

Locomotora de vapor 130-0201 “Pucheta”



Locomotora de vapor 130-0210 “Pucheta”
(Ex Ferrocarril de Triano nº 13)
Año: 1887
Sharp, Stewart & Co Ltd (Manchester, Gran Bretaña)
Nº de fábrica: 3405
Pieza IG: 00036
Vía I (tracción vapor). Museo del Ferrocarril de Madrid

Adquirida por el antiguo Ferrocarril de Triano para el arrastre de hierro desde las cuencas mineras hasta la Ría de Bilbao.

Construida en Manchester por la factoría Sharp, Stewart & Co. Ltd en el año 1887, con nº de fábrica 3405. Recibió el nº 13 en la Compañía de Triano (numeración que puede verse en la parte posterior de su cabina), y

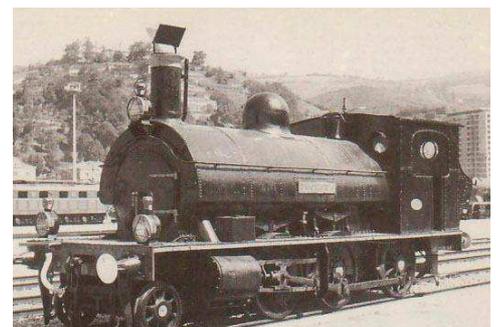
bautizada con el nombre de una de las estaciones de la línea “Pucheta”. Una línea inaugurada provisionalmente en 1865, que finalmente explotó la Diputación Foral de Vizcaya.

Pese a tratarse de un ferrocarril minero, se construyó en ancho ibérico, lo que facilitaría conexión con las vías de la Compañía del Norte. En 1889 enlazó con el ferrocarril de Bilbao a Portugalete con un ramal hasta la estación de Desierto-Baracaldo, iniciando un servicio combinado de viajeros y mercancías. En 1890 prolongó su trazado desde Ortuella –donde estaban las minas del monte Triano–, hasta San Julián de Musques, con una longitud explotada de 13,04 km.



En España fue la única locomotora de ancho ibérico con rodaje 130ST (la notación “ST” hace referencia a “saddle tank” = “tanque de silla de montar”). Su característica principal es su depósito de agua, que cubre la caldera a modo de caparazón, recibiendo también la denominación de “tanque de albarda”. El agua era ligeramente precalentada por la caldera, lo que reducía la pérdida de presión que se producía cuando se inyectaba agua fría. Sin embargo, en ocasiones, si el agua se calentaba demasiado los inyectores perdían eficiencia y podían fallar. Además, si bien este tipo de tanque proporcionaba un mayor suministro de agua a la máquina (3,5m³ de capacidad), limitaba el tamaño de la caldera. Por otro lado, el centro de gravedad de la locomotora es más alto y la visión del maquinista más limitada, por lo que se debía reducir la velocidad para una conducción segura. Tenía una potencia de 486 CV y un esfuerzo de tracción de 6.527 kg, peso adherente de 37.500 kg y una carbonera en la parte posterior de la cabina con capacidad para 1.700 kg.

Cuando en 1941 el Ferrocarril de Triano pasó a RENFE recibió el número 130-0201, siendo destinada al depósito de Miranda de Ebro (Burgos), para hacerlo después a Olaveaga (Vizcaya). Asimismo y durante bastantes años se la vio realizando maniobras en la estación de Bilbao-Abando, hasta que en 1966 fue dada de baja definitivamente.



Quedó apartada en 1967 en la reserva de Ollargan (Vizcaya), desde donde por su singularidad se llevó ese mismo año a Bilbao, para formar parte de la exposición del XVI Congreso de la Unión Europea de Modelismo Ferroviario (MOROP). Allí lucía sobre el capitel de su chimenea una cubierta de escape de humo, colada para evitar problemas en la circulación de líneas electrificadas. Finalizada la muestra, se trasladó a Logroño y posteriormente en 1977 a los extinguidos depósitos de Príncipe Pío. Desde allí, llega en 1981 al Museo del Ferrocarril de Madrid para formar parte de la colección permanente, siendo incluida en la incoación de expediente de declaración de bien de interés cultural en 1996.