

TREINTA AÑOS DE TRACCIÓN VAPOR EN ESPAÑA (1975-2005)

Juan José Olaizola Elordi
Museo Vasco del Ferrocarril

En junio de 1975, el todavía Príncipe de España, Juan Carlos de Borbón, apagaba oficialmente la última locomotora de vapor de Renfe. Desde esa fecha, la tracción vapor quedó relegada en nuestro país a unos pocos ferrocarriles de carácter industrial, como es el caso del de Andorra a Escatrón, el de Ponferrada a Villablino o la red interna de Altos Hornos de Vizcaya en Sestao y Baracaldo.¹ Sin embargo, cuando solamente habían transcurrido dos años desde esta fecha surgieron las primeras iniciativas para poner nuevamente en marcha una locomotora de vapor de Renfe, en concreto una Mikado, utilizada desde entonces en el arrastre de trenes especiales con ocasión de la celebración de efemérides ferroviarias o en la tracción del Tren de la Fresa.

Desde entonces, se han multiplicado por la geografía españolas las iniciativas, públicas y privadas, para la recuperación y puesta en marcha de locomotoras de vapor históricas, contando en la actualidad con un parque de 38 unidades operativas² en cinco anchos de vía diferentes. La presente comunicación pretende señalar las actuaciones más significativas desarrolladas en este campo en los treinta años transcurridos desde el final oficial de este sistema de tracción.

LOS INICIOS

Los Amigos del Ferrocarril impulsaron en España, al igual que en buena parte de Europa, los primeros proyectos para la recuperación integral de locomotoras de vapor, es decir, su puesta en servicio. De hecho, la primera actuación de este tipo fue llevada a cabo por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao en fecha tan temprana como fue el año 1966, época en la que todavía era frecuente ver este tipo de máquinas encabezando toda clase de trenes de viajeros y mercancías a lo largo de la geografía peninsular. Fruto de esta iniciativa, impulsada con motivo de la celebración de un congreso internacional de aficionados a este medio de transporte, se recuperó la “Guipúzcoa”, una locomotora construida en Bélgica en 1892, que desde entonces ha sido utilizada en la realización de diversos trenes conmemorativos.

En el año 1977, cuando apenas habían transcurrido dos años desde la desaparición definitiva de la tracción vapor en las líneas de Renfe, una nueva iniciativa impulsada por los amigos del ferrocarril, en este caso de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona, supuso la vuelta a la vida de la primera locomotora de vapor de Renfe, la “Mikado” 141F-2111, a la que un año más tarde, bajo el impulso del mismo colectivo,

¹ La tracción vapor se mantuvo activa en estos ferrocarriles industriales hasta la década de los años ochenta.

² O potencialmente operativas, ya que algunas no han funcionado en los últimos cinco años.

le siguió su hermana la 141F-2413. No satisfechos con la importante labor realizada, los socios de este colectivo impulsaron en 1981, con la colaboración de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, la recuperación de una locomotora de vía estrecha de 1902 popularmente conocida como “Berga”.

Renfe se sumó al proceso de recuperación de locomotoras de vapor, en estos primeros años, con nuevas iniciativas, muchas veces en colaboración con diversos colectivos de amigos del ferrocarril, como fue el caso de la restauración del Tren del Centenario en 1981 o de la locomotora 241-2001 (ex 1701 de MZA).³ Por otra parte, las asociaciones de amigos del ferrocarril de Gijón y Zaragoza se contribuyeron al esfuerzo, la primera con la puesta en servicio de la locomotora de vapor “Alegría” y la segunda con la preservación de la locomotora de vapor “Escatrón”, retirada del servicio en el ferrocarril de Andorra a Escatrón precisamente en 1984, por lo que no requirió intervenciones de entidad para poder seguir funcionando con normalidad en la realización de trenes especiales de todo tipo.

EL GRAN SALTO

El año 1988 supuso un cambio fundamental en el panorama de la tracción vapor en España, ya que si hasta entonces solamente podía contarse con un total de nueve locomotoras operativas, en ese año se pusieron en servicio otras seis unidades, fruto de iniciativas de empresas ferroviarias como Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, así como de Museos, Asociaciones y particulares.

Renfe impulsó en 1988 la restauración de dos de sus locomotoras más emblemáticas, la “Confederación” 242-2009, la locomotora de vapor más rápida de España, y la espectacular locomotora articulada sistema “Garrat” 282-0421. Sin embargo, la primera de ellas padeció graves problemas mecánicos que impidieron su normal utilización hasta su definitiva reparación en 2005.

Los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, ante el éxito de los trenes históricos que realizaba con la locomotora “Berga”, propiedad de los Amigos del Ferrocarril de Barcelona, decidió restaurar una segunda unidad con el fin de reforzar el servicio, procediendo a la reconstrucción de la locomotora N° 22 del ferrocarril de Olot a Gerona, bautizada como “Olot”.

Los amigos del ferrocarril de Zaragoza procedieron en 1988, con la colaboración de los talleres de material motor de Renfe en la capital aragonesa, a la recuperación de una segunda locomotora de vapor procedente del ferrocarril de Andorra a Escatrón, en concreto la “Aragón”, máquina construida en Norteamérica en 1920. Otra iniciativa procedente del mundo de los aficionados al ferrocarril, aunque en este caso vinculada al proyecto de un Museo del Ferrocarril en Valencia, fue la restauración de la locomotora de vapor E-95 de los ferrocarriles portugueses. Por último cabe señalar la recuperación

³ Esta locomotora, aunque fue completamente restaurada fue posteriormente retirada del servicio, encontrándose hace años pendiente de restauración.

por parte del Museu del Transport de Catalunya de la locomotora “Vizcaya”, aunque tras su restauración nunca llegó a ser utilizada, al menos de forma oficial.

NUEVOS MUSEOS, NUEVAS INICIATIVAS

En 1992 se inauguró el Museo Vasco del Ferrocarril, entre cuyos objetivos se encontraba la posibilidad de realizar circulaciones con material móvil histórico desde su sede en la antigua estación de Azpeitia (Guipúzcoa), por los trazados del desaparecido Ferrocarril del Urola. Para ello, ese mismo año, esta institución recuperó una locomotora de vapor de vía métrica, la “Aurrera”, seguida dos años más tarde por la “AHV 60” y en 1996 por la “Zugastieta”. Desde entonces este museo ha continuado su labor de recuperación de locomotoras de vapor, devolviendo a la vida activa la “Espinal” y la “Portugal” en 2000 y la “Euzkadi” en 2003. Asimismo cuenta en su colección con una interesante grúa de vapor también perfectamente operativa.

En 1998 abrió oficialmente sus puertas el Museo del Ferrocarril de Asturias, institución con sede en Gijón que desde unos años atrás había iniciado también una meritoria labor de recuperación de locomotoras de vapor en colaboración con diversas escuelas-taller, lo que ha supuesto la puesta en servicio, entre 1994 y 2002, de cuatro locomotoras y una grúa automotriz construida en la fábrica de Trubia en 1891, lo que la convierte en el vehículo automóvil en funcionamiento más antiguo de España.

También en los años noventa inició su andadura la Fundación Río Tinto, con el fin de preservar el ingente patrimonio cultural generado tras más de 2000 años de actividad minera en la zona y potenciar su aprovechamiento como nuevos recursos turísticos en la comarca. Con este fin la institución promovió la recuperación de buena parte del antiguo ferrocarril minero que incluía la puesta en marcha de dos locomotoras de vapor, entre ellas una construida en 1875, lo que la convierte en la más antigua en funcionamiento en toda España.

La década de los años noventa se completa con nuevas iniciativas de colectivos de amigos del ferrocarril como es el caso de la recuperación de la locomotora de vapor “Arganda”, realizada por el Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid, o el de la Mikado 141F-2346 de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, restaurada por los Amigos del Ferrocarril de León. Por su parte, los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya prosiguieron con su encomiable labor al recuperar el año 1997 su tercera locomotora de vapor, la N° 209, bautizada como “Monistrol”.

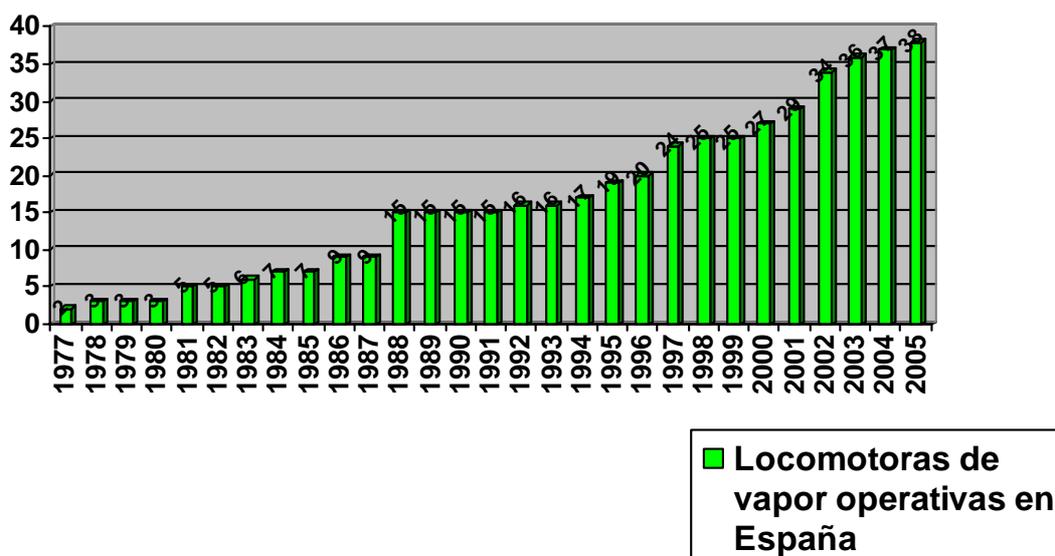
EL SIGLO XXI

En el año 2000, existían en España un total de veintisiete locomotoras de vapor operativas,⁴ cifra que en cinco años se ha visto incrementada en otras once unidades,

⁴ La expresión de locomotoras operativas debe entenderse en el sentido más amplio de la expresión, ya que algunas de ellas podían requerir reparaciones de mayor o menor envergadura.

fruto tanto de proyectos ya consolidados como la Fundación Río Tinto o los Museos del Ferrocarril del País Vasco y de Asturias, así como de otras instituciones que se han sumado al proceso, como es el caso de la Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, o el Museo del Ferrocarril de Ponferrada. A ellas deben sumarse nuevas iniciativas, tanto de los amigos del ferrocarril, con el interesante ejemplo de Venta de Baños y la restauración de la “Verraco” 2723, de 1891, la locomotora de vía ancha en funcionamiento más antigua de España, como de ayuntamientos y otros colectivos.

En treinta años se ha pasado de disponer una única locomotora de vapor preservada en orden de marcha, la “Guipúzcoa” de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, a contar con un parque de 38 que pueden considerarse como locomotoras capaces de funcionar sin necesidad de grandes intervenciones. Esta cifra, supone el 10% de las locomotoras de vapor que, en el momento de redactar esta comunicación, se conservan en España, y aunque este porcentaje pueda considerarse reducido, supone una muestra altamente significativa de la evolución de la tracción vapor en nuestro país, así como una sólida base para futuros proyectos de recuperación.



LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR OPERATIVAS EN ESPAÑA

A continuación se presenta de forma más detallada la evolución de todas las locomotoras de vapor operativas que en la actualidad se conservan en España.

Las locomotoras gestionadas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles gestiona en la actualidad, tanto directamente, a través de sus Museos de Madrid y Vilanova i la Geltrú (Barcelona), como indirectamente, mediante convenio con otras instituciones dispersas a lo largo de

la geografía española, un total de ocho locomotoras de vapor adscritas del siguiente modo:

Museo del ferrocarril de Madrid-Delicias

En el momento de redactar esta comunicación, el Museo del ferrocarril de Madrid, con sede en la antigua estación del Paseo de las Delicias, dispone de dos locomotoras de vapor operativas, las cuales se encargan habitualmente de remolcar el Tren de la Fresa, único tren que puede considerarse como regular, con tracción vapor, en las líneas de ancho normal en España. Se trata de la «Mikado» 141F-2413, construida por los astilleros Euskalduna de Bilbao en 1958 y de la «Confederación» 242F-2009, construida por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona el año 1956.

La «Mikado» 141F-2413 fue la segunda locomotora de vapor recuperada en España tras la supresión de este tipo de tracción en 1978. Gracias a la iniciativa de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona fue puesta a punto a finales de 1977, realizando su primera circulación especial, en doble tracción con su hermana, la «Mikado» 141F-2111, el 20 de enero de 1978 con motivo de la celebración del centenario del ferrocarril entre Barcelona y Port Bou. Posteriormente, esta locomotora participó en la realización de diversos trenes conmemorativos hasta que a mediados de los años ochenta fue definitivamente asignada al Museo del Ferrocarril de Madrid, remolcando desde 1985 el popular Tren de la Fresa.

Por su parte, la «Confederación» 242F-2009, fue primeramente restaurada en los Talleres Generales de Renfe en Valladolid en 1988 y, aunque fue trasladada por sus propios medios al Museo de Delicias, diversas averías impidieron que pudiera ser utilizada de forma regular. Posteriormente, en 2000 fue enviada nuevamente a reparar, en este caso a los talleres gestionados por la asociación ARMF en Lérida. Una vez finalizados los trabajos encomendados a este colectivo, la locomotora retornó al Museo madrileño, realizando el 10 de septiembre de 2005 su primer Tren de la Fresa a Aranjuez.

Junto a las dos unidades antes citadas, el Museo del ferrocarril de Madrid conserva también la locomotora 241-2001, ex 1701 de MZA, construida por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1925. Esta máquina fue restaurada y puesta en servicio en 1986 y tras la realización de diversos trenes especiales, principalmente en Cataluña, fue enviada al Museo madrileño, donde ocasionalmente también remolcó el Tren de la Fresa. Sin embargo, tras diversas averías quedó fuera de servicio, y, aunque a finales de los años noventa se llegó a un acuerdo con un colectivo de amigos del ferrocarril para proceder a una nueva restauración, en el momento de redactar la presente comunicación, esta locomotora sigue encontrándose fuera de servicio.

Museo del ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

El Museo del ferrocarril de Vilanova i la Geltrú cuenta con una máquina de vapor operativa, en concreto, la máquina del Tren del Centenario, réplica de la que inauguró el primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró en 1848, construida un siglo más tarde en los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona.

Tras su construcción en 1948, esta locomotora participó en diversos actos conmemorativos a lo largo de la geografía española, pero a finales de los años sesenta quedó apartada en el antiguo depósito de locomotoras de Vilanova i la Geltrú, hoy en día sede del Museo, hasta que en 1981 fue reparada por la empresa de calderería Condel (Sta. Perpetua de Mogoda, Barcelona), en colaboración con técnicos de Renfe. Tras su puesta en marcha, ha vuelto a ser utilizada en trenes conmemorativos, así como en exhibiciones en el propio Museo.

Fundación de los Ferrocarriles de Galicia

La Fundación de los Ferrocarriles de Galicia gestiona, bajo convenio con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la locomotora de vapor «Mikado» 141F-2111, construida en Gran Bretaña el año 1953 por la North British. A esta máquina le corresponde el honor de haber sido protagonista del primer «revival» de la fuerza del vapor realizado en España tras la supresión de este tipo de tracción en 1975. Por iniciativa de un grupo de miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona, esta locomotora, que se encontraba apartada en la estación de Mora la Nueva (Tarragona), en muy buen estado de conservación, fue acondicionada y puesta de nuevo en marcha en septiembre de 1977. Tras verificarse su correcto funcionamiento, realizó su primera circulación especial el 30 de octubre de 1977, entre Barcelona y Figueres, con motivo de la celebración del primer siglo de vida del enlace ferroviario entre ambas ciudades. Posteriormente, la 141F-2111 participó en la realización de diversos trenes conmemorativos hasta que a mediados de los años ochenta fue definitivamente asignada al Museo del Ferrocarril de Madrid.

En los noventa, esta locomotora fue asignada al Museo de Vilanova i la Geltrú, pero, debido a diversas averías apenas llegó a circular. En 1999, tras la firma del oportuno convenio con la Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, fue trasladada a Monforte de Lemos, donde fue completamente restaurada en los talleres que gestiona dicha institución en esta localidad. Asignada al futuro Museo del Ferrocarril de Galicia, una vez finalizada su recuperación ha realizado, desde finales de 2001, diversas circulaciones especiales, principalmente por la Comunidad Autónoma de Galicia.

Asociación para la Restauración de Material Ferroviario

Mediante convenio firmado con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 1996 la Asociación para la Restauración de Material Ferroviario (ARMF), con sede en Lérida, es responsable de la conservación y mantenimiento de una de las locomotoras más singulares conservadas en España. Se trata de una máquina articulada sistema Garrat a la que le cabe el honor de haber sido la última locomotora de vapor construida en Europa occidental, en concreto, en los talleres de la empresa vizcaína Babcock & Wilcox, en 1960. Matriculada como 282F-0401, fue inicialmente restaurada en los talleres de Renfe en S. Andrés (Barcelona), para posteriormente encabezar, a partir del 9 de agosto de 1988, un tren turístico entre Barcelona y Blanes denominado Tren de la Costa. Un año más tarde fue utilizada en la realización de circulaciones especiales en la línea de Lérida a Pobla de Segur y posteriormente efectuó algunos servicios en Madrid.

Tras sufrir algunas averías, la locomotora dejó de prestar servicio hasta que, gracias al convenio firmado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con ARMF en 1996, retornó a Lérida y, tras ser sometida a una profunda reparación, volvió a circular en cabeza de toda clase de trenes especiales.

Cabe señalar que, además de mantener la locomotora 282F-0401, ARMF se ha especializado en la restauración de locomotoras de vapor, destacando entre sus realizaciones la recuperación de tres notables ejemplares de la colección de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, como son la 140-2054 cedida al Ayuntamiento de Guadix, la Verraco 2723 de los Amigos del Ferrocarril de Venta de Baños y la 242F-2009 del Museo del Ferrocarril de Madrid. En la actualidad, esta entidad afronta la reconstrucción de la locomotora 602, construida por Couillet en 1885 para los ferrocarriles de MZA y la impresionante 462F-0401, única locomotora articulada sistema Garrat diseñada para servicio rápido de viajeros conservada en Europa.

Asociación de Amigos del Ferrocarril de León

La locomotora tipo Mikado 141F-2346, se encontraba apartada en la estación de Zamora en el momento de la desaparición de la tracción vapor en España. En el año 1983 fue trasladada a la estación de Monforte de Lemos, donde fue someramente adecentada y expuesta en uno de sus andenes, hasta que en 1994, en virtud a un convenio establecido entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Asociación de Amigos del Ferrocarril de León fue remitida a los talleres de Renfe de esta ciudad, donde, gracias al trabajo voluntario de los miembros de dicha entidad, fue totalmente reparada, realizando su primer viaje público a Valladolid el 27 de septiembre de 1996. Desde esa fecha, ha sido utilizada en diversos trenes conmemorativos y ocasionalmente también ha remolcado el Tren de la Fresa.

Ayuntamiento de Guadix

La locomotora de vapor 140-2054, construida por la empresa vizcaína Babcock & Wilcox en 1928, sobrevivió al fin de la tracción vapor en España al ser utilizada ocasionalmente en el rodaje de películas “del oeste” en la provincia de Almería. Asimismo, en los años ochenta llegó a realizar alguna circulación especial de viajeros en Sevilla y Madrid. Sin embargo, poco después, y debido a las graves averías que padecía, fue definitivamente apartada hasta que a finales de los años noventa, en virtud a un convenio suscrito por el Ayuntamiento de Guadix y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se procedió a su restauración en los talleres que gestiona la ARMF en Lérida.

Tras su completa restauración, la locomotora llegó a Guadix el 28 de julio de 2001. Desde entonces ha sido encendida ocasionalmente para su exhibición, pero por el momento no se ha materializado el proyecto de tren turístico en la región al que en principio estaba vinculada su restauración.

Asociación Venteña de Amigos del Ferrocarril

En 1996, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles cedió a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Venta de Baños la locomotora 2723, del modelo popularmente conocido como Verraco. Construida en Bélgica por Tubize en 1891, la restauración de esta máquina fue inicialmente emprendida por los propios miembros de este colectivo, para ser finalmente concluida en los talleres que gestiona la ARMF en Lérida. Una vez concluidos los trabajos de puesta a punto, el 25 de julio de 2005, la locomotora realizó su primer viaje especial entre Venta de Baños y Frómista, convirtiéndose a partir de ese momento en la máquina de vapor de vía ancha en funcionamiento más antigua de España.

El Museo Vasco del Ferrocarril

Desde su inauguración en 1992, el Museo Vasco del Ferrocarril, institución promovida por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y la empresa ferroviaria EuskoTren, ha restaurado y puesto en servicio un total de seis locomotoras de vapor, todas ellas de vía métrica, a las que hay que sumar una grúa ferroviaria automóvil de vía ancha impulsada por el mismo sistema de tracción, lo que convierte en la actualidad a su sede en Azpeitia (Guipúzcoa) en el mayor centro de máquinas de vapor operativas de toda España.

La primera locomotora recuperada por el Museo Vasco del Ferrocarril fue la 104 “Aurrera”, construida en 1898 por la empresa británica Nasmyth & Wilson para el ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. Tras más de 30 años de abandono, fue reconstruida en los talleres de Luciano Vañó (Valencia), efectuando su primer servicio oficial el 20 de enero de 1992. Desde entonces, esta máquina es la titular habitual de los trenes turísticos que este museo gestiona entre su sede y la estación de Lasao, a través

de las vías del antiguo Ferrocarril del Urola, habiendo también participado en numerosas conmemoraciones, tanto en el País Vasco como en Asturias.

A la restauración de la “Aurrera” le siguió, en 1994, la de la AHV 60, locomotora industrial construida en los talleres de Altos Hornos de Vizcaya en 1944 para prestar servicio en las instalaciones de esta empresa. Retirada de la circulación en 1983, fue completamente reconstruida en 1994.

Un año más tarde, el Museo Vasco del Ferrocarril emprendió, nuevamente con la colaboración de Luciano Vañó, la restauración de la locomotora de vapor N° 1 “Zugastieta”, construida en 1888 por Sharp Stewart con destino al ferrocarril de Amorebieta a Guernica.

En 1997 el parque de tracción vapor del Museo Vasco del Ferrocarril se incrementó con la incorporación a sus fondos de una grúa de vapor construida en 1920 por la empresa inglesa Grafton con destino a los talleres de Babcock & Wilcox en Galindo (Vizcaya). Cabe señalar que esta unidad prestó servicio hasta el año 1994, por lo que tras su traslado a Azpeitia solamente fue preciso realizar diversos trabajos de ajuste para su nueva puesta en funcionamiento.

En el año 2000 el Museo Vasco del Ferrocarril recuperó dos nuevas locomotoras, la “Espinal” y la “Portugal”. La primera de ellas había sido construida en 1887 en los talleres que estableció en Newcastle el inventor de la locomotora de vapor, R. Stephenson, con destino al ferrocarril minero de La Orconera (Vizcaya) y fue restaurada por el Museo Vasco del Ferrocarril, en colaboración con una escuela taller así como con el suministro de una caldera de nueva construcción fabricada en Gijón por la empresa Olmar. Por su parte, la “Portugal” fue construida por el fabricante alemán Henschel en 1913 para las líneas de vía métrica del norte del país vecino y restaurada en las instalaciones del Museo con la colaboración de la empresa bilbaína Coinsa.

La última restauración emprendida por el Museo Vasco del Ferrocarril, nuevamente en colaboración con la empresa Coinsa, ha sido la de una locomotora de vapor del tipo Euzkadi, construida por Krauss en Munich para los Ferrocarriles Vascongados. Tras la electrificación de su línea de origen en 1929, esta locomotora fue vendida de ocasión al ferrocarril de Ponferrada a Villablino, donde circuló hasta mediados de los años ochenta del pasado siglo, quedando posteriormente abandonada. Recuperada en 1998 en muy deficientes condiciones, fue totalmente reconstruida, prestando sus primeros servicios en 2003.

Cabe señalar que además de estas unidades, el Museo Vasco del Ferrocarril cuenta con la locomotora de vapor “Echeverría”, construida por Henschel en 1952 para la fábrica de Patricio Echeverría (Legazpia, Guipúzcoa), que fue restaurada cosméticamente⁵ en 1994. Tres años más tarde se procedió a una somera revisión de sus mecanismos, procediendo a su encendido con éxito. Sin embargo, esta locomotora no puede

⁵ Se denomina restauración cosmiética a aquella que únicamente recupera el aspecto exterior de la locomotora, sin afectar por tanto a su mecánica.

considerarse operativa ya que para que pudiera funcionar con garantías sería preciso proceder a sustituir el haz tubular de la caldera.

El Museo del Ferrocarril de Asturias

El Museo del Ferrocarril de Asturias, con sede en la antigua estación de Renfe en Gijón, conserva una magnífica colección de locomotoras de vapor, utilizadas principalmente en líneas de carácter minero e industrial, de las que cuatro de ellas han sido restauradas y puestas en funcionamiento. A este conjunto de máquinas debe sumarse una valiosa grúa de vapor también en funcionamiento, construida en 1891 por la fábrica de Trubia, lo que le convierte en el vehículo automóvil de construcción española más antiguo en funcionamiento.

La primera recuperación funcional de una locomotora de vapor en Asturias fue impulsada, a mediados de los años ochenta del pasado siglo, por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Gijón, cuyos socios colaboraron en la puesta en servicio de la “Alegría” una locomotora de servicio industrial y ancho de vía de 750 mm construida por el fabricante alemán Orenstein & Koppel en 1913 para Altos Hornos de Vizcaya. En 1994 esta locomotora fue cedida al Museo del Ferrocarril de Asturias, institución donde se conserva en funcionamiento regular desde entonces.

En 1995, con la colaboración de una escuela taller y gracias al suministro de una caldera de nueva construcción fabricada por la empresa asturiana Olmar, el Museo del Ferrocarril de Asturias procedió a la puesta en servicio de la locomotora de vía ancha SAF-1, construida en Alemania por Henschel en 1952. Esta fórmula de colaboración con escuelas taller y el suministro de calderas modernas fabricadas por Olmar dio óptimos resultados por lo que volvió a repetirse en la recuperación de dos nuevas máquinas, la SHE-5, construida por Corpet en 1891,⁶ y la SHE-D, fabricada por Maffei en 1920,⁷ así como en las labores de reconstrucción de la grúa de vapor FAT de la fábrica de Trubia.

Los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que gestiona los ferrocarriles de titularidad autonómica de Cataluña dispone en la actualidad de tres locomotoras de vapor con las que explota diversos servicios de carácter didáctico y turístico en su red de vía métrica.

La primera de sus locomotoras de vapor, la Nº 31, popularmente conocida como “Berga”, fue construida por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1902 con destino al ferrocarril de Manresa a Oliván. Fuera de servicio desde los años sesenta, una década más tarde fue adquirida por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona,

⁶ Restaurada en 1997

⁷ Realizó las primeras pruebas el 21 de junio de 2002

entidad que impulsó su restauración funcional, en colaboración con la empresa Condell, que culminó en el año 1981. El 31 de agosto de ese mismo ejercicio se procedió a la realización de las oportunas pruebas para, tras la firma del oportuno convenio, ceder su gestión a los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Ante el éxito de público de los primeros trenes históricos realizados con la locomotora Nº 31, y gracias a la especial sensibilidad de la dirección de esta empresa hacia su patrimonio histórico, en 1987 se decidió recuperar una nueva locomotora de vapor, en este caso la Nº 22 del ferrocarril de Olot a Gerona, construida en 1926 por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Esta máquina había circulado en su línea de origen hasta la clausura de la misma en 1968, pasando posteriormente a pertenecer al ayuntamiento de Olot. Mediante un convenio firmado entre esta institución y Ferrocarrils de la Generalitat, se procedió a su completa restauración con la colaboración, una vez más, de los talleres Condell. En 1988 la máquina, bautizada en honor a su anterior propietario como “Olot”, inició su andadura en cabeza de los trenes turísticos que promociona Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Recientemente ha sido sometida a una profunda revisión general en los talleres de Luciano Vañó en Valencia.

El conjunto de locomotoras de vapor operativas preservadas por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya se completa con la Nº 209, bautizada como “Monistrol”, máquina construida en Bélgica por Energé en 1952 y presentada en público, tras una completa reconstrucción, el 9 de marzo de 1997. Desde entonces, esta magnífica máquina se ha convertido en la titular habitual de los servicios históricos que presta esta empresa ferroviaria.

La Fundación Río Tinto

La Fundación Río Tinto promueve desde principios de los años noventa, la preservación del antiguo patrimonio histórico generado por más de 2.000 años de explotación minera en la zona, para su aprovechamiento como generador de recursos turísticos. Entre las diversas iniciativas promovidas en este sentido cabe destacar la recuperación de una parte del desaparecido ferrocarril minero que enlazaba las explotaciones con el puerto de Huelva, con el fin de establecer en su recorrido un tren turístico. Para ello se procedió a la rehabilitación de parte de la vía y a la reconstrucción de varios coches de viajeros, mientras que la tracción quedó asegurada, en un principio, a un par de locomotoras diesel.

Ante la buena aceptación del tren turístico, la Fundación Río Tinto decidió impulsar la restauración de una locomotora de vapor, en concreto la Nº 51, construida en Gran Bretaña por Dübs el año 1883. Los trabajos, realizados en los antiguos talleres del ferrocarril, culminaron con la presentación pública de la locomotora el 13 de febrero de 1997.

Desde el año 2002, la Nº 51 se ha visto acompañada en el servicio de trenes turísticos por la Nº 14, máquina construida por la casa británica Beyer Peacock en 1875, lo que la convierte, con diferencia, en la locomotora de vapor operativa más antigua de toda España.

La Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías

La Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías, además de poseer una importante colección de vehículos ferroviarios, procedentes principalmente de la Compañía Internacional de Coches Cama, y de conservar mediante convenio importantes fondos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, es también titular de la gestión de dos valiosas locomotoras de vapor propiedad de Endesa, la “Escatrón” y la “Aragón”. Procedentes de uno de los últimos ferrocarriles explotados en España con tracción vapor, el ferrocarril minero de Andorra a Escatrón (Teruel), perteneciente a la citada empresa eléctrica, tras la supresión de la tracción vapor en 1984 la “Escatrón” comenzó a ser utilizada con regularidad en la realización de trenes especiales sobre todo en Aragón, aunque también realizó incursiones a otras regiones como Euskadi o Cataluña. Por su parte, la “Aragón”, que se encontraba fuera de servicio desde finales de los años setenta, fue nuevamente puesta en marcha en 1988 gracias a la desinteresada colaboración de los trabajadores de los talleres de material motor de Renfe en Zaragoza.

Tras su recuperación como máquinas históricas, tanto la “Escatrón” como la “Aragón” han encabezado numerosos trenes conmemorativos. Sin embargo, la completa remodelación de la red ferroviaria de Zaragoza, con motivo de las obras de construcción de la línea de Alta Velocidad y de la nueva estación de la capital aragonesa, ha impedido la realización de nuevas circulaciones de este tipo desde 1999. Es de esperar que una vez finalizados estos trabajos ambas locomotoras puedan recuperar su pasada actividad en el año 2006.

Otras locomotoras

En España existen en la actualidad otras once locomotoras de vapor que, en mayor o menor medida, se encuentran en condiciones de funcionar.

Sin lugar a dudas, la de mayor envergadura es la **240-2215**, construida por Devis en 1933 para la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y transferida por Renfe a finales de los años sesenta al Regimiento de Zapadores Ferroviarios. Aunque en principio esta locomotora solamente era utilizada en determinados actos castrenses, el 10 de octubre de 1983 fue empleada por primera vez en un servicio abierto al público, en concreto una circulación especial entre Rubián y Monforte de Lemos con motivo del centenario del ferrocarril de Palencia a La Coruña. Desde entonces ha participado en numerosos eventos y también ha colaborado en la tracción del popular Tren de la Fresa. En la actualidad se encuentra en Zaragoza, donde es encendida periódicamente.

En 1988, y fruto de una iniciativa particular, aunque vinculada al proyectado Museo del Ferrocarril de Valencia, se procedió a la restauración de la locomotora **E-95**, construida por la empresa francesa Decauville en 1910 para los ferrocarriles de vía estrecha del norte de Portugal. Esta locomotora de vapor realizó algunas circulaciones, tanto por viajes conmemorativos como por motivo de filmaciones cinematográficas, hasta el año 1998. Sin embargo, ante la falta de interés de las instituciones locales, desde esa fecha la máquina permanece inactiva en unos almacenes de Alcázar de San Juan.

Otras iniciativas privadas han sido, al menos por el momento, más afortunadas. La primera de ellas, es la del Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid (CIFVM), que desde principios de la década de los noventa impulsa el proyecto de un museo y ferrocarril turístico que toma como base parte de la antigua infraestructura del desaparecido ferrocarril del Tajuña (Madrid). Con este fin, los socios de esta entidad restauraron íntegramente la “**Arganda**”, locomotora construida en Alemania por Henschel en 1925. Tras su recuperación en 1994, esta locomotora es utilizada en la realización de circulaciones turísticas entre Arganda y Rivas.

La recuperación de la locomotora de vapor “**Hulla**” es también fruto de una iniciativa particular. Construida por Orenstein & Koppel en 1903 con destino a las minas de Utrillas su restauración, iniciada en 1987 y realizada en diversas fases, se materializó definitivamente con su puesta en marcha en el año 2002. Ese mismo año otra iniciativa particular supuso la puesta en marcha de otra máquina del mismo fabricante, suministrada en este caso en 1896, en concreto la locomotora “**Lirio**”, una de las más antiguas de este constructor en servicio en la actualidad en el mundo.

Es necesario incluir en este apartado a la “**Guipúzcoa**”, la primera locomotora de vapor recuperada en España con fines patrimoniales, ya que fue preservada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao en 1966 y utilizada desde esa lejana fecha en la realización periódica de viajes especiales, habiendo realizado su último servicio en enero de 2000.

Por último cabe señalar la existencia de cinco locomotoras que, a pesar de que han sido totalmente restauradas y probadas, no han llegado a realizar ningún servicio, al menos de forma oficial. La primera de ellas es la “**Vizcaya**”, locomotora construida por la casa Norteamericana Porter en 1912 y restaurada en 1988 con destino al Museu del Transport de Catalunya. Esta misma institución ha restaurado recientemente la locomotora **AM 105**, construida por Orenstein & Koppel en 1910. Sin embargo, en el momento de redactar esta comunicación, no hay noticias de que ni la una ni la otra hayan llegado a realizar ninguna clase de servicio.

Un caso similar a los dos anteriores es el de la locomotora **Nº 31** del Ferrocarril de Ponferrada a Villablino, construida por Maffei en 1913 para el ferrocarril del Plazaola⁸ y adquirida por la línea leonesa en los años cuarenta. Tras ser sometida en 2000 a una profunda restauración en los talleres Mecalper (Carracedelo-León), con el objetivo de

⁸ Línea de Pamplona a San Sebastián

que pudiera en el futuro ser utilizada en la explotación de un tren turístico vinculado al Museo del Ferrocarril de Ponferrada, por el momento este proyecto no se ha materializado.

Por último cabe señalar dos casos singulares vinculados al interesante patrimonio conservado por la empresa minera HUNOSA en Asturias. Se trata de las locomotoras **CA-8**, construida por Orenstein & Koppel en 1928 y que en 2001 fue restaurada por la escuela taller del Pozo Fondón, siendo dotada de una nueva caldera suministrada por Olmar, y de la **“Figaredo”**, fabricada por Krauss en 1914 y restaurada en 2004 por los propios trabajadores de HUNOSA. Aunque se han llegado a efectuar pruebas, no se ha realizado un uso público de ninguna de ellas.

Cuadro 1: Relación de locomotoras de vapor operativas en España				
Locomotora	Constructor/año	Recup	Situación actual	Observaciones
6 Guipúzcoa	St. Leonard/1892	1967	AAAFBilbao	Preservada con motivo de un congreso de amigos del ferrocarril. No ha circulado desde enero de 2000
141F-2111	North British/1953	1977	FFE/FFGalicia	En servicio con regularidad
141F-2413	Euskalduna/1958	1978	FFE/Museo Madrid	En servicio con regularidad
Nº 31 Berga	MTM/1902	1981	AAF Barcelona/FGC	Pendiente de reparación
Mataró	MTM/1948	1981	FFE/Museo Vilanova	En reparación
240-2215	Devis/1933	1983	Regimiento FC. Zaragoza	En servicio con regularidad
Escatrón	Jung/1953	1984	AAFyT Zaragoza	En reparación
Alegría	Orenstein & K/1913	1986	Museo Fc. Asturias	En servicio con regularidad
241-2001	MTM/1925	1986	FFE/Museo Madrid	Fuera de servicio desde 1994. Pendiente de restauración.
242F-2009	MTM-1956	1988	FFE/Museo Madrid	En servicio con regularidad
Aragón	Baldwin/1920	1988	AAFyT Zaragoza	No ha circulado desde 1999
CP E-95	Decauville/1910	1988	Propiedad particular	No ha circulado desde 1998
22 Olot	MTM/1926	1988	FGC	En servicio con regularidad
282-0421	B&W/1960	1988	FFE/ARMF	En servicio con regularidad
Vizcaya	Porter/1912	1988	Museu Técnica Catalunya/ Fund. Museu Transport	Desde su restauración, no ha prestado ningún servicio
104 Aurrera	Nasmyth & W/1898	1992	Museo Vasco Fc.	En servicio con regularidad
AHV 60	AHV/1944	1994	Museo Vasco Fc.	No ha sido encendida desde 2000
Arganda	Henschel/1925	1994	CIFVM	En servicio con regularidad
1 Zugastieta	Sharp Stewart/1888	1995	Museo Vasco Fc.	En servicio con regularidad
SAF-1	Henschel/1952	1995	Museo Fc. Asturias	En servicio con regularidad
141F-2346	MTM/1957	1996	FFE/AAF León	En servicio con regularidad
Grúa B&W	Grafton/1920	1997	Museo Vasco Fc.	Grúa de vapor automóvil
209 Monistrol	Energie/1952	1997	FGC	En servicio con regularidad
SHE-5	Corpet/1891	1997	Museo Fc. Asturias	En servicio con regularidad
51	Dübs/1883	1997	Fund. Río Tinto	En servicio con regularidad

FAT	Trubia/1890	1998	Museo Fc. Asturias	Grúa de vapor automóvil
Espinal	R Stephenson/1887	2000	Museo Vasco Fc.	En servicio con regularidad
E-205 Portugal	Henschel/1913	2000	Museo Vasco Fc.	En servicio con regularidad
140-2054	B&W/1928	2001	FFE/Ayto. Guadix	Funciona esporádicamente
CA-8	Orenstein & K/1928	2001	Escuela Taller Archivo Hunosa	Tras su restauración, no ha prestado servicio
SHE-D	Maffei/1920	2002	Museo Fc. Asturias	En servicio con regularidad
Lirio	Orenstein & K/1896	2002	Propiedad particular	En servicio con regularidad
Hulla	Orenstein & K/1903	2002	Propiedad particular	En servicio con regularidad
Nº 14	Beyer P/1875	2002	Fund. Río Tinto	En servicio con regularidad
PV 31	Maffei/1913	2002	Museo Fc. Ponferrada	Tras su restauración, no ha prestado servicio
50 Euzkadi	Krauss/1920	2003	Museo Vasco Fc.	En servicio con regularidad
AM 105	Orenstein & K/1896	2003	Fund. Museu Transport	Tras su restauración, no ha prestado servicio
Figaredo	Krauss/1914	2004	Hunosa	Tras su restauración, no ha prestado servicio
2723 Verraco	Tubize/1891	2005	FFE/AAF Venta de Baños	En servicio con regularidad
Fuente: Elaboración autor				