

ANTOLOGIA DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR EN ESPAÑA

VIZCAYA fue una de las primeras provincias españolas interesadas en la construcción de ferrocarriles. Ya en 1832 se lanzó la idea de tender un camino de hierro de Bilbao a Burgos, por Valmaseda. Siguiéron otros intentos entre los que destacó el proyecto de hacer pasar por Bilbao la gran línea de Madrid a Irún, cuyos promotores lograron incluso una concesión que al fin caducó sin resultado. Sin embargo, algunos de aquellos estudios resultaron más adelante de utilidad cuando en 1856 las Cortes aprobaron la propuesta vizcaína, apoyada por Logroño, de construir una línea desde Tudela a Bilbao. Se iniciaron las obras a mediados de 1858 y el primer tramo entre Bilbao y Orduña se inauguró en marzo de 1863. El 18 de agosto de aquel mismo año quedaba concluida la línea. El trazado era de vía única, aunque en la mayor parte se había previsto la explanación para doble vía y la característica más destacable del perfil es el lazo de Orduña donde el tendido, después de haber seguido las sinuosidades del valle del Nervión, asciende en amplio recorrido envolvente la cordillera Cantábrica con rampas de hasta 15 milésimas. En aquella época era un trazado excepcionalmente difícil para el que no se consideraban aptas las locomotoras de construcción corriente con ejes rígidos y se planteó un problema de tracción similar al de otro ferrocarril contemporáneo —el de Alar a Santander— de parecidas características. En el número 33 de VIA LIBRE ya se indicó la solución adoptada por este último ferrocarril. En el Tudela-Bilbao se adquirieron varios tipos de locomotoras que por su singularidad merecen descripción detallada. El ingeniero de Material y Tracción era entonces Mr. Thomas Hunt. Procedía de los talleres de Crewe del London and North Western, donde su jefe Allan había creado un modelo de máquinas con cilindros exteriores inclinados y bien sujetos a un bastidor exterior auxiliar, recortado detrás de los primeros, donde se soportaban las paralelas. A esta escuela conocida como de Allan-Crewe pertenecieron las máquinas del Barcelona-Mataró y a primera vista se advierte el parentesco que existe entre ellas y las que Mr. Hunt adquirió de la casa inglesa William Fairbairn, de Manchester.

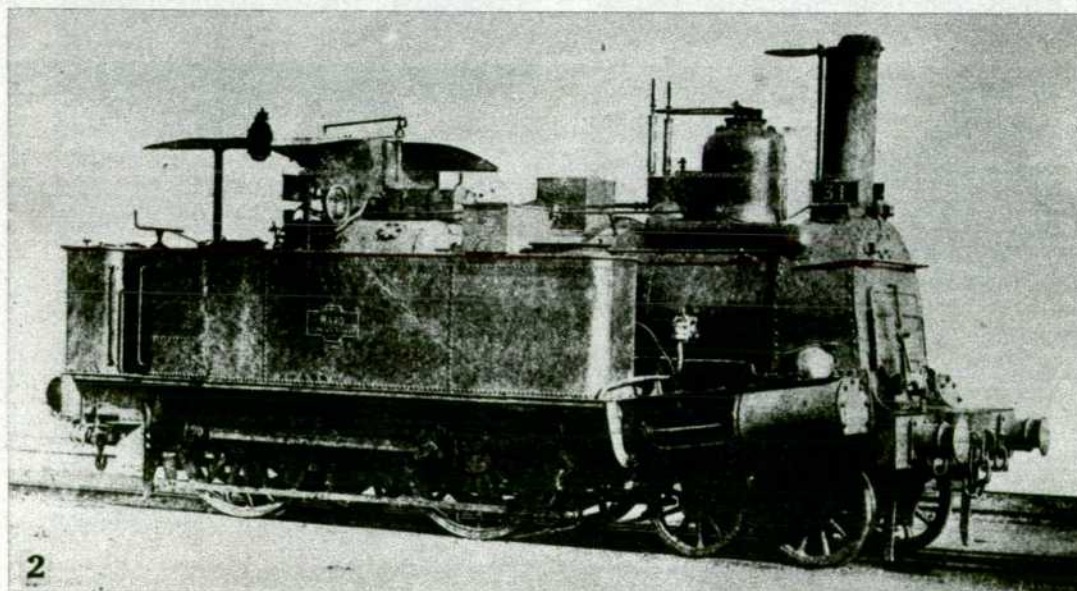
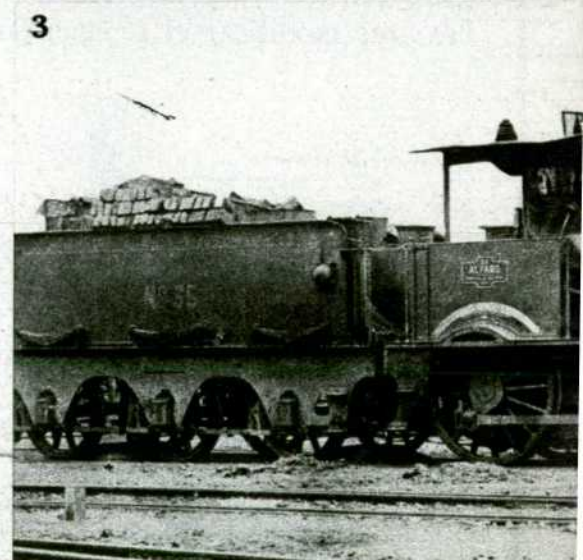
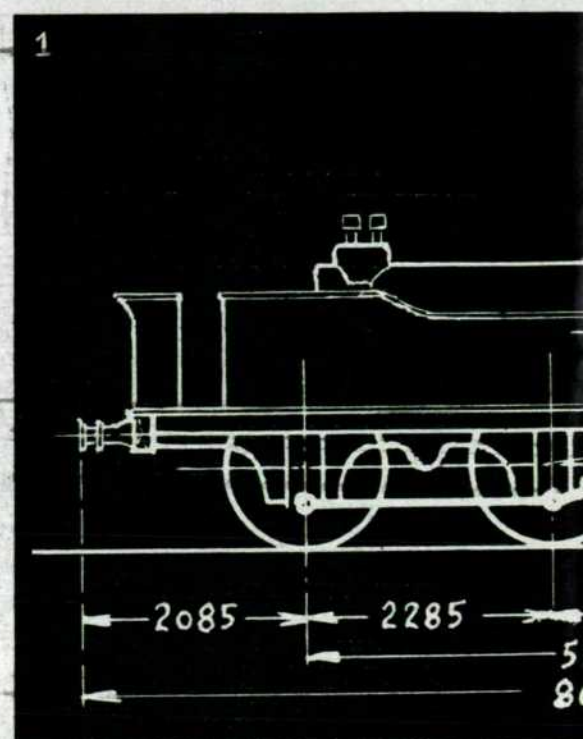
A PARTE de tener dos ejes acoplados, necesarios en vista del perfil, difieren de la «Mataró» en que se previó un carro giratorio delantero, siguiendo el ejemplo americano y copiado en Europa por diversos ferrocarriles en terreno montañoso. Gracias a él se lograba una inscripción más fácil en las curvas, aunque no se había reconocido todavía que un carro de esta clase debía tener una distancia entre ejes de por lo menos una y media veces el ancho de vía, ya que si no tendía a enconarse en las rectas. Con una base de solo 1.278 mm. que media en las locomotoras de Fairbairn, es casi seguro que esto ocurriría también en las de Tudela-Bilbao, lo que probablemente fue el motivo de que no dieran plena satisfacción y quedaran en las seis primeras (números 1 al 6), bautizadas correlativamente: «Vizcaya, Rioja, Burgos, Alava, Bilbao y Lo-

groño.» Al adquirir la Compañía del Norte, el 28 de marzo de 1878, el Tudela-Bilbao conservaron sus números primitivos. La «Burgos» y la «Bilbao» se vendieron en 1888, probablemente a alguna mina. Las restantes se desguzaron entre 1889 y 1891, salvo la «Vizcaya» que sobrevivió, no sabemos dónde, hasta 1909.

LAS BEYER PEACOCK. El resultado decepcionante de estas máquinas motivó que Mr. Hunt se dirigiera para las adquisiciones posteriores a la Beyer, Peacock and Co., asimismo de Manchester, e introdujera un modelo que desempeñaría un papel importante en la historia de las locomotoras. Era de dos tipos distintos en apariencia, pero básicamente iguales. Las calderas, los cilindros con su distribución, y las ruedas eran idénticas. La diferencia mayor radicaba en que unas tenían tender y las otras no. Ambas estaban provistas de un avantrén sistema bissel que en las tenderes era de dos ejes, evidentemente para admitir el aumento de peso debido a los aprovisionamientos en los tanques. Dicho avantrén, inventado por el ingeniero americano del que tomó su nombre, había sido patentado en Inglaterra en 1857 y parece ser que las máquinas de Tudela-Bilbao fueron las primeras en que la Beyer Peacock lo empleó. Consta de una especie de cureña triangular, articulada en su vértice al bastidor de la locomotora y que en su base acomoda uno o, como en el caso de las locomotoras-tender a que nos referimos, dos ejes. La parte delantera de la máquina se apoya sobre la cureña a través de unos planos inclinados en sentido opuesto a cada lado con el objeto de mantener centrada la cureña en vía recta.

PARA entregar y poner en marcha las locomotoras pedidas vino a Bilbao un tal Robert Harvey Burnett, quien más tarde, en 1864, fue nombrado ingeniero del recién inaugurado Metropolitano de Londres. Explotado al principio por el Great Western, pronto surgieron desavenencias y al decidirse la explotación independiente hubo urgencia en adquirir las locomotoras necesarias. Burnett, puesto al habla con su antigua empresa, recordó las locomotoras-tender que había entregado al Tudela-Bilbao y con sólo aumentar las dimensiones de la caldera las adoptó para el Metropolitano. Así se originaron en Bilbao, que en tantos aspectos se guiaba por Londres, las máquinas que adquirirían gran difusión para servicios urbanos y suburbanos en otras muchas compañías. No solo en la capital británica, sino en ferrocarriles de diversos países, sobre todo de vía estrecha, lograron gran aceptación las locomotoras Beyer Peacock con su bissel de uno o dos ejes. Su inconfundible silueta aún podemos apreciarla en las máquinas del Ferrocarril de Alcoy a Gandía y en el minero de la Orconera.

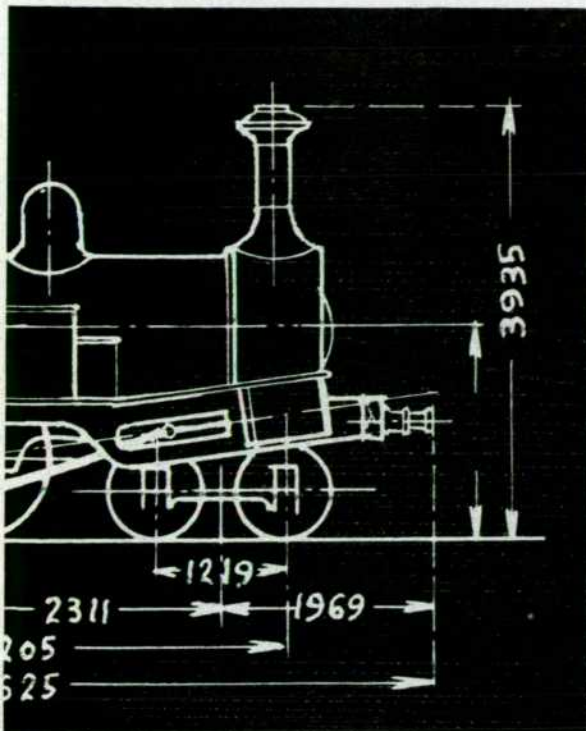
PERO volvamos al Tudela-Bilbao. Las locomotoras-tender, indudablemente destinadas a los servicios de cercanías, eran ocho suministradas en 1863 y numeradas del 27 al 34, números que conservaron en el Norte. Sus nombres eran: «Amu-



rio, Orduña, Izarra, Miranda, Haro, Cenicero, Recajo y Rincón.» Sus últimos servicios fueron de maniobras. Todavía recordamos alguna en Venta de Baños y Miranda. La 29 —«Izarra»— fue vendida en 1927 a la Cia. Basconia de Bilbao que la adjudicó el número 11 de las de su sociedad, donde aún se halla apartada, salvada del desguace para el museo del Ferrocarril. La 27 —«Amurrio»— la vimos hace pocos años semidesguazada en la azucarera de Madrid, en La Poveda, en espera de su gran reparación que finalmente no se realizó por adquirirse un tractor diesel. Las restantes desaparecieron de 1930 a 1932.

Las máquinas con tender separado pertenecían a dos series iguales (números 7 a 27 y 35 a 55) que entraron en servicio de 1862 a 1863. Sus nombres eran: «7 Tudela, 8 Navarra, 9 Cuba, 10 Nervión, 11 Ebro, 12 Bayas, 13 Tirón, 14 Najerilla, 15 Iregua, 16 Leza, 17 Cidacos, 18 Alhama, 19 Zadorra, 20 Cadagua, 21 Ibaizabal, 22 Galindo, 23 Arrigorriaga, 24 Areta, 25 (desconocido), 26 Briones, 35 Alfaro, 36 Guipúzcoa, 37 Habana, 38 Zaragoza, 39 Barcelona, 40 Madrid, 41 Guernica, 42 Vitoria, 43 España, 44 Cantabria, 46 y 47 (desconocidos), 48 Fuenmayor, 49 Alcanadre, 50 Calahorra, 51 Castejón, 52 Orozco, 53 Ega, 54 Aragón y 55 Abando.»

LAS MAQUINAS DEL TUDELA-BILBAO



0.277-0.286 y más tarde algunas reinstaladas en su serie original. Las 8 y 9 no hemos vuelto a encontrarlas en los libros de registro; la 7 se convirtió en la 8. La 25 también falta; la 26 pasó a ser la 7; la 44, la 9; y la 50, 51 y 52, asimismo, habían desaparecido.

EN el Norte prestaron servicio en las líneas cantábricas. Las recordamos de nuestros días de infancia en el puerto de Pajares y en San Juan de Nieva. Su desguace general comenzó en 1924 y se consumó en 1933, pero algunas —las 13, 38 y 39— habían sido ya destruidas en 1889.

CALDERAS NUEVAS

La mayoría, si no todas estas máquinas de Beyer Peacock llamadas por el personal «las bilbaínas», recibieron con el tiempo calderas nuevas con hogar abultado y la disposición tan francesa del regulador dentro de una caja fundida arrimada al domo en el que se montaron dos válvulas de seguridad del tipo de báscula, en lugar de las antiguas sistema Ramsbottom encima del hogar. Algunas de las fotografías muestran estas calderas nuevas. La airosa chimenea inglesa ya hacía tiempo que había cedido su lugar al tubo cilíndrico con visera y tapa, modelo peculiar del Norte. En algunas se instalaron marquesinas más cerradas, quizá solo en las que prestaban servicio en la línea de San Juan de las Abadesas, pues las que conocimos únicamente tenían un techo añadido sobre la pantalla primitiva.

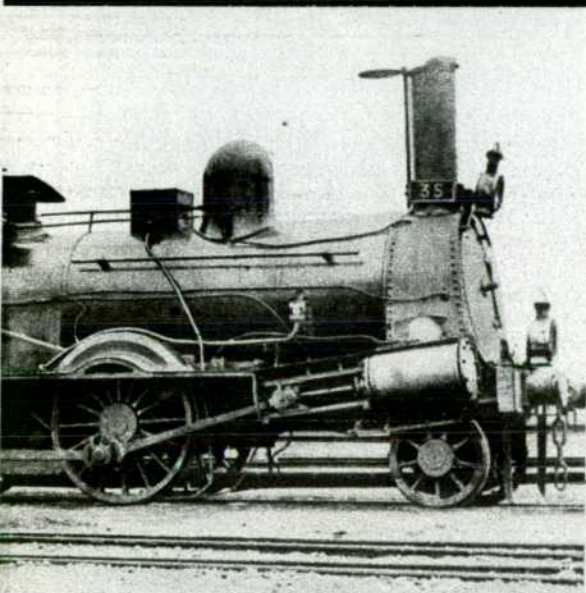
LA PRIMITIVA

Además de las locomotoras descritas hubo una más —la 56 «La Primitiva»—. Nada sabemos sobre su modelo y cómo fue puesta en servicio el 4 de abril de 1863. Queda descartada la suposición de haber sido traída para la construcción de la línea, según podría deducirse por su nombre, pues dicha fecha es posterior a la entrada en servicio de todas las otras. Fue vendida en 1888 y así se perdió todo el rastro de ella.

HAY que subrayar el hecho curioso de que el Tudela-Bilbao no haya tenido ninguna locomotora verdaderamente de mercancías, o sea de tres ejes acoplados. Todas eran mixtas, caso sorprendente por tratarse de un ferrocarril destinado a servir un puerto comercial y con un perfil nada fácil.

INDICAREMOS, por último, las efemérides más características del ferrocarril tras su incorporación al Norte. En 1881 se constituyó una sociedad para construir la línea Bilbao-Portugaleta, continuación natural del anterior, que se inauguró el 24 de septiembre de 1888. Hasta la construcción del ramal de Olaveaga, el enlace entre ambas líneas se realizaba por sendas rampas que bajaban desde Abando y Uribitarte. En 1930 se finalizó la doble vía entre Bilbao y Orduña y el 23 de agosto de 1956 se inauguraba la electrificación desde Miranda a la capital vizcaína.

Gustavo REDER y Fernando F. SANZ
(Fotos Reder, Archivo y Rosich.)



DIEZ de estas máquinas —las 7, 8, 9, 14, 25, 26, 44, 50, 51, 52— fueron vendidas en 1870 a los Ferrocarriles y Minas de San Juan, en Cataluña. Allí la 25, 26, 7 y 44 recibieron los nuevos números 1 al 4 y los nombres «Vich», «Ripoll», «Centellas» y «Manlleu». Las otras parece ser que conservaron sus números y nombres primitivos. Cuando en 1887 el Norte adquirió dicha sociedad estas diez máquinas se incorporaron primero como serie

1. Croquis de las primeras locomotoras del Tudela-Bilbao (números 1 al 6), con carro giratorio americano.
2. Locomotora-ténede 27 - 34 con bissel de dos ejes y caldera nueva. Idéntica a la que se conserva en la Basconia.
3. Locomotoras serie 7-26 y 35-55 con caldera primitiva.
4. Locomotora de la misma serie, ya transformada.
5. Una de las locomotoras vendidas al Ferrocarril y Minas de San Juan, con caldera nueva y marquesina cerrada.

