

Trenes y tiempos

Un paseo histórico, anecdótico y un punto sentimental por nuestros trenes.

domingo, 28 de octubre de 2018

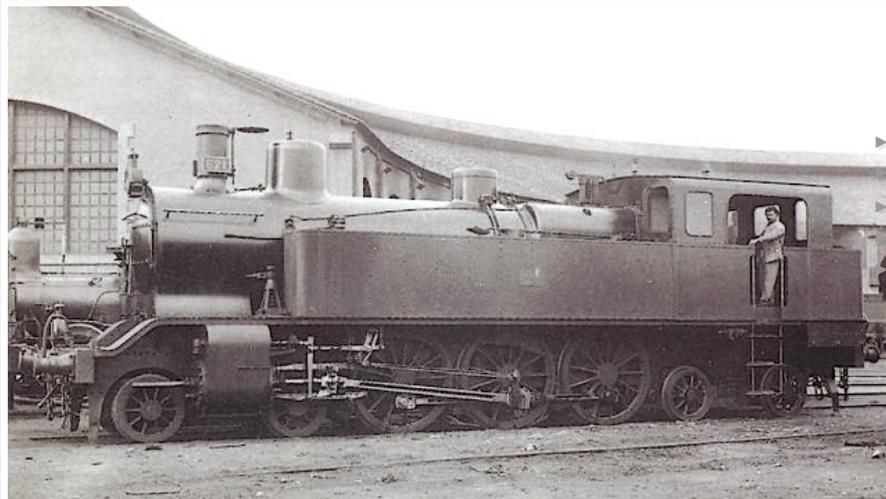
Historias del vapor (LXXXIV): Elegancia en cercanías (RENFE 232-0201 a 232-0212 y 232-0221 a 232-0230)

1903

Elegancia en Cercanías (RENFE 232-0201 a 232-0212 y 232-0221 a 232-0230)

A principios del siglo XX el gran movimiento de personas entre Barcelona y su creciente zona industrial hacía necesario establecer un servicio de transporte ferroviario mucho más eficiente que el que se podía proporcionar con las locomotoras existentes provenientes en su mayoría de los tiempos de la Compañía del Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). MZA tuvo claro que tendría que disponer de locomotoras potentes y de tipo tanque que no necesitaran ser invertidas al final de cada recorrido con la consiguiente pérdida de tiempo. El proyecto fue desarrollado con la factoría alemana Maffei y se optó por una locomotora tanque de simple expansión, con una caldera análoga a las "compound" que MZA acababa de adquirir, pero con una mayor superficie de rejilla con objeto de que las frecuentes paradas no influyeran excesivamente en la calidad del fuego.

Nunca he sido muy entusiasta de las locomotoras tanque pero debo reconocer que las 2-3-2 "Baltic" que Maffei construyó entre 1903 y 1911 para las cercanías de MZA presentaban una armonía de líneas que superaba a muchas de las locomotoras con tender. Eran unas locomotoras con una potencia de 912 CV, un timbre de 12 kg/cm², un diámetro de ruedas motoras de 1,544 metros y un esfuerzo de tracción de 6321 kg. Una característica curiosa de estas locomotoras era que iban dotadas de un compresor de vapor que alimentaba un circuito de aire comprimido, aunque también se las dotó con el freno de vacío vigente en MZA primero y RENFE después. El compresor fue suprimido ya en tiempos de la RENFE.



La armoniosa imagen de las "Baltic" de MZA (Foto: autor desconocido)

Buscar en este blog

Archivo del blog

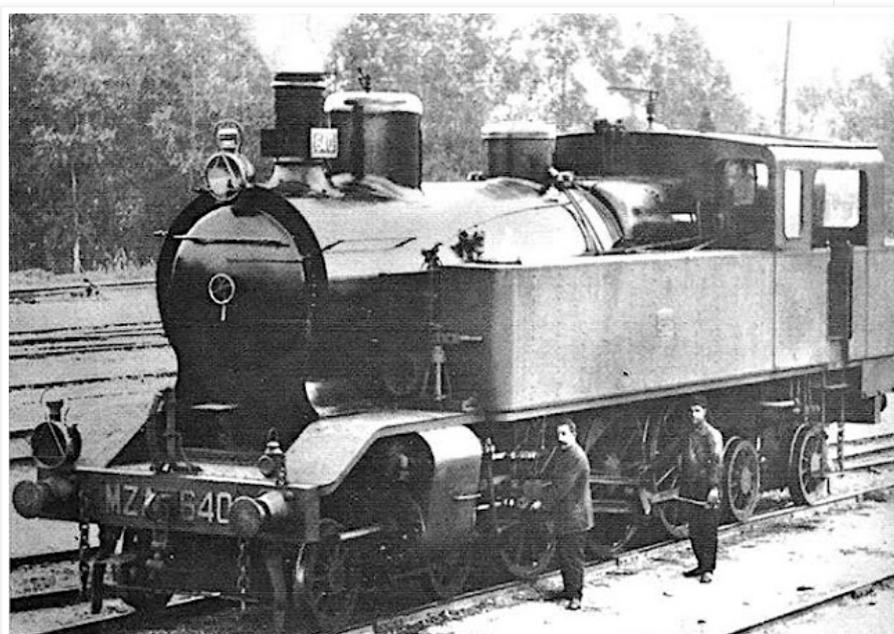
- ▶ 2022 (41)
- ▶ 2021 (35)
- ▶ 2020 (70)
- ▶ 2019 (105)
- ▼ 2018 (106)
 - ▶ diciembre (9)
 - ▶ noviembre (8)
 - ▼ octubre (9)
 - ▶ oct. 31 (1)
 - ▼ oct. 28 (1)
 - Historias del vapor (LXXXIV): Elegancia en cercanías...
 - ▶ oct. 24 (1)
 - ▶ oct. 21 (1)
 - ▶ oct. 17 (1)
 - ▶ oct. 14 (1)
 - ▶ oct. 10 (1)
 - ▶ oct. 07 (1)
 - ▶ oct. 03 (1)
 - ▶ septiembre (9)
 - ▶ agosto (9)
 - ▶ julio (9)
 - ▶ junio (9)
 - ▶ mayo (9)
 - ▶ abril (9)
 - ▶ marzo (8)
 - ▶ febrero (9)
 - ▶ enero (9)
- ▶ 2017 (81)
- ▶ 2016 (53)
- ▶ 2015 (44)
- ▶ 2014 (55)
- ▶ 2013 (30)



La misma elegancia que se refleja en esta postal de Fleury (cortesía J. A. Méndez Marcos)

El primer lote de 12 máquinas -las 620 a 631- se pusieron en servicio en 1903, mientras que las diez de una segunda entrega -las 632 a 641- lo hicieron en 1911. Estas últimas diferían en algunos aspectos tales como la supresión -por poca utilidad- de un mecanismo para manejar el regulador desde el testero posterior de la cabina cuando la locomotora circulaba marcha atrás. Además se sustituyó en ellas el freno de aire comprimido del primer lote por el de vacío. Por otra parte se aumentó la capacidad de los depósitos de agua para dotarlas de mayor autonomía.

Durante sus primeros años se dedicaron a atender servicios principalmente de cercanías en la red catalana de MZA si bien en ocasiones de mucho tráfico de mercancías tenían que prestar apoyo a éste.



La MZA 640 (futura 232-0229 en RENFE) en algún lugar de Cataluña en la primera en la segunda década del siglo XX (foto: autor desconocido/cortesía de J. A. Méndez Marcos)



La todavía MZA 624 probablemente en un servicio de cercanías de Barcelona. Para la pareja de conducción esta cabina debía resultar bastante cómoda (Foto: autor desconocido)

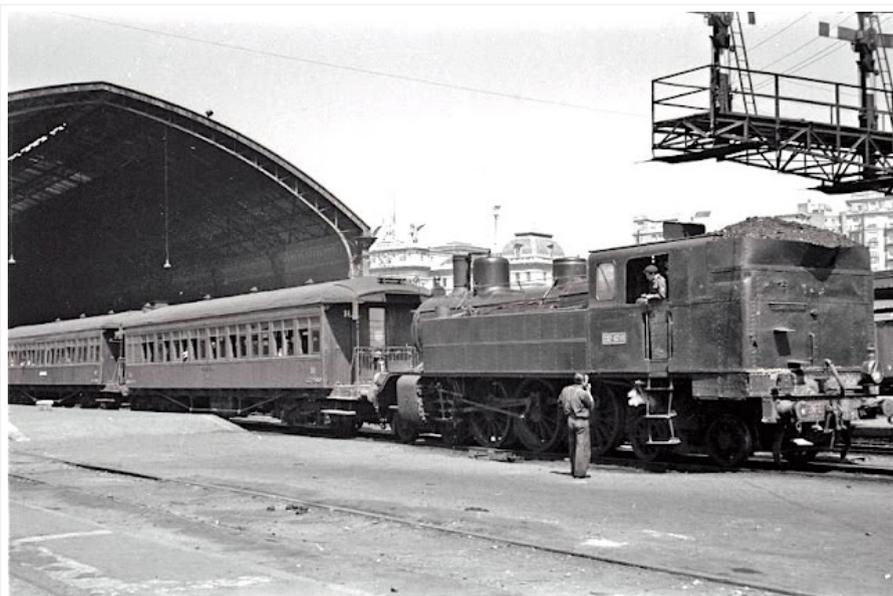
En 1924 empezaron a ser trasladadas a Madrid al ir siendo sustituidas en Cataluña por las más nuevas y potentes 2-4-2 de la serie 1600. También en Madrid se dedicaron fundamentalmente a las cercanías.

Todas pasaron a RENFE que las separó en dos series distintas aún asignándolas oficialmente un mismo esfuerzo de tracción. La diferencia que lo motivó debió ser el mayor peso del segundo lote al haber aumentado la capacidad del depósito de agua. Fueron las 232-0201 a 232-0212 y 232-0221 a 232-0230. Al menos a varias de ellas se les añadió un cajón a la carbonera estropeando algo su figura.



La MZA 622 (en RENFE 232-0203) recién llegada a la estación de Francia en Barcelona con un tren de cercanías probablemente en los años cuarenta (foto: autor desconocido/cortesía J. A. Méndez Marcos)

En 1949 había cinco en Madrid, diez en Barcelona-Pueblo Nuevo, dos en Córdoba y dos en gran reparación. Después se fueron extendiendo por otros depósitos de modo que en 1962 había cuatro en Madrid, tres en Ciudad Real, cuatro en Sevilla, Murcia y Lérida y tres en Vigo.



La 232-0210 en cabeza de un tren de cercanías en la estación de Madrid-Atocha en marzo de 1955. Si se compara con la imagen anterior se observa el cajón añadido a la carbonera que afectaba a su estética y empeoraba la visibilidad para la pareja de conducción (Foto: Wyrsh/Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (AHF/MFM))



La 232-0228 en Atocha, también fotografiada por Wyrsh en 1957 (AHF/MFM)



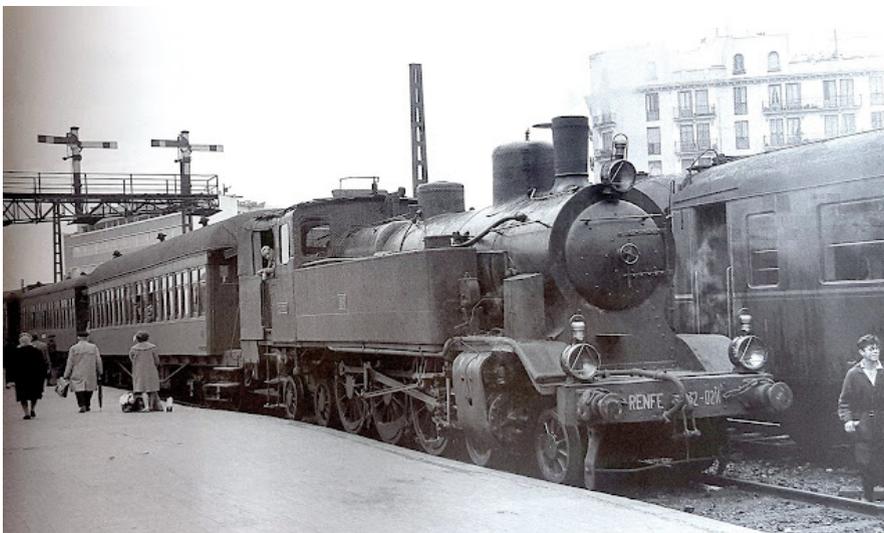
La 232-0229 llegando a Atocha con un tren de cercanías en 1959 (foto: J. Swanberg/cortesía de J. A. Méndez Marcos)



...Y ya el mismo tren en Atocha (foto: J. Swanberg/cortesía de J. A. Méndez Marcos)



La 232-0211 en Atocha en cabeza de un tren de tres coches "costa" en 1962 (foto: Harald Navé)



Y el mismo convoy estacionado (foto: Harald Navé)



También en 1962, Jeremy Wiseman fotografió en la estación de Getafe al "tranvía" de las 10,30 para Atocha



La 232-0211 fotografiada también en Atocha en la década de los 60 (Foto: P. Willen a través de W. Hardmeier)



La 0223 en el puente giratorio de la reserva de Cádiz. Año 1966 (Autor desconocido/cortesía César Larriba Arboe)



La misma locomotora en la estación de Rota en cabeza del "Tren de la Costa" (Autor desconocido/cortesía César Larriba Arboe)



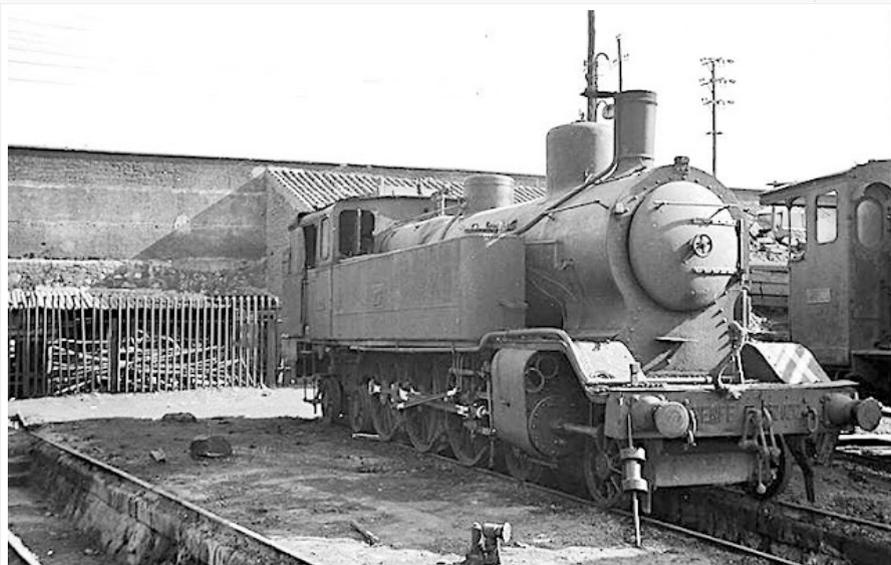
La 232-0201 en Barbastro, en cabeza de "La Burreta" (tren de la línea Selgua-Barbastro) en junio de 1966 (Foto: M. Beckett/cortesía J.A. Méndez Marcos)



En 1967 Manolo Maristany fotografió a la 232-0205 en Lérida, en cabeza del tren obrero. Cuenta en su libro "Adiós viejas locomotoras" que muchos aficionados la conocían como "la maffei".

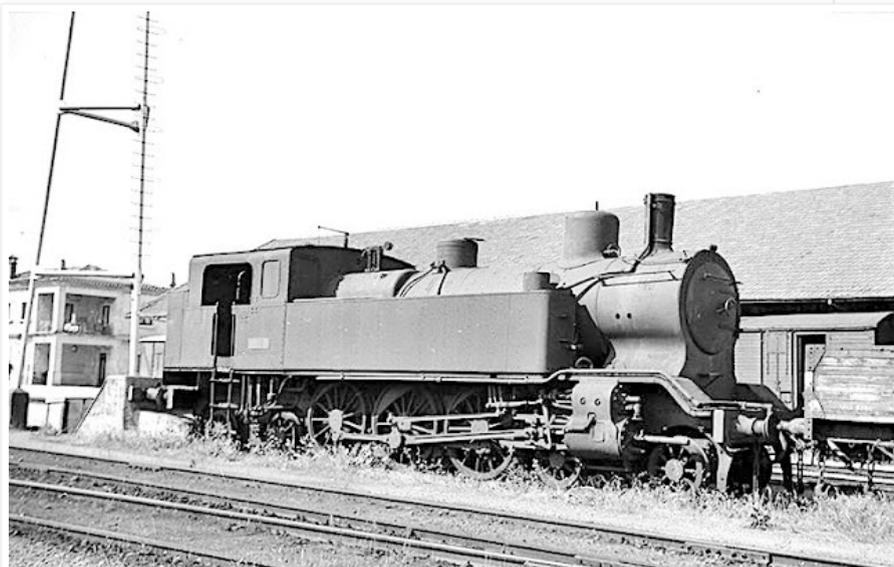


...Aunque parece que en ese mismo año también aparecía por Barbastro con un "gasolinero" (foto: J. Jarvis/cortesía J. A. Méndez Marcos)



La 232-0210 en Ciudad Real en los años 60 (foto: autor desconocido/cortesía J. A. Méndez Marcos)

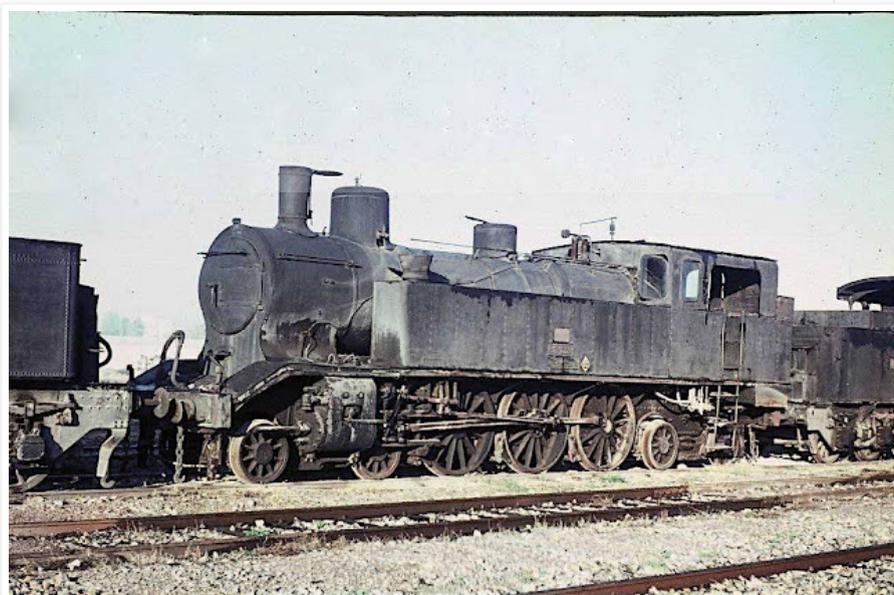
En 1964 se retiró la 0211 y en 1965 la 0203. En 1966 desaparecieron once; cinco en 1967 y una en 1968.



La 232-0211 apartada en Villagarca de Arosa en 1965 (foto: autor desconocido/cortesía J. A. Méndez Marcos)

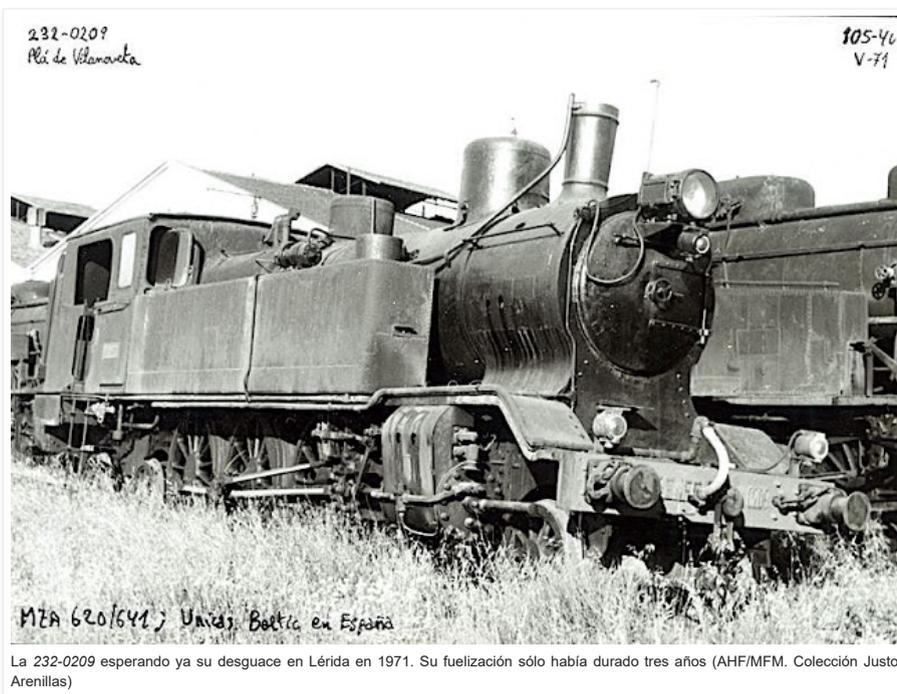


La 232-0230 en espera de desguace en Lérida (Foto: Bernard Harrison)



Y la 0227 lo hace en Murcia. Año 1965 (Autor desconocido/cortesía César Larriba Harboe)

Curiosamente en este año de 1968 se fuelizaron en Barcelona las tres que quedaban -0205, 0209 y 0222- y estuvieron trabajando en la demarcación de Lérida hasta su desguace en 1971.



La 232-0209 esperando ya su desguace en Lérida en 1971. Su fuelización sólo había durado tres años (AHF/MFM. Colección Justo Arenillas)

Pese a ser una serie verdaderamente singular, ya que fue la única de tipo "Baltic" en la vía ancha española y una revolución en la atención a los servicios de cercanías, una vez más no se consideró oportuna la preservación de alguno de sus ejemplares.



FUENTES CONSULTADAS

Maristany, M. (1973): *Adiós viejas locomotoras*. J. M. Casademont, editor.

Reder, G. y Fernández Sanz, F. (1995): *Locomotoras de M.Z.A. Historia de la tracción vapor en España*. Tomo I. Autoedición.

Fototeca Ferroviaria de Juan Antonio Méndez Marcos

Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid

Publicado por Ángel Rivera en 11/23



8 comentarios:

Jose 29 de octubre de 2018, 4:32

Clasicas locomotoras de cercanías donde las haya!,la verdad es que este tipo de locomotoras "tanque"se convertiría con el tiempo en una muy numerosa familia.Personalmente no me disgustan este tipo de locomotoras,el carecer de tender remolcado las confería un aspecto rubusto y homogéneo,maxime en las 2-4-2,al tener algo mayor distancia entre topes...Coincido contigo en la armonía de líneas de estas bellas 2-3-2,creo que presentaban un excelente conjunto visual con los bonitos coches "costa"de madera,imagino debía de ser algo delicioso para la vista el observar desfilar armoniosamente estas pintorescas y bellas composiciones.Una de estas locomotoras es la que aparece en el video "Los últimos gigantes"de Manolo Maristany entrando en Lerida,¿verdad?quizá fuera la misma "Maffei"que muestras en la imagen 15.En el aspecto estético de las locomotoras que recibieron el suplemento en la carbonera,coincido de nuevo en que ese elemento desvirtuaba en buena medida su lograda estética,además del mayor

impedimento visual al circular la locomotora invertida,pero,al menos,si que las marquesinas debían de ser comodas para el personal de conducción,este tipo de locomotoras tenían todo el aspecto de gozar de amplitud en ese sentido.Lastima verdadera en esta serie la no conservación de ningún ejemplar,pero,bueno,se pueden disfrutar a través de todas estas estupendas imágenes en sus servicios con los bonitos y habituales "costas",muy clásica la vista de la barcelonesa estación de Francia en la imagen 4,desconocia que en los años 20 ya dispusiera de esas toperas "hidráulicas".Las locomotoras parecían también tener buena altura,a juzgar por ejemplo la imagen 3 y los ferroviarios posando junto a ellas.Creo que la imagen 8 recoge a la perfección la armonía formada por locomotora y vagones,constituyendo de nuevo un buen regalo visual,al igual que las siempre entrañables imágenes como la 15,con el inconfundible sello de Maristany y la calidad fotográfica de los grandes entusiastas del vapor peninsular como Peter Willen o Harald Navé...

[Responder](#)



Ángel Rivera 29 de octubre de 2018, 7:43

Pues si Jose. Estoy prácticamente seguro que era la misma Maffei de Lérida. Saludos.

[Responder](#)

▼ Respuestas

Jose 30 de octubre de 2018, 4:18

Gracias Angel,me vino a la memoria al ver las imágenes de esta entrada,efectivamente es una locomotora de la misma serie,volví a ver el video,pero,la locomotora que aparece en Lerida parece contar con el suplemento en su carbonera,quizá no fuera la misma "Maffei",¿de todas maneras se las puede también disfrutar en esa breve aparición en video!.De todas formas,las imágenes 15 y 16 de "la Maffei",¿serian en diferentes años?,las luces de posición eran diferentes en ambas imágenes,la 2-3-2 del video las lleva como la imagen 15...Un cordial saludo!



Ángel Rivera 31 de octubre de 2018, 0:42

Es difícil saberlo Jose porque cuando no se ven los números directamente hay que fiarse de la documentación que acompaña a la foto. Ya me he llevado a veces algunas sorpresas cuando he podido comprobar por otra vía. En cuanto a lo del vídeo seguramente tienes razón y no es la misma. Hace años que no le veo. Tendré que revisarlo! Saludos.

[Responder](#)

Anónimo 30 de octubre de 2018, 5:49

La MZA 624 casi pondria la mano en el fuego que circula por la comarca del Maresme, junto al mar y paralelo a la N-II, en la ruta decana, Barcelona-Mataró. Una tender/tanque preciosa.

[Responder](#)

▼ Respuestas



Ángel Rivera 31 de octubre de 2018, 0:36

Si, a mí también me lo parecía. Como ya somos dos, cambio el pie de foto. Muchas gracias. Un saludo.

[Responder](#)



Eze7652 1 de noviembre de 2018, 11:41

Como anécdota, estás máquinas llevaban distribución cilíndrica Walschaerts pero desprovistas de recalentador, por lo que su economía de agua y combustible era superior en relación a otras locomotoras similares equipadas con ese elemento. Sin embargo, esta serie poseía un elemento innovador para la época; se trataba de un compresor de vapor que alimentaba un circuito de aire comprimido, a pesar que también se las dotó con el freno de vacío vigente en MZA primero y RENFE después. El compresor fue suprimido ya en tiempos de la RENFE. Saludos.

[Responder](#)

▼ Respuestas



Ángel Rivera 2 de noviembre de 2018, 4:20

Muchas gracias Ezequiel. Desconocía ese dato. Lo añadido a la entrada. Saludos.

[Responder](#)



Escribe tu comentario

[Entrada más reciente](#)

[Inicio](#)

[Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)

Tema Sencillo. Con la tecnología de [Blogger](#).