



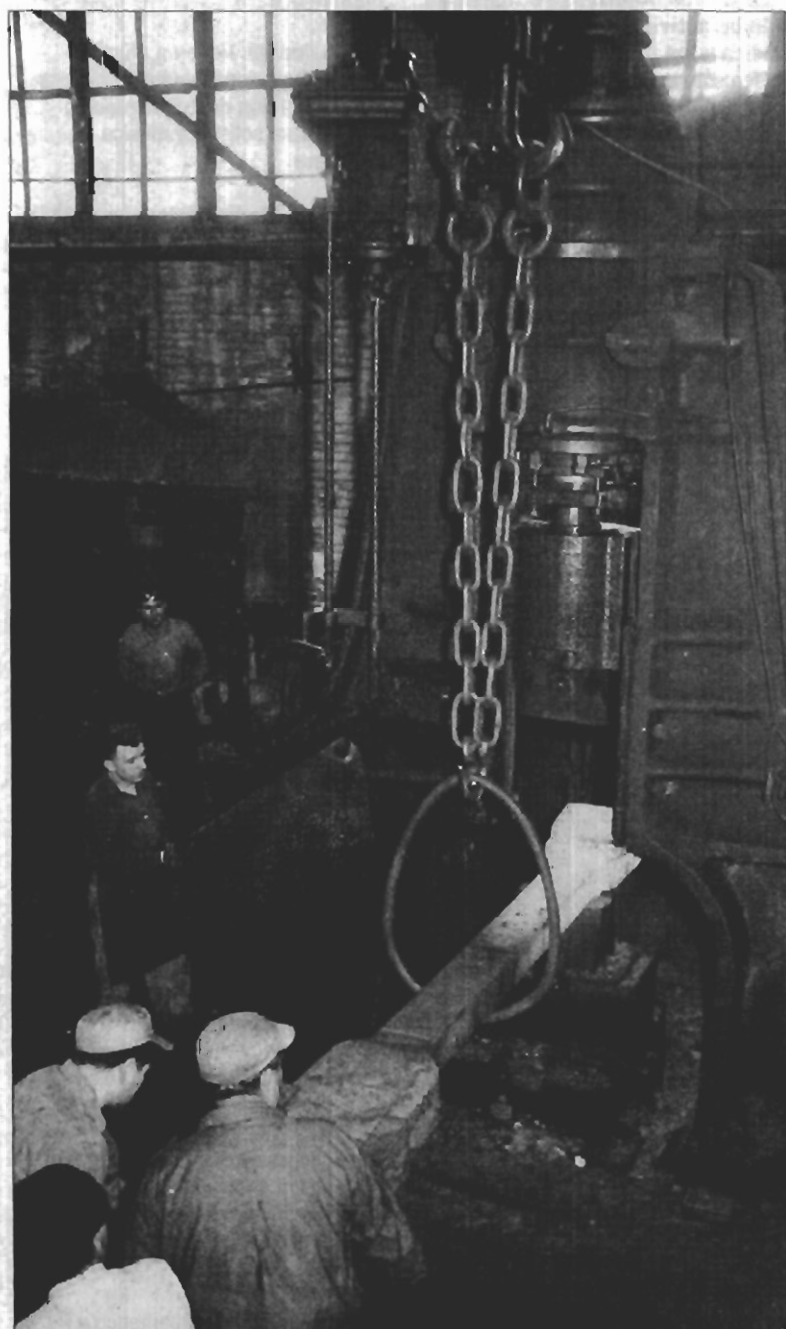
Una de las locomotoras Mikado fabricada por Macosa, en 1955, en la factoría valenciana. Perteneció a la colección fotográfica de Francisco Signes Martínez. /LP

Una exposición en la Universidad Politécnica viaja al pasado a bordo de las Mikado, las últimas locomotoras de vapor fabricadas en Valencia en los años 50

## El tren del tiempo



Imagen de la locomotora EURO 4000, de Vossloh, de la colección de Fco. Signes. /LP



Personal de Macosa trabajando en la torja de bielas, en 1957 (colección Fco. Signes). /LP

E. PÉREZ ■ VALENCIA

Se llama Mikado 141F-2295. Es una de las 242 locomotoras de vapor que la compañía ferroviaria adquirió entre 1953 y 1958, entre otros lugares, en la fábrica valenciana Material y Construcciones SA (Macosa) —antigua factoría de Construcciones Devis y actualmente Vossloh— en Albuixech. Fueron la últimas de tracción de vapor fabricadas en España. El número de serie de esta —2295— ubica el lugar de fabricación más lejos, en los talleres de Euskalduna, en Bilbao. Y su denominación americana, Mikado, recuerda que fueron encargadas en 1896 por el Gobierno japonés a la casa Baldwin —fabricante norteamericano que la diseñó— para impulsar la expansión nipona.

Tiene 53 años, pero hace un cuarto de siglo que llegó a Valencia, concretamente al campus de la Universidad Politécnica. Ahora ha sido restaurada por los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vossloh, el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales y la propia Universidad Politécnica.

No ha sido tarea fácil. La locomotora —cuyo peso en servicio es de 105 toneladas (99 en vacío)— estaba instalada en el patio interior de la Escuela de Ingenieros Industriales. Ahí ha sido restaurada. Para ello se han recuperado algunas piezas originales que le faltaban, se han limpiado conducciones oxidadas con el paso del tiempo, ha sido equipada con los faroles originales de iluminación y totalmente pintada.

Hace 25 años Renfe la donó a la Universidad Politécnica. Uno de los artífices de esa iniciativa, el entonces profesor de la Escuela, posterior rector de la Politécnica y ex consejero de Empresa, Universidad y

Ciencia, Justo Nieto, recordaba que se tuvieron que quitar los semáforos de la avenida Cardenal Benlloch de Valencia para que pudieran pasar los dos camiones que trasladaban, partida en dos, la locomotora.

La F de la denominación de la Mikado indica que es una locomotora fuelizada. En su interior aún alberga cerca de 15 toneladas de combustible, ahora casi solidificado, que la alimentaba. Pero entre sus hermanas las había que funcionaban a base de carbón. En su diseño, se aumentaron las dimensiones del cajón de fuegos, colocando debajo un eje portador.

### El proceso de producción

El aniversario de la Mikado de la Politécnica ha servido para organizar una exposición en la Escuela de Ingenieros Industriales que repasa su proceso de fabricación en la factoría valenciana de Macosa. El fotógrafo, investigador y escritor Francisco Signes Martínez, que trabajó 37 años en la factoría, ha reunido en una colección particular decenas de fotografías, esquemas de los componentes mecánicos y vídeos sobre la producción valenciana de Mikado. "Con la participación en el último gran pedido de Renfe, la histórica fábrica de Construcciones Devis culmina, llega a su máximo esplendor y finaliza abruptamente el periodo de construcción de locomotoras de vapor valencianas", explica Signes.

Todo ello en apenas seis años. La primera de las 53 encargadas se entregó el 21 de febrero de 1953, adelantándose cuatro meses a la casa matriz, la North British Locomotive Co Ltd, que trabajaba a la par, según se refleja en el libro *Locomotoras,*

vapor e ingeniería industrial escrito por Francisco Signes y Juan Luis Llop, delineante y maquinista de metro, y presentado en el contexto del aniversario de la Mikado de la Politécnica.

La última locomotora hecha en Macosa partió en diciembre de 1958. En ese decenio, señala Francisco Signes, se consolidó un proyecto industrial como fue la fusión en 1947 de la valenciana Construcciones Devis y la catalana Material para Ferrocarriles y Construcciones, dando lugar a Macosa. Es esta fábrica "la que lidera la construcción y reparación de locomotoras de vapor y asimismo inicia, con gran sentido estratégico, la reparación de locomotoras eléctricas y un gran desarrollo en la fabricación de equipos industriales como grúas y componentes metálicos y mecánicos para obras hidráulicas", explica Signes.

La muestra se compone de 150 fotografías de la factoría en los años 50 y, en la parte final, uno de los encargos actuales de Vossloh, las EURO 4000, las locomotoras diésel-eléctricas más potentes de su clase fabricadas en Europa. Hay además reproducciones en escala de una Mikado y de otros proyectos desarrollados por Vossloh para el Metro de Valencia o el TRAM de Alicante.

Las Mikado se apagaron en 1975. Fue el Rey quien desconectó la última máquina que prestaba servicio. Era la número 141-2348 y ahora puede visitarse en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, en Barcelona. En la actualidad, sólo existen tres locomotoras operativas en el Museo del Ferrocarril de Delicias en Madrid, en León y en Ponferrada.