

## LAS PRIMERAS LOCOMOTORAS DE VAPOR DE FABRICACIÓN ESPAÑOLA

Los viajes ferroviarios propiamente dichos con pasajeros se iniciaron en Inglaterra con los tramos Stockton-Darlington (1825) y Liverpool-Manchester (1830). Más de 20 años después se realizaron las inauguraciones de las históricas líneas españolas de Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851), todas ellas con locomotoras y la mayor parte del material fijo o rodante importado. Esta tónica prosiguió en muchas construcciones posteriores, reduciéndose progresivamente las importaciones en vía y vagones, pero no así en locomotoras, porque se tardaron otros 30 años más para abordar la fabricación del elemento tractor de los convoyes. Fue la **Maquinista Terrestre y Marítima** barcelonesa, que había sido fundada en 1855 y donde se construían máquinas de vapor para buques y talleres, la que dio los primeros pasos para situarse en el mundo de las locomotoras de vapor.

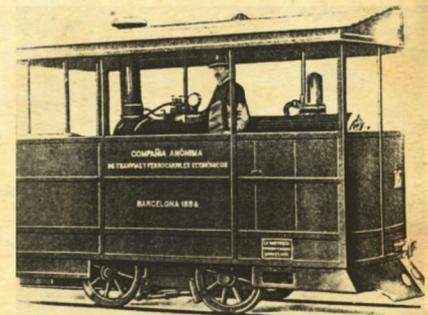
Cuando la línea del tranvía de Barcelona al Clot y Sant Andreu del Palomar decidió dotarse de locomotoras a vapor, las solicitó lógicamente a la Maquinista. No había sido este el primer encargo en la MTM, pues el Ferrocarril Económico de Villena a Alcoi lo había hecho en 1882, aunque a la Maquinista no le fue posible realizarlas. Pero sí lo hizo para el tranvía citado, entregándolas en los meses de junio y octubre de 1884.

Sin embargo no fue una de estas la primera locomotora a vapor de fabricación española que se probó. Una modesta empresa de Valencia, **La Primitiva Valenciana**, que se había creado como fundición en 1849, estaba elaborando un pedido de dos máquinas para el tranvía de Barcelona a Sant Joan d'Horta, y la primera de ellas se ensayó en marcha el 13 de mayo de 1884 en las vías del tranvía de tracción animal entre Silla y Cullera: por un mes se adelantó a la competencia catalana. Era entonces director y copropietario de La Primitiva, el joven ingeniero industrial Ramón Cases Civera, titulado por la Escuela de Barcelona en la promoción de 1879-1880, que había sustituido al anterior director técnico Julián López-Chávarri, impulsor inicial en la empresa de las técnicas del vapor.

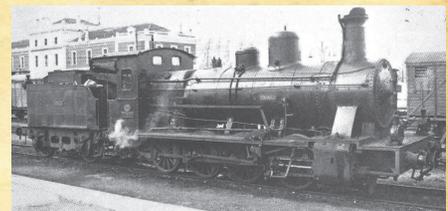
A salvo de este curioso suceso, la continuidad en la fabricación de locomotoras de vapor, ya con destino a líneas de larga distancia, se hizo permanente en la MTM. En 1888 entregó las dos primeras máquinas de ancho de vía español para la línea Barcelona-Sarria, y durante muchos años posteriores se convirtió en proveedora sobre todo de MZA (Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante), con modelos como el del primer encargo serio, el llamado tipo 0-4-0, del año 1900, hasta las famosas locomotoras Montaña, del tipo 2-4-1, construidas a partir de 1925, una de las más robustas y adaptables al complejo trazado español.

Por su parte, los Ferrocarriles del Norte intentaron en 1917 llegar a un acuerdo con MZA y la MTM para la adquisición de locomotoras a menores costos. La diferencia de características que pedían ambas compañías impidió el acuerdo y el Norte impulsó la creación en 1918 de la Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox en Vizcaya para fabricar sus máquinas, que se inició con un prototipo 2-4-0 en 1921, punto de partida de la que sería llamada Mastodonte.

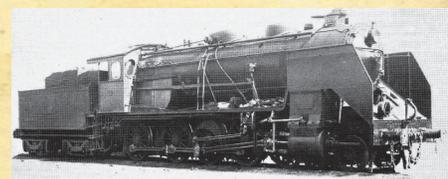
El 23 de junio de 1975 se apagó la última locomotora de vapor en servicio comercial en las líneas españolas, una Mikado de diseño norteamericano que en España construyeron Macosa, MTM, B&W y Euskalduna. Pero la última fabricada de ancho español fue una Garrat de B&W, entregada el 18 de abril de 1961 a RENFE.



*Locomotora de la Maquinista Terrestre y Marítima para el tranvía de Barcelona al Clot y Sant Andreu del Palomar*



*Locomotora Montaña*



*Locomotora Mastodonte*