, el de Ciudad Real.

Como es sabido, desde 1968 no circulan ya por nuestras líneas locomotoras de vapor-carbón. Las que han circulado en estos últimos años eran las fuelizadas, que, como es lógico, eran las más modernas y potentes.

En numerosas ocasiones, VIA LIBRE se ha ocupado de las locomotoras de vapor, que, por otra parte, es un tema que siempre encuentra amplio eco entre nuestros lectores. Con motivo de la desaparición de la tracción vapor de manera de-

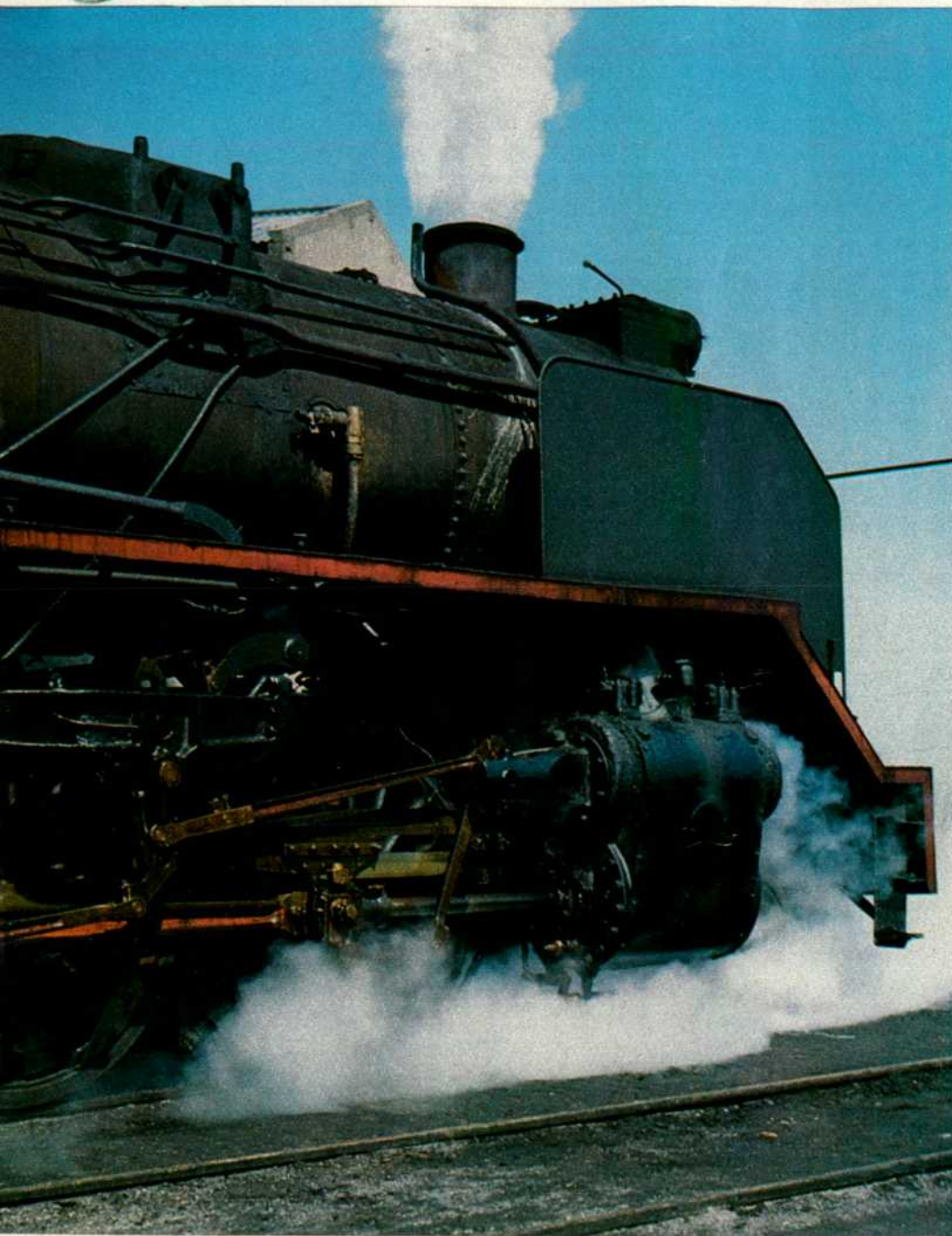
finitiva de nuestras líneas, hemos considerado interesante hacer un viaje sentimental, de despedida, al depósito de Castejón el día anterior a su clausura para recoger este acontecimiento histórico, que en muchos aspectos supone el fin de una época y de unas costumbres.

CASTEJON, CREACION FERROVIARIA

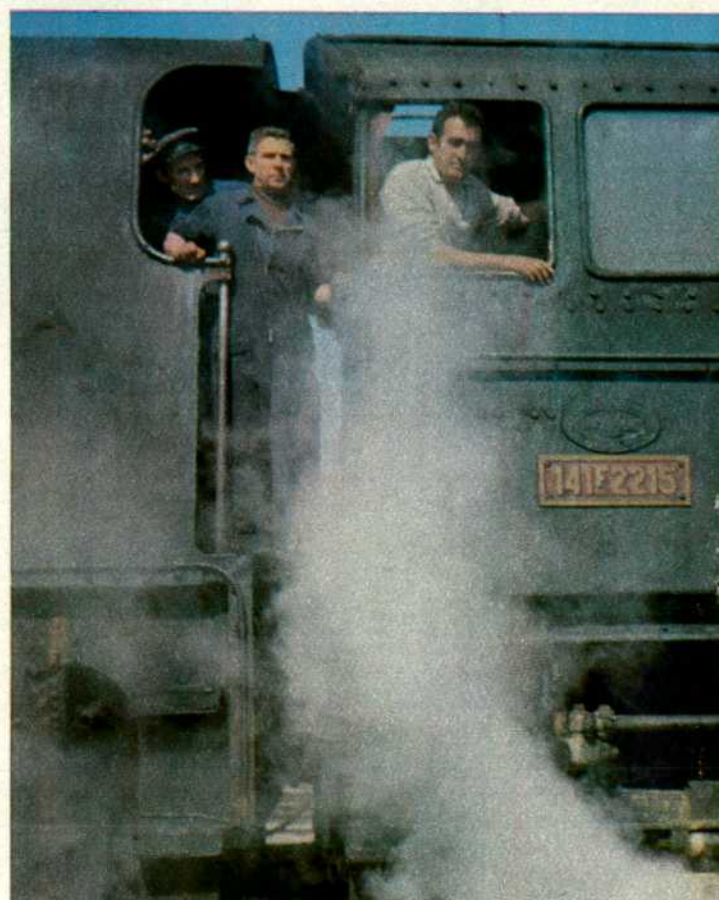
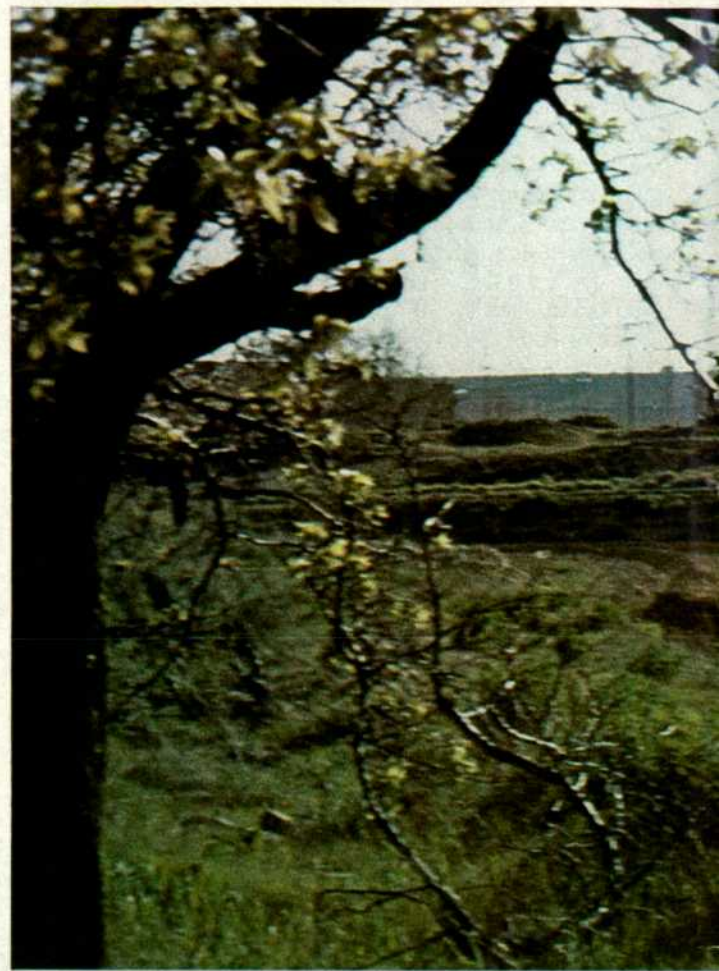
Castejón de Ebro es uno de esos empalmes ferroviarios donde, al coincidir varias líneas, siempre hay animación de trenes y viajeros. Castejón es, además, una creación genuinamente ferroviaria. Nació precisamente al ser elegido como punto de empalme entre la línea de Tudela a Bilbao y la de Zaragoza a Pamplona. Lo lógico hubiera sido sacar el empalme desde Tudela.

Pero se eligió —como dice la historia de la antigua Compañía del Norte— un lugar situado dieciséis kilómetros aguas arriba, que hoy se conoce como Castejón. Nació así una población que siempre ha vivido del ferrocarril. Ahora se han congregado aquí varias decenas de Amigos del Ferrocarril, que han acudido a despedir a otro de los depósitos de vapor que se clausura. El entusiasmo de estos aficionados les ha llevado incluso a fletar un autobús especial para venirse a Castejón desde Barcelona. Otros lo han hecho por sus medios, tanto desde la Ciudad Condal como desde Madrid, poniendo de relieve una vez más esta vocación que despierta el ferrocarril incluso entre los que son ajenos a él.

Los Amigos del Ferrocarril, aparte las obliga-



Una Mikado arranca en medio de una nube de vapor, vieja imagen ya desaparecida.



Don Ceferino Fueyo Delgado, maquinista, y don Genaro Morentín Melón, fogonero, en la cabina de su Mikado.



Placa de una de las locomotoras Mikado del depósito de Castejón.

das fotografías del depósito, se han desplazado a los puntos estratégicos de la línea, desde donde podrán captar las mejores imágenes de las máquinas en pleno esfuerzo. El lugar más apropiado es la rampa del puerto del Carrascal. La ocasión es propicia, porque las obras de la autopista de Navarra, con el transporte de elementos prefabricados, han obligado a formar numerosos trenes especiales. Suben los trenes de mercancías, algunos con doble tracción, llenando aquellos ámbitos con el familiar jadeo del vapor que mañana mismo dejará ya de oírse para siempre en estos verdes valles navarros.

También se realizan obras de renovación de





El último Correo de Pamplona a Zaragoza, remolcado con tracción vapor. Aquí es arrastrado por dos Mikados en las proximidades de Castejón.



Los hombres del depósito acicalaron para la solemne ocasión a dos Mikados, que, limpias y recién pintadas, fulgían al sol.



la vía, y el tajo se encuentra entre Tafalla y Garinoain. Aquí en Tafalla hay precisamente una máquina de un tren de trabajo. Se trata de una Mikado —la 141-2215—, pilotada por el maquinista Ceferino Fueyo Delgado, de la residencia de Castejón, y el fogonero Genaro Morentín Melón, de Logroño. El primero ingresó en RENFE en 1961, en León, uno de los depósitos «duros» en la época del vapor, aunque cuando él entró en el ferrocarril ya se habían electrificado los trayectos más difíciles de Brañuelas y la subida hasta Busdongo. «Yo aún alcancé a llevar las Santa Fe y las 4600 Norte y alguna vez las 400 entre León y Venta de Baños —dice el maquinista—. Pero los tiempos duros fueron los de antes. Yo creo que ninguno de nosotros puede hacerse ahora una idea de cómo eran aquellos hombres que luchaban con sus máquinas».

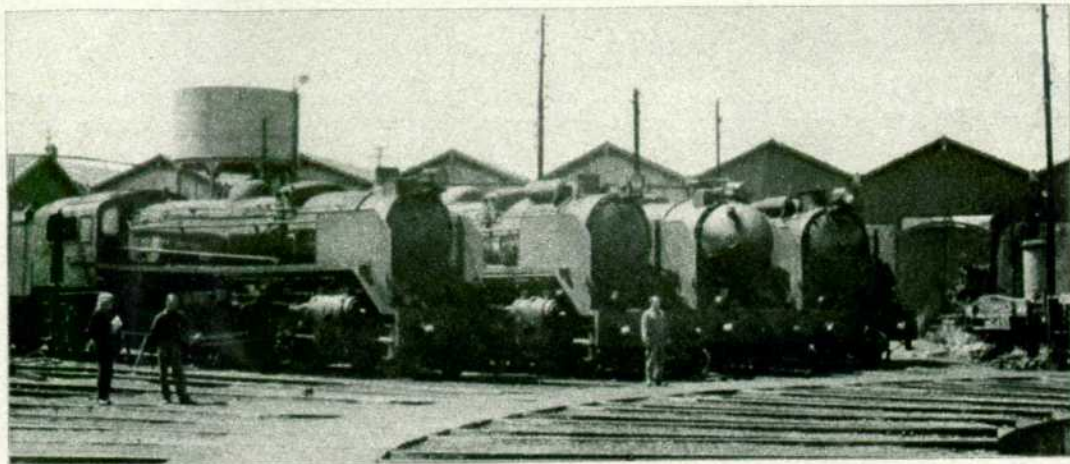
Su compañero es aún más veterano. Ingresó en 1954 en el depósito de Miranda de Ebro, y ha ido en las 400 Norte y estuvo también muchos años con una 2500 de la misma compañía, tipo 0-4-0, que estaba de puesto fijo en Logroño.

EL DEPOSITO DE CASTEJON

El depósito de Castejón no adquirió esta categoría hasta 1969, año en que se clausuró el de Zaragoza-Arrabal. Hasta entonces había sido reserva de este último y de Miranda de Ebro, alternativamente. Las máquinas clásicas eran las 3100, tipo 2-3-0; las 2700 —los famosos Berracos— y las 400 de la Compañía del Norte. Hubo también después de la guerra unas máquinas tipo 230, que trajeron de Andalucía y eran conocidas entre el personal por las «Cordobesas», probablemente se trataría de algunas de la serie 301-333 de Andaluces.

Como la placa y rotonda primitivas resultaban pequeñas, y a raíz de la inauguración de la línea de Soria a Castejón aumentó la importancia del empalme desde el punto de vista de la tracción, se amplió el depósito construyendo hace dieciocho años una nueva rotonda, que es la que ha estado en servicio hasta ahora. Los años cumbre de las tracción vapor en Castejón fueron de 1965 a 1967. Ahora, como muestra de aquel esplendor pasado, aún está apartada en una vía del depósito una 4600 Norte: la 241-4078, aunque su tender no es original. En diciembre de 1974, la dotación del depósito era de 21 locomotoras, de ellas 20 en servicio y una en el parque de reserva, y todas del modelo Mikado. El pasado día 15, día de su clausura, había 18 máquinas en servicio, y figuraba como jefe de la dependencia don Jesús Azcona Muñoz, en funciones de jefe de Maquinistas. ■

FERNANDO F. SANZ. Fotos: JAVIER ARANGUREN.



Vista parcial del depósito de Ciudad Real.

Ciudad Real: El último depósito de las Mikado

EN el resoplar de sus cansadas válvulas, la Mikado es ya legendario recuerdo en la memoria de todos los hombres de la Mancha, a quienes sirvió fielmente.

VIA LIBRE quiso ser también testigo de las últimas andaduras de estas máquinas en Ciudad Real pocos días antes de la clausura definitiva del depósito de locomotoras, que se consumó el 15 de mayo. Este sería, por tanto, el último que prestó servicio en la Red.

«El vapor ha supuesto sacrificio y trabajo. Había temporadas en que los carbones no eran buenos, se quemaban mal y se hacía lo imposible por sacar el máximo rendimiento a la máquina. A pesar de ello, siento muchísima nostalgia al pensar que esto se acaba».

Este ha sido el primer comentario de don Valentín Pizarro Seco, auxiliar-jefe del depósito de tracción vapor de Ciudad Real desde 1964. Desde 1941 como peón; treinta y cuatro años de su vida entre el humo de las chimeneas y el espectacular movimiento de las bielas.

DOS HOMBRES PARA UNA MAQUINA

El depósito de Ciudad Real contaba pocos días antes de su clausura con 54 máquinas modelo Mikado, de las que sólo 31 prestaban servicio, repartidas también por las reservas del Almorchón, Mérida y la mixta de Algodor.

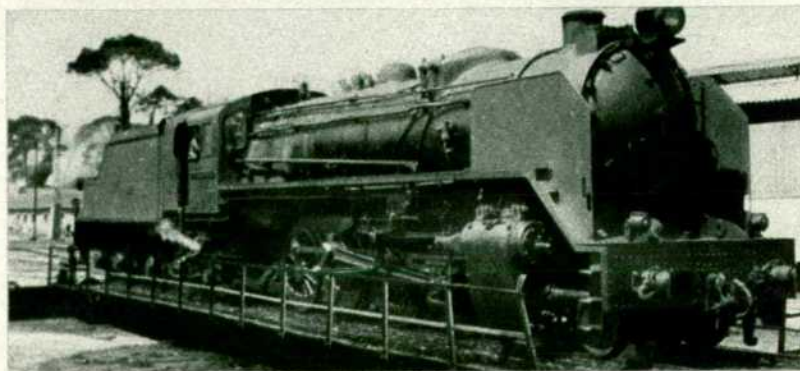
Mientras tomábamos algunos planos



Los dos protagonistas de nuestro reportaje. En el primer plano, don Joaquín Larrondo. A bordo de la Mikado, don Francisco Gómez realiza los preparativos necesarios antes de llevar un tren con carburante a Villaseca y Mocejón.

de la plataforma giratoria de cambio de sentido de locomotoras, nos fijamos en varios hombres que probaban una Mikado estacionada. En su placa se podían leer estos datos: «141 E-2249, Euskalduna-Bilbao, año 1955». Uno de ellos, don Joaquín Larrondo Sabater, era el maquinista de la misma, junto con don Francisco Gómez Campos, que también estaba en el grupo.

Joaquín Larrondo siempre ha pertene-



La máquina gira en la plataforma.

En Madrid-Chamartín

MONUMENTO A LA LOCOMOTORA DE VAPOR

Después de una recia andadura que ha durado más de un siglo y cuarto, la tracción a vapor se hace símbolo en forma de monumento. Uno de los más raros ejemplares de locomotora de vapor que había en España de un solo eje motor (tipo 1-1-1), ha sido emplazado en la nueva estación de Madrid-Chamartín en señal de homenaje a una larga etapa del ferrocarril, que ya es historia.

HALLAZGO

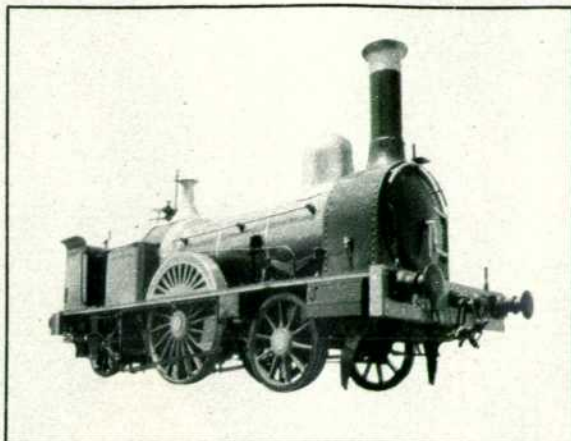
A mediados de la década de los sesenta, un aficionado al ferrocarril descubrió en la Compañía Industrial Azucarera de Aranda de Duero una curiosa locomotora de un solo eje motor, tipo 1-1-1. Es, sin duda alguna, la única superviviente de las que circularon por España de este tipo, porque la llamada «del Centenario» es sólo una reproducción de la original y fue construida por La Maquinista Terrestre y Marítima en 1948 para conmemorar los primeros cien años de ferrocarril en España.

DEDUCCION

Como la máquina descubierta en Aranda no tenía placa ni número de identificación hubo que deducir cuál era su origen y hacer gestiones para rescatar este ejemplar único tal vez en Europa, que había despertado el interés de algunos aficionados extranjeros, que se ofrecieron incluso a comprarla para llevársela a Inglaterra. Afortunadamente, la empresa propietaria, que ya la tenía arrumbada en una vía muerta y sin servicio desde hacía tiempo, comprendió el interés histórico de dicha pieza y la donó desinteresadamente al Museo del Ferrocarril de RENFE. La locomotora, convenientemente restaurada, fue exhibida por primera vez en uno de los actos organizados por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid, y ahora se conserva, convertida en monumento, en la estación de Chamartín.

ORIGENES

La localización del origen de esta máquina no fue demasiado difícil, ya que en España sólo existieron locomotoras-



★ Se trata de una locomotora de un eje motor, tipo 1-1-1, procedente de la Azucarera de Aranda de Duero.

ténder de seis ruedas libres, es decir, de un solo eje motor, en el ferrocarril de Madrid a Aranjuez y en el de Tardienta-Huesca; una pequeña compañía que antes de ser inaugurada fue absorbida por la del Zaragoza-Barcelona, que abrió al tráfico dicho tramo el 12 de septiembre de 1964. Dicha compañía contaba con dos locomotoras —números 1 y 2—

de las que sólo se sabe que, cuando se incorporó el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona (ZPB) a la Compañía del Norte en 1878, la número 1 había recorrido 5.274 kilómetros y la número 2 una cantidad algo mayor: 6.589 kilómetros.

La primera, según se dice en los libros de registro de la Compañía del Norte, fue dada de baja en 1884 por venta a alguna compañía particular. La segunda sirvió a partir de 1885 en los talleres del depósito de Miranda de Ebro como generador fijo de vapor y fue apartada en Valladolid el 2 de abril de 1895, siendo destruida en 1910.

LAS 1-T y 2-T

En el inventario de locomotoras del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona (ZB) figuran con los números 1-T y 2-T dos máquinas suministradas por John Jones (sucesores de Jones and Pote, proveedores de la Mataró), que eran de seis ruedas libres y pesaban, en vacío, 9 toneladas, y en servicio, 15. Además se indicaba un peso del ténder vacío de 9 y lleno de 15 toneladas. Estas máquinas eran, indudablemente, las mismas del Tardienta-Huesca, aunque hay alguna contradicción entre los datos del ZB y los que da el Norte. Para al primera eran locomotoras ténder, como indica la T puesta a continuación del número. Pero en las memorias del Norte se dice que eran máquinas de cuatro ruedas, lo que podría significar que llevaban el ténder separado y pudieran haber sufrido alguna modificación.

En uno u otro caso, resulta evidente que la máquina descubierta en Aranda de Duero es la número 1 del Tardienta-Huesca. Añadiremos, por último, que esta máquina estuvo anteriormente en la azucarera de Alfaro (Logroño).

cido al depósito de esta ciudad, que le vio nacer hace cuarenta y un años.

—¿Cómo empezó?

—En el año mil novecientos cincuenta y dos entré como ayudante de vapor y en mil novecientos sesenta y siete ascendí a maquinista.

—¿Qué tipo de máquinas ha conducido?

—Han sido de cuatro clases: la 1.300, la 1.400, la tipo RENFE y, por último, la Mikado. Esta funcionaba a carbón hasta mil novecientos sesenta y ocho, en que el modelo fue reconvertido para consumir fuel-oil.

«EL AUGE DEL VAPOR, HACIA 1958»

—¿En qué momento, según usted, alcanzó el vapor más auge?

—Aquí hubo siempre mucho movi-

miento, pero creo que el año mil novecientos cincuenta y ocho fue el de mayor apogeo. Estas máquinas trabajaban para largas distancias. Ahora ya no, por desgracia.

—¿Y cuáles son los recorridos que hacen ahora?

—Bueno, actualmente estamos realizando servicios regulares Ciudad Real-Badajoz; los correos 1.611 y 1.612 y el servicio de lanzadera y maniobras Ciudad Real-Algodor.

Francisco Gómez no sólo es compañero de máquina de Larrondo, sino también de promoción:

—Sí, efectivamente, los dos ingresamos para cumplir el servicio militar en la Agrupación de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, licenciándonos con la duodécima promoción del primero de abril de mil novecientos cincuenta y dos.

—¿Qué anécdotas o cosas curiosas le han ocurrido en su trabajo?

—Muchísimas; no sabría decirle en este momento, pero, como cosa curiosa, puedo contarle que a primeros de marzo intervine con esta máquina en el rodaje de una película en la antigua estación de Madrid-Delicias. Su título era «Pim, pam, pum, fuego». La dirigía Pedro Olea y estaba protagonizada por Conchita Velasco.

—¿Qué ha supuesto el vapor para usted en todos estos años?

—Muy trabajoso, pero muy bonito...

Un ex ferroviario presente en la charla nos comentaba que él había visto llover a los maquinistas que se jubilaban. ■ Texto y fotos: JOSE ROMUALDO LOPEZ.