

Locomotora de vapor 030-2107 “El Alagón”



Locomotora 030-2107 “El Alagón”
(Ex Norte 9, Ex Medina-Salamanca 9 y 6, y Ex Oeste 119)
Año: 1863. Societé Autrichienne (Oullins, Francia)
Nº de fábrica: 369 – Rodaje tipo: Six-Wheel-Switcher
Pieza IG: 00029
Vía I (tracción vapor). Museo del Ferrocarril de Madrid

Construida en 1863 para la antigua Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España por la Societé Autrichienne. Salió de los talleres franceses de Parent & Schaken, situados en Oullins cerca de Lyon, con el número de fábrica 369 y rodaje tipo 0-3-0. Norte, al recibirla, la incorporó en la serie 301-

369 de locomotoras de mercancías, que de acuerdo a la costumbre de esta compañía ferroviaria, fueron bautizadas con nombres de ríos, siéndole asignado el de “El Alagón”, afluente del Tajo.

Al mismo tiempo, entre 1860-1864, Norte encargó a varias factorías francesas las series 101-157 y 159-170 de locomotoras de viajeros, con disposición de ejes o rodaje 1-2-0. Ambas series, viajeros y mercancías, eran del tipo denominado “Forquenot” y fueron proyectadas con la mayor uniformidad posible para compartir piezas que, al ser intercambiables, permitían la posibilidad de transformar las locomotoras de un tipo a otro según las necesidades de explotación.

Los modelos de Norte se distinguieron porque tanto las válvulas como los mecanismos de distribución, se hallaban en el exterior, y por tanto eran fácilmente accesibles. Otra peculiaridad de la máquina es su caldera baja, de tipo primitivo, sin domo de vapor. Conserva aún las válvulas de seguridad del tipo “balanza” de las que fue dotada en origen. Podía alcanzar una velocidad máxima de 65 km/h, aunque su velocidad óptima de trabajo remolcando trenes de mercancías era de 35 km/h. El regulador, del tipo *Crampton*, está situado dentro de un pequeño cajón dispuesto detrás de la chimenea, que el maquinista accionaba mediante una varilla situada encima de la caldera y que en pendientes fuertes ocasionaba averías por los frecuentes arrastres de agua hacia los cilindros. Cuenta, además, con una enorme chimenea denominada “tubo de estufa”, que en su estado original llevaba un capitel que posteriormente fue suprimido, colocando en su lugar la actual visera y la tapa típica de Norte. Tras salir de fábrica, se le instaló una pequeña pantalla que únicamente servía para resguardar de las inclemencias atmosféricas a los aparatos de control de la caldera. Posteriormente se le añadió la actual marquesina con techo, a modo de cabina de conducción, que ofrecía cierto resguardo al maquinista y al fogonero.

En 1873, Norte vendió a la Compañía de Medina del Campo a Salamanca esta locomotora junto con otras nueve de ambos tipos, viajeros y mercancías. Cuando en 1877 se inaugura la pequeña línea Medina a Salamanca, nuestra locomotora llevaba el número 9. Allí sería transformada a rodaje 1-2-0. Sin embargo, en 1901, en los Talleres de Salamanca, -según figura en la placa colocada en su tender-, fue devuelta a su rodaje original 0-3-0. Con esta modificación, se cambió su numeración por el número 6.



En 1928, la Compañía Medina-Salamanca fue incautada por el Estado e incorporada a la Compañía del Oeste, donde “El Alagón” recibió el número 119. En 1941, cuando llegó a RENFE, era la única superviviente de su serie y participó en varios rodajes cinematográficos. Sus últimos servicios los realizó en el depósito de Madrid-Delicias, donde funcionó como máquina auxiliar para la limpieza de otras calderas hasta que fue dada de baja en 1966, siendo preservada para el futuro Museo del Ferrocarril por su singularidad.