

## Locomotora de vapor 040-2091 “El Cinca”



Locomotora de vapor 040-2091 “El Cinca”  
(Ex Norte 501, Ex Norte 2501)  
Nº de fábrica: 717  
Año: 1863  
Fabricante: Schneider & C<sup>ie</sup>. (Le Creusot, Francia)  
Pieza IG: 00044  
Vía I. Museo del Ferrocarril de Madrid

La primera locomotora de vapor de rodaje 040 fue construida en 1855 por la factoría austriaca Haswell para el ferrocarril de Viena a Raab. La compañía ferroviaria francesa Midi adquirió a título de ensayo una locomotora de este tipo, a partir de la cual diseñó otra locomotora de ese mismo rodaje -cuatro ejes acoplados-, pero de

mayor potencia, que puso en servicio en 1863. Este modelo fue propuesto por los asesores franceses a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, dada la íntima relación con Midi, pues ambas compañías tenían capital mayoritario de los hermanos Pereire.

Inmediatamente, Norte encargó 25 máquinas a la firma francesa Schneider & C<sup>ie</sup>. de Le Creusot, suministradas en 1864 con números de fábrica 717-731 y 747-756. Al año siguiente solicitó otro lote de 12 locomotoras con números 817 al 828, formando la serie 501 a 537, posteriormente serie 2501-2537. Así pues, fueron las primeras locomotoras con rodaje 040 que recorrieron las líneas ferroviarias españolas. Todas recibieron nombres de ríos, según la costumbre de Norte de dar nombres de ríos a sus locomotoras de mercancías y de personalidades o pueblos de sus líneas para las de viajeros. “El Cinca” fue la primera de la serie.

Elegidas como “locomotoras para rampas” por sus características y potencia (602 CV), resultaron idóneas para remolcar pesados trenes de mercancías y mixtos en líneas de duros trazados, sobre todo para mejorar el tránsito por las rampas de la sierra del Guadarrama y algunas otras del País Vasco en la línea de Madrid a Irún. La complicada orografía creaba un serio problema de frenado, pues en aquella época las locomotoras solo contaban con el freno de mano del tender. Fueron de las primeras máquinas a las que se les aplicó el freno de contravapor, sistema eficaz para retener a los trenes en las pendientes fuertes, pero al que solo se recurría en casos de emergencia. Este frenado enérgico era una maniobra peligrosa para los mecanismos de la locomotora, ya que consistía en mover la palanca de cambios invirtiendo la marcha, provocando la violenta retención del grupo motor, mientras que el material remolcado, sin ser frenado, colisionaba con el tender y la máquina. Estaban también provistas de otra innovación de la época, el sistema Caillet, diseñado para facilitar su inscripción en las curvas, aminorando la presión que ejercen las ruedas contra los carriles a su paso por las mismas, algo que preocupaba mucho en un momento en el que las locomotoras aumentaban su longitud.

Esta serie 500 de Norte formó parte de las llamadas “locomotoras de caldera baja”, la poca altura que tiene el eje de su caldera se consideraba ventajosa para la estabilidad de la marcha. Se caracterizan además por tener las ruedas muy juntas para disminuir en lo posible la distancia entre topes, pero sobre todo destaca su gran domo, el mayor de las locomotoras españolas y posiblemente de las europeas. Con el paso de los años recibieron calderas nuevas, pero timbradas a 9 kg en lugar de ocho y una marquesina característica tipo Norte, para guarecer a la pareja maquinista-fogonero de las condiciones atmosféricas adversas.

Su fácil manejo y mantenimiento, unidos a su potencia para superar la dificultad de explotación de sus líneas, hizo que toda esta serie de Norte se mantuviera completa y operativa hasta 1941, cuando se constituyó RENFE, formando entonces la serie 040-2091 a 2127. En 1962 se inició su desguace y en 1968 había causado baja toda la serie, quedando preservada en el depósito de Cuenca la 040-2091 “El Cinca”, pero con el tender de la 040-2095 “El Voltoya” (con distinta altura entre ambos vehículos). En octubre de 1984 participó en una exposición en Oviedo, llegando a Delicias seis días antes del 19 de diciembre de 1984, fecha de la inauguración del Museo el Ferrocarril de Madrid, donde desde entonces forma parte de su exposición permanente.