

Locomotora de vapor RENFE 231-2006



Locomotora de vapor RENFE 231-2006
(Ex Andaluces, 3306) (Ex Fc. Andorra - Escatrón 231-2006 “Cabeza Gorda”)
Nº de fábrica: 364
Año fabricación: 1930
Constructor: Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox (Galindo, Bilbao, España)
Pieza IG: 00041
Vía I. Museo del Ferrocarril de Madrid

Con motivo de la celebración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla en 1929, se preveía un incremento del tráfico ferroviario en la línea Cádiz-Sevilla. Así pues, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces inició un proceso de modernización de

su parque móvil. Adquirió diez locomotoras de vapor con rodaje tipo ‘Pacific’ destinadas al transporte de viajeros y seis coches de viajeros metálicos de lujo “Pullmann”, encargados a la inglesa Metropolitan Cammell Carriage Wagon and Finance Co. Ltd.

El pedido de las locomotoras se formalizó con la Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox, S.A. en abril de 1929, comprometiéndose a su fabricación en diecisiete meses. Ante el ajustado plazo de entrega, encargó los planos a la factoría alemana Maffei, aun así su construcción se demoró y Andaluces las recibió una vez finalizada la muestra. El resultado fueron unas máquinas esbeltas, propias de su diseño germánico, de gran potencia (1800 CV) y altas prestaciones, alimentadas con carbón y con un diámetro de ruedas motrices de 1,90 metros (solo igualadas posteriormente por las máquinas ‘Confederación’). Eran capaces de desarrollar grandes velocidades en trenes rápidos y expresos, aunque no podían sobrepasar la velocidad de itinerario establecida de 75 km/h.

Formaron la serie Andaluces 3301 a 3310, y al llegar a RENFE en 1941 se rematricularon como 231-2001 a 2010, siendo asignadas al depósito de Utrera y posteriormente al de Sevilla. En 1963, tres de ellas, incluida la 231-2006, pasaron al de Miranda de Ebro para operar en la línea de Castejón a Zaragoza, pero siempre en el transporte de viajeros.

RENFE retiró del servicio toda la serie en 1968, último año de la tracción vapor con carbón. Fue entonces cuando la 231-2006 pasó a la Empresa Nacional Calvo Sotelo (ENCASO), que en 1953 había inaugurado el ferrocarril minero de Andorra a Escatrón. Aunque la ‘Pacific’ no era una máquina adecuada para mercancías, llegó a Andorra (Teruel) desde Medina de Pomar (Burgos) para el acarreo de mineral. Dado su mal estado fue sometida a una importante reparación en los talleres de la empresa. Allí conservó la numeración RENFE, pero además fue bautizada como “Cabeza Gorda”, el nombre de un apartadero de este ferrocarril aragonés.



En 1972, por acuerdo del Consejo de Ministros, la Empresa Nacional de Electricidad, S.A. (ENDESA) pasó a explotar los yacimientos carboníferos y la línea férrea que tenía ENCASO en Teruel, siendo en esos años cuando la locomotora fue apartada del servicio. Poco después, en 1977 RENFE inició la negociación con ENDESA para la recuperación de la única locomotora ‘Pacific’ que quedaba en nuestro país, con el fin de que formara parte de su futuro Museo del Ferrocarril. Finalmente, el 9 de febrero de 1979 se firmó acta de intercambio por la Mikado 141F-2402, y el 22 de junio de 1979 fue trasladada desde Samper a Zaragoza, con posterior destino a Madrid-Delicias. En Delicias quedó apartada hasta que en julio de 1984 se envió a la factoría de Babcock & Wilcox para su restauración e incorporación a la exposición permanente del museo. En 1986 se reprodujeron en los Talleres de Valladolid las placas del constructor B&W y número de fábrica 364. También se le añadieron en el testero las placas de la primera locomotora de esta serie “Andaluces” y “3301”.