

Aspecto general del ferrocarril del parque de L'Oreneta, con la montaña del Tibidabo al fondo. Empezando por la izquierda, la primera locomotora es una máquina inglesa del tipo «cacahuete», posiblemente la más pequeña de este ferrocarril. En el centro, la «Kriegs Locomotive» de Jordi Viñas. Y a la derecha, la N.º 69, la soberbia creación de David Martorell.

La locomotora N.º 1 de David Martorell, pionera del FCPO, desguzada en la actualidad.



El pequeño gran tren del parque de L'Oreneta

MANUEL MARISTANY
(texto y fotos)

DESDE que en 1982 dejó de prestar servicio el correo de Ponferrada, el que parecía ser el último y único tren de viajeros con tracción vapor de España (así figuraba en las guías de ferrocarriles), el viajero que en la actualidad desea gozar de este placer refinado y aspirar auténtico aroma a carbonilla deberá encaminar sus pasos al parque de L'Oreneta, de Barcelona, donde circula el ÚLTIMO tren de viajeros con tracción de nuestra Patria, muy pequeño, eso sí, verdaderamente diminuto, pero todo un señor tren servido por auténticas locomotoras de vapor en dos anchos de vía, el normal (!) de 252 mm., no homologado internacionalmente, y el estrecho (sin hipérbolo) de 127 mm., equivalente al cinco pulgadas homologado en Europa, Japón y Sudáfrica.

El tendido ferroviario es al aire libre, al pie del Tibidabo, y tiene una extensión aproximada de 300 metros, con un desnivel máximo de 120 mm. y rampas del 1 por 100. Una parte del recorrido es común a ambos anchos de vía mediante un tercer carril. Las obras de fábrica más notables son un túnel de 25 metros de longitud, en curva y contracurva, y dos puentes metálicos de cinco y nueve metros de luz. El primero es para la vía estrecha. El segundo, para ambos anchos. Su estructura es de tradicional celosía



«La Alvarita» da sus primeros vagidos el 13 de octubre de 1979. Y Alejandro Alvarez, su padre, no puede disimular su satisfacción. (Foto: José M.ª Casademont.)

de doble viga Pratt. Digamos de pasada que, con la excepción de una trinchera y el túnel, el resto de la línea ha sido construida a pico y pala por los socios del Centro de Estudios de Modelismo Vapor (los padres de la criatura), de lo que puedo dar fe pública porque en más de una ocasión me permitieron colaborar en trabajos de escasa responsabilidad como cavar zanjas o acarrear carretillas de tierra.

Los carriles utilizados son de tres tipos diferentes: carril de aluminio macizo tipo Vignole de 32 mm. de

altura, carril de hierro de 37 mm. de altura y carril de ídem de 40 mm. de altura. La instalación consta de los correspondientes aparatos de vía, así como de una verdadera placa giratoria con cuatro carriles (la vía estrecha dentro de la ancha) de 3,60 metros, y una rotonda con siete vías, así como un foso para limpiar las máquinas y tirar las escorias.

Como un verdadero ferrocarril digno de tal nombre, tiene también una estación con una superficie aproximada de 15 metros cuadra-

dos, pero lo bastante alta para albergar al jefe de estación y unos cuantos agentes y usuarios no excesivamente gordos. De momento sólo hay una porque el tren es de ida y vuelta. En contrapartida tiene una bonita marquesina y la campana de rigor. Reloj todavía no, pero se espera instalarlo cuando el tendido se prolongue con ocasión de las Olimpiadas del 92.

La aguada, un barril

Junto al edificio de la estación se levanta el tradicional depósito de agua para las locomotoras, un simple barril con capacidad para 200 litros de H₂O montado sobre una estructura metálica que, de lejos, recuerda a escala reducida el de Mora la Nueva. Unos metros más allá se halla la carbonera donde se abastecen las locomotoras. El carbón puede cargarse a mano o con la ayuda de una palita de las empleadas por los niños para hacer flanes de arena. De momento no hay luces o señales de vía, pues dado lo exiguo del tendido, los trenes circulan siempre a la vista y en caso de peligro al jefe de movimiento le basta pegar cuatro gritos para solucionar el problema.

Estos detalles darán idea de las proporciones liliputienses de este ferrocarril que, paradójicamente, no se corresponde con el grandísimo espíritu ferroviario que anima a sus agentes, que se toman muy en serio su trabajo y visten los tradicionales uniformes azules, con la muy notable excepción de los muchachos de la Brigada de Vía y Obras, que no dan importancia a este detalle de la vestimenta y presentan un aspecto bastante anárquico. Donde también falla lamentablemente la uniformidad es en el tema de las gorras: no hay dos iguales. Miguel Gurgui (el mismo que salió

en la portada de agosto de VIA LIBRE), por citar un solo caso, luce una de la Deutsch Bundesbahn. Puesto al habla con Marcelo Fernández, el director del ferrocarril, me ha dicho que un día tomará cartas en el asunto y pondrá un poco de orden en este asunto en atención al mal efecto que causa al público.

Aunque en algunas ocasiones se han producido percances sin importancia, el índice de siniestrabilidad de este ferrocarril es prácticamente igual a 0, pues los descarrilamientos nunca adquieren consecuencias catastróficas ni causan víctimas mortales. Cuando un vagón descarrilla, a los viajeros les basta posar los pies en el suelo y desentenderse del asunto. Una vez repuestos del susto ayudan al maquinista y al jefe de tren a encarrilar los vagones siniestrados, sumamente encantados del realismo del percance. A nadie se le ocurre pedir el libro de reclamaciones (que no existe) ni escribir a los directores de los periódicos quejándose del mal servicio.

Los domingos por la mañana, estos tibios y soleados domingos del invierno barcelonés, con el mar brillando a lo lejos y el aire perfumado por los efluvios de las mimosas recién florecidas, el FCPO (Ferrocarril del Parque de l'Oreneta) es una verdadera fiesta. Los trenes van y vienen incansables, pita el jefe de estación, resuena la campana anunciando la llegada de un convoy, las máquinas maniobran en las vías muertas, se huele a carbonilla y colas de niños acompañados por sus progenitores (tan ansiosos, o más, que éstos) guardan turno para ocupar plaza en el próximo tren.

Pero no nos dejemos engañar por la atmósfera festiva del cuadro. Tras esta animada escena se esconden miles de horas de trabajo tenaz y entusiasta que prueban, una vez más, que donde hay una voluntad hay un camino. En este caso de hierro. ¿Cuál es la historia de este ferrocarril? ¿Qué movió a sus constructores? ¿Qué les impulsó a pasarse largas horas entregados a desentrañar el misterio de una locomotora de vapor?

Marcelo Fernández, el pionero

El FCPO es, en pocas palabras, la cristalización de las inquietudes que a mediados de los años sesenta se habían apoderado de algunos amigos del ferrocarril de Barcelona, aburridos de hacer correr trenes miniatura por tableros mejor o peor decorados. La pregunta que flotaba en el aire, que los mantenía desasosegados, era la siguiente: ¿era posible construir una pequeña locomotora de vapor capaz de llevar a su maquinista y unos pocos pasajeros al estilo de las que corrían

por algunos países de Europa y América? ¿Por qué no se podían construir en España? ¿O es que los constructores españoles no daban la talla?

Marcelo Fernández fue el primero que recogió el reto y creyó en su posibilidad. Una vez tomada su decisión, «me armé de valor y me pasé varios domingos por la mañana tomando medidas a la ex MZA-606 en la estación de Tarra-sa y dibujando croquis que completé con el esquema tal como aparece en el "Album Motor" de RENFE de 1948. Luego estudié a fondo "La locomotora de vapor", de la Editorial Gustavo Gili, y llegué a la con-

público, tuvieron lugar en la Asociación de los Amigos del Ferrocarril de Barcelona el 20 de octubre de 1973. Y fue un momento histórico cuando la diminuta versión de la 020 RENFE 0236 lanzó un agudo pitido y arrancó solemnemente, llevando tras de sí un vagón ocupado por su constructor y un portacontenedores cargado con siete socios que no bajarían de los 1.000 kilos de peso entre todos.

Las motivaciones de los constructores de locomotoras pueden ser muy variadas. Unos aspiran a reflejar lo más fielmente posible la realidad. Otros optan por la creación libre, y entre ambos hay una



A Joan Vallés, el constructor de esta extraordinaria réplica a escala de la locomotora 109 de los Ferrocarriles Rheticos, los aficionados suizos le daban un cheque en blanco.

clusión de que el reto era importante, pero no imposible. Hay que tener en cuenta que "La Pantera", bueno, la 606 MZA, no es una locomotora difícil. Es de vapor saturado y distribución exterior, es decir, que lo tiene todo a la vista. Y me puse manos a la obra...

Metido a inventor, y desconocedor de la galga más comúnmente empleada en Europa, Marcelo inventó su propio ancho de vía de 252 mm., de acuerdo con el cual «La Pantera» le salió a escala 1/16. Su construcción no fue fácil, ni mucho menos. No sólo tuvo que luchar contra la mecánica, sino también contra sus detractores, que le auguraban el mayor de los fracasos, hasta el extremo que «mi moral llegó a estar por los suelos». Pero con la idea metida en la cabeza, Marcelo sacó fuerzas de flaqueza y se pasó varios años trabajando en el proyecto hasta que llegó el día venturoso en que acopló todas las piezas, llenó la caldera de agua, encendió el fuego, levantó presión... ¡y «La Pantera» echó a andar con toda la naturalidad del mundo! El milagro se había consumado una vez más y Marcelo participó de la gloriosa exaltación que un día lejano se apoderara de George Stephenson. Las pruebas oficiales de «La Pantera», su presentación en

gama que participa en mayor o menor grado de ambas tendencias. El tema es de por sí apasionante y se prestaría a escribir un verdadero ensayo. Marcelo es un partidario decidido de la escuela realista según se desprende de sus propias palabras: «Reconozco que mi modelismo no es creativo por la sencilla razón de que no pretendo crear nada, sino reproducir lo más fielmente posible locomotoras reales en la medida que me lo permitan mis conocimientos y posibilidades».

En el extremo opuesto podemos situar a Alejandro Alvarez, el primer aficionado que se decidió a seguir los pasos de Marcelo Fernández: «Yo no quise hacer un modelo reducido. Yo quise hacer una locomotora pequeña, que son cosas muy diferentes, a pesar de que me inspiré en una locomotora de minas Orenstein Koppel de Ponferrada. La verdad es que no se puede hablar de "un modelo reducido". En modo alguno se trata de un modelo. "La Alvarita" salió así y no de otro modo. La consecuencia de este planteamiento es que sus órganos más importantes, en el sentido de funcionamiento, están hechos precisamente de acuerdo con las necesidades de este funcionamiento, lo cual explica que "La Alvarita"

haya funcionado a la primera. En otro orden de ideas elegí la galga de cinco pulgadas (127 mm.) porque es la mínima que permite ir sentado e imita muy bien la vía de 600 mm. (la del modelo real en que me inspiré), lo cual se traduce en locomotoras muy grandes con mecanismos de fácil acceso y además permite utilizar una mecánica de ferretería con todas las ventajas que esto comporta al ahorrarle a uno ir a buscar accesorios a una casa de suministros de relojería. En cuanto a la sobreestructura, la apariencia externa, salió así porque la mecánica empleada pedía esta forma. No es caprichosa. Todo está relacionado: la capacidad de los depósitos, la altura... Nada es gratuito. En el mundo no ha existido máquina más funcional que la locomotora de vapor».

La N.º 1 nació en 1980

«La Alvarita» —el nombre era inevitable— dio sus primeras boqueadas el 13 de octubre de 1979 en el jardín del aficionado Pere Molina.

La existencia de estas dos locomotoras despertaron en el amigo David Martorell «la necesidad de dar rienda suelta a mi impulso creador y acometer la construcción de una locomotora de ancho de 127 mm., pero partiendo de un planteamiento diferente al empleado hasta entonces. Debía ser una locomotora sencilla, robusta y pesada, con rodaje "bourbonais", con un diámetro de llanta de 110 mm., cilindros "cuadrados" (valga la redundancia) a distribuidores planos con comandamiento Walschaert, bastidor soldado a la eléctrica y caldera de hierro soldada por el mismo sistema, equipada con tender remolcado a dos ejes, el cual confería autonomía y comodidad al maquinista que, sentado en el mismo y con los pies dentro de la cabina, no rompía la estética del conjunto, un factor muy importante desde mi punto de vista. Me puse manos a la obra y tras nueve meses de trabajo nació la N.º 1, concretamente el 5 de octubre de 1980».

La consecuencia inevitable de tener tres locomotoras operativas fue la de construir un tendido ferroviario con cara y ojos para no tener que andar montando y desmontando las vías a cada ocasión.

Tras largas y laboriosas gestiones, la División de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Barcelona les cedió a título gratuito un espacio de bosque y matorrales de unos 300 metros cuadrados en los límites del parque de l'Oreneta. No era ninguna maravilla, pero los vaporistas del Centro de Modelismo, después de examinarlo con mirada crítica, decidieron que menos daba una piedra y se pusieron manos a la obra. Se enfrentaban a un reto apasionante: construir un verdade-



Esta versión «sui géneris» de una «Kriegs Locomotive» de la Reichbahn sin pintar permite apreciar la impecable y concienzuda factura de su autor, Jordi Viñas.



20 de octubre de 1973, fecha histórica del ferrocarril español: la MZA 606, alias «La Pantera», realiza sus pruebas oficiales en la Asociación de los Amigos del Ferrocarril de Barcelona, con Marcelo Fernández, su constructor, a los mandos de la misma. (Foto: Miñana.)

David Martorell, a los mandos de la locomotora 69, o la culminación de su arte ferroviario.



ro ferrocarril, no de jugar a trenes. Partían de un planteamiento diametralmente opuesto al de los constructores de tableros de trenes miniatura que primero ponen las vías y luego simulan las dificultades. Si no es que construyen dificultades artificiales y luego simulan vencerlas. Los constructores del FCPO se enfrentaban a dificultades de tamaño natural como desniveles, contrafuertes, barrancos, etcétera. El terreno mandaba y había que vencerlo, lo cual exigía verdaderos cálculos ingenieriles. Sus problemas, a escala reducida, eran exactamente iguales a los constructores de un tren real. Entre otras cosas porque sus trenes eran reales.

Manos a la obra

Los constructores del FCPO se emplearon a fondo e hicieron de todo, de agrimensores, ingenieros, albañiles, mineros, carpinteros, mecánicos electricistas... Emplearon el teodolito, la plomada, el nivel, cavaron, cargaron carretillas, rellenaron taludes, pusieron ladrillos, prepararon hormigón, extendieron el balasto, tendieron las vías, las embridaron, dispusieron los desvíos, construyeron la estación..., no se ahorraron ninguna fatiga y el parque de l'Oreneta, antaño tan silencioso y recoleto, conoció horas de frenética y entusiasta actividad.

El monótono glópit-glópit de la hormigonera se mezclaba con el chirrido de las brocas perforando los carriles y las maldiciones y jadeos de los forzados a trabajar en un desmonte. El primer golpe de pico se dio el 1 de marzo de 1981. Aún no habían transcurrido cuatro meses cuando el día de San Juan de este mismo año, «La Pantera», «La Alvarita» y la N.º 1 recorrieron triunfalmente los 300 metros del circuito básico con una carga de entusiastas y entusiasmados viajeros.

A partir de este día, los constructores de locomotoras empezaron a surgir con fuerza incontenible. Fue como si se hubiera derribado la presa que contenía sus ansias creadoras largamente refrenadas y tuvieran ganas de recuperar el tiempo perdido. Las piezas que periódicamente surgen de sus «naves de montaje» sorprenden gratamente a la afición por su realismo y originalidad. Parece que no haya límites para su creatividad. No las podemos citar todas, por falta material de espacio, como hubiera sido nuestro deseo.

Paralelamente a la actividad constructiva de locomotoras, el FCPO ha ido mejorando sus instalaciones hasta el extremo que ha celebrado con el mayor de los éxitos dos «24 horas de vapor», a las que han acudido aficionados de toda España para contemplar con sus propios ojos el siempre sorprendente y fascinante mundo del vapor vivo. **M. M.**