

# CRÓNICAS FERROVIARIAS

Por eNe Nieto

Asesor ferroviario: Toni Nieto

Colección de relatos y crónicas  
publicadas en el Foro de IBerTrainZ



## Pasarela de moda

Poniendo un poco en orden los papeles que tengo esparcidos, he encontrado unas cuartillas amarillentas del abuelo Rosendu escritas a lápiz que era el "arma" secreta de dicho señor. En ellas plasmó una crónica un poco curiosa: "Tras un largo y ajetreado viaje, me hallo en el estado de Ontario en el Canadá. Ontario viene de la palabra indígena "kanadario" que más o menos bien traducida significa "agua viva" el elemento dominante en estas tierras. Este cronista no ha venido a visitar las cataratas del Niágara en el barco Maid of the Mists. Mi destino es Toronto y voy a intentar hacerles crónica de las pasarelas de moda que se celebran con motivo de las fiestas del Día de la Marmota. Estas fiestas las preside el simpático Wiarten Willie, animalito que pronostica cuanto tiempo de invierno queda. Toronto es impresionante, multicultural y supercosmopolita, aquí viven personas de cualquier parte del mundo. Aquí todo es superlativo: la calle más larga del mundo –Vongo street- la antena más alta –CN Tower-. En el gran muelle Toronto Queen´s Quay me he pasado primero a cubrir las necesidades gastronómicas, despachándome un succulento bacalao de Terranova, pastel de aleta, acompañados con unos salmones de la Columbia británica, regados con un vino color cereza nada despreciable producido dentro del mismo estado ontariense.

Y por fin, me he dirigido al paseo marítimo el Harbour-front Centre, un lugar repleto de centros comerciales, cines y restaurantes. Allí están habilitadas las vías por donde se efectuará la esperada pasarela.

En este certamen anual acuden los mejores modistos ferroviarios para exhibir sus últimas tendencias que marcarán los caminos a seguir para la temporada que viene.

Este cronista relatará solamente las novedades de nuestro país. Contar las del resto del mundo convertiría la crónica en un tomo enorme de difícil digestión. En primer lugar desfila la Sóller-machine con su atuendo verde y negro, con movimientos sutiles, insinuantes y extremadamente coquetos. Su cintura ceñida se contornea con unos balanceos de indescriptible belleza. Nuestra 1-3-0-T mallorquina trae los aires del Mediterráneo por estos lugares tan lejanos como paradisíacos. La Sóller es la femme fatale de las locomotoras vaporenses. Es admirada y ampliamente aplaudida por la concurrencia. Todo un memorable éxito.

Tras una ligera pausa aparece nuestra segunda modelo, una auténtica miss que causa sensación a medida que avanza por la pasarela. Es la Langreo 0-2-0-T. Harbour-front Centre se viene abajo, todos los presentes se ponen en pie y aplauden a cual más fuerte.

La Langreo, más gótica con destellos célticos, exhibe una estilizada chimenea y un domo muy peculiar. Al vestido verdi-negro se añaden los dorados y bronceados perfectamente combinados. La cántabra se mueve con balanceos más comedidos de suma exquisitez por la pasarela. Nuestra descapotable ha triunfado en este desfile de Toronto".

## Crónica de Miranda de Ebro

“Este cronista quiere explicar lo acontecido a primeros de marzo en la estratégica localidad ferroviaria de Miranda de Ebro, en plena Feria del Ángel. Certamen este de raíces profundas ya que su origen se remonta al año 1332 y al que concurrían mercaderes de todo el mundo.

El viaje hasta aquí ha sido gratisimo, la sra. Azucena y su esposo el sr. Manolo se han puesto tan gentiles que no he podido rechazar su hospitalidad pues de lo contrario se ofendían. En la casa de ellos me han ofrecido una suculenta olla podrida elaborada con alubias, patas de cerdo, costillas, orejas y morcillas, regadas con un tinto de crianza que te pone en órbita en un plis plas. Después unos quesos frescos de la zona con miel, almendras garrapiñadas, yemas, todo maridado con un blanco seco joven de aquí te espero.

El sr. Manolo no tuvo inconveniente en acompañarme a la estación de Miranda de Ebro, en cuyo depósito se podían apreciar varias “atómicas” “mikadus” y “mastodontus”.

El frío imperante se olvida cuando vemos llegar el rápido Bilbao-Zaragoza encabezado por una renqueante 7000. Los viajeros, muchos de ellos bajan y aprovechan para tomarse alguna tapa de los suculentos embutidos acompañados con un chato de vino tinto. Otros, en cambio permanecen en el andén sabedores de lo que va a suceder.

La 7000 hace el corte y su ronroneo se va haciendo cada vez menos audible, hasta perderse entre las brumas. Un par de ferroviarios equipados con su farol y sus mazas inspeccionan los bogies de los coches y establecen una sinfonía de sonidos metálicos para corregir aquellas zapatas desalineadas o bloqueadas después de tantos esfuerzos.

El segundo acto se abre cuando cada vez se hace más perceptible el sibileo de una mole de acero que se abre camino entre la niebla de esta matinal. Se acerca la locomotora más grande que se ha construido en Europa: la 2-4-2 Confederación conocida como “Lagarto”. La operación de enganche es una fusión entre la avidez del maquinista interpretando cada resoplido, cada estornudo y cada chasquido que la máquina le realiza en su particular idioma, que sólo el maquinista y el fogonero entienden en una simbiosis perfecta

El cambio de locomotoras supone un ritual merecedor de las máximas honras por parte de los ferroviarios, por eso cuando ya faltan pocos metros entre la locomotora y el primer coche la marcha se aminora hasta el punto que el movimiento de las engrasadas bielas se hace terriblemente coqueto, con vaivenes pausados, femeninos, armoniosos.

Los topes se unen en un pequeño estruendo estrepitoso. El convoy se estremece como producto de un diminuto terremoto, maquinista y fogonero proceden a unir las mangueras de calefacción, aire, corriente eléctrica y revisan el enganche y prestos suben a su máquina.

El jefe de estación ataviado con abrigo de paño azul oscuro, botonería dorada y gorra con banda roja y galones dorados, banderín rojo en mano estira el brazo y entrega al maquinista la hoja de ruta, éste la firma y espera, en uno de los momentos más bonitos de este ceremonial ferroviario el toque de silbato.

La majestuosa máquina “lagarto” responde con un mugido que rompe el atenuado silencio del ambiente y los látigos de vapor se funden con las tinieblas

formando hilachos de candorosa vivacidad. El caballo de acero se va alejando con sus estornudos, sus ronquidos, sus rebufos en una conversación que sólo comprenden su maquinista y su fogonero”

Abuelo Rosendu desde Miranda de Ebro.

## El tren de la calçotada

Un grupo de entusiastas treneros organizaron un tren especial que les llevó hasta Valls, capital d’ Alt Camp de nuestra imperial Tarraco. Se trató de degustar el típico calçot elaborado con cebollinos blancos tiernos a las brasas y que se suele acompañar con una salsa en la que entra el aceite, vinagre, ajos, almendras torradas, tomates confitados, pan seco torrado, pimienta, ñoras y sal. (en otros lugares añaden o sustraen otros ingredientes).

Es una celebración gastronómica del último domingo de enero a la que cada vez acuden más personas venidas de cualquier parte de España. Valls, ciudad estratégica y de paso, queda unida a medio camino de Lleida y Tarragona por la mítica línea ferroviaria de Picamoixons, lugar de una belleza inigualable, poblado desde tiempos prehistóricos.

La mikado 1-4-1-2103 P. C. y unos cuantos coches Costas P. fue la composición elegida .Un tren con semejantes atributos reúne todos los requisitos para estar soñando horas y horas de exaltación ferroviaria. La mikado conducida por Marc y J. con su lenguaje de soplidos, resoplidos, estornudos y bisbiseos convirtió el viaje en una auténtica delicia memorable. Maquinista y fogonero formaban una conjunción perfecta con el “caballo metálico” (1) ,que se dejaba dominar y llevar con absoluta entrega, como los potros recién domados.

Después de la calçotada, el buen comer, el buen beber y buen paseo por Valls, vino la hora del regreso, ya en las penumbras.

Todo marchó bien, sin novedad. El faro de la mikado iluminaba las vías camino de Vilanova i la Geltrú. El lenguaje del vapor se imponía en la oscuridad y los viajeros de los espléndidos Costas descansaban placidamente con el bonito recuerdo de un día bien aprovechado.

Marc tuvo de actuar con el frenado de emergencia porque divisó algo en medio de la vía. Pudo parar el tren y a unos pocos metros estaba omnipotente el Gigante del Calçot. Le acompañaban la Giganta pequeña, la Giganta de la Cuaresma y el Ladrón de Habas. Pero detrás como si fuera una retaguardia, habían el dragón grande, el pequeño, el oso, la mula y La Águila de Valls. Una fuerza magnética envolvía a todo el tren cuando empezó a elevarlo sin posibilidad de control alguno. Iba en el aire al rumbo que el azar quería.

Marc recordó los episodios de las brujas. Las brujas, claro, cómo no. Y más cuando estaban a poca distancia de la Altafulla, sede de brujas desde tiempos

inmemoriales. Y aquí el gran problema: la piedra mágica, la peridotita, no está en la caja de herramientas. Esta situación es insalvable. Marc miraba a J. desasosegado, desconcertado. Caminaban irremisiblemente a territorio aquelarre. Los dragones como poseídos lanzaban llamaradas de fuego, dejando un fuerte hedor a pólvora. Los gigantes bailaban amenazantes danzas. Tras ir enlairado como una cometa, el tren nuevamente se encarriló en las vías, sin moverse. Una luz fortísima se abrió camino entre los gigantes, los dragones, la mula, el oso, y el ladrón de habas. El Águila estaba detrás de esta inmensa luz. Marc enseguida dedujo que era la encarnación de las brujas. Todo estaba perdido.

De golpe a J. le vinieron recuerdos de su infancia, historias escuchadas en boca de sus abuelos, y le ordenó a Marc que se pusiera la chaqueta al revés. J. hizo igual, le dio la vuelta a su chaqueta azul. Después sacó una ristra de ajos, que había comprado en el mercado de Valls, y la colocó colgada fuera de la cabina. Unos alfileres que llevaba los puso en el fuego del hogar hasta que quedaron al rojo vivo. Cogió la banda roja de una gorra ferroviaria y la desarmó haciéndola visible también al exterior.

Hechas estas cosas, cuando el Águila se quedó sin luz y los dragones, mula, ladrón de habas, gigantes y demás acompañantes quedaron inmóviles. Marc pudo reanudar la marcha y llegaron a Vilanova sin incidencias. Después Marc con una curiosidad formidable le preguntó a J. el porqué de aquellos extraños procedimientos. Y J., con una amplia sonrisa le indicó que eran los remedios contundentes para ahuyentar a las brujas malas. (1) cita directa de Manolo Maristany en cualquiera de sus libros.



## Vapor

Como era de mañana me desayuné con un buen pan untado con tomate y un poco de aceite de oliva y unas buenas lencas de jamón del país acompañado con un vino rosado joven. Esto me dio fuerzas para situarme entre la estación de Monistrol y la de Sant Viçenc de Castellet, en un punto donde la vía traza una curva suave y larga acompañando el meandro que el río Llobregat forma. La panorámica es espléndida, hacia el este queda todo el macizo de Montserrat con todas las formas caprichosas wagnerianas mostradas formidablemente. Es una montaña única, mágica, inigualable.

No tardé en apercibirme del ronroneo eléctrico de un tren que se acercaba: Una altshom "francesa" arrastrando un furgón calderín y cuatro coches Costas, cuyas maderas barnizadas reflejaban destellos brillantes plateados, como haciendo señales con un espejo.

El tren circulaba pausado, tranquilo al igual que nosotros salimos a pasear relajadamente. Es "el platillo", popular correo que une Barcelona con Lleida. Haciéndose cada vez más diminuto a la vista, desapareció por un túnel que hay en dirección norte. Yo, presto, arranqué la Montesa Impala y la hice volar hasta Sant Viçenc de Castellet, llegando unos minutos antes que "el Platillo".

Esta estación huele a briqueta quemada, a creosotado y a grasa rancia ferroviaria. Y es que hay ubicado un depósito de locomotoras a vapor más que notable. Alineadas en rotonda se pueden apreciar ejemplares de "Bonitas", Mastodontes, Mikados, una "cercanías" 2-4-2T y dos "chocolateras".

El "platillo" asoma sus fauces por la estación y se detiene en el andén principal.

Empieza el ceremonial del cambio de locomotoras: La "francesa" hace el corte al convoy y se aleja con la misma parsimonia con la que ha traído el tren. Marcha atrás se ve venir una Mikado 1-4-1 fuelizada con ruidos semejantes al de unos sopletes suavizados por el sibileo del vapor que forma hilachos de espuma blanca flotantes en el aire. El maquinista con una destreza magistral une sus topes con los del furgón calderín produciéndose una pequeña explosión en la que se mueve todo el convoy.

Se ligan las mangueras pertinentes, se hace una pequeña prueba de frenado y tras firmar la hoja de ruta perceptiva espera al golpe de silbato que el jefe de estación emite con gran boato.

El "caballo" coloca un largo bramido en el aire y exhalando vapor por los cuatro costados empieza a mover sus rígidos brazos imprimiendo ires y venires de armoniosa concepción.

Los Costas se alejan pausadamente camino a Lleida, quizá ahora más sosegados, más tranquilizados porque saben que le empuja la señora, chacha para todo, doña Mikado.

Abuelo Rosendu.

## Crónica del abuelo Rosendo

### Shangai-Exprés

En la Semana Santa las personas del norte que trabajan por las costas mediterráneas se desplazan masivamente a sus queridas tierras. Es un lapsus que sirve de re-encuentro con sus raíces, sus familias, sus recuerdos.

Desde Barcelona el expreso hacia A Coruña toma el nombre de "Shangai-Exprés" y por estas fechas va lleno hasta la bandera en composiciones de hasta veinte y pico coches.

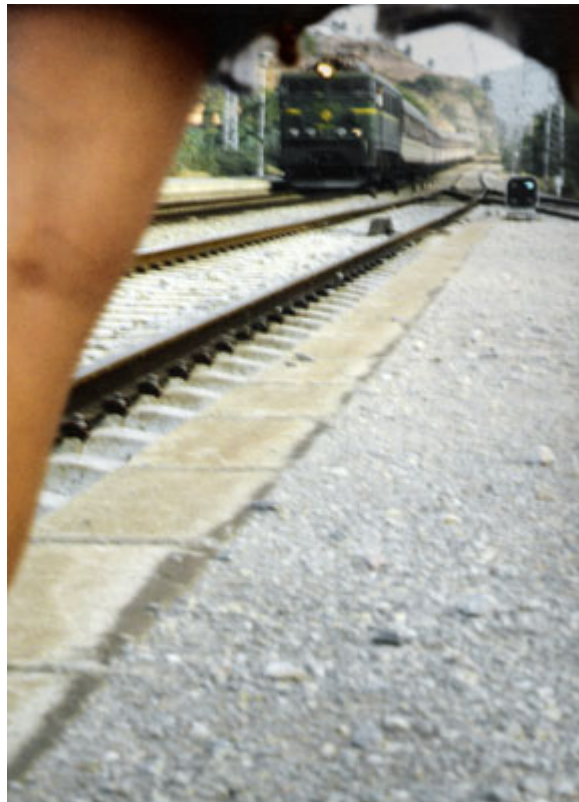


Foto Toni Nieto, verano 1988

Quizá los últimos "Shangai-exprés" fueron estas composiciones de japonesas más cinco-miles pasando por la línea Barcelona-Zaragoza, vía Manresa. Recreación fotográfica difuminada.

Hasta Sant Viçenc de Castellet, una máquina eléctrica de la serie 7100, conocida como "cocodrilo", empuja con decisión al convoy. El ronroneo de molinillo de café se agrava en las rampas y se ensordece en las pendientes. Pero a pesar de estas "quejas eléctricas", la cocodrilus no posee ningún tipo de

complejo, y aunque sea un poco a su aire, traza la primera etapa con notable gallardía.

Otra cuestión es en Sant Vicent, porque ¿quién cogerá el corte que la eléctrica ha dejado? Un expreso de tal envergadura requiere una cabeza rotunda y maciza, capaz de proseguir el recorrido, al menos, con la misma chulería que la verde cocodrilus.

Aquí, en este depósito san vicenteño, todas las miradas se dirigen hacia la rotonda, para observar cual es el toro metálico que sale al ruedo, mientras la variopinta gama de coches que forma el convoy, verderones, cinco miles, algún pullman de los antiguos Andaluces, espera paciente su cerebro movilizador.

La expectación sube unos grados de temperatura, del chiquero sale una preciosa Mastodonte 2-4-0, sin fuelizar todavía, lanzando un penacho de humos negruzcos, delatadores de la improvisada orden de marcha. El caldero, todavía no está bien a punto para este cocido ferroviario, pero así son las cosas, como dice el periodista Zato en su TvNews. El enlace con los topes del primer furgón, el vagón calderín, del convoy, se hace palpable con el estruendo quizá un poco fuera de normas con que el toro embiste a su tren. Pero hay muchas prisas, el horario apremia, y doña cocodrilus ha traído al Shangai con cierto retraso. Minutos que se deben recuperar a toda costa, y más con el perfil de rampas que se avecinan hasta llegar a Cervera de Segarra.

Cuando ya todo parece listo para el despegue, un movimiento extraño se apercibe otra vez en la rotonda. Señores y señoras, del chiquero sale otro bellissimo ejemplar de casta Mikado 1-4-1F, ( recién fuelizada), de la ganadería MTM. Con menos humos, con igual brío y con sonidos próximos a un soldador a la autógena se enlaza a la mastodonte Renfe, en un cortejo de aquellos de aquí te espero. Una pareja más, unida, para efectuar un vía crucis especial de Semana Santa. Muchas horas quedan hasta la capital coruñesa, muchos tragos de vino, trozos de quesos y otras viandas se compartirán entre los viajeros, que por fin escuchan los bufidos que delatan la partida hacia sus lejanos destinos. Es el Shangai Exprés.

Señores, y señoras, buen viaje.

## 14 de Abril.

El 14 de Abril del 1931, España rompió con todos los moldes establecidos. El triunfo de los socialistas y republicanos, que aglutinaban a las clases medias liberales, en las elecciones municipales del 12 de abril, fue el detonante para el establecimiento de un nuevo sistema político español. El rey Alfonso XIII salió del país como resultado del fracaso por no saber valorar la realidad social y económica de España.

Las clases más desfavorecidas acogieron a la República como su salvación y resolución de sus graves problemas, sobretudo los campesinos braceros y minifundistas. Los trabajadores del sector industrial, vieron por fin, la luz ideal



para sus eternos problemas de sobre-explotación a la que se veían sometidos. Las clases burguesas liberales vieron un respiro y una ocasión excepcional para llevar a España al progreso y a la modernización. Sólo los sectores monárquicos recalcitrantes, la oligarquía y los grandes terratenientes, (inclusive la Iglesia), desdeñaron desde el principio a la República. El mismo José Antonio Primo de Rivera, introductor de las corrientes fascistas en España a través de la Falange, reconoció públicamente al 14 de abril de 1931 como: "un hito histórico único para España".

Pero la República empezó a rodar por unas vías repletas de problemas sociales-una expectativa de movimientos obreros y agrarios-, la cuestión de la reforma militar, la cuestión religiosa, la problemática política, la enseñanza y los regionalismos. El tren Republicano estaba llevado por un excelente maquinista, D. Manuel Azaña, que siempre estuvo por la conciliación, el entendimiento y el sentido común frente a unos vagones llenos de políticos que no supieron poseer la dignidad, la claridad de miras y la humildad necesarias para sacrificar sus pretensiones particulares y de partido para unir fuerzas a favor de la República y de España, en definitiva.

De haber triunfado el sistema, y no haber existido sangre de por medio-la Guerra del 1936- la República habría convertido a España en un país tolerante, moderno, flexible y culto. Socialmente sería avanzado y económicamente, sería potente y equilibrado. Las grandes diferencias entre las regiones habrían desaparecido y por fin estaríamos ante el equilibrio territorial necesario para la solidez del sistema. Los ferrocarriles, seguramente habrían seguido el mismo camino de la unificación que en el resto de Europa. Pero la red estaría estructurada para unir a toda España, pero a la vez sirviendo a todas las autonomías en sus necesidades concretas de movilidad y transporte de mercancías.

El esquema "radial" podría servir como soporte de una red orbital que diera servicio a cada región. Está claro que la red de alta velocidad ya estaría consolidada y que el transporte de mercancías por ferrocarril sería mucho más relevante que ahora. Se habría revisado el Estatuto Ferroviario del 1924 en el sentido de rescatar las líneas para el Estado. En este estatuto, confeccionado durante el Directorio militar, se preveía esta opción. Quizá la República habría optado por la alternativa que las compañías estuvieran presentes compitiendo entre ellas dentro de una infraestructura ferroviaria gestionada por el Estado. O quizá se habría elegido el modelo norteamericano, donde a través de acuerdos, las distintas compañías se dejan utilizar sus redes entre sí.

Todas estas apreciaciones, del cómo serían nuestros ferrocarriles, si la República hubiera seguido su trayectoria hasta hoy se quedan en el aire. Pero lo que sí podemos asegurar es que nuestro tren, hoy, sería mucho mejor, sin despreciar para nada a los ferroviarios y ferroviarias actuales, que con sus abnegación y sacrificio saben suplir las deficiencias de la red.



## El tren de la rosa

Son las ocho y treinta minutos de la mañana. Hay nervios, mucha tensión. El manómetro de la presión tiene la aguja muy por debajo del valor de punto óptimo.

Se insuflan los inyectores del fuel-oil al máximo. Hay que poner la presión de la caldera al valor de norma.

El jefe de estación D. está un poco alterado, no podrá autorizar la salida porque la máquina se encuentra en plenos preparativos de puesta en marcha.

El vapor es así, delicado y mimoso. El maquinista manweb lo sabe y por eso tranquiliza al jefe de estación D. El suministro de fuel-oil ha llegado tarde, y la mikado no puede salir de buenas a primeras como lo hacen las insípidas Diesel o las insustanciales eléctricas.

El fogonero T. se afana en engrasar bien los cojinetes, las bielas y los retenes.

Antes se ha cuidado de llenarlo de agua al tope. El fuel-oil entra con fuerza y en breve llegará a su nivel recomendado.

El retraso de la salida es manifiesto. En el gabinete de circulación se va a decidir postergar la circulación de la mikado y sus ochomiles para dos horas más tarde. D. deberá afinar al máximo las preferencias de los largos recorridos y regionales porque la vía única de la línea no da para más. Y así van circulando los Altaria, los Arco y varios regionales, perjudicados en su puntualidad.

Por fin la mikado parece tener presión. Van los gozos del levantamiento de humos, manweb y T. se miran complacidos, la máquina ya empieza a hablar con satisfacción a sus cuidadores.

El jefe de estación D. hace estampar la firma de manweb en la hoja de ruta, el silbatazo vendrá de inmediato, después el bramido, y más tarde el concierto de resoplidos. T. se asoma por el estante lateral de la cabina, su sonrisa es amplia. Misión a punto de ejecutarse.

En sentido ascendente se acerca un tren encabezado por una locomotora no identificada, cuando efectúe el rebase, la mikado emprenderá su circulación.

Esta locomotora sin identificar se para, por sorpresa, a pesar de poseer vía libre. ¿Existe avería? Nuevamente vuelve la tensión, el contratiempo es añadido e inesperado.

D. se aproxima a esta anónima máquina, cuando el testero de la misma se va como desfigurando, y al tiempo que se va configurando una enorme cabeza de dragón.

La cabeza del monstruo se mueve amenazadoramente. Como si tuviera un muelle se va estirando formando un cuello alargado que hace aproximar la cabeza hasta la mikado. Manweb y T. se ponen a cubierto dentro de la cabina.

El dragón comienza a exhalar haces de fuego hacia la máquina, en un ataque frenético y contundente. La mikado se defiende soltando por todos los inyectores y salidas de válvulas de seguridad potentes chorros de vapor. Pero esta defensa es inútil, la bestia sigue con sus lanzallamas destructores. El peligro es obvio, si las flamas alcanzan el tender la deflagración del fuel-oil hará saltar por los aires no sólo a la mikado sino que abarcará hasta más allá de la estación.

D., reacciona con una serenidad formidable y con una mano muestra el banderín rojo enrollado al dragón, como si de tal espada se tratara. Y con la otra mano muestra el libro Manual del ferroviario, alzándolo hacia la cabeza del dragón.

El animal mítico, intenta lanzar fuego contra el libro, pero la espada-banderín con sus reflejos vermellones se lo impide. Poco a poco va perdiendo fuerza hasta llegar al punto de quedar exhausto, desfalleciendo finalmente, ante la mirada atónita de manweb y Transiberiano. Mientras que Divi4p solicita refuerzos por teléfono, de las ventanillas de los coches ochomiles comienzan a

salir multitud de rosas hasta formar una fragante y colorida alfombra que cubre todo el andén, llenandose el ambiente de una paz fraternal.



Que las rosas y los libros os ayuden contra los dragones.



## tía Pepita

### El Tenor de Medina.

Desde Valladolid, una vez concedida la vía, el correo encabezado por la 2-3-0-matricula 2066, procedente del antiguo Medina-Salamanca, se lanza sin contemplaciones hacia El Pinar, aprovechando la recta que permite un cierto margen velocístico, solamente perturbado por los viaductos sobre la acequia, el río Duero y su pequeño afluente el río Cega, formando una pequeña cadena de puentes que resaltan este trozo del férreo camino. Pasa aceleradamente por Viana de Cega y negocia una curva suave a la derecha con un último puente más, el del río Eresma, que da entrada a Valdestillos, irrumpiendo en una curva más cerrada a izquierda que pone al correo en Matapozuelos. Entre campos de remolacha, maizales y cebadas, se ve forzado a disminuir la marcha para insertarse bien en la curva, mucho más cerrada, que anuncia el pequeño poblado de Pozáldez. Y ya, el correo mantiene este ritmo más relajado porque a pocos hectómetros está Medina del Campo.

Cabecera de la comarca Tierras de Medina, Medina del Campo constituye un conjunto histórico y artístico de fabulosa magnitud. Todo el pueblo es un monumento, presidido por el Castillo de la Mota, con una carga histórica impresionante. Tan sólo significar que fue Archivo de la Corona durante Enrique IV y con los Reyes Católicos. La Colegiata de San Antolín fenomenal representación del barroco churrigueresco, el Hospital Simón Ruiz, elemento herreriano o el único exponente arquitectónico, quizá de toda España, las Reales Carnicerías, un edificio exclusivo para abastecer de carne a los medinenses, acabado en tiempos de Felipe II. Finalmente quiero subrayar el Ayuntamiento, donde testó y murió Isabel la Católica en 1656, a pesar de la leyenda de su fallecimiento en el imponente Castillo de la Mota.

Sí a todo esto unimos la formidable situación de Medina del Campo, encrucijada de caminos que confluyen de todas las direcciones de España, no es de extrañar que fuera punto de reunión para ferias de ganado, aves y productos del campo, y centro de atención para los viajeros que transitaban por estas tierras regadas por el río Zapardiel.

La construcción de la línea Madrid-Irún tuvo a bien incluir en su trazado a Medina, y que pronto le saldría un ramal para Salamanca-Portugal y otra rama

para Zamora-Puebla de Sanabria-Galicia, convirtiéndose así, en un nudo ferroviario de primera categoría, como este correo que hemos dejado entrando en la estación medinense.

La 2-3-0 alcanza las vías de los andenes con su trote cada vez más transformado a caminar al paso, su parafernalia ruidosa, reforzada con el sibileo de los purgadores y el rechineo metálico de las zapatas rozando contra las llantas es el anuncio de una orquesta móvil que trae las fragancias del Duero a esta estación.

Y cuando ya el tren se ha tranquilizado, y su máquina se queda quieta, una potente voz, aguda, penetrante, llena de vida, desde el andén, coloca en el aire:

-¡Medina del Campo! ¡Medina del Campo!, ¡Correo a Salamancaaaaa!,  
¡Paraaadaa de quince minutos!.

¡Qué ritual más hermoso, perdido ya en los tiempos!

Y que belleza, el mozo que anunciaba la parada y cantaba a viva voz el nombre de la estación. Tanto es así, que se le conoció como el "Tenor de Medina". Durante muchos años el viajero encontraba este calor humano excepcional en Medina del Campo, las largas horas de viaje, que a veces se envolvían con una cierta monotonía, con una cierta lasitud, e incluso somnolencia, eran rotas al llegar a Medina, allí "el Tenor", se cuidaba de avisar a los pasajeros que acababa de llegar a una estación de paso, pero repleta de vida y de tantos sentimientos humanos, que sólo las paredes de esta estación sabrán guardar ocultos como testigos enmudecidos.



El correo de Salamanca, atrotinado en la estación de Medina del Campo.

## El ferroviario.

Hoy, al llegar a casa, me he encontrado una cuartilla escrita por mi padre, Verderón, que al leerla y después de clicar sobre este enlace: <http://foro.ibertrainz.com/index.php?topic=6334.msg70380#msg70380> me ha conmovido el corazón. Es una pequeña historia de un ferroviario.

Allí estaba triste, pensativo. El ferroviario que vivía entre olores de creosotado y que se pringaba las manos con el óxido de los carriles:

¡Qué dolor en el alma tan intenso, incapaz de superar!  
Ese Talgo de las tardes que se detiene en mi estación, ¡Cuánta desdicha me aporta!

Nada más abrir las portezuelas, mi vista, aún no queriendo, sólo se clava fija esperando observar la silueta de mis sueños, de mis temblores, de mis ansias.

¡Qué belleza tal, que la mente me invade dándome un sosiego único! Ahí está, por fin, con su porte, con su gracia. Y ese saludo que me pone el alma en un vilo. Y esa amistad que me hace volar por las tinieblas. Sí, sí, por las tinieblas, porque yo quiero más que su amistad. La quiero sólo mía, mía, de nadie más.

Y ahí está mi inmenso castigo, que yo no merezco. ¿Acaso no soy guapo? ¿No poseo riquezas? Prefiere a otro, antes que a mi bondad. ¡Qué injusta es la vida! Un amigo me ha dicho: "Hay más días que ollas", y, yo lo entiendo. Pero sólo veo ese maldito Talgo de las tardes, y, esa silueta que me hace enfermar. Quizá sea porque el amor sincero venga acompañado de este insulso malestar que me atosiga.

El mismo amigo, después me ha dicho: "No mires a las vías, date la vuelta, y observa ese campo. La belleza se amplía en los árboles, en las flores, en los colores, en el guirigall de los pajaritos. La belleza no se queda tan sólo en la silueta de tu Talgo. La belleza más allá, ahí la tienes en el aire, esperando a encontrarte contigo.

Quizá la silueta que tú tanto ansías, no sea la belleza que te llame a las puertas de tu ser.

O quizá, si desvías la vista hacia ese campo, sin rencor, y sin venganza, el destino ponga en tus manos la verdadera belleza que tú estás esperando, amigo"



### Santander-Mediterráneo

<http://www.trensim.com/foro/viewtopic.php?t=11769&start=0&postdays=0&postorder=asc&highlight=>

A raíz de un post que nuestro Dimonio ha tenido a bien insertar en nuestro foro, en el que se hace referencia al interesante reportaje de G. sobre la abandonada línea del Santander-Mediterráneo no podemos dejar de hacer eco, como buenos trainzeros y treneros que somos, de la grave situación del levantamiento de vías que se está llevando a cabo en virtud de un plan del GIF, de cuyo nombre no quiero ni acordarme.

Sí a estas alturas de la vida todavía no hay nadie con un poco de imaginación, capaz de ver el potencial turístico de esta línea es porque ignora que las despensas de nuestro país se nutren en gran medida del turismo, que cada vez debe ser más especializado y de calidad. Lamentamos que las ciudades y comarcas por donde discurre la inacabada línea no aunen sus voces y sus fuerzas para que de una vez por todas se exija el establecimiento de una línea de ferrocarril exclusivamente turística, por la que circulen trenes históricos.

Si faltan locomotoras, que se restauren las que se están malmetiendo a la intemperie en algunos "museos". Si faltan coches que se hagan réplicas. Y sí no existen talleres para una empresa de este calado, que se creen nuevos talleres. Y en las edificaciones adjuntas a esta línea que se hagan fondas y hoteles rurales con buenas cartas gastronómicas.

La oportunidad de formar la línea ferroviaria turística más grande de Europa no se debe dejar escapar. La infraestructura está ahí, esperando su gran oportunidad,  
Verderona.





Imaginación al poder.



**La tia Pepita**

**La madre.**

En aquella estación pequeña y rural solamente se paraba un tren al día. La aldea quedaba como a unos ocho kilómetros y el camino era un barrizal en los días de lluvia y una polvareda en los días secos.

Y aquella madre, a eso de las seis de la tarde, puntual ella, en el andén esperaba al único tren que tenía la delicadeza de detener su camino. Y aquella madre miraba, pacientemente, quién bajaba. Esperaba. Con los ojos bien abiertos no perdía detalle. La locomotora bramaba y en acto seguido arrancaba con su orquesta de ruidos y sonajeros particular. Los coches de madera le seguían coqueteando con su traqueteo especial, y allí en el horizonte se iba perdiendo su silueta. Y aquella madre, entornaba los ojos, con resignación, y para sus adentros se decía: "hoy, tampoco".

Y un día, y otro día, y bajo la lluvia, y bajo el abrasador sol, aquella madre acudía a su especial cita sin falta, puntual y tenaz.

Hasta la locomotora ya le hablaba en su lenguaje, y le replicaba: "Hoy, tampoco", y con su parafernalia de músicas y nubes de vapores y olores a grasas y a carbón quemado, volvía, despacio, a alejarse y perderse por la raya del infinito.

Y cada tarde cuando aquel tren de las seis se acercaba a la estación, aquella madre se iluminaba de esperanza. Y cuando aquel tren de las seis se alejaba, aquella madre encogía su pobre corazón y pensaba : "mañana volveré"  
Y así, venga, otro día más y más...

Hasta que un día, aquella madre enfermó, y no pudo acudir a su ritual diario. Ese día en la pequeña estación hubo un silencio sepulcral. Ni un pájaro se atrevió a silbar. La locomotora ensordeció sus sonatas, incluso sus vapores saludantes no salieron al exterior. Y los coches de madera enmudecieron sus sacudidas sonoras, todo fue calmoso y de mutismo total. Aquella madre, en el andén se encontró a faltar.

Yacente en su cama, aquella madre, escuchó cómo llamaban a la puerta de su casa. Ella, que siempre tenía el cáncel sin la cerradura puesta, con voz ténue, sin apenas fuerza dejó oír en el aire: Adelante.

Y allí apareció un hombre que se acercó al lecho, y observando delicadamente a aquella mujer, exclamó: "¡madre, estoy aquí, he venido!  
Y a aquella madre se le encendieron calidamente sus órbitas como jamás le sucedió en sus tardes de espera en la pequeña estación.

No olvidéis de felicitar a vuestras madres y de obsequiarles con vuestro mejor regalo: vuestro cariño.



Las madres lo dan todo.

## CHICO DIEZ

Por las mañanas se levanta, se asea y se desayuna con cereales. A veces la mamá le avisa para que pase vía. El tiempo pasa volando y la escuela espera, hay que llegar con puntualidad, aunque se tenga una cara de sueño como un tranvía.

Y en el "cole", la "profe" de vez en cuando le da un leve toquecillo de atención para que no se despiste. Le van las "mates", la lengua, no tanto. Las ciencias naturales le fascinan y dibujar también.

Se lleva bien con sus compañeros, y es amigo leal de sus amigos y amigas. Es pacífico, pero le gusta jugar a lo que sea, con tal de pasarlo bien, sin hacer daño a nadie. A veces se disfraza hasta de cheyenne.

A su papá lo admira y le sigue allí dónde va. Es obediente, aunque sin ser desordenado, a veces se deja alguna cosilla por ahí, y otra por allá. Pero bueno, enseguida lo recoge todo, y evita así males peores.

En casa hace los deberes del "cole", un poco a veces, con desgana. Pero se va saliendo, porque es muy tenaz. Y es que, la verdad, después de estar todo el día en el "cole" apetece un poco relajarse, ver la tele y merendarse lo que la mamá le ha preparado.

Y como buen imitador de las cosas que realiza su papá, resulta que es un apasionado de los trenes. Le encanta desenvolverse con el Trainz, haciendo de maquinista, de jefe de estación, de ingeniero, de cualquier cosa que esté relacionada con la Trainzmania. Es además un forero asiduo de Ibertrainz, por cierto el más joven declarado.

Es una lindeza, cariñoso, dulce, agradable y simpático. Es un chico diez. Per a tu Víctor, PER MOLTS ANYS; ¡MUCHÍSIMAS FELICIDADES! Y que cumplas muchísimos años más.

De parte de: La Tia Pepita, l'avi Sendu i Verderona, que t'estimen molt, moltíssim.



Víctor y una vecina festejando su décimo cumpleaños.

## Crónicas del Abuelo Sendu

### Recuerdo.

El ex-maestro torero, Tino de Coloma, estaba a punto de coger el Talgo III, que le llevaría a su destino. Venía de la Real Maestranza de Sevilla tras impartir unas conferencias sobre Tauromaquia, ya que Tino era un reputado experto en la historia y en el arte de Cúchares.

Se acomodó en el asiento y tomó un zumo de naranja, que la azafata del traje azulina, le sirvió. El silbatazo del jefe de estación puso en marcha el Talgo rojo-plateado, que en poco tiempo se deslizaba febrilmente por los carriles, anunciando su presencia con el ronroneo por duplicado de los motores Diesel de la locomotora 352 y del furgón generador. Los penachos abundantes del fuel-oil no quemado se estiraban por el aire de las tierras andaluzas.

En la butaca de al lado había una mujer sentada. Era vigorosa, de facciones potentes, cabellos castaños y ojos de mirada penetrante. Tino, pronto entabló conversación. Lo típico, lo que se dice siempre, qué si vaya tiempo que hace, qué rápido va el tren, en fin, temas superficiales. Ella, pronto profundizó en la conversación. Vio que Tino llevaba en la mano el Manual de la Tauromaquia, y se interesó por este tema.

Evidentemente, había dado con un erudito. Tino le contó su gran afición a los toros, y lo hizo con tanta pasión, pero al mismo tiempo sabiendo comedir, relatando con una formidable ternura, que la mujer quedó sorprendida y encandilada. Le explicó su experiencia como torero, el confort que uno siente cuando está en las mieles de los triunfos. Le añadió los sinsabores de las cogidas, del riesgo inherente ante tales soberbios animales. Le habló de la lucha a vida o muerte, sin remisión, entre la dualidad hombre y animal, torero y astado. Valentía, sólo fortaleza. Esos eran los valores intrínsecos de este arte practicado desde los ancestros de la Humanidad, y para nosotros convertidos en "La Fiesta".

Al llegar a las tierras de Castilla, la mujer, se apeó del talgo III. Se despidió de Tino, y el tren prosiguió su camino enfiestado en su locuaz carrera. Tino, quedó pensativo. Le había parecido que aquella conversación con la dama le evocaba momentos gloriosos de su vida. Se sintió a gusto consigo mismo, y descubrió que cuando miraba por la ventanilla el correr de los árboles, de los campos, de los postes de la catenaria, le aparecía una sensación que hasta entonces nunca había sentido en su ser. Empezó a encontrar un sentido a las cosas que hasta entonces no se había parado en valorar.

Entrado el Talgo III en tierras de Aragón, en la primera estación que hizo parada, Tino se bajó. Esperó al primer Talgo descendente, y se subió para recorrer el camino otra vez, pero a la inversa, en dirección a las tierras de Castilla. Y al llegar a la estación donde aquella mujer se apeó, Tino bajó del Talgo III.

Al final del andén, estaba ella, resuelta, fija, observando los destellos plateados de la composición. Tino irrumpió por detrás, y ella al verlo, se alegró de sobremanera, y exclamó: "Me llamo Recuerdo, y te estaba esperando, porque sabía que vendrías".



Recuerdo, esperaba al final del andén a Tino.  
Dedicado con mucho cariño a Tino Vallhonrat.

## HEFESTION166

En las alboradas de los días, cuando todo empieza a despegar, entre las nieblas, surge siempre el frescor del rocío, y, los aromas de azahar, a tomillo y a manzanilla de los campos que todavía envuelven a Leganés, la industriosa, la febril y la laboriosa ciudad de la Comunidad Autónoma de Madrid. Las líneas ferroviarias delimitan sus contornos, y añaden viejos fragores a creosotado apuntando hacia el sur, en busca de los olivos y de las gentes de Andalucía, que un día vinieron por estos férreos senderos por la lucha de la supervivencia, huyendo de las carencias.

En esa estación de paso, circulan los trenes veloces, de todo tipo: largos, cortos, pasajeros en distancias medias, en cercanías. Mercancías con toda clase de enseres, líquidos y metales, transportando todo lo imaginable. Un viejo camión, clásico entre los clásicos, espera, al final del muelle, que uno de esos trenes le deje un poco de carga, para que su motor Diesel vuelva a su ronroneo y a llevar sus bultos embalados a la puerta de destino. Y los trenes pasan, pasan y van de deprisa, y ninguno quiere parar. Los rayos de Zeus, bien empaquetados, traídos por el Ford Thames, depositados en el muelle de la estación, permanecen en su espera para que un tren los cargue. Los dioses esperan esos embalajes en los que van sus necesarias armas para las luchas interminables de los Olimpos. Y cómo ningún tren quiere parar, allí en el muelle de esa estación de paso permanecen.

Los dioses sólo quieren los rayos y las armas que estén fabricados en los talleres de Hefestio. Porque los rayos llevan un halo de esperanza y de fortaleza, y las armas son portadoras de paz y de amor. Y esto solamente lo consigue a la perfección Hefestio en su fábrica.

Los dioses del Olimpo, esperan, pacientemente, saben que Hefestio, pronto llegará en uno de esos trenes para poner en marcha de nuevo el viejo camión y ponerse a trabajar con fuerza e ilusión "para la libertad, sangro, lucho y pervivo..."



Pronto vendrá hefestion166 a poner en marcha el viejo camión. Dedicado a Luís Montero, "Hefestio166", que muy pronto tendremos de nuevo, con nosotros, en el foro de Ibertrainz.

## HEFESTION166, Dos

Los dioses del Olimpo, conscientes que los trenes pasan de largo, han llamado al gran Hefesto, dios griego, personificación del fuego, hijo de Zeus y de Hera, para que con la ayuda de los cíclopes se ponga de inmediato a trabajar en la fragua del monte Etna, para producir los mejores rayos y las superiores armas. Los mismos dioses del Olimpo, han ordenado al jefe del gabinete de circulación, Dimonio, para que estos trenes paren en la estación de paso Gor.

Los trenes irán cargados con el armamento de última generación. Otros trenes portarán rayos salvadores y centellas vacunadoras. Cuando estos trenes arriben a la estación, serán descargados y sin demora alguna se dirigirán hacia el campamento de campaña de Alexandros.

Los dioses quieren que un transporte especial se prodigue hacia el general Hefestión, mano derecha del gran Alexandros. Los dioses sabían el día que Alexandros dió un diente de leche a Hefestión, para que lo llevase consigo enfundado en una cápsula de oro para siempre. Era una muestra de su fidelidad y abnegación hacia el jefe de La Punta, que siempre encabezaba con su caballo Bucéfalo.

Los persas enfrascados en una batalla infernal, han rodeado a las tropas hetairoi, tesalias y a la veloz caballería ligera tracia, que dirige Hefestión. La Punta de Alejandro no puede asistir a Hefestión, los persas le tienen inhibido. Hefestión necesita urgentemente reponer las espadas rotas, las flechas perdidas, las hachas ya desgastadas, los escudos perforados, las jabalinas torcidas y los yelmos desquebrajados.

Por eso la fragua de Hefesto debe trabajar duro hasta la extenuación, porque el general macedónico necesita estas armas. Y por eso toda la compañía, con el presidente Alberte Zato, al frente, los intendentes generales A., C., D., T., R., a. y m. han dispuesto que todos los jefes de señalización, de estación, maquinistas, guardagujas, pasajeros y a la organización de los Trainz-Rangers que den vía libre absoluta a estos trenes tan necesarios para Hefestión. Para que sus armas lleguen con prontitud al campo de batalla.

Y de esta manera, con la colaboración coordinada de todos, Hefestión, ha salido una vez más airoso y victorioso. Las fraguas del dios Hefesto, el Vulcano de los romanos, no han fallado. Y la gran comunidad Ibertrainzera ha estado al lado del gran general Hefestión, para que consiga su victoria.



Los dioses al lado de Hefestion166  
Ha intervenido en la co-producción de esta dedicatoria el gran  
AlexandrosDimonio

## El abuelo Rosendo

### Narbonne

Las mañanas vendimiales al lado del río Aude, en pleno Languedoc-Roussillon, tienen un encanto especial. Las viñas están enlucidas por un rocío, que según donde venga la luz solar, así se ven unos reflejos plateados, hasta que dichos rayos luminosos se entroncan con los pámpanos de los cepos, que luchan por destacar su verde exultante.

Y de por medio de estas viñas legendarias y famosas, los carriles provenientes de Narbonne se dirigen decididos hacia Cerbère, fin de la Galia y encuentro con la Hispania.

Narbonne, lugar de aguas, es una población con su propia gastronomía, de acuerdo con su filosofía de ser punto de paso de los caminos procedentes de Italia hacia España, y encrucijada hacia Toulouse, Burdeos y camino hacia el Atlántico. De hecho, Narbonne conserva en su propio centro restos de la Vía Domitia, que testifica esta característica de ser ciudad de paso. La línea ferroviaria, conserva esa vocación: une España con Italia, al igual que los trazados de la Domitia.



Por la mañana, con los rocíos frescos, en cualquier punto de la vía del tren, y a las afueras de Narbonne, ver pasar los convoyes es un espectáculo impagable. Con empuje, energía y decisión, las reinas de estos carriles, las mikados 1-4-1 francesas dominan la escena. Le Mistral desciende hacia Cerbère, luciendo orgulloso su nombre con letras doradas y fondo rojo en el testero frontal de la Mikado. Los coches verdes-oscuros, no quieren dejar de verse pasar. El tren es interminable. Los rugidos de la brava Mikado manifiestan ese sudor que a su caldera le está costando. El maquinista y el fogonero saben que llevan un tren larguísimo, y ante cualquier repechón deben emplear sus mejores artes para que la leona Mikado quede complacida. Y no es para menos, la placa que luce en su frontal es todo un símbolo universal ferroviario, y hay que quedar bien.

Otras Mikados francesas, con sus foudres vinateros, están exentas de esta gran responsabilidad de Le Mistral, y circulan por estas vías con destino a Burdeos, más tranquilas, sin tanto miramiento, y más alegres. Por algo transportan vinos de la zona, tan estupendos como los Corbières, Costières de Nîmes, Côteaux de Languedoc y Minervois. Dentro de esos trenes vinateros, hay uno que tiene un privilegio especial: el que llevan en sus foudres el sensacional blanco Muscat de Frontignan. Verlo pasar es una delicia. La Mikado que lo encabeza, lo sabe: está llevando el oro líquido de estas tierras, y cuando se cruza con Le Mistral, coquetea orgullosa, rezumando sus hilachos de vapor con la misma categoría que el famoso tren de pasajeros, y alzando bien su frontal, aunque no lleve ninguna placa distintiva.

Llega la hora de reponer fuerzas, al igual como lo hicieron los soldados de la Guerra de los Cien Años,(1337-1453). En aquella época las tropas se quedaron exhaustas, y debilitadas por falta de provisiones. Los narbonenses se volcaron a auxiliar a sus soldados y entregaron a los cocineros todo lo que tenían en sus granjas: pollos, patos, cerdos, habas, garbanzos y judías. En un gran perol, "grand pot de terre", mezclaron y cocinaron estos ingredientes dando como resultado un copioso plato, nutritivo y revitalizador, que hoy aún perdura, y que es el estandarte gastronómico de Narbonne: le Cassoulet. Un buen vino rosado de Les Corbières, y algunas delicias elaboradas con la riquísima miel de los campos que bordean el río Aude, y ya te puedes subir al cielo, Marta, que es la compañera que hoy en esta crónica me ha acompañado.



Una Mikado poco después de salir de Narbonne, a todo trapo hacia  
Cerbère, con Marta como testigo.  
Foto de fondo:copyright Charles F.Firminger, sólo uso no lucrativo.



## La tía Pepita

### Glamour en la frontera.

En el Département Pyrénées Orientales está Cerbère, conocida por los romanos como "Cervaria locus finis galliae", es decir el límite de la Galia. Su nombre debe estar en el origen de las raíces pre-latinas kar o ker, que significa roca, y de la influencia del vasco al tomar la terminación -erri, que es sinónimo de "lugar", por tanto su definición se enmarca como un "lugar rocoso". La pre-historia ya dejó sus testimonios en forma de megálitos y de dólmenes, como el de Coma Estepera.

Pero el arranque de Cerbère, comienza en 1864, cuando se firma un tratado entre España y Francia para construir dos estaciones internacionales aprovechando el paso natural del Col de Balistres. Una estación, la española, será Port-Bou. La otra, en territorio francés, Cerbère. El túnel internacional se acaba en 1876 y la estación de Cerbère comienza su andadura en 1878. Las enormes instalaciones ferroviarias, posibilita el desarrollo de numerosos puestos de trabajo y, por tanto, la atracción de personas dispuestas a incrementar el censo de Cerbère, y su considerable despegue económico en la época dorada de los trasbordos. Después la técnica del cambio de ejes, menguaría la incesante actividad ferroviaria de esta estación internacional.

En los años sesenta ver llegar el expreso de Madrid era un espectáculo singular. Nuestro expreso llegaba a Cerbère por la vía de ancho ibérico, pero con una notable particularidad: bajo catenaria. Y además, empujado por una finísima Alsthom con la sutil combinación de colores verdes que rompían los esquemas de RENFE, en la época. Los viajeros españoles arribaban a Francia electrificados, y con el sello de estas imponentes locomotoras españolas, que paradójicamente desarrollo y origen tecnológico eran provenientes de Francia.

El convoy español esperaba, silencioso. Sólo el cuchicheo de los pasajeros que ya invadían el andén encarados en la vía de ancho europeo, animaba la escena, daba vida y color a la estación. Muchas personas llevaban maletas de cartón piedra en colores amarronados formando unos cuadros llamativos de Gales. Eran nuestros emigrantes, rumbo a la Alemania, la Suiza, o la propia Francia del trabajo.

Y al rato aparecía un tren, Le Mystral, dispuesto a llevarse todo aquel enjambre humano. Y la fiesta se animaba, porque en la cabeza del legendario tren iba una mikado 1-4-1 francesa, humeante y vaporosa por los cuatro costados y con todo tipo de chasquidos, bufidos y saetas emitidas en el lenguaje del vapor.

Y la paradoja volvía a relucir, porque el tren de la Francia industrial, desarrollada y prominente partía con su máquina a vapor por vías sin una catenaria a la que el vapor pudiera acariciar. Así, nuestros emigrantes les parecía recordar a la España del vapor, sinónimo del atraso y del subdesarrollo. Ellos que habían venido a Cerbère en un tren empujado por una moderna locomotora eléctrica, señorona donde las haya, ahora se resignaban a escuchar los efluvios de la locomotora a vapor francesa, que dignamente empujaba su tren hacia su destino. ¡Qué paradojas tiene la vida!. Y qué glamour ferroviario había en esta estación fronteriza.



El glamour de la tía Pepita se quedaba pequeño, ante el coqueteo de la Alsthom española y la mikado francesa, en la estación internacional de Cerbère.

Foto copyright de GrahamTV Stacey, consentida para uso no lucrativo.

## El abuelo Rosendo

### Calais

En el mismo día que el fotógrafo británico Charles F. Firminger immortalizaba la salida de la Alsthom 7600 española desde Cerbère, junto a una legendaria mikado 141R francesa, otro captador de imágenes, el señor Graham TV Stacey estaba en el depósito de Calais, disfrutando de una monumental fiesta presidida por más de una docena de estas mikados 141R.



Copyright Charles F.Firminger, uso no lucrativo.

Calais, enclave de unión, privilegiada por el Eurotúnel, es de una importancia ferroviaria de primera categoría, al igual que sus cervezas elaboradas artesanalmente en pequeñas "biéries". Cada cervecero con su propia receta, ofrece un sabor distinto y único, y así, te puedes perder hasta todos los puntos, sí conduces. Menos mal que para acompañar a estas maltas existen unos mejillones de Calais excepcionales o una buena "carbonade et lapin aux pruneaux". Y si todavía no estás satisfecho una excelente boudin a la cannelle, que es nada ni nada menos que una morcilla con la canela que los españoles introdujeron tiempos hace plus, cuando éramos algo en el mundo. Y para rematar no te olvides de cualquier queso de bola "boulettes", al estilo holandés,

pero con un sabor exclusivo de la región Nord-Pas de Calais. Los postres, unos gofres de la casa Méert acompañados de un licor, el "chuchemourette", hecho de ginebra y grosella negra, capaz de entonar hasta un difunto.

Como capaces de entonar las mikados dormidas en la rotonda del depósito de Calais. Estas máquinas que los americanos entregaron a Francia, en la postguerra, hasta una cantidad de 1340 unidades, fueron las encargadas de cerrar el ciclo del vapor en Francia. Hubieron otros depósitos, pero el de Calais destaca por su carácter anecdótico, ya que esta instalación, junto con el edificio de la estación fueron construidas tras demoler los muros de fortificación que defendían a la antigua Calais medieval de los ataques externos.

Cuentan que los trenes regionales procedentes de Amiens, llegaban a Calais cargados de galanes que intentaban conquistar a las féminas de cabellos morenos y ojos castaños de la ciudad. Ellos venían con una maleta en la que llevaban su mejor traje, y en los lavabos de la estación se mudaban la ropa, para evitar los olores y tiznajos adquiridos durante el corto viaje, donde las bravas Mikados exhibían con todas sus fuerzas todo tipo de ruidos y emanaciones de vapor y de humos que se internaban en los coches por la acción de los vientos procedentes del Pass de Calais.

La puerta de Francia, Calais, junto con Narbonne, y otros depósitos, tuvieron el privilegio de ser los últimos reductos de los vapores ferroviarios de la SNCF Y la paradoja está en que muchas de estas apagadas del vapor corrieron a cargo de las válvulas de cierre de estas mikados, que tuvieron su origen en los fabricantes americanos de Pennsylvania.



Copyright Graham TV Stacey, consentido uso no lucrativo.  
El depósito de Calais, dominado por las 1-4-1R de origen americano.

## Hija de la diosa Krauss

Tras la elección de Miss Locomotive Universe, en el majestuoso escenario del Balneario de Zestoa, se procedió a un acto de relevancia importantísimo: Se presentó un audiovisual sobre el Museo Vasco del Ferrocarril, situado en las instalaciones de la estación de Azpeitia, embrión de la línea del Urola. Con gran glamour, como no podía ser de otra forma, la atención la acaparó el ya famoso tren de vapor del museo, que ofrece sus circulaciones de forma regular, (pueden informarse en el 943 15 06 77, teléfono del museo o, incluso efectuar consultas a través del fax 943 15 07 46 ó e-mail [museoa@euskotren.es](mailto:museoa@euskotren.es)), y naturalmente todas las miradas se fueron hacia la locomotora "estrella" en formato métrico de toda España: La Euzkadi.



El Balneario de Zestoa, escenario con glamour ferroviario.  
Foto: Gentileza de Gor.

## PREVIO

La locomotora del Museo Vasco, "Euzkadi" lleva la antigua matrícula de los Ferrocarriles Vascos FV 50, y desde varias fuentes de información, entre ellas la del mismo museo se la hace corresponder con la PV 12, (Ponferrada-Villablino).

En cambio, Javier Vivanco Ruiz, y Manuel González Márquez, en sendos y documentadísimos estudios identifican esta PV 12 con la FV 56, que llevó el nombre de "Urko", adquirida a los Ferrocarriles Vascos en el 1930, para prestar sus servicios en el Ponferrada-Villablino.

En cambio, la locomotora que llevaba el nombre propio de "Euzkadi" en los Ferrocarriles Vascos, con numeración FV 50, llegaría al Ponferrada-Villablino más tarde, en el 1962, matriculándola con PV 18, después de estar cedida en el 1958 al Ferrocarril de la Robla, dónde estuvo matriculada como FR 152.

Es decir, el verdadero nombre de la Kraus 1-3-0 +2T del MVF, sería "Urko" . Lo que ocurre es que a la actual locomotora se le ha colocado la placa, "Euzkadi", como representación en sí de toda la serie de catorce máquinas adquiridas por los FFVV entre el 1914 y el 1921 a la fábrica Krauss de Munich, Alemania. Bien en todo caso, estoy en la seguridad que mi maestro, Milcien, podrá corroborar esta situación, o, en su caso rectificarla.



Foto:Graham Stacey, consentido uso no lucrativo  
Una Krauss 1-3-0+2T, la PV17, en Ponferrada.



## Compra de Máquinas

Los Ferrocarriles Vascongados,(FFVV), entre el 1914 y 1921 encargaron, como ya se ha visto, un lote de 14 locomotoras a vapor a la firma Krauss.

En el pliego de condiciones de la compañía ferroviaria vasca se solicitaba una máquina capaz transportar viajeros a 60 km/h, y poder negociar las curvas con radios de 100 metros sin problemas. Y Krauss optó por una locomotora de rodaje 1-3-0+2T, con unas características muy especiales.



Foto gentileza MVF

La "Euzkadi", FV50, con sus dos coches "Pagoa y Aritza", procedentes del FC del Urola.

Sus rasgos principales: timbre a 12 kg, parrilla 2 metros cuadrados, peso adherente: 37 Tm, esfuerzo de tracción: 4500 kg, peso total máquina más tender: 66,6 Tm, distancia entre topes: 13,10 metros, potencia: 840 a 860 CV, denotan que estamos ante una máquina de consideración notable, hasta el punto que fue la referencia de las locomotoras métricas del norte de España.



Foto: Hodei Goldarazena, agradeciendo su gentileza. El tren del MVF, volviendo a Azpeitia, en medio de un bucólico paisaje, que Gor tan bien nos retrata en las capturas de su línea del Urola.

El rodaje 1-3-0+2T define la locomotora que lleva un tender de apoyo, una gran singularidad de estas Krauss. Basada en la patente del ingeniero W. Engerth, consiste, básicamente en prolongar el bastidor del tender hasta unirse con el suelo de la marquesina de la máquina, consiguiendo repartir el peso adherente a todo el conjunto máquina-tender, al tiempo que las ruedas del tender pasan a formar un auténtico bisel trasero, aportando una mejora en la estabilidad de marcha.



Foto:Carlos Abadías, agradeciendo su gentileza.  
En pleno Valle del Urola.

Pero otra de las peculiaridades de esta serie de locomotoras, es su enorme capacidad para inscribirse en las curvas, aunque sean de radios mínimos, gracias al ingeniero de la Krauss, el señor Helmholtz, que desarrolló un ingenioso bisel delantero que une a través de un pivote central el eje de las ruedas delanteras de apoyo con el eje de las ruedas motoras centrales, formando así, un bogie, en el que se intercalan las primera ruedas motoras. El efecto conseguido es de una enorme capacidad de inscripción, mejorando la estabilidad y como resultado, el subir los promedios de velocidad.



Foto: Carlos Abadías, agradeciendo su gentileza.  
La Euzkadi FV50 en Lasao.

La electrificación de los FFVV, acabada en las ramas principales en el 1929, las fueron apartando del servicio y paulatinamente se fueron vendiendo a varias compañías, como el Santander a Bilbao, el Vasco-Asturiano, Utrillas, el ya mencionado Ponferrada-Villablino y el Ferrocarril de la Robla.



Una Krauss operando en el FC del Cantábico.



Doble tracción en Torrelavega, la número 21 y 23.



En Bilbao, 1957, FC Santander-Bilbao.  
Fotos, copyright de Charles F. Firminger, consentido uso no lucrativo.

Así estas máquinas en sus nuevos destinos, tuvieron una vida de trabajo extraordinaria, arrastrando trenes carboneros, que en el caso del Ponferrada, en el sentido descendiente alcanzaban hasta las 500 Tm. Mantenidas a veces no en las condiciones idóneas, lograron llegar hasta el 1989, en el PV, las matriculadas con los números 14, 19 y la famosa 31.



La PV13 llevando un carbonero entre Villablino y Matarrosa

1



La PV11 esperando vía libre en Matarrosa.



La que sería la auténtica "Euzkadi", la PV 18, entre Villablino y Matarrosa con un largo carbonero.

Fotos: Graham Stacey, consentido uso no lucrativo.

La famosa PV 31, procedente del ferrocarril Sociedad Minera Guipúzcoana FC Pamplona-Plazaola, donde lucía el número 6, debe su popularidad al ser la máquina titular del correo Ponferrada-Villablino, hasta el año 1983. Hasta su retirada del servicio en el 1989, pasó sus días trabajando duramente llevando carbón a la central térmica de Cubillos.



Foto:Graham Stacey,consentido uso no lucrativo.  
El correo Ponferrada-Villablino, con su titular, la PV31,presumida y  
enmiriñacada.  
Obsérvese que no lleva recalentador.

La vida azarosa y dura que les tocó a estas máquinas Krauss al menos, ha servido para salvar del soplete algunos ejemplares, como esta PV 31 y nuestra reina la FV 50.

Por otra parte la decidida voluntad de re-abrir el antiguo FC del Urola, abre una expectativa formidable de cara al tren lúdico, que hoy, recorre sus cinco modestos kilómetros, en una clara visión de futuro, por parte de las autoridades ferroviarias y turísticas.





La fabulosa tía Pepita, ve partir el tren del futuro turístico, pensando en la Krauss.

Y así la "Euzkadi", con sus arrogantes rebufos, sus hilarantes rugidos, y sus penachos de vapor y de grisáceos humos podrá demostrar al Valle del Urola, cuales han sido las armas de su belleza femenina hegemónica y singular: Su extraordinaria capacidad de trabajo, premiada con este respiro de hoy, transportando esos coches de madera, restaurados del antiguo FC Urola, con un peso exíguo y casi, ridículo, para esta Krauss, señora de la fuerza y reina del vapor en las vías estrechas.

## La Portugal.



El Balneario de Zestoa, de nuevo escenario privilegiado para las presentaciones de lujo. A la izquierda, la tía Pepita, acompañada por la señora ministra de Asuntos exteriores y Actividades Turísticas del estado de Val de Todo.

Mientras los Ferrocarriles Vascos apostaron decididamente por las Krauss, que configuraron la famosa serie "Euzkadi", los ferrocarriles portugueses, en los mismos años 1914 al 1920, recibieron un lote de catorce locomotoras a vapor que configuraron la serie E 201 al E 215.

Una de estas máquinas, la matriculada con el número E 205, fue cedida al Museo Vasco del Ferrocarril, que tras una completa restauración, en el día de hoy funciona arrastrando los denominados trenes del museo.

En un sencillo acto de presentación, en el Balneario de Zestoa, la "Portugal", fue resaltada por sus peculiares detalles técnicos, ante la presencia de diversas autoridades, entre las que se destacan la señora ministra de Asuntos Exteriores y Actividades Turísticas de la República de Val de Todo.

Y no es para menos, ya que la E 205 portuguesa,(E de vía estrecha), representa un tipo de locomotora de rodaje 1-2-3-0t, denominación que se sale de lo corriente. Sí los FFVV hicieron el negocio con la Krauss, los ferrocarriles

portugueses lo hicieron con la fábrica, también alemana, Henschel-Kassel. Y como el pliego de condiciones exigía una máquina capaz de inscribirse en curvas de mínimos radios, superar fortísimas rampas y economizar combustible,(carbón), y agua, los ingenieros alemanes, no se lo pensaron mucho y ofrecieron un tipo, ya dilatadamente desarrollado y probado por Henschel, para superar todas estas exigencias de los ferrocarriles lusitanos.

Y detrás de este rodaje 1-2-3-0t, se esconde una máquina del tipo Mallet. El ingeniero francés Anatole Mallet, en el año 1876 presentó un sistema, que básicamente, consiste en montar sobre el bastidor que soporta la caldera y la marquesina dos trenes de rodaje, uno móvil y pivotante y el segundo fijo. Es decir, para que nos entendamos es como si cogiésemos las ruedas de dos locomotoras y las pusiéramos en una sólo máquina. Con este sistema de articulación, evidentemente se logra un mayor reparto de las masas y un mejor peso adherente, a la par que se garantiza una buena inscripción en curvas.

Pero, además, Mallet, introdujo un nuevo avance, el de la doble expansión. En una máquina de simple expansión, el vapor una vez cumplida su misión, sale al exterior por el escape y al cielo por la caja de humos, formando sutiles hilachos. En la doble expansión, el vapor entra en un primer cilindro de alta presión, y cuando ha realizado su ciclo, este vapor se va en el tiempo de escape, por unos conductos hacia un segundo cilindro, de baja presión, dónde efectuará un nuevo ciclo, aprovechando los recursos que el primer cilindro dejó al pobre vapor, que esta vez en segundas, intenta mover el émbolo del segundo cilindro. Es decir, llanamente, la fuerza del vapor se aprovecha por dos veces. Esta tecnología se le conoce como Compound.

Esta tecnología, requiere timbrados elevados en las calderas, un mantenimiento más elaborado y a favor, entrega una mayor potencia,y menores consumos. Se considera que una Mallet, es como si fuera una doble tracción, punto este muy mirado en la época del vapor portuguesa, en la que las dobles tracciones han sido casi desconocidas.

Así pues nuestra CP E 205, es una máquina sofisticada, tecnológica y potentísima, (ronda los mil CV).Único ejemplar en estado de funcionamiento del sistema Mallet Compound de toda la península ibérica, incluida Val de Todo, y la más potente en la categoría de las vías estrechas. Privilegio del Museo Vasco del Ferrocarril, que la mantiene en un estado impecable de marcha, para el deleite de todo aquél que pueda ir a visitarlo,( ver teléfonos de contacto del museo en el artículo "Hija de la diosa Krauss"), y para los que de momento no ha surgido esta oportunidad de visita, vayan las siguientes fotos, que espero del agrado de todos los lectores:



Las mallet de vía estrecha portuguesas, tuvieron su centro de actuación en la línea del río Corgo, casi cien kilómetros de Regua a Chaves, con formidables rampas. En la foto aparece una hermana de la "Portugal", la E 206 encabezando el mixto a Chaves, camino de Vila Real.

Foto: Copyright James M. Jarvis, consentido uso no lucrativo.



La E214 saliendo de Regua, otra hermana de la "Portugal"  
Foto y las siguientes: copyright Robert W. Bridger, uso no lucrativo.



En Regua la hermanísima más directa, la E204, con un mercancías.



Arrancada vaporosa en Regua.



El famoso comboio mixto de Regua a Chaves, en Regua.



Comienzan las terribles rampas entre Vidago y Pedras Salgadas, que la E214 escalará sin temor alguno.



La E 206, otra hermanísima de la "Portugal", en la bellísima estación de Chaves, esperando la salida de su rápido ómnibus.



Las mallets portuguesas de vía estrecha, también circularon por otras líneas, como en la de Pocinho-Mancorbo-Duas Igrejas, escalando durísimas rampas sin ninguna dificultad, como lo hace la E 201.





Una vista del depósito de Regua, con la E 202 en primer lugar.  
Foto copyright de Graham Stacey, suc, agradeciendo su amabilidad.



Triste destino final, anunciado en la rotonda de Regua. Una de estas singulares Mallets, será salvada del soplete, es la E 205.  
Foto: John M. Cramp, copyright, uso no lucrativo.



Por el Valle del Urola, circula orgullosa, la E205, la "Portugal", en esta bellísima toma de Felipe Aranda, dándole las gracias por su gentileza.



La E 205, "Portugal", recién restaurada en el año 2000, por los talleres de EuskoTren.

Gentileza del Museo Vasco del Ferrocarril.

Se aprecia la disposición de los cilindros Compound, los delanteros, más grandes corresponden a la baja presión y actúan sobre el rodaje móvil. Los segundos, de diámetro más pequeño, son los de alta presión y mueven el rodaje fijo, y son los que reciben el vapor directo de la caldera.

## Las Panderolas y las San feliuencas.

No exento del glamour habitual, esta vez la tía Pepita efectúa una presentación más, en un escenario, ya producto del recuerdo, en la antigua estación de Terrassa, poco antes de ser soterrada, en una mañana del principio primaveral y con la presencia de una unidad "suiza", tan celebrada por su solidez, y tan recordada por los innumerables viajes a la capital. Llama la atención, la soledad de esta magnífica unidad eléctrica, y de toda la estación en sí. A pesar de ser una de las estaciones que el tráfico de pasajeros de cercanías es uno de los más rentables, el momento de la foto resalta aquellos instantes de regocijo, y de sosegada tranquilidad que se da en cualquier estación, sea cual sea su volumen de viajeros.

Tras la presentación de las Krauss serie "Euzkadi" (vean "Hijas de la diosa Krauss"), no podíamos desechar las otras "Krauss", que en los ferrocarriles secundarios y en los vinculados a las diversas actividades minerales e industriales, constituyeron un mercado considerable para esta empresa alemana, la Lokomotivfabrick Krauss&Cie A.G. de Munich.

Con rodajes 0-2-0t, 0-3-0t, 0-3-0wt, 1-3-0t, 1-3-1t, 0-4-0t, 1-3-0+2t, 0-4-1t, 2-3-1, 0-4-0+2t y en las galgas, o trochas de 600, 650, 800, 1000, 1155, 1300, 1435, 1672 y 1680 milímetros, abarcaron con notable supremacía cualquiera de las líneas secundarias de España.

Pero quizá el rodaje estrella de las pequeñas Krauss, corresponde al 0-3-1t en ancho de 750 milímetros, máquinas todas ellas derivadas del modelo A5 y A6, comenzados a fabricarse desde el 1889 y profusamente utilizadas en los ferrocarriles austro-húngaros, y todo un referente por su estética inconfundible y por la diversidad de cometidos en las que fueron utilizadas.

Afortunadamente, nuestro país no escapó a este estándar, y fueron la línea del Tranvía Onda a el Grao de Castellón y la de San Feliu de Guixols a Gerona las que acogieron este afamado rodaje 0-3-1t, para arrastrar los productos agropecuarios al puerto de Castellón y el corcho manufacturado en la línea de Girona.

En el año 1890 la línea castellanense, conocida popularmente como "La Panderola", comenzó a recepcionar las primeras máquinas Krauss 0-3-1t, que tenían la singularidad de llevar unido el bisel con la última rueda tractora, formando una articulación pivotante, capaz de garantizar buenas inscripciones en curvas de cerrados radios. Pero además llevaban el sistema compound, (ver "La Portugal"), con sus dos cilindros de alta y baja presión, lo que les confería

un diseño asimétrico. Estaban timbradas a 10 kilogramos por centímetro cuadrado y su peso en vacío era de 18'9 toneladas. Su esfuerzo de tracción era próximo a los 2.500 kgs, con una potencia sobre los 187 CV, consumiendo entre 9 y 11 kilos de carbón por kilómetro. En el caso de la matriculada como número 8, entre 1891 y el 1965 llegó a recorrer más de un millón y medio de kilómetros, lo cual por sí sólo, delata la fiabilidad y dureza de estas pequeñas locomotoras, que el ferrocarril del Grao tuvo a bien decorar con los colores negro y verde bosque.

Las Krauss adquiridas por el Sant Feliu-Girona, "El sant feliuet", no tenían esa estética de asimetría proporcionada por los cilindros de doble expansión de las "Panderolas", ya que, en este caso, los gerundenses optaron por la simple expansión, huyendo de las complejidades del Compound y de sus mayores requerimientos para un mantenimiento correcto, y eso sí, renunciando a las mejores prestaciones que aquel sistema ofrecía.

Así pues, las locomotoras del "Feliuet" rondaban los 160 CV, 2360 kgs de esfuerzo de tracción y con un peso en vacío más liviano, sobre 16'5 toneladas, a los que se sumaban los 2200 litros de agua y los 650 kgs de carbón, que se alojaban en sus sendos tanques. Estaban timbradas a 12 kgs por centímetro cuadrado. Su consumo, en el caso de la número 4, era de unos 8 a 11 kgs de carbón al menudo o en briquetas, por cada kilómetro recorrido. Su iluminación inicial, en ambas compañías, era con faroles de aceite, después con acetileno, procedente de un gasógeno instalado en la misma locomotora y más tarde con un simple faro de automóvil alimentado por la corriente de una batería, cosa que estéticamente les restó empaque y "prestancia" ferroviaria en la vista frontal de testero.

Estas máquinas en media hora después del encendido, ya eran capaces de suministrar presión de trabajo, en las del Feliuet, por ser de mecánica mucho más simple, no ocasionaron problemas al personal de mantenimiento, llegando todas ellas al final de sus días con kilometrajes también millonarios. Como anécdota, señalar que se conservan ocho máquinas del Sant Feliu, casi todo el parque existente, y que a punto estuvieron de transformarse en máquinas Diesel, en un proyecto de suprimir la caldera por un alojamiento para enclavar el motor de combustión, conservando la marquesina, el bastidor y el rodaje reformado. Pero la economía estrecha del SFG, dejó de banda este objetivo, y se mantuvieron con el vapor hasta su retirada, y clausura del ferrocarril, a mediados de los sesenta.



Un marco ya para el recuerdo, para presentar las otras Krauss.



En Onda, con todo su esplendor, la 7.  
Foto copyright Charles F. Firminger, uso no lucrativo.



En Castellón, nótese los cilindros Compound. El de la izquierda más pequeño que el de la derecha.

Foto copyright Les Dench, autr. uso no lucrativo.



Aunque es una 0-3-0t, sigue siendo una Krauss, por el medio del centro urbano de Castellón.

La Vespa, el Renault 4/4, el triciclo Iso, y el guardia urbano parecen añadidos de fotoshoping.

foto copyright Les Dench. u.n.l.



Reserva de Sant Felú.  
Foto copyright Charles F. Firminger, aut. u.n.l.



Cassà de la Selva, entre humos y vapores. Y los carriles con sus traviesas enterradas.

foto: copyright CH. F.Firminger. u-n-l.



En Llagostera. Parada y revisión de rodamientos del bielaje.  
Foto copyright Les Dench, u n. l.



Aguadera de Sant Felú. Tenían cierta fama de "sedientas".  
Foto copyright Ch.F.Firminger, u-n-l.





Llegando a Girona, entre pisos y coches, anuncio de algo... El inevitable final.  
Foto CH.F.Firminger,u-n-l.



Así era la estación de Girona, como una parada de tranvía, aunque poseía sus  
propias instalaciones ferroviarias.  
Foto copyright Ch.F.Firminger,u.n.l.



Arrancando en Llambiles, como si fuera campo a través. Observar el mantenimiento nulo de la caja de la vía.  
foto copyright Ch. F. Firminger, u.n.l.

## Unos torpedos hidráulicos.

En los planes de modernización del material de tracción en la RENFE entraron de lleno unas locomotoras, que serían pioneras en la red por incorporar el sistema hidráulico en su transmisión. Son las famosas 4000, o serie 340, que en número de 32 unidades fueron construidas por Krauss-Maffei y Babcock&Wilcox en los años 1966 y 1967.

Estuvieron funcionando hasta el 1986, apenas veinte años después de su puesta en servicio. Una vida corta, de estas locomotoras de tracción Diesel-hidráulicas que significaron un hito de modernización en el panorama ferroviario de la época. Aunque Manolo Maristany las llamara "torpedos verdes", los ferroviarios las conocieron como "las panzudas", por su singulares testeros aerodinámicos.

Eran del tipo B'B', llevaban dos motores Maybach-Daimler Benz que daban una potencia de 2000 CV a 1600 rpm, cada uno. Los motores eran de 16 cilindros dispuestos en V. El esfuerzo de tracción estaba en 17000 kgs. Con una longitud de casi veinte metros y un peso de 89 toneladas, nos encontramos con una imponente locomotora, la más potente en sus días, y la más edificante por su peculiar estética.

Las 4000, derivaban de las célebres V220 de los ferrocarriles alemanes, aunque en el pliego de condiciones exigido por la RENFE, hicieron que la Krauss-Maffei las planteara como un proyecto nuevo.

### La cuestión hidráulica

Normalmente, entre un motor y una caja de cambio de velocidades se interpone un embrague de fricción, con la finalidad de adaptar las revoluciones del motor a las vueltas de las ruedas para así, aprovechar al máximo el par motor en cada relación que proporcionan las diferentes velocidades. Comúnmente la aplicación la vemos en los automóviles y en los camiones.

Cuando se impone el arrastre de enormes cargas, el embrague a fricción presenta serias dificultades, como la aparición de tensiones en el paso de una velocidad a otra, o la pérdida de efectividad por los elevados rozamientos de los discos del embrague.

Así, allá por el 1905, el ingeniero Föttinger inventó el convertidor de par hidráulico, base de las transmisiones hidrocinéticas que vendrían posteriormente.

El principio de funcionamiento es fácil de entender. Imaginemos dos ventiladores domésticos, uno frente a otro. Al poner en marcha uno, el aire que expele lo recoge las aletas del otro poniéndose en movimiento gracias a la

acción de los flujos de aire recibidos. En el caso de los convertidores hidráulicos, no es el aire, sino un líquido oleico el que actúa. Una turbina ligada al motor gira y sus álabes producen un flujo que el aceite se encarga de llevar hasta la otra turbina ligada a las ruedas, poniéndolas en movimiento.

Las ventajas son una transmisión del par motor continua y elástica, no existen rozamientos físicos entre componentes, el motor Diesel queda aislado de las reacciones del tren y puede aguantar grandes esfuerzos a velocidades muy bajas. Inconvenientes, un mantenimiento estricto y bajo manos muy especializadas.

Las transmisiones de las 4000 españolas, eran de la firma Maybach-Mekydro del tipo K 184, siglas estas que eran como un pequeño calvario para los mecánicos españoles que tuvieron a su cargo el cuidado de estas máquinas. Incorporaban dos convertidores de par junto a cuatro engranajes con lo que se conseguían cuatro marchas por la combinación de cada convertidor de par con sus dos engranajes. El control de la transmisión se hacía desde la cabina a través de unas electro-válvulas que permitían el llenado o vaciado de los convertidores y la selección del sentido de marcha. En cambio, el paso de una velocidad a otra era automático, gracias a unos reguladores centrífugos que iban adosados a unos volantes dotados de garras para efectuar el engrane de una u otra rueda dentada.

Las panzudas arrastraron los trenes rápidos y expresos entre Madrid y Barcelona, el famoso Lusitania y otros convoyes de velocidad "alta" de la época. Eran capaces de alcanzar los 130 km/hora, y la verdad es que dieron un toque de puesta al día de nuestros atrasadillos trenes. Su declive comienza con las electrificaciones de las líneas que tenían asignadas, que las fueron relegando a servicios de mercancías rápidos, cumpliendo su papel de manera satisfactoria. Pero cuando los servicios fueron con mercancías lentos ya no se desenvolvían tan bien, y sobretodo cuando los técnicos de mantenimiento alemanes marcharon y quedaron en manos de mecánicos faltos de medios y preparación para el tratamiento exquisito que las máquinas necesitaban, cundiendo cierta fama de "engorrosas" y difíciles de reparar. Los maquinistas hacían patente los graves problemas de patinajes cuando arrastraban mercancías de mucho peso. Sin duda no estaban hechas para estas tareas, quizá más propias de las 333, y que en cambio fueron las que se prefirieron y eligieron para suplantar a nuestras amadas 4000.

Quizá el error los tuvieron los responsables de adquisición de material de RENFE, al no contemplar la posibilidad de probar el tipo ML2200, una variante de estas máquinas con disposición de bogies C'C', y que los ferrocarriles de la antigua Yugoslavia explotaron con notable éxito. Esta combinación de tres ejes por bogie habría estado más en consonancia con los perfiles de las líneas españolas y las habría hecho más universales, más aptas para todo tipo de servicios.



Una torpeda, saliendo con su exprés Barcelona-Madrid de Zaragoza Santo Sepulcro.

Copyright Graham Stacey, uso no lucrativo.



Seguramente en Torralba, cruce del Expreso Barcelona-Madrid con la 4000 y el correo, También Madrid-Barcelona.

Copyright Graham Stacey, uso no lucrativo



Saliendo de Madrid Chamartín.  
Copyright John Batts, uso no lucrativo.



Una metáfora: La cultura del botijo frente a la de la tecnología. ¿Ganó nuestro indispensable recipiente?  
Copyright John Batts, uso no lucrativo.



En Barcelona Estación de Francia, procedente de Bilbao Abando.  
Copyright Eduard Ramírez, uso no lucrativo.



El Iberia expreso, pasando sobre el río Lozoya en la línea Madrid-Burgos  
Foto gentileza de RENFE



Los "usos" y el trato que recibía: Dando doble tracciones a mercancías.  
Autor desconocido.



Rápido Madrid Atocha-Barcelona al comienzo de su puesta en servicio.  
Autor desconocido.





En el depósito de Atocha, al final de su vida casi.  
Copyright de Josep Miquel Solé, uso no lucrativo.  
Dedico este tema a Milcien, mi maestro y corrector.

## Mimadas

Esta mañana, ayudado por mi cayado, he salido a caminar hasta las instalaciones de Aravaca. Allí están ubicados los talleres de mantenimiento para las locomotoras Talgo.

Desde que la Krauss-Maffei sirvió las primeras "chatas" (serie "2000" de cinco unidades), estas instalaciones se dedicaron a la reparación de material Talgo. Y a diferencia del taller de Atocha, dónde estaban mis queridas "panzudas"(4000), las instalaciones de Aravaca, poseían todo tipo de utillajes, un gran almacén de recambios, y personal cualificado, que sabían lo que tocaban, especialmente las "horrorosas" transmisiones con convertidores de par hidráulicos.

En mis tiempos de maquinista de las "4000", cada vez que visitaba los talleres de las Talgo, quedaba embobado de la categoría y maneras de trabajar en ellos. Había una enorme diferencia en el trato mimado de las "2000", y después las "3000", con el casi desprecio que se les daba a las "4000".

No he entendido nunca estas diferentes maneras de hacer. Aravaca era como una República independiente, dentro de la RENFE. Mi compañero de conducción tampoco entendía esta situación. Quizá, fue el detonante que nos indujo a los dos a tomar la decisión de jubilarnos, junto con la retirada de nuestra "4000".

Y es un mal sabor que siempre nos ha acompañado a los dos. Mi pareja, volvió a su tierra canaria, y siempre que nos hablamos los dos me saca a relucir estas amarguras. Yo, le tranquilizo, porque aún hoy en día, cuando escucho su habla entrecortada, deduzco su emoción y, posiblemente, el deslizar de alguna lágrima. Él lo pasaba muy mal, cuando un simple manguito rebentaba, y no habían recambios disponibles. En cambio, en los talleres de las Talgo, no faltaba nada.

Nosotros, que conocíamos esta situación, cogimos una gran amistad con el encargado de la "Taquilla"(almacén de repuestos), ganada a pulso a través de buenos obsequios que le hacíamos, costeados por nuestros bolsillos. A cambio, podíamos obtener ese latiguillo, o esa brida, o esa electro-válvula que necesitábamos para tirar adelante. Siempre eran componentes sencillos, pero suficientes para evitar una inmovilización excesiva de nuestra amada "4000".

Cuando otros compañeros "cuatromileros" nos preguntaban como lo hacíamos, les respondíamos que nos lo facilitaban un antiguo mecánico alemán, al cual hicimos un gran favor, y él, como muestra de agradecimiento, atendía nuestras demandas, de forma particular. Sí hubiera transcendido lo del utillero de Aravaca, seguramente, le habrían abierto un expediente, y quizá la expulsión. El material, en aquella época de relativa escasez presupuestaria para el ferrocarril, los materiales estaban sumamente controlados.

Han pasado muchos años, y aunque ya no camino con la misma agilidad de antaño, todavía me presto a acercarme a Aravaca, para ver el fin de aquellas

mimadas "2000" y "3000", que sin tener culpa, algún pequeño odio les cogimos los conductores de las "4000".



Instalaciones ficticias de mantenimiento de las "2000 y 3000"