

# La darrera locomotora a vapor de Catalunya

per Carles Salmeron i Bosch (fotos de l'autor)

*Aquest article és un avenç editorial de la col·lecció de llibres "Els trens de Catalunya" de propera aparició al públic i que reproduïm aquí donat el seu interès i curiositat.*

Que a l'any 1984 existeixi a Catalunya una locomotora de vapor que funcioni ocasionalment i que aquesta sigui pràcticament desconeguda, és certament una cosa curiosa, si a més hi afegim que aquesta locomotora és del tipus *fireless*, la cosa ja es converteix en excepcional, donat que constitueix el darrer exemplar existent d'aquest tipus a la Península Ibèrica i un dels escassos en servei arreu del món.

La locomotora ofereix els seus serveis al ferrocarril industrial que posseeix la firma S.A.F.A. (Societat Anònima de Fibres Artificials) la qual, fundada el 9 d'agost de 1923, i tal com indica el seu nom, es dedica a la fabricació de fibres tèxtils artificials. La fàbrica està emplaçada als afores de Blanes (La Selva) i molt a prop de l'estació, lloc que fou elegit a causa del gran volum de mercaderies que diàriament rep o tramet per ferrocarril.

Per a efectuar les maniobres a l'interior de la factoria i realitzar l'enllaç amb l'estació de Blanes, S.A.F.A. va encarregar el 1925 una petita locomotora de vapor, que tindria, però, una particularitat que la distingiria notablement de la resta de les locomotores, perquè seria una del tipus *fireless* (sense llar).

Les locomotores "sense llar" (anomenades també *sans foyer*) es caracteritzen perquè tenen una caldera que és merament un dipòsit de vapor, ja que, de fet produeixen el

vapor fora de la locomotora (generalment en una caldera fixa) la qual cosa determina que la locomotora hagi de repostar vapor periòdicament.

L'origen d'aquest sistema es remunta als anys seixanta del segle passat quan el Metro de Londres va fer les primeres experiències (per tal d'evitar omplir de fum els seus túnels) amb locomotores plenes de vapor i amb el foc apagat. Però, fóra ja a la dècada següent, quan aquest tipus de locomotora obtindria el més important desenvolupament. El 1873 es varen fer els primers assaigs als Estats Units i dos anys més tard a Europa amb les famoses locomotores Francq per a tramvies de vapor.

Donada l'absència de la llar d'aquestes locomotores, estaven especialment indicades per a llocs en què el fum i el foc de les locomotores de vapor normals causava determinats problemes. Per això se les va emprar a l'interior de les mines, en la construcció de túnels i en general a tots aquells llocs (fàbriques de gal, explosius...) en què el seu caràcter d'antideflagració les feia pràcticament indispensables.

L'ús d'una d'aquestes locomotores a Blanes va venir donat per un altre motiu i és que en la fabricació de fibres artificials s'empren grans quantitats de vapor que pot aprofitar-se perfectament per a les necessitats de tracció.

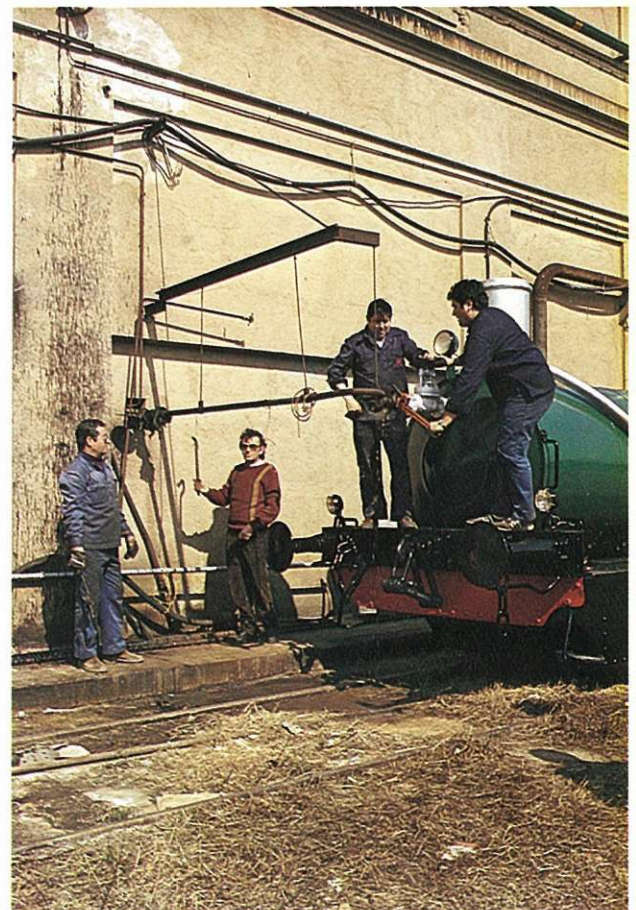
La locomotora fou construïda a Alemanya per Orenstein & Koppel (núm. de fàbrica 11159) i fou lliurada el febrer de 1926. Originalment era de dos eixos acoblats, però ja fa bastants anys fou sotmesa a una gran reparació en què es va allargar la caldera. Per tal de compensar aquesta ampliació es va haver d'afegir un altre eix lliure, i que serveix únicament per a repartir millor el pes.

Des del 1957 les maniobres a l'interior de la factoria les realitza conjuntament amb un tractor diesel (construït per Metalúrgica de Sant Martí) per més que, en els darrers anys, aquest últim efectua la majoria dels serveis, per la qual cosa la locomotora de vapor funciona únicament quan el tractor té alguna avaria o se l'ha de sotmetre a revisió, la resta de temps roman de reserva al dipòsit.

Tot i així, quan fa algun servei remolcant vagons fins a l'estació de Blanes, causa admiració a tots el qui l'observen, especialment als sorpresos viatgers dels trens de RENFE que veuen maniobrar a tocar de les finestres una fumejant locomotora de vapor.



1. La locomotora de vapor de S.A.F.A. exteriorment és idèntica a la resta de locomotores, les úniques diferències són l'absència de llar i la vàlvula emplaçada a la part davantera de la caldera.



3. Periòdicament la locomotora ha de tornar al dipòsit per tornar a carregar de vapor la seva caldera, tal com s'observa a la imatge.