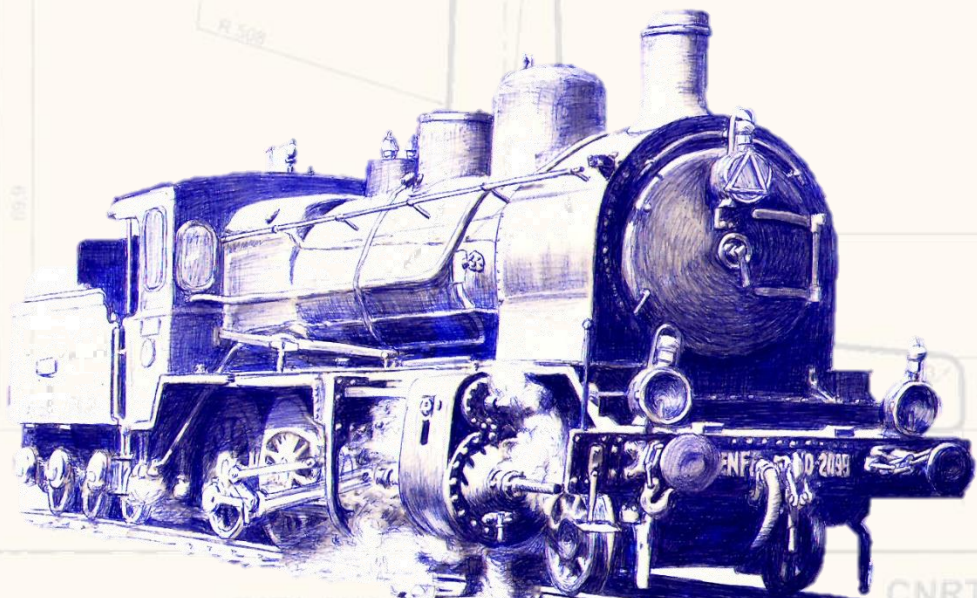


BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

AFB010H03



RIEL UIC 54 E.1
PESO 54,77 kg/m

ESCALA 1:1	TROCHA TODAS	LÍNEAS TODAS	UTILIZACIÓN VIA	EMISIÓN 1
FIRMA Y FECHA APROB. Ing. Horacio Faggiani Dpto. de Seguridad en el Transporte		CE/07/09	Nº DE PLANO GST (VO) 016	

Pere Comas
Alfred Puig
Enero de 2020





Breve historia de la tracción vapor en Norte, por Pere Comas, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Atribución-NoComercial 3.0 Unported](http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/), que es consultable en la web:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>

Publicaciones “Agrupament Ferroviari de Barcelona”

Introducción

Revisando fotografías de locomotoras de vapor RENFE con unos amigos, me sorprendió que pocos de ellos identificaran que provenían de la compañía del Norte, y ello me hizo pensar que quizás no siempre tenemos un conocimiento claro de lo que representó la tracción vapor en esta importante compañía, y los problemas que tuvieron sus ingenieros para intentar clasificar correctamente las locomotoras que llegó a poseer. Por ello me permito exponer brevemente las principales pinceladas de lo que fue la tracción en el Ferrocarril del Norte de España desde sus orígenes, en sucesivos capítulos.

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

La importancia de la organización y de la numeración de las series.

Contenido:

1	Los principios del Camino de Hierro del Norte de España.....	5
2	La tracción “original” de la compañía	8
	Serie 101-170.....	8
	Serie 301-369.....	9
	Serie 501-537.....	10
	Serie 601-605.....	11
3	Las primeras absorciones de compañías.....	14
	3.1 Ferrocarril de Alar a Santander.....	14
	3.2 Ferrocarril de Tudela a Bilbao	15
	3.3 Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.....	15
4	Superando la cordillera Cantábrica	20
	4.1 Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona	20
	4.2 Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León.....	20
	Serie 71-94.....	22
	Serie 301-336.....	22
	4.3 Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.....	24
	4.4 Variante de Segovia	24
5	La lucha por el Mediterráneo	27
	5.1 Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona	28
6	Los mercantes en Norte en el siglo XIX.....	31
	6.1 Locomotoras “Verraco”	31
	Norte 2538-2566, 2601-2602 y 2701-2726	33
	Norte 2603-2611 y 2612-2621	33
	Norte 2622-2631.....	34
	Norte 2651-2662 y 2663-2682	34
	Norte 2731-2760.....	35
7	La modernización con la llegada del siglo XX.....	38
	7.1 Renovación de la tracción en los expresos: Serie 1900.....	39

Norte 1901-1928, 1950-1989 y 3101-3150.....	39
7.2 Una locomotora para todo: Serie 400.....	42
Norte 401-497, 4401-4499 y 4701-4916.....	42
8 El Norte se decide por el Compound.....	47
José Mencos y Rebolledo de Palafox	47
El Sistema Compound	47
8.1 La velocidad en los expresos: Serie 3000.	48
Norte 3001-3016	48
8.2 La potencia en los expresos: Serie 4000.	50
Norte 4001-4045	50
8.3 Las cercanías: Serie 4200.	51
Norte 4201-4206	51
9 El recurso al mercado americano.....	54
9.1 Mikado: Serie 4500.	54
Norte 4501-4555	54
10 La industria ferroviaria nacional.....	57
Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox	57
10.1 Mastodonte: Serie 4300.	58
Norte 4301-4316	58
11 El cenit de la tracción en Norte.	61
11.1 Montaña: Serie 4600.....	61
Norte 4601-4656 y 4647-4666.....	62
Transformación de la 4648.....	63
11.2 Santa Fe: Serie 5000.	66
Norte 5001-5022	66
Relación de Ilustraciones	71
Anexo 1: Locomotoras originales de Norte.....	73
Anexo 2: Locomotoras Norte en las compañías de origen.....	77
Ferrocarril de Alar del Rey a Santander.....	77
Ferrocarril de Tudela a Bilbao.....	78
Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona	79
Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona	80
Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona	81
Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona	84
Ferrocarril de Asturias a Galicia y León	84
Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas	86
Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona.....	87
Ferrocarril del Este	89
Anexo 3: Locomotoras en el último esquema de numeración.....	90

Breve bibliografía de interés:

Álbum del material motor de la compañía Renfe. 1947.

F. Sanz, Fernando. *La construcción de locomotoras de vapor en España.* Segunda. Madrid: Ediciones de Estudios Ferroviarios, 1986.

Fernández López, Javier. *Locomotoras de vapor preservadas en España.* 03 de febrero de 2020. <http://www.locomotoravapor.com/>.

Fernández, Manuel Álvarez, ed. *Álbum de locomotoras de la compañía del Norte - 1909*. Barcelona: M.A.F. Editor, 1992.

Reder, Gustavo, y Fernando F. Sanz. *Historia de la Tracción Vaport en España - Locomotoras del Norte*. Vol. II. Madrid: Editorial Noesis, 2000.

Wais, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Tercera. Vol. I. 2 vols. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987.

Las referencias a sitios web incluidas en este texto pueden dejar de estar disponibles según criterios de dichos sitios web.

1 Los principios del Camino de Hierro del Norte de España

A mediados del siglo XIX España se dibujaba en el panorama europeo como un país atrasado, sin ferrocarriles, con abundantes materias primas, y muy próximo a Francia. En estas circunstancias no es de extrañar que los banqueros franceses *Pereire*, poseedores de bancos, ferrocarriles, minas e industrias metalúrgicas, se interesasen en expandir su zona de influencia a la península ibérica. En 1855 crearon la "*Sociedad del Crédito Mobiliario Español*", sucursal de su sociedad del "*Credit Mobilier*", con la que obtuvieron en 1856 la concesión de la línea Madrid Irún, considerada como la de mayor interés de la futura red ferroviaria española.

Una vez iniciadas las obras, el *Crédito Mobiliario*, que iba diversificando sus intereses en nuestro país, vio la conveniencia de construir una sociedad dedicada en exclusivo a los asuntos ferroviarios y así el 29 de diciembre de 1858 se constituyó la "*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*". Esta compañía fue la única de las pioneras en este país que se planteó desde un principio, ya en sus estatutos constitucionales, articular su red en torno a una gran línea, de Madrid a Irún, que uniría la capital con Francia y los puertos del Cantábrico.



1. Mapa de las líneas Norte en 1865.

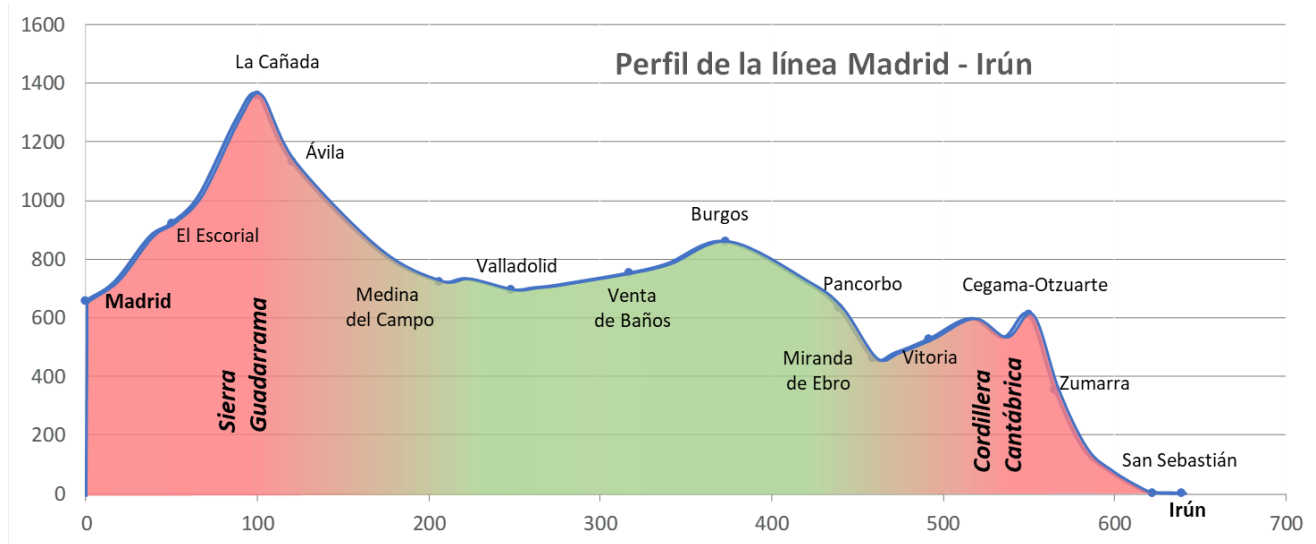
Dicha línea se puede dividir claramente en tres tramos diferenciados, según el perfil que presenta:

- De **Madrid a Ávila**.
Con el paso de Guadarrama dominándolo, este primer tramo presenta rampas continuadas de 15 milésimas llegando puntualmente a las 20 milésimas. El recorrido más duro comienza en El Escorial, a 921 m. de altitud, y termina en La Cañada, a 1.359 m. Desde allí el descenso hasta Ávila es casi constante en pendiente de 15 milésimas. Debido a su dureza, el tramo entre El Escorial y Ávila fue usado por la compañía para probar el rendimiento de casi todas las locomotoras que se pusieron en servicio a partir de los años 20.
- De **Ávila a Miranda de Ebro**.
La llanura castellana impera en este tramo con rampas sobre las 6 milésimas y que en ningún caso llegan a superar las 10 milésimas ni en el puerto de Pancorbo, en la divisoria con el río Ebro. El tramo entre Valladolid y Burgos pasa por ser de los más rectos y placenteros para la conducción del país, y donde las locomotoras de vapor españolas llegaron a desarrollar sus mayores velocidades.

- De **Miranda de Ebro a Irún.**

Partiendo de Miranda de Ebro se llanea por Vitoria hasta llegar a Alsasua, donde la línea se enfrenta a la cordillera Cantábrica en el tramo de mayor dureza con rampas de hasta las 20 milésimas y múltiples túneles y viaductos, llegando finalmente a Irún.

Estas diferencias se hacen claramente evidentes si observamos el perfil longitudinal de la línea:



2. Perfil de la línea Madrid a Irún.

A lo largo de la línea la compañía decidió distribuir depósitos de locomotoras de no excesiva importancia, pero concentrando en Valladolid los Talleres Generales, en un punto central y equidistante a dichos depósitos.

Las características de los tres tramos expuestos influenciaron en las adquisiciones de material motor de la compañía, pues pronto quedó claro que un mismo tipo de locomotora no podría servir para la totalidad del recorrido, que alterna las duras rampas en los extremos con las suaves llanuras centrales.

En efecto, desde su origen la compañía determinó tres tipos de locomotoras necesarios:

- 69 locomotoras de **rodaje 1-2-0**, de rueda grande (1,680 m) para los servicios rápidos de pasajeros en el tramo llano central.
- 69 locomotoras de **rodaje 0-3-0**, de rueda mediana (1,300 m) para los servicios en los tramos montañosos.
- 5 locomotoras de **rodaje 0-3-0T**, de rueda pequeña (1,000 m) específicas para maniobras en estaciones.

Pronto se vio que en los tramos montañosos la tracción sería insuficiente, principalmente en los servicios pesados, por lo que a estos tipos de locomotora se añadió uno nuevo:

- 37 locomotoras de **rodaje 0-4-0**, de rueda mediana (1,360 m) y mayor caldera que las anteriores, para trenes de mercancías pesados.

En todas estas locomotoras se buscaron piezas y características comunes para estandarizar las reparaciones y mantenimientos.

Contra la costumbre de otras compañías de numerar sus locomotoras a partir del número 1, y seguir de forma continuada con todas ellas, Norte estableció una numeración para sus locomotoras mucho más racional:

- Dejó libres los números comprendidos entre el 1 y el 100.
- Numeró del 101 al 170 las 69 locomotoras 1-2-0 (se dejó sin usar el número 158).
- Dejó libre la centena 200, posiblemente para permitir la expansión futura de locomotoras de este tipo.
- Numeró del 301 al 369 las 69 locomotoras 0-3-0.
- Dejó libre la centena 400, posiblemente para permitir también la expansión futura de locomotoras de este tipo.
- Numeró del 501 al 537 las 37 locomotoras 0-4-0.
- Numeró del 601 al 605 las 5 locomotoras 0-3-0T.

Esta buena metodología en la clasificación de las series se mantuvo durante unos años, pero pronto sufriría alteraciones.

2 La tracción «original» de la compañía

Las mencionadas primeras locomotoras del “*Camino de Hierro del Norte de España*” se solicitaron en dos pedidos.

Todas estas locomotoras se caracterizan por ostentar distribución Stephenson exterior, a diferencia de las primeras locomotoras de MZA que la poseían interior. Sus elementos, además, estaban muy estandarizados hasta el extremo que las 69 de rodaje 1-2-0 y las 69 de rodaje 0-3-0 compartían caldera, marquesina y distancia entre ejes, lo que permitía, llegado el extremo, aunque no sin esfuerzo, transformar una locomotora de un tipo en el otro. Añadir por último que todas ellas (menos las cinco locomotoras-ténder, evidentemente) compartían el modelo de ténder, que pasó a ser el unificado de Norte de dos ejes.

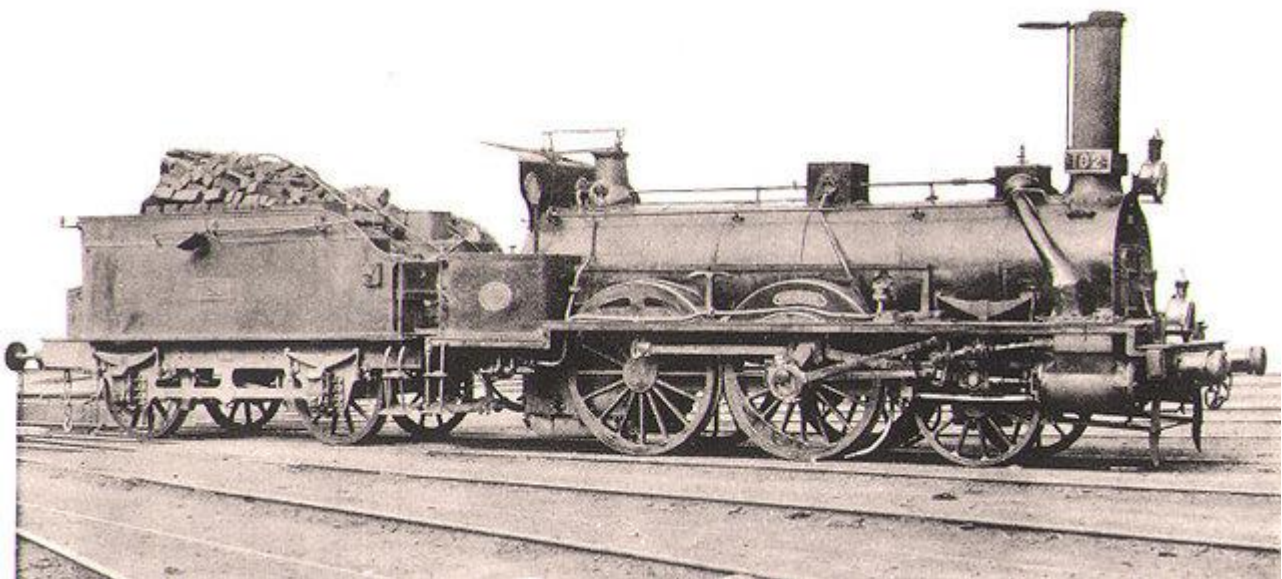
El hecho de compartir muchos elementos entre ellas permitía maximizar la estandarización de recambios y mantenimiento, reduciendo costes.

Norte estableció la costumbre de dar nombre a todas sus locomotoras, de pueblos, habitualmente servidos por la compañía, para las de pasajeros y de ríos para las de mercancías. Esta costumbre se mantuvo vigente durante todo el siglo XIX hasta que, con las nuevas series de locomotoras entrado ya el siglo XX, se perdió lamentablemente.

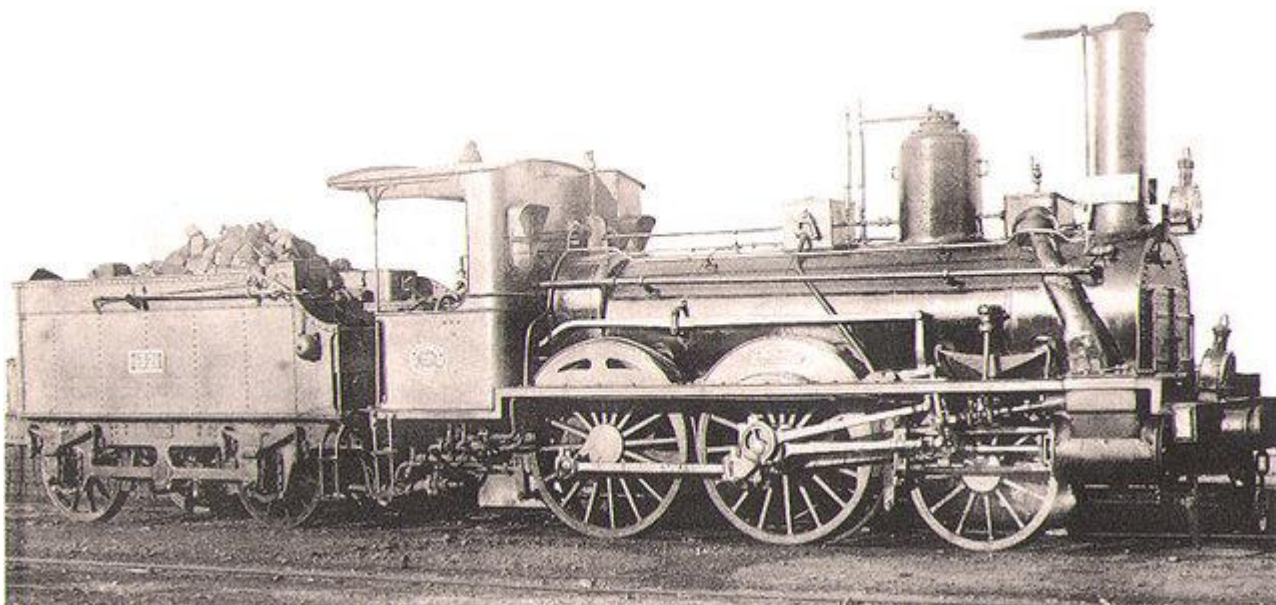
Serie 101-170

Las locomotoras de la serie 100 fueron dadas de baja en Norte antes de la guerra civil, por lo que ninguna llegó al parque de Renfe.

Cuatro de estas locomotoras –números 109, 147, 149 y 157– fueron vendidas al Central de Aragón y éstas sí sobrevivieron a la contienda. En el CA se encuadraron en la serie 11-14, pero parece ser que nunca llegaron a llevar las placas con estos números. Todas ellas se desguazaron en 1942, no llegando tampoco a recibir matrícula Renfe, ni tampoco a aparecer en el álbum motor de Renfe de 1947.



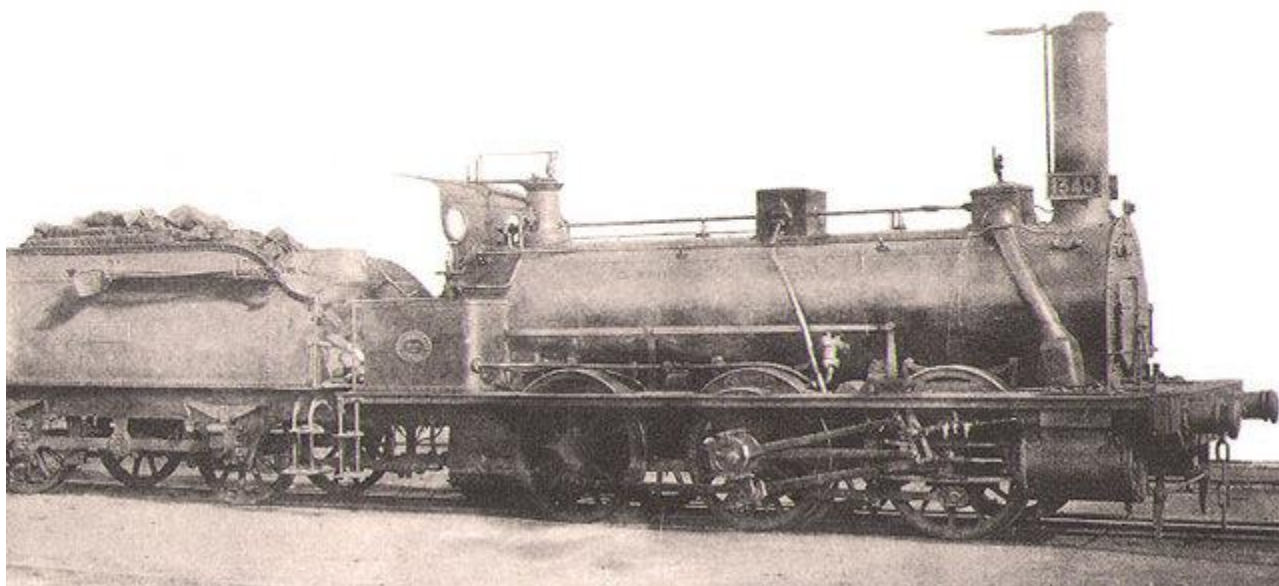
3. Serie 100 caldera vieja. Álbum motor Norte 1919.



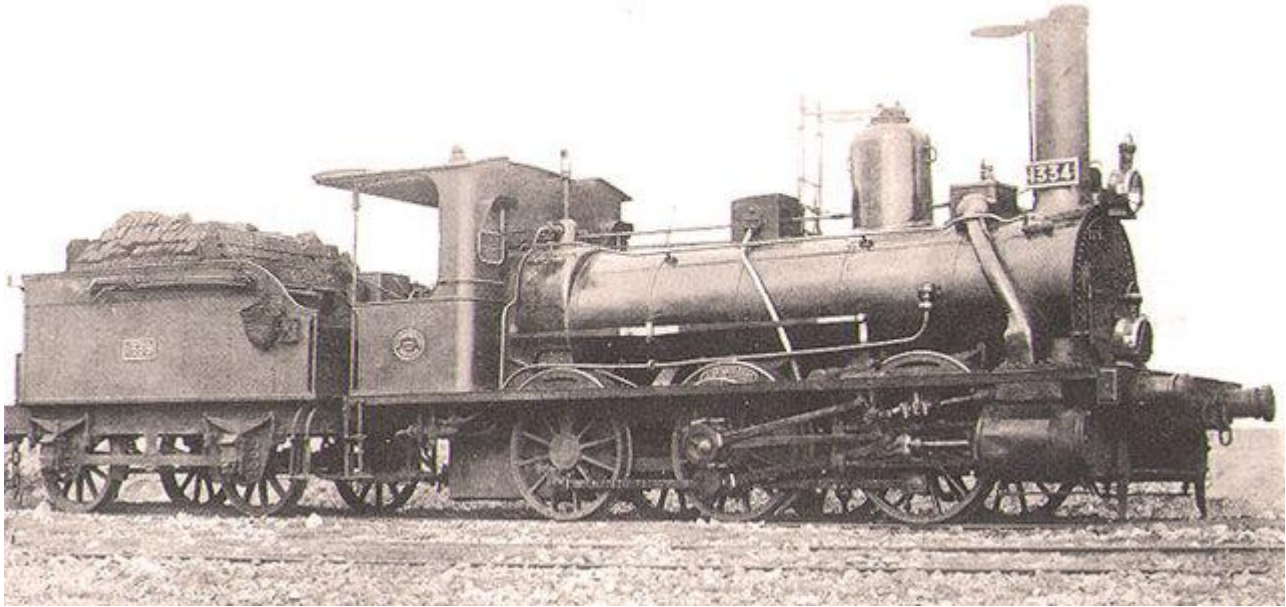
4. Serie 100 caldera renovada. Álbum motor Norte 1919.

Serie 301-369

De las 69 locomotoras de la serie 300, 62 llegaron a Renfe que las numeró de la 030-2128 a la 030-2189:



5. Serie 300 (luego serie 1300) caldera vieja. Álbum motor Norte 1919.

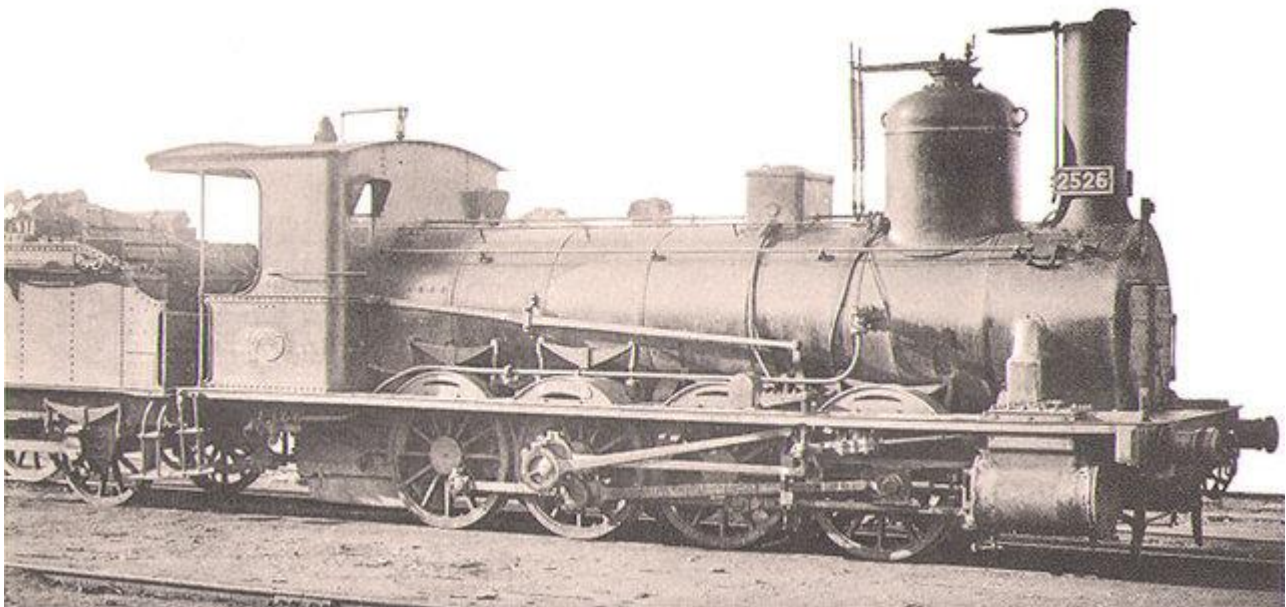


6. Serie 300 (luego serie 1300) caldera renovada. Álbum motor Norte 1919.

Además, a estas locomotoras Norte agregó 13 locomotoras más transformadas de la serie anterior 101-170¹ de las que 12 sí llegaron a Renfe numerándose a continuación de las anteriores en el rango de la 030-2190 a la 030-2201.

Serie 501-537

De la serie 500, 36 llegaron a Renfe donde se asignaron al rango 040-2091 a 040-2127.



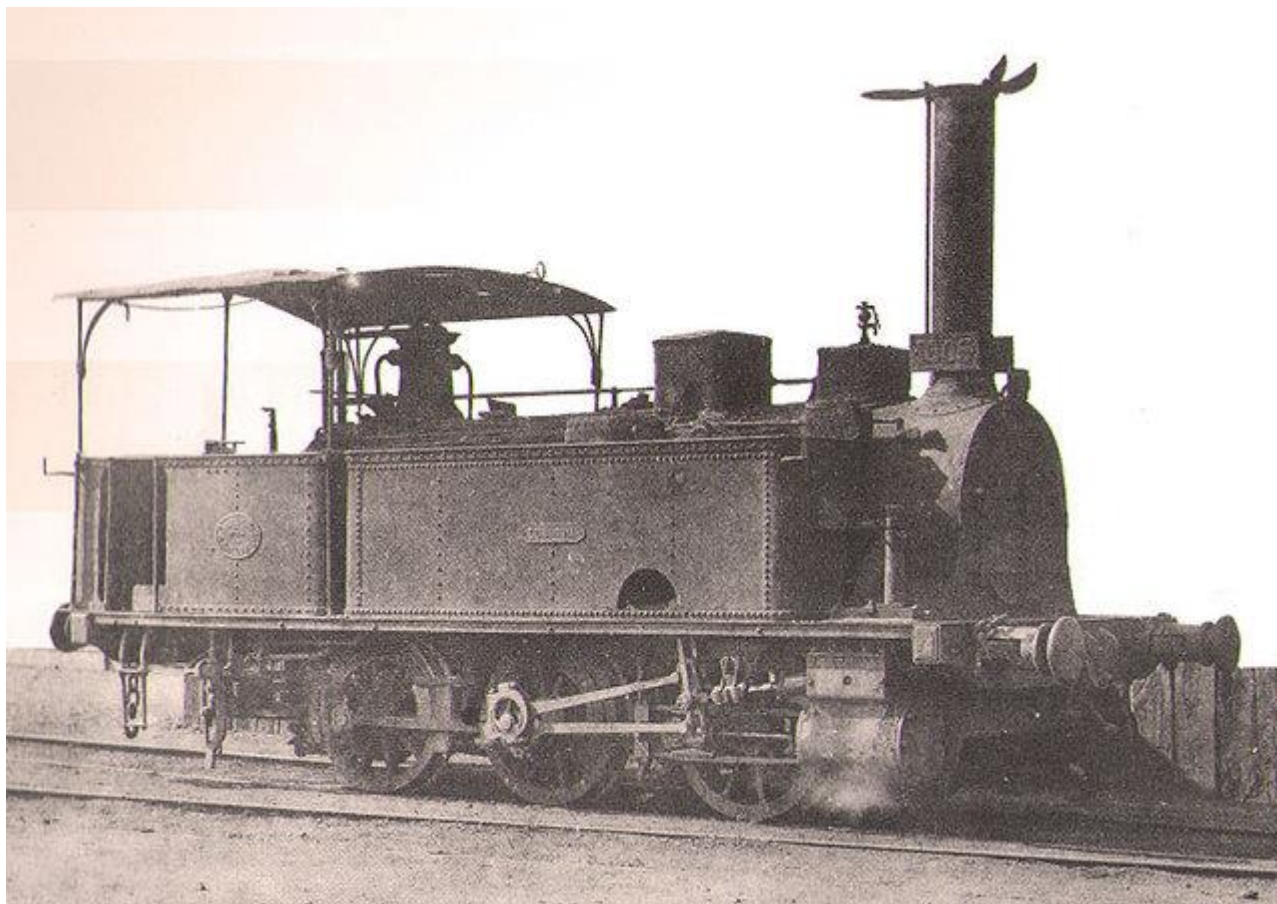
7. Serie 500 (luego serie 2500). Álbum motor Norte 1919.

¹ Como se ha comentado, las locomotoras 1-2-0 de la serie 100 y las 0-3-0 de la serie 300 eran transformables entre sí previo paso por talleres generales.

La 501 de nombre “*El Cinca*”, Renfe 040-2091, se conserva en el Museo del Ferrocarril Madrid-Delicias².

Serie 601-605

Las cinco locomotoras de maniobras de la serie 600 llegaron a Renfe, quien las numeró de la 030-0203 a la 030-0207.



8. Serie 600 (luego serie 1600). Álbum motor Norte 1919.

Como se ha mencionado, todas las locomotoras originales de Norte tenían nombres y la 602 se denominaba “*El Tera*”. Posteriormente se le cambió el nombre a “*Tarraco*”, quizás debido a que estuvo destinada en Tarragona, quizás simplemente debido a un error al colocarle las placas en cualquier reparación que se hiciera en talleres. Esta *especial* locomotora tuvo el honor de haber sido de las pocas³ locomotora-ténder de Renfe que lució una librea verde con líneas en amarillo y negro, y está preservada en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú⁴. Otra de ellas, de propiedad particular, se encuentra en Aravaca (Madrid)⁵.

² Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>>.

³ La otra locomotora-ténder que lució librea verde fue la RENFE 020-0261, ex Central de Aragón nº 32.

⁴ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/Catalunya.htm>>.

⁵ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>>.

Por último, cabe destacar, a modo de anécdota, que en el invierno de 1888 una avalancha de nieve destruyó el puente de Matarredonda, en la línea de León a Gijón, sepultando también parte del pueblo de Pajares. Se restablecieron las circulaciones por una línea provisional durante los tres meses que duró la reparación del puente, y para cubrir el servicio por este tramo temporal, de fuertes curvas de 100 m. y hasta 70 m., se trasladaron las locomotoras 601, 602 y 604, únicas que el precario trazado permitía inscribirse y cuyo peso por eje soportaba, tirando como podían en doble tracción de los servicios.

Estas cuatro series constituyeron la tracción inicial para los diferentes tipos de servicio y tramos de la línea Madrid Irún.

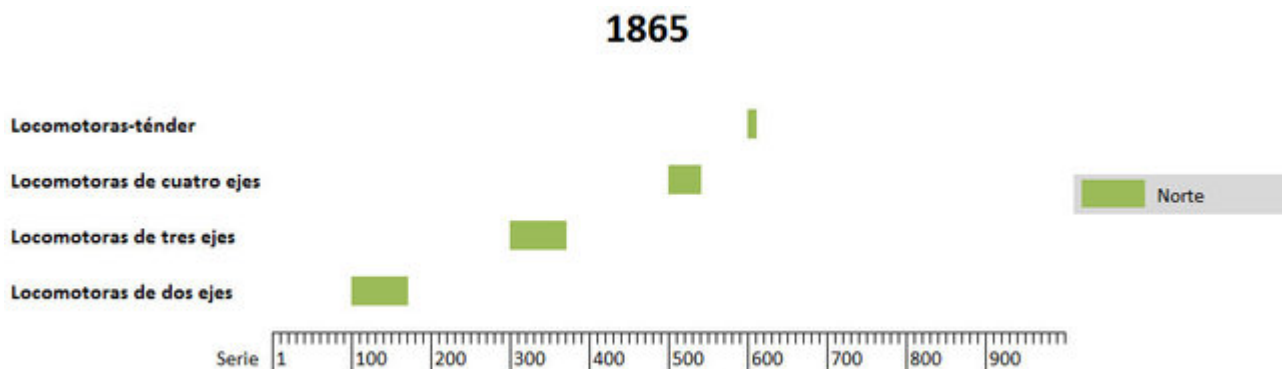
Mientras desarrollaba este eje troncal del ferrocarril, la compañía vio la oportunidad de unir Venta de Baños con Alar del Rey con una doble finalidad, por un lado, dar servicio a la ciudad de Palencia, y por otro enlazar con el ferrocarril de Alar del Rey a Santander. El ramal se finalizó en 1866, propiciando tráficos de cereales entre los campos de la meseta y el puerto de Santander.



9. Mapa de las líneas Norte en 1867.

Para cubrir dicho tramo no precisó ampliar su parque motor.

El reparto en las numeraciones del conjunto de estas máquinas lo podemos representar gráficamente de la siguiente manera:



10. Disposición de las locomotoras "originales" del Norte.

Las manchas de las series no representan con exactitud el número de locomotoras que incluyen, pues tan sólo pretenden dar una idea del origen de éstas y su ubicación en la numeración global del esquema de matrículas del Norte.

3 Las primeras absorciones de compañías

Hemos visto como Norte racionalizó las numeraciones de sus series en la forma:

- La serie de los cientos para locomotoras de dos ejes motores.
- La serie trescientos para las locomotoras de tres ejes motores.
- La serie quinientos para las de cuatro ejes.
- La serie seiscientos para las locomotoras de maniobras.

Con ello se consiguió tanto el objetivo básico de identificar de forma única las locomotoras de la línea, como uno adicional, infrecuente en España para la época, de tipificar el tipo de locomotora: ¿una quinientos? de mercancías pesados, ¿una ciento y pico? de pasajeros en la meseta, etc.

3.1 Ferrocarril de Alar a Santander

Terminada la línea troncal que unía Madrid con Irún, el objetivo de la compañía se centró en conseguir el acceso a dos puertos del mar Cantábrico: Santander y Bilbao. Así, en 1874 Norte procedió a la absorción de la compañía de ferrocarriles de **Alar-Santander** que sufría serios problemas económicos⁶.



11. Mapa de las líneas Norte en 1874.

Con esta absorción, integró en su parque 32 locomotoras de este ferrocarril, de diferentes rodajes, y que en la compañía origen tenían matrículas entre el 1 y el 32. Básicamente se dividían en dos tipos, ambos fabricados por *Saint Leonard*:

- Locomotoras **2-3-0T** para mercancías. Fueron las primeras locomotoras de este rodaje que hubo en Europa.

⁶ Los medios técnicos y económicos de la compañía del ferrocarril de Alar a Santander eran escasos y en épocas de grandes nevadas no era raro que se detuviese la circulación de trenes, lo que hacía que la provincia estuviera incomunicada por ferrocarril con la meseta durante días. Todo ello junto al retraso de las obras y el incremento de sus costes propició que no pudiera hacer frente a sus cargas financieras, quebrando en 1868 y pasando el ferrocarril a manos estatales.

- Locomotoras **2-2-0T** para pasajeros, muy semejantes a las anteriores, pero de rueda mayor.

Ninguna de todas ellas llegó hasta el inventario de Norte de 1909, ni por tanto a Renfe.

Además, este ferrocarril disponía de 10 locomotoras de Norte de la serie 300 (seis adquiridas y cuatro en alquiler) que numeró como 33 a 42.

Al producirse la absorción, las locomotoras ex-Norte fueron reintegradas a la serie 300, recuperando sus números de origen las alquiladas y numerándose a partir de la 370 las restantes. Respecto al resto de las 32 locomotoras, Norte podía haber rematriculado dichas locomotoras asignándoles números de la serie 100 a las de dos ejes y de la serie 300 a las de tres ejes. No obstante, optó por dejarles sus matrículas intactas, dado que el espacio de números del 1 al 32 estaba disponible en Norte, mezclando en estas 32 matrículas diferentes tipos de locomotoras (2-2-0T y 2-3-0T).

3.2 Ferrocarril de Tudela a Bilbao

Con posterioridad, la compañía del Norte procedió también a la absorción del ferrocarril de **Tudela-Bilbao**, asegurándose los dos puertos cantábricos anhelados:



12. Mapa de las líneas Norte en 1876.

De forma resumida, en el momento de la absorción este ferrocarril disponía de máquinas matriculadas del 1 al 56, con dos tipos de locomotoras:

- Locomotoras **2-2-0T** para mercancías.
- Locomotoras **1-2-0** para servicios mixtos.

Todas ellas llegaron a Norte, pero ninguna a Renfe.

Al integrarse en Norte no sufrieron ningún cambio en la matriculación, y con ello se dio que las matrículas de las 1 a la 32 coincidían con las locomotoras absorbidas del Alar a Santander, presentándose duplicidades en las matrículas del parque motor.

3.3 Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona

En 1878 se incorporó a la red de Norte la compañía del ferrocarril de **Zaragoza-Pamplona-Barcelona**.

Esta empresa tenía una red de 609 kilómetros, que casi igualaba la red de Norte. De esta forma, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España pasó a dominar también el valle del Ebro, y añadió a su red el puerto mediterráneo de Barcelona y su rica industria de bienes de consumo como origen y destino de productos a través de su red.



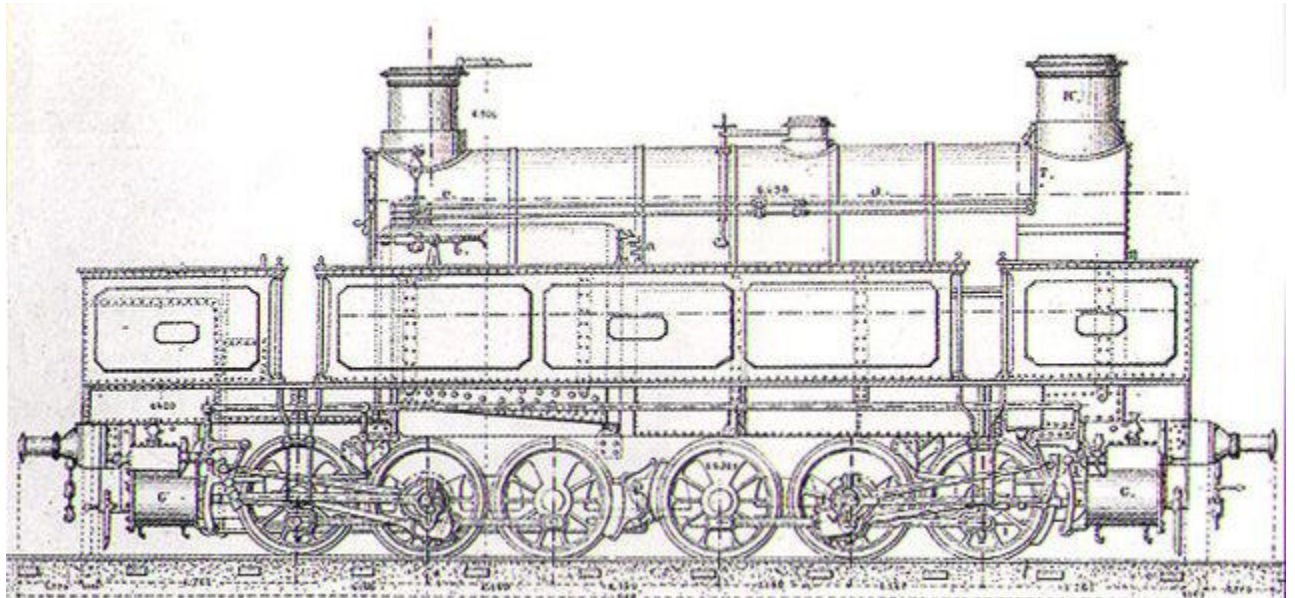
13. Mapa de las líneas Norte en 1878.

El ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona era producto de una fusión previa de los ferrocarriles Zaragoza-Barcelona, Tardienta-Huesca y Zaragoza-Pamplona. Por tanto, el Z.P.B. ya contaba con una gran diversidad en su parque motor con tipos: 1-1-1T, 1-2-0, 0-2-1, 0-3-0, 0-4-0 y 0-3-0+0-3-0T, que totalizaban 153 locomotoras. Además, cada tipo no era totalmente uniforme y podía estar compuesto por locomotoras de diferentes características, al tener origen en diferentes ferrocarriles, lo que totalizaban 22 series diferentes para todas estas locomotoras.

Ante esta diversidad de material procedente de las tres compañías fusionadas, el Z.P.B. se enfrentó al problema de tener matrículas hasta triplicadas entre sus locomotoras. La solución que se dio, inusual en su época, nos recuerda levemente al sistema UIC usado hoy en día: cada locomotora mantendría la matrícula original que tuviera, antecedida por un prefijo numérico que representaría la serie y separando ambas cifras por una coma. Así la serie 1 se componía de dos locomotoras 1-1-1T procedentes del Tardienta-Huesca y se numeraron 1,1 y 1,2. A continuación la serie 2 se componía de cinco locomotoras 1-2-0 del Zaragoza-Barcelona y se numeraron del 2,1 al 2,5, una segunda serie de cuatro de estas mismas locomotoras 1-2-0 solicitadas cinco años más tarde y modernizadas se agruparon en la serie 3, del 3,6 al 3,9, etc. Con este precursor sistema se conseguía identificar de forma única a cada locomotora y también se conseguía tipificarlas a su vez. Este sistema no tuvo continuidad una vez absorbidas las locomotoras por Norte.

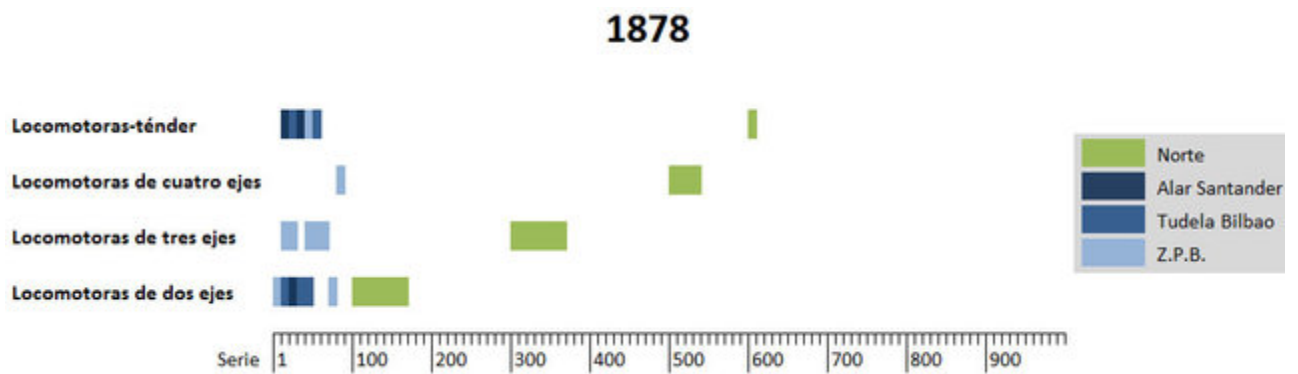
Como mera curiosidad, de entre todas estas locomotoras procedentes del Z.P.B. destacaremos las dos locomotoras sistema "Petiet" que llegaron a Norte.

Posiblemente sean las más notables que hubo en los ferrocarriles españoles. Adquiridas por la compañía del Zaragoza-Pamplona se matricularon como 39 y 40. En el Z.P.B. ostentaron los números 21,39 Y 21,40. Concebidas como locomotoras de gran potencia para rampas de 20 milésimas, defraudaron a las expectativas de la compañía pues su rendimiento apenas les permitía acometer rampas de 15 milésimas. Llegaron a Norte donde se las numeró como 801 y 802, pero fueron dadas de baja en 1883.



14. Esquema de las locomotoras Norte 801-802.

Nuevamente los ingenieros de Norte optaron por preservar las matrículas de las locomotoras del Z.P.B., y no las renumeraron bajo el esquema Norte, dejando el parque esquemáticamente de la siguiente manera:



15. Disposición de series de las locomotoras Norte tras las primeras absorciones.

Aunque pudiera parecer un problema que varias locomotoras de la compañía tuvieran la misma matrícula, se optó por dejar estas locomotoras sirviendo en sus líneas de origen para no crear confusión. No obstante, se rompió la metodología que permitía tanto la tipificación de las locomotoras como la identificación única de las mismas. Los problemas se presentaron al intentar reforzar el servicio de una línea con excedentes de tracción de otra, y en las visitas a los Talleres Generales de Valladolid para el mantenimiento de calderas, dado que estas instalaciones continuaron centralizando estas tareas para el conjunto de líneas que iban formando la red de Norte.

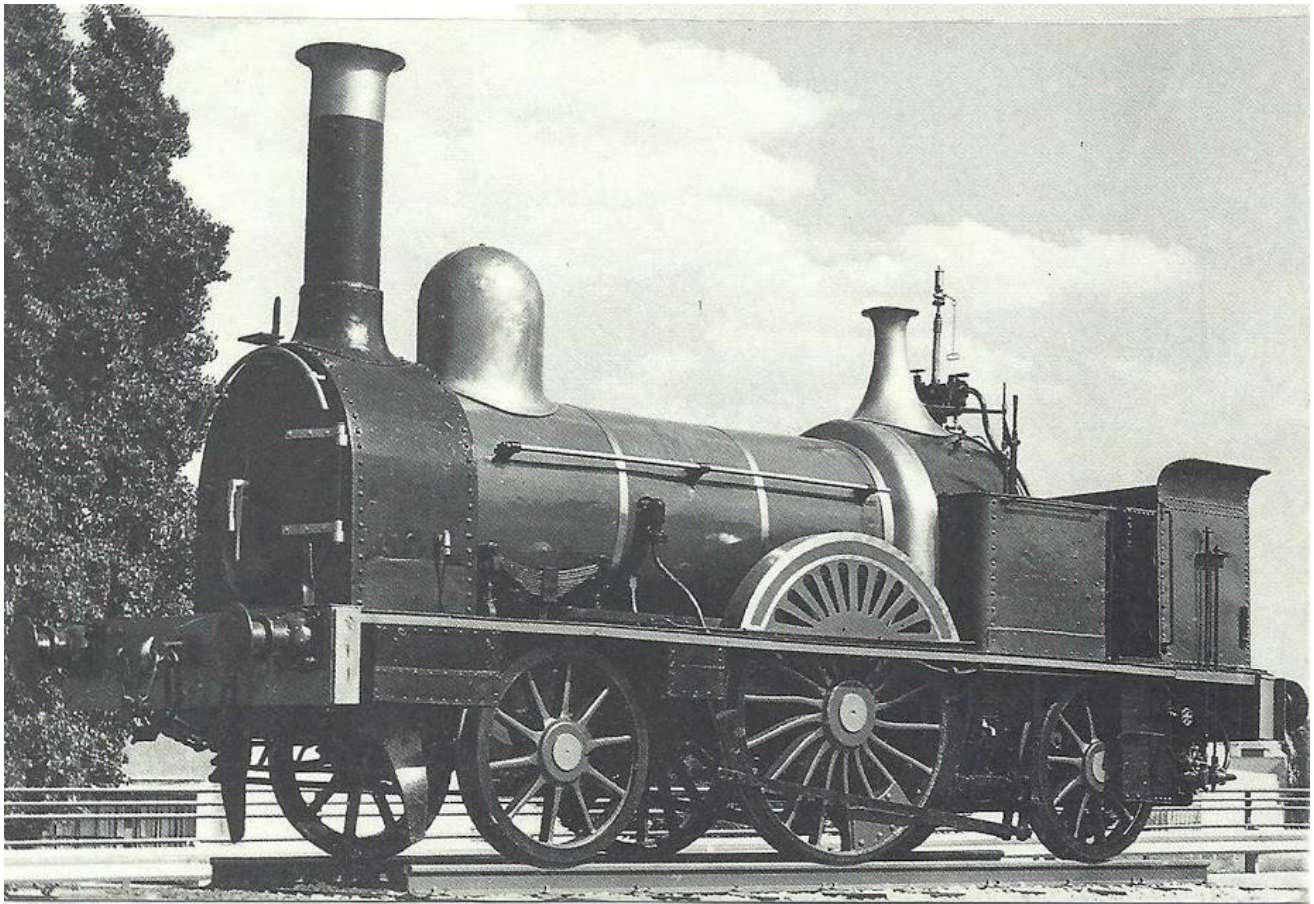
En 1880 la compañía del Norte se planteó desguazar un conjunto de locomotoras de entre las absorbidas debido a la escasa potencia de las mismas y del excesivo coste de mantenimiento que suponían. Los desguaces se efectuaron entre 1880 y 1883, y afectaron a la totalidad de las locomotoras del Alar Santander.

Ante dicha remodelación de su parque motor, los ingenieros propusieron dejar la franja 1-99 para las locomotoras de Tudela Bilbao sobrevivientes, manteniendo las matrículas originales. Todas eran de dos ruedas motrices y algunas de ellas locomotoras-ténder.

Por otro lado, las locomotoras del Z.P.B. se re matricularon de la siguiente manera:

- las de dos ejes a partir de la 201, como continuación de la serie 100
- las de tres ejes a partir de la 401, como continuación de la serie 300
- las de cuatro ejes a partir de la 571, como continuación de la serie 500
- y las dos locomotoras-ténder de seis ejes, sistema Petiet, en el rango 801-802

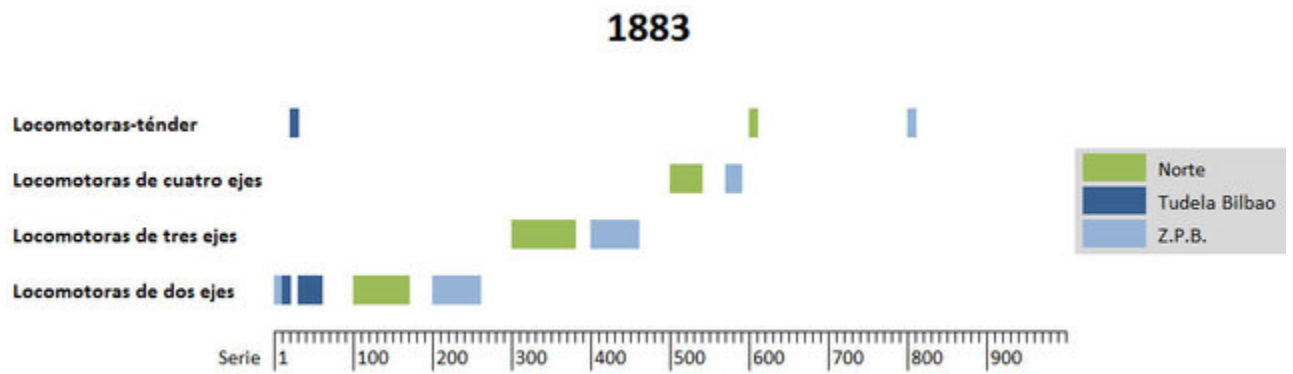
Quedaron con los números 1 y 2 las dos locomotoras de tipo 1-1-1T del Tardienta-Huesca (Z.P.B.), pues las locomotoras del Tudela Bilbao que ostentaban dichas matrículas fueron de las desguazadas. Una de estas locomotoras 1-1-1T fue descubierta a mediados de los 1960's por un aficionado inglés, Mr. Frasier, en la Azucarera de Aranda de Duero y fue donada por esta empresa al Museo del Ferrocarril donde se halla preservada⁷.



16. Locomotora TH-1 "Tardienta" instalada sobre un pedestal en la Avenida Pio XII de Madrid, entre 1975 y 1985. Foto: Antonio del Rio

La disposición de series de las locomotoras Norte, una vez rematriculadas, muestra que estos rangos quedaron bastante "apretados" y sin muchas matrículas libres, hacia el final de los mismos, en todas las categorías. Esta disposición permitía entrever el conflicto que se cernía sobre los ingenieros de la compañía en caso de producirse nuevas absorciones a corto plazo... Como así ocurrió con el Asturias-Galicia-León (A.G.L.), y el Lérida-Reus-Tarragona (L.R.T.), y posteriormente con el Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.).

⁷ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>>.



17. Disposición de series de las locomotoras Norte una vez rematriculadas.

Realmente, se ponía de manifiesto la importancia de la organización de la numeración de las series, que tantos quebraderos produjeron a los ingenieros de Norte.

4 Superando la cordillera Cantábrica

Con las últimas adquisiciones, Norte había conseguido ampliar su troncal Norte-Sur, entre Madrid e Irún, con el acceso a dos puertos cantábricos, Santander y Bilbao, y el inicio de la vertebración de otro troncal Este-Oeste, dominando el eje del valle del Ebro y con acceso al mar Mediterráneo.

4.1 Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona

Con la finalidad de consolidar su presencia en tierras catalanas y obtener un segundo acceso a un puerto mediterráneo importante, en 1884 el Norte procede a la adquisición de la compañía del ferrocarril de **Lérida a Reus y Tarragona** (L.R.T.).



18. Mapa de las líneas Norte en 1884.

Este pequeño ferrocarril era el resultado de la absorción del Reus Tarragona por parte del Reus Montblanch, para finalmente constituir el L.R.T. y así proveer una salida al mar a los productos agrícolas leridanos. Contaba con un parque de tracción compuesto básicamente por dos modelos:

- 10 locomotoras tipo **1-2-0** de varios modelos (dos de ellas locomotoras-ténder) para atender a los servicios de pasajeros.
- 14 locomotoras **0-3-0**, también variadas en cortas series de 2 o 3 unidades, para servicios mixtos o mercantes.

Norte pudo integrar todas ellas en las centenas respectivas a sus tipos, aunque apenas quedaron números de matrículas disponibles para el futuro.

4.2 Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León

Pero aún y consolidarse en Cataluña, Norte tenía pendiente, según los propósitos fundacionales de la empresa, extender su zona de influencia hasta Asturias, Galicia y el norte de Castilla la Vieja.

En Asturias se habían manifestado desde tiempos tempranos los intentos de construir ferrocarriles, pues los abundantes yacimientos de carbón propiciaban la necesidad de su transpor-

te mediante este sistema. Pero el acceso desde la meseta, tanto a Asturias como a Galicia, eran sumamente problemáticos por los importantes obstáculos orográficos que presentaba en ambos casos los puertos del Manzanal y de Pajares, respectivamente.

Con el fin de llevar a cabo dichas conexiones con Galicia y Asturias se constituyó la *Compañía del Ferrocarril del Noroeste de España*. En 1863, la compañía inauguró un tramo entre Palencia y León, que en 1868 llegaba a Brañuelas, lugar donde empezaron las grandes dificultades en su avance hacia Galicia. El descenso desde este punto implicaba que, para mantener el desnivel máximo en 15 milésimas, en un tramo de 44 kilómetros se tuviese que construir 48 túneles, que representaban 13,5 kilómetros, y 68 obras de fábrica mayores, que sumaban 4 kilómetros más. La imposibilidad económica para afrontar este gasto paralizó las obras en el ramal de Galicia. Los trabajos por la parte de Asturias siguieron hasta Busdongo, donde se llegó en 1872, pero en este punto los problemas para continuar hacia Gijón se presentaron de mayor calado que los encontrados en Galicia. Aunque se continuó trabajando en los tramos entre La Coruña y Lugo, así como entre Gijón y Pola de Lena, las dificultades financieras provocaron la quiebra de la compañía en 1878.

El estado se incautó de las obras y volvió a sacar a concurso los trazados en unas condiciones económicas muy favorables para incentivar que se terminasen las líneas. Se constituyó una nueva empresa con el título de los **Ferrocarriles de Asturias, a Galicia y León**, participada por inversores franceses y por la compañía del Norte, que obtuvo las concesiones y reanudó con celeridad las obras, terminando en 1883 el tramo gallego, a costa de incrementar la dureza del trazado hasta las 20 milésimas y necesitando la construcción del túnel helicoidal del Lazo. Un año después se inauguraba también la línea de Asturias con la puesta en servicio del tramo entre Puente los Fierros y Busdongo, de 43 kilómetros, de los cuales más de la mitad, 25 kilómetros, representan la suma del recorrido de los 68 túneles que fueron necesarios. El mayor de ellos, la Perruca, define la divisoria del puerto a 1.270 metros de altura y tiene 3.071 metros de longitud, el mayor de España en el momento de su construcción. La rampa de Pajares es sin duda la mayor obra de ingeniería ferroviaria española en el siglo XIX.

La vida de A.G.L. fue no obstante muy corta, pues Norte procedió a su absorción en 1885, con lo que incorporó un total de 760 kilómetros a su red.



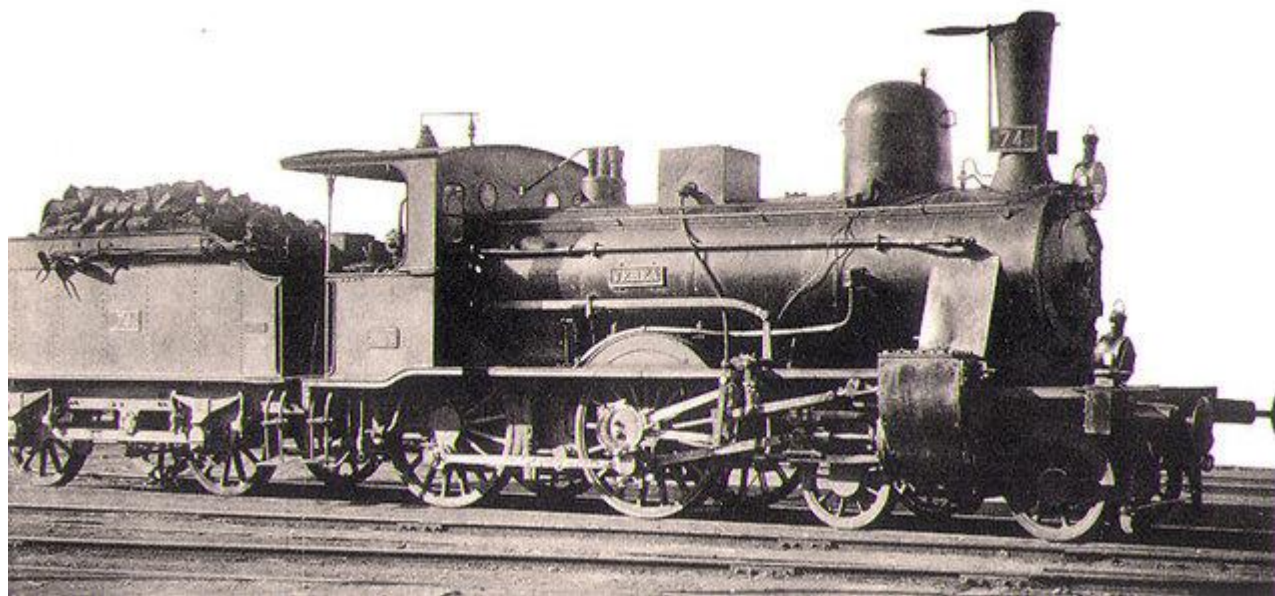
19. Mapa de las líneas Norte en 1885.

El parque de locomotoras del A.G.L. estaba compuesto por dos grupos diferentes de adquisiciones, las efectuadas en época de la compañía del Noroeste y que presentaba locomotoras tipos 1-2-0, 0-3-0, y 2-3-0T, formadas por cortas series de entre 3 y 12 máquinas, y las efectuadas en tiempos de A.G.L., posiblemente orientadas por Norte, y compuestas por un único pedido de 60 locomotoras de dos tipos: 2-2-0 para pasajeros y 0-3-0 para mercancías, de 24 y

36 unidades respectivamente, pedido infrecuente por su cuantía y que únicamente las grandes compañías, MZA o Norte, solían acometer.

Serie 71-94

Las 24 locomotoras 2-2-0 formaban la serie A.G.L. 71-94. Fueron encargadas a *Hartmann* y tenían en general una concepción muy moderna.



20. Serie AGL 71-94 (luego Norte 71-94). Álbum motor Norte 1919.

Llevaban por primera vez en España un bogie con los dos ejes bien separados. Esta característica les confería una marcha mucho más estable, sobre todo en alineación recta, razón por la cual se les autorizó a 70 km/h⁸; y tenían distribución Allan, cuando lo habitual en nuestros ferrocarriles era la distribución Stephenson. Con la absorción, Norte mejoró la tracción de sus servicios al sustituir las locomotoras de la serie 100 por éstas, denominadas rápidamente “*Galligas*” por el personal.

En Norte formaron la serie **71-94**, conservando la numeración original, y nueve de ellas llegaron a Renfe donde se las numeró 220-2011/2019.

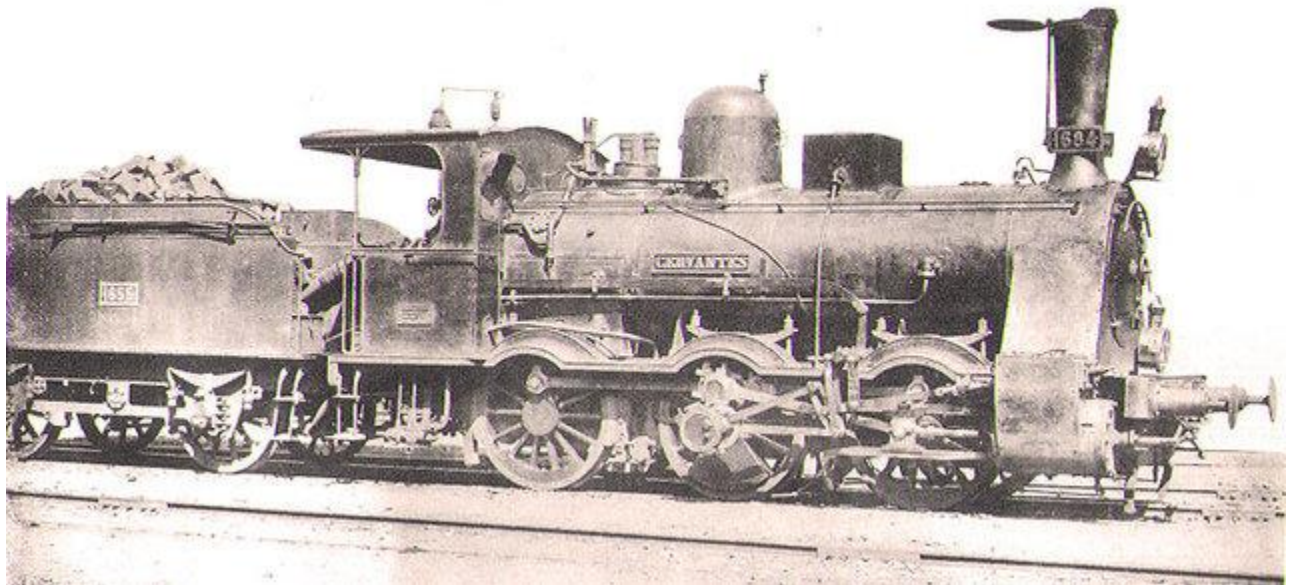
Serie 301-336

Las 36 locomotoras 0-3-0 que acompañaron a las anteriores formaban la serie A.G.L. 301-336 y compartían muchos elementos comunes con ellas, siendo uno de los modelos mejor logrados y más avanzados a su tiempo de los que se emplearon en los ferrocarriles españoles.

Se encargaron a las fábricas de *Kessler* y *Hartmann*. Aunque parecían unas locomotoras de mercancías, en realidad eran de tipo mixto, pues sus ruedas de 1.390 mm eran superiores a las habituales en la época para trenes de carga. Semejaban a las clásicas “*Bourbonnais*”, pero se diferenciaban porque el hogar iba montado sobre el eje trasero (y no tras él) lo que reducía los famosos coletazos de las “*Bourbonnais*” y eso les permitía circular a mayores velocidades

⁸ Hay que tener presente que esta velocidad se podía considerar elevada, para la época.

que aquellas con más estabilidad. Tal vez por ello se les autorizó hasta los 60 Km/h en los trazados más difíciles, y sirvieron en el puerto de Pajares hasta su electrificación en 1925.



21. Serie AGL 301-336 (luego Norte 654-689 y Norte 1654-1689).

En Norte formaron la serie 654-689 y luego **1654-1689**. Todas llegaron a Renfe donde se las numeró 030-2413/2448. Algunas de ellas terminaron en poder de *Hunosa*, como fue el caso de la A.G.L. 322, de nombre "Don Pelayo", que remolcó el tren inaugural del Pajares. Por esta circunstancia se hicieron gestiones para su preservación, pero en 1983, y ante el desinterés negligente de algunos directivos de su empresa propietaria, Hunosa, el soplete acabó con ella. Otro ejemplar de esta serie, la A.G.L. 309 de nombre "Varela de Montes", se halla preservado en el Museo de Asturias⁹.

Por último, es de destacar que en 1884 Norte realizaba un pedido de locomotoras de cuatro ejes motores para trenes pesados de mercancías y ofreció añadir a su pedido dos locomotoras más para ser puestas a prueba en las rampas de Pajares por el A.G.L., donde recibieron los números 501 y 502. Esta serie fue ampliada posteriormente en nueve unidades más (hasta la 511) y eran del tipo que conocemos como "Verracos", y que analizaremos más adelante. Con la inminente absorción en 1885 de la compañía, Norte las recuperó y distribuyó entre sus locomotoras hermanas.

Para integrar las locomotoras del A.G.L. Norte definió un segundo esquema de series, y matriculó las 37 locomotoras de dos ejes motores en el rango 57-94, mientras que para las 80 locomotoras de tres y cuatro ejes restantes les asignó la centena seiscientos en exclusiva, al no poder incluirlas en ningún otro rango. Pero esta centena, la seiscientos, estaba ocupada por las cinco locomotoras de maniobras originales, por lo que tuvo que desplazar a las "*Cucos*" elevando en mil sus números al rango 1601 a 1605, definiendo los millares como una nueva metodología para tipificar las locomotoras-ténder.

⁹ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/asturias.htm>>.

4.3 Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas

En 1887, la compañía del Norte absorbe también al **Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas** (F.M.S.J.).

Con esta absorción, la compañía obtenía, no solo el control de las minas de San Juan de las Abadesas y de su conexión con Barcelona, si no una línea que le sitúa muy cerca de la frontera francesa con vistas a poder establecer en el futuro una segunda conexión con el país vecino a través de Catalunya.



22. Mapa de las líneas Norte en 1887.

Este ferrocarril poseía 18 locomotoras de tipos 1-2-0, 0-3-0 y 0-4-0T. Este número era suficientemente reducido para permitir el haber incluido sus ejemplares en el rango 101-299 para las de dos ejes, y en los huecos, suficientes aun siendo escasos, que quedaban en las centenas para tres y cuatro ejes. Sorprendentemente, Norte procedió a numerar el parque completo del F.M.S.J. en la franja alta de la serie 200, sin distinción por el rodaje de las locomotoras.

4.4 Variante de Segovia

Tras la elección de la ruta por Ávila para unir Madrid con Medina del Campo y superar la Sierra del Guadarrama, Segovia quedó apartada de la conexión con ferrocarril.



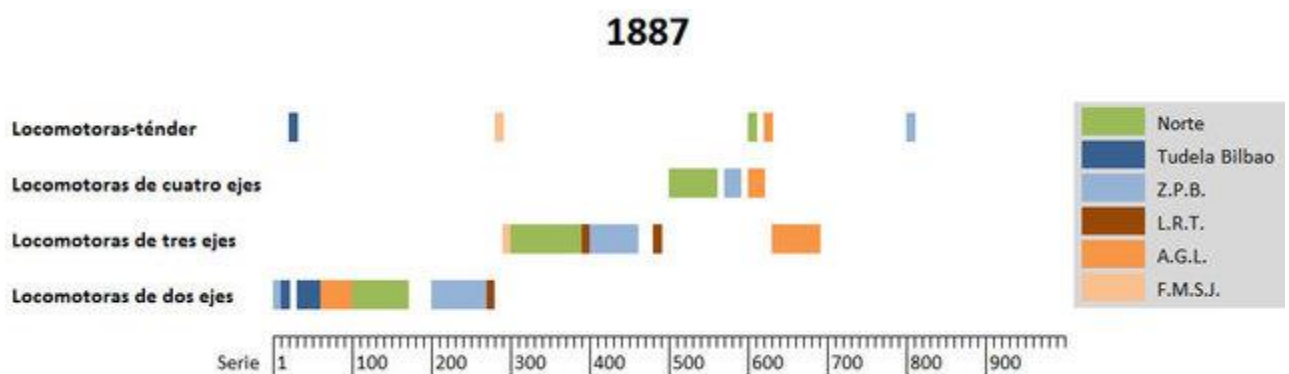
23. Mapa de las líneas Norte en 1889.

Para subsanar esta situación, el gobierno promovió y subastó en 1881 a la Diputación de Segovia la concesión del ferrocarril de Segovia a Medina del Campo. Dicha concesión terminó siendo ofrecida a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Por otro lado, en 1884 también se adjudicó la concesión del tramo Segovia-Villalba que posteriormente también fue cedido a Norte.

Con todo ello, la compañía construyó dicha variante que de Medina del Campo a Segovia y Madrid que terminó abriendo, habiendo sido completada y abierta al público en 1888. Para la construcción del tramo Segovia-Villalba fue necesario perforar un túnel a través de la sierra de Guadarrama.

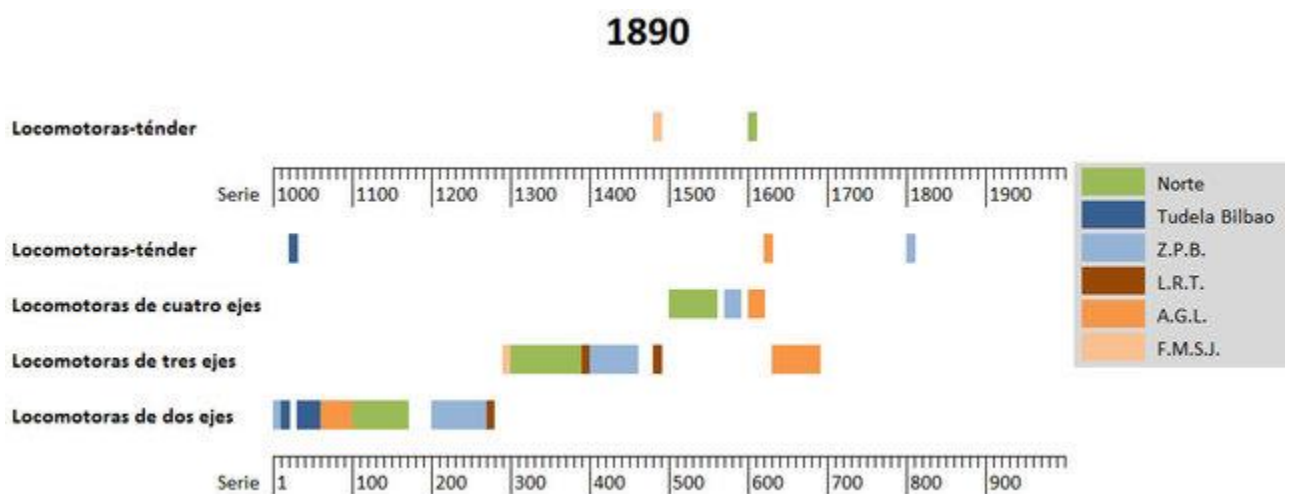
Para dar servicio a esta variante la compañía se sirvió de las locomotoras existentes.

El resultado de estas adquisiciones en el parque motor se muestra en el siguiente esquema:



24. Disposición de series de las locomotoras Norte tras las nuevas absorciones.

Tal vez este agrupamiento conjunto del parque del F.M.S.J. respondía a que la compañía ya estudiaba un nuevo sistema de ordenación de sus series de locomotoras, como en breve veremos, y que aplicó tan sólo dos años después. No obstante, parece que las directivas al respecto no estaban muy claras o consolidadas, y, antes de que llegara este nuevo cambio, las siete locomotoras tanque de cuatro ejes del F.M.S.J., que habían recibido los números 281 a 287, fueron rematriculadas como 1481 a 1487, en el millar a semejanza de las “Cucos” originales.



25. Disposición de series de las locomotoras Norte en el segundo esquema de matrículas.

Este deseo de Norte de asignar matrículas en el rango del millar a todas sus locomotoras-ténder, aunque bien intencionado, se frustraría al cabo de muy poco tiempo con la llegada de las locomotoras absorbidas del ferrocarril Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.) que provocarían el tercer gran replanteamiento del sistema de numeración.

5 La lucha por el Mediterráneo

En 1890 la red de la compañía de los *Caminos de Hierro del Norte de España* se extendía por la zona meridional de la península desde el Mediterráneo al Atlántico, así como de Sur a Norte con la conexión de la capital con Francia.

Por entonces, eran ya pocas las compañías importantes que se encontraban fuera del control de MZA o de Norte, entre ellas sobresalían los ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.), con un total de 524 kilómetros, y de Tarragona-Barcelona-Francia (T.B.F.), con 713 kilómetros. Ambas compañías se encontraban en momentos de dificultades financieras por haber acometido expansiones importantes de sus redes en un momento en que se produjo una crisis económica recesiva en nuestro país.

Respecto al primero de estos ferrocarriles, parecía más favorable que MZA intentara hacerse con el control de este. El A.V.T. hubiera completado la red de MZA potenciando los ricos tráficos que se generaban entre ellas, y de hecho MZA había mostrado en el pasado su interés para obtener la línea Almansa-Valencia. No obstante, fue el Norte quien tomó la iniciativa para controlar el A.V.T. y en 1891 obtuvo la cesión de las cinco líneas del **Almansa-Valencia-Tarragona**: Almansa-Valencia, Valencia-El Grao, Valencia-Tarragona, Carcagente-Denia (de vía estrecha) y Játiva-Alcoy (en construcción).

En el mismo año de la anexión del A.V.T., Norte estuvo a punto de lograr una hegemonía total en los ferrocarriles españoles al firmar un convenio con T.B.F. que establecía las bases para la fusión con la compañía catalana. Con esta fusión Norte habría podido controlar el acceso a todos los puertos de Cantábrico y del Mediterráneo desde Valencia hasta Cataluña, así como los dos enlaces con Francia, en Irún y Port-Bou, y la zona norte industrial española, relegando a MZA a la zona agrícola del sur y oeste peninsulares.

Alarmada ante este convenio previo, MZA presentó a Norte una propuesta para intercambiar su línea de Madrid a Zaragoza por las del A.V.T. y del T.B.F. El Norte, más segura de sí misma, contrapropuso a MZA la cesión del A.V.T. a cambio de la línea de Madrid a Zaragoza, manteniendo para sí el control del T.B.F., con lo que a cambio de la rica región del Levante mantenía a MZA fuera de la ciudad de Barcelona y le imposibilitaba el acceso a la frontera francesa.

Mientras MZA negociaba los posibles intercambios con el Norte, estableció negociaciones por separado y en paralelo con el T.B.F., en territorio francés, ofreciéndole mejores condiciones económicas que la compañía rival y, posiblemente, garantizando la supervivencia de la red catalana de forma independiente dentro de MZA, como efectivamente ocurrió. El resultado de dichas negociaciones conllevó que los accionistas del T.B.F. renunciasen al convenio firmado con Norte y aceptasen la fusión con MZA, que de esta forma se hizo con el control de la importante red catalana, quedando el Norte chasqueado en sus intenciones¹⁰.

En algún momento se ha escrito que MZA y Norte pactaron el control del A.V.T. y el T.B.F. con un reparto equitativo entre ellas. No obstante, más bien parece que se libró una lucha feroz por la supremacía del control del ferrocarril en España que finalmente, tras múltiples maniobras no siempre claras y públicas, se saldó en empate para alivio de MZA, que obtuvo el acceso

¹⁰ Estos datos de la fusión están reflejados en "*Locomotoras del Norte*", Gustavo REDER y Fernando SANZ, obra fundamental e imprescindible para conocer la historia de este ferrocarril.

a la ciudad de Barcelona y una conexión con Francia, y enfado de Norte, que perdió la oportunidad de haber arrinconado a MZA del panorama ferroviario español.

5.1 Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona

La red del Norte, tras la absorción del *Ferrocarril del Este*, entre Valencia y Utiel, terminó consolidando su zona de influencia:



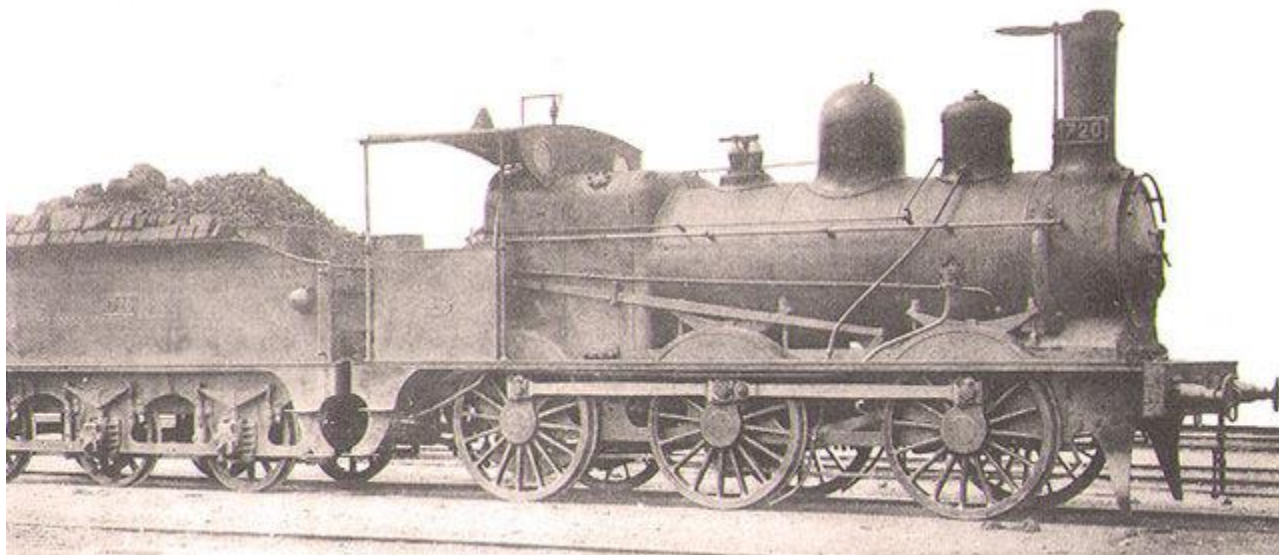
26. Mapa de las líneas Norte en 1894.

Las locomotoras del A.V.T. componían un panorama de diferentes procedencias, y en general no eran locomotoras de grandes prestaciones, pues la bondad de las líneas entre Xàtiva y Tarragona no lo requería. La excepción la representan las locomotoras de cuatro ejes acoplados que solicitó la compañía para la línea de La Encina, con una larga subida en rampa desde Xàtiva de casi 50 kilómetros.

De dos ejes motores habían existido 55 de tipos 0-2-0T, 0-2-1T, 0-2-1, 1-2-0T y 1-2-0. De todas ellas 44 pasaron a Norte y tan sólo una llegó a Renfe, matriculada como 120-2081, y fue desguazada en 1944.

Las 42 locomotoras de tres ejes motores, todas del tipo 0-3-0, llegaron a Norte, aunque tan sólo 23 lo hicieron a Renfe.

Siete de ellas se destruyeron antes de 1942. Distribuidas en siete series o pedidos diferentes, todas ellas tenían unos rasgos comunes: eran del tipo "Mamouth" clásico, de líneas muy inglesas, distribución interior y tender de tres ejes. La ilustración 27 muestra una de las series a título de ejemplo.



27. Serie Norte 1719-1726.

Finalmente, las 26 locomotoras de cuatro ejes acoplados de A.V.T. eran del mismo tipo que las “Verracos” de Norte. La totalidad de ellas llegaron a Renfe, y las analizaremos junto con el resto de dichas “Verracos” en el capítulo 6 “*Los mercantes en Norte en el siglo XIX*”.

El sistema de series en Norte había quedado hacia 1890 de la siguiente manera:

1-2	locomotoras de un eje, tipo 111T, del Z.P.B.
57-94	locomotoras de dos ejes del A.G.L.
101-170	locomotoras 120 originales Norte
201-276	otras locomotoras de dos ejes
277-294	locomotoras del F.M.S.J. de dos, tres y cuatro ejes
301-369	locomotoras 030 originales Norte
370-482	otras locomotoras de tres ejes
501-537	locomotoras 040 originales Norte
538-566	locomotoras de cuatro ejes de reciente adquisición para complementar las anteriores
571-594	locomotoras 040 del Z.P.B.
601-611	locomotoras de cuatro ejes del A.G.L.
621-689	locomotoras de tres ejes del A.G.L.
801-802	locomotoras-ténder 030+030T del Z.P.B.
1481-1487	locomotoras-ténder 040T del F.M.S.J.
1601-1605	locomotoras-ténder 030T originales Norte

Aunque se había intentado seguir la racionalidad inicial, el sistema hacía aguas en varios puntos.

Con la absorción de la compañía de los ferrocarriles de **Almansa, Valencia y Tarragona**, el Norte ya no pudo mantener la numeración existente hasta el momento. Se decidió entonces reajustar el sistema y volver a reenumerar las locomotoras existentes según este nuevo sistema:

- Se dejaría el rango 1-999 para las locomotoras de uno o dos ejes motores
- El rango 1001-1999 se reservaba para las locomotoras de tres ejes.

- El rango 2001-2999 acogería las locomotoras de cuatro ejes
- Las locomotoras-ténder se situarían en el rango que les correspondiese por su rodaje, independientemente de la condición de locomotora-ténder

Con estos requisitos del nuevo sistema, la reasignación de matrículas se llevó a cabo de una forma particular pero simple:

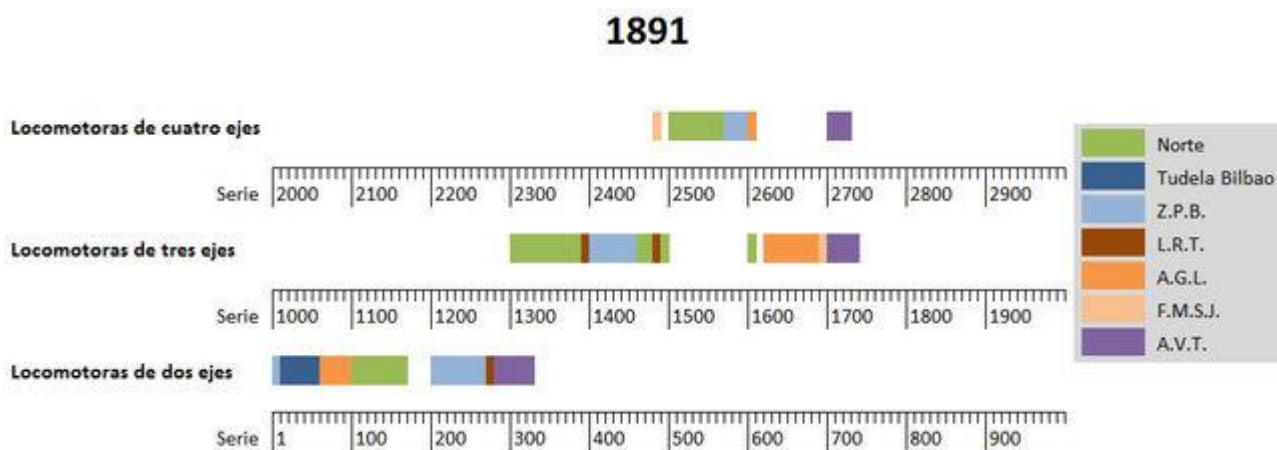
- A las locomotoras de menos de tres ejes motores no se les modificó la matrícula, dejando inalterado su número.
- A las locomotoras de tres ejes motores se les sumó 1000 a su matrícula.
- A las locomotoras de cuatro ejes motores se les sumó 2000 a su matrícula.
- Las locomotoras-ténder de cuatro ejes 1481-1487 del F.M.S.J. fueron desplazadas a la serie 2481-2487.

De esta forma, las locomotoras 300 pasaron a formar la serie 1300, las 500 se ubicaron en la serie 2500 y las locomotoras 600 del A.G.L. se repartieron entre la serie 1600 y la 2600 según su rodaje. Las locomotoras-ténder 1601-1605 no colisionaron con las 601-605 ex-A.G.L. puesto que estas últimas eran de cuatro ejes y ocuparon los números 2601-2605. Finalmente, las locomotoras de tres ejes del F.M.S.J. que ocupaban parte de la serie 200 se trasladaron a los números 1691-1697 (?) a continuación de las locomotoras del A.G.L., rompiendo la norma tan sencilla y clara que se acababa de establecer, aunque sin consecuencias reales.

Con estos cambios, se pudo ubicar las locomotoras recepcionadas del A.V.T. y del ferrocarril del Este:

- Las locomotoras de dos ejes recibieron números libres en las centenas 200 y 300, de la 281 a la 328.
- Las locomotoras de tres ejes se ubicaron en la centena 1700, de la 1701 a la 1736.
- Las locomotoras de cuatro ejes se ubicaron en la centena 2700, de la 2701 a la 2726.

El parque motor quedó distribuido de la siguiente forma:



28. Disposición de series de las locomotoras Norte en el tercer esquema de matrículas.

Con todo ello se estabilizó el sistema de numeración, pues no volvería a ser necesario re matricular locomotoras, aunque sí se tuvo que ampliar este esquema en un cuarto esquema de matrículas.

6 Los mercantes en Norte en el siglo XIX

Tras este periodo de absorciones descrito, el parque de locomotoras de la compañía de los *Caminos de Hierro del Norte* estaba compuesto por un mosaico de procedencias diversas. A pesar de ello, la tracción de los trenes pesados de mercancías no era tan diversa como pudiera parecer y merece una especial atención, pues consolidó una de las locomotoras carismáticas de nuestros ferrocarriles.

Entre 1880 y 1910, la red de la compañía del Norte creció como consecuencia de las absorciones de compañías en un 207%, es decir, se duplicó, con un incremento semejante del parque de locomotoras que pasó de 410 a 788, o sea, de un 192%, casi el doble también.

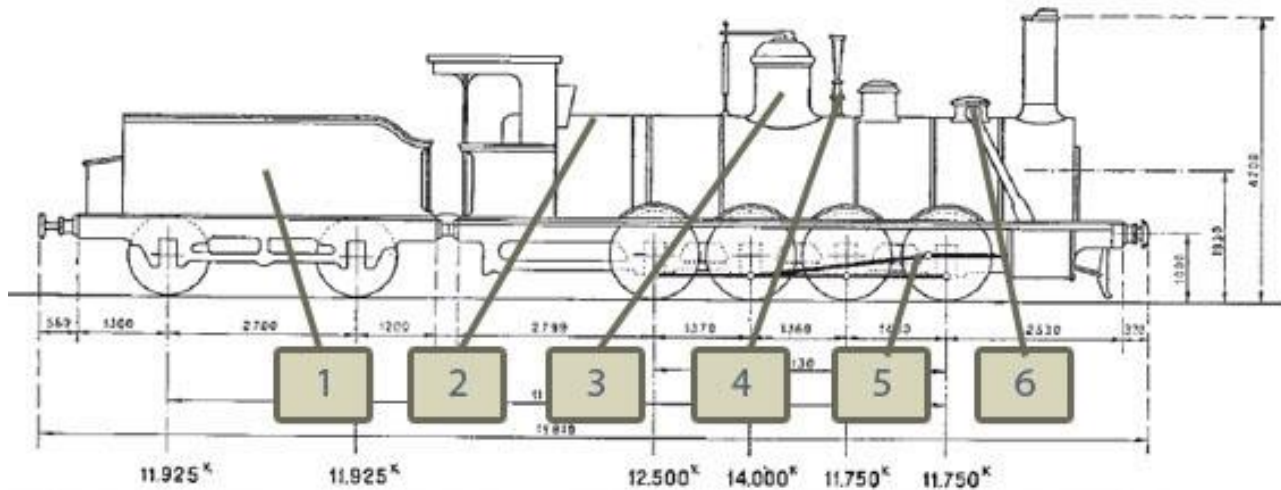
Consecuentemente, con este aumento de la red el tráfico de mercancías de la compañía aumentó también, pero las sinergias de los nuevos recorridos que podían establecerse hicieron que las cargas transportadas se incrementasen en un 439%, muy superior al esperado y a la capacidad de tracción de que la compañía disponía.

En cuanto al tipo de mercancía transportada, en 1880 la principal lo era el vino, representando el 19% del total de las cargas, seguido por el trigo con un 13% y en tercer lugar el carbón con un 11%. En cambio, en 1910 el principal producto transportado era el carbón con un 22% del total de toneladas transportadas en mercancías. Esto representó un incremento del 851% para este producto, una proporción jamás esperada. De todo este carbón, su gran mayoría procedía de Asturias, una vez concluida la línea de Pajares en 1884, y que presentaba el obstáculo del puerto de Pajares para la salida de este producto al resto de España.

6.1 Locomotoras “Verraco”

Para atender este crecimiento del tráfico, Norte decidió ampliar el parque de locomotoras 0-4-0, representado por la serie 500, que tan buenos resultados habían mostrado en las rampas de la línea Madrid-Irún. Con más razón en tanto que las líneas que iba absorbiendo presentaban también rampas nada desdeñables, en particular las de acceso a Asturias y Galicia. Partiendo del diseño de la serie 501-537 (luego 2501-2537), adquirió 29 locomotoras, que se recibieron entre 1880 y 1881, numeradas 538 a 566 (luego 2538 a 2566), modernizando el modelo anterior con características propias que las permiten identificar de las locomotoras 500 originales:

1. Mantenían el tender unificado de Norte de dos ejes.
2. El hogar pasó a ser de cielo plano, como ya lo era en las series 100, 300 y 600 originales.
3. El domo estaba desplazado al centro de la caldera.
4. Se les instaló un freno de vacío sistema Pascal, con un típico eyector de vapor en forma de trompetilla.
5. La distribución siguió siendo Stephenson exterior.
6. El regulador, como en las series 100 y 300, se volvió a instalar en una caja tipo Crampton detrás de la chimenea



29. Características de identificación de las Verraco respecto a la serie 500 original.

También pasaron a ostentar chimenea cónica, a diferencia de las anteriores locomotoras de Norte que la poseían recta, o de “tubo de estufa”, lo cual les daba un aire más moderno que las anteriores.

Se numeraron a partir de la matrícula 538, a continuación de las 500 originales, y inicialmente se les denominó como las “500 nuevas”. El sistema Pascal de freno generaba un estrepitoso bufido producido por el aire y el vapor del sistema de vacío cuando se escapaban al aplicar el freno por la trompetilla señalada. Este ruido, parecido al sonido de un cerdo en celo, les valió el sobrenombre de “**Verracos**”, que mantuvieron toda su vida y que por tal las conocemos en la actualidad.

El magnífico resultado de estas locomotoras llevó al Norte a seguir adquiriendo nuevas unidades de las mismas. A su vez, el A.G.L., que estaba participado por Norte, también adquirió locomotoras de este modelo para la rampa de Pajares, así como el A.V.T. para su difícil línea de la Encina. Todas ellas se reencontraron con sus hermanas en el parque de Norte al absorber éste las compañías citadas.

Estas nuevas locomotoras se matricularon:

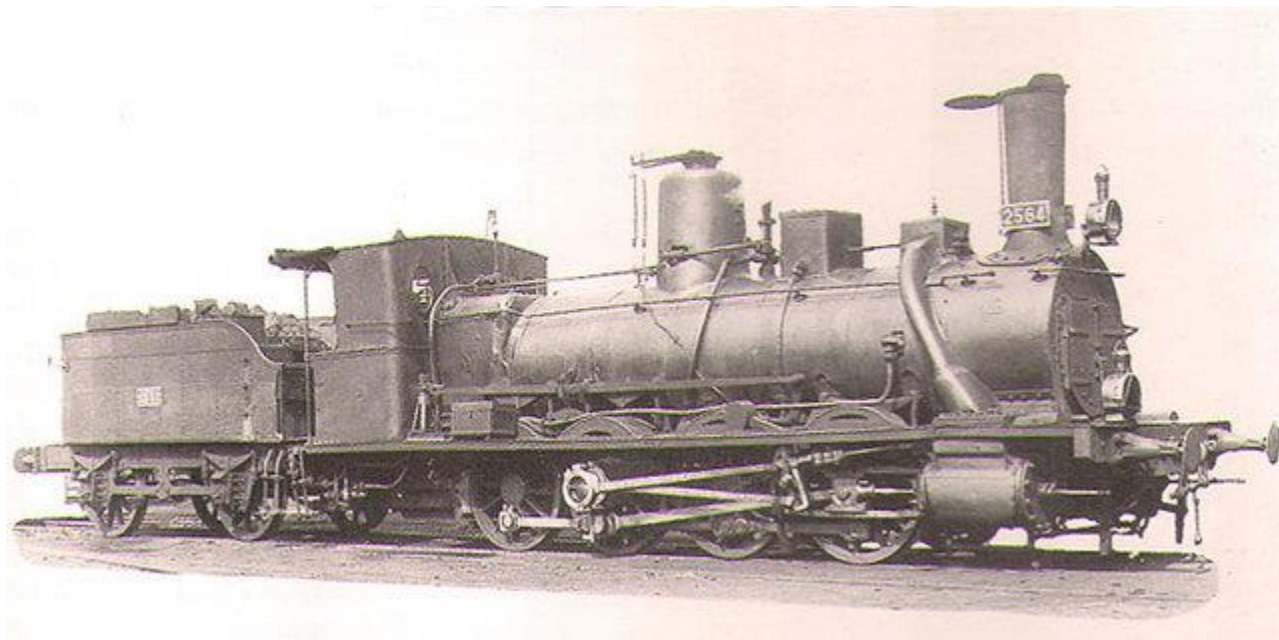
- Las 29 adquiridas por Norte en la centena 500, de la 538 a la 566, a continuación de las 500 originales. Con el cambio de numeración ocuparon la centena 2500.
- Las 11 adquiridas por A.G.L. se numeraron de la 601 a la 611. Posteriormente ocuparon la centena 2600.
- Las 26 adquiridas por A.V.T. se numeraron directamente de la 2701 a la 2726, una vez estaba la nueva numeración en vigor.

Nuevos pedidos de ellas hasta 1909, con mejoras en cada uno de ellos, amplió el total de máquinas de esta serie hasta las 148, la serie de locomotoras homogéneas más cuantiosa en el siglo XIX. Las últimas de ellas tenían ya tender de tres ejes, sus calderas pasaron de a estar timbradas en 9 atmósferas a estarlo en 12 atmósferas, sustituyeron la distribución Stephenson por la más ligera Walschaerts (siempre me ha sido muy difícil de pronunciar, dejémoslo en “Gualchers” para los amigos) e incluso perdieron el freno Pascal a favor del freno de vacío (perdiendo también la trompetilla y su bramido característico al frenar).

En total las matrículas de estas locomotoras abarcaron las series 2500, 2600 y 2700, en los siguientes rangos:

Norte 2538-2566, 2601-2602 y 2701-2726

Estas locomotoras eran idénticas entre sí, provenientes respectivamente de Norte, A.G.L. y A.V.T. y se recibieron entre 1880 y 1891.



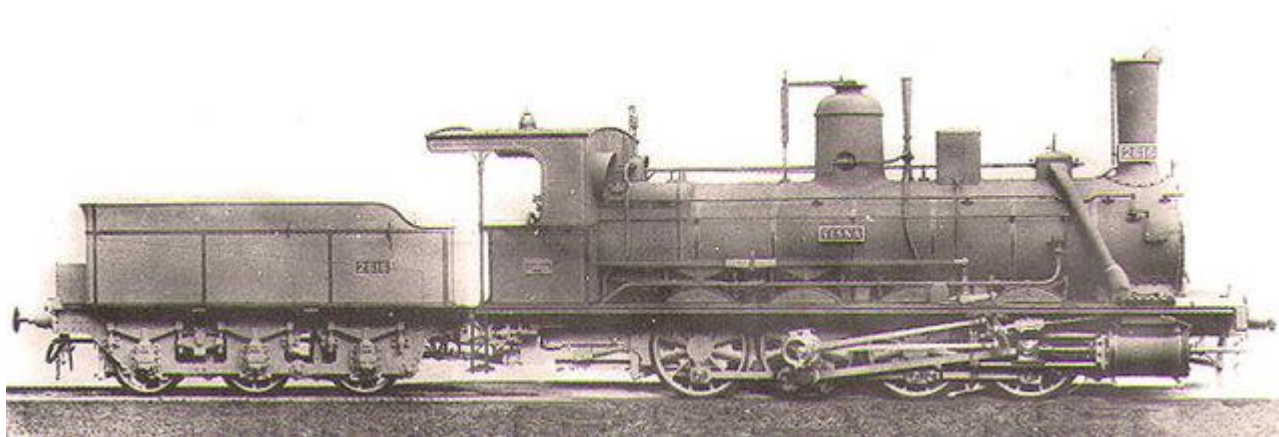
30. Series Norte 2538-2566, 2601-2602 y 2701-2726.

Todas tenían la caldera timbrada a 9 atmósferas, tender de 2 ejes y un esfuerzo de tracción de 7.425 Kg.

Recibieron en Renfe las numeraciones:

- 2538-2566 → 040-2131 a 2159
- 2601-2602 → 040-2160 a 2161
- 2701-2726 → 040-2162 a 2187

Norte 2603-2611 y 2612-2621



31. Series Norte 2603-2611 y 2612-2621.

Estas locomotoras formaron el segundo pedido de A.G.L., ampliado posteriormente por diez ejemplares más por Norte. Se recibieron entre 1884 y 1893.

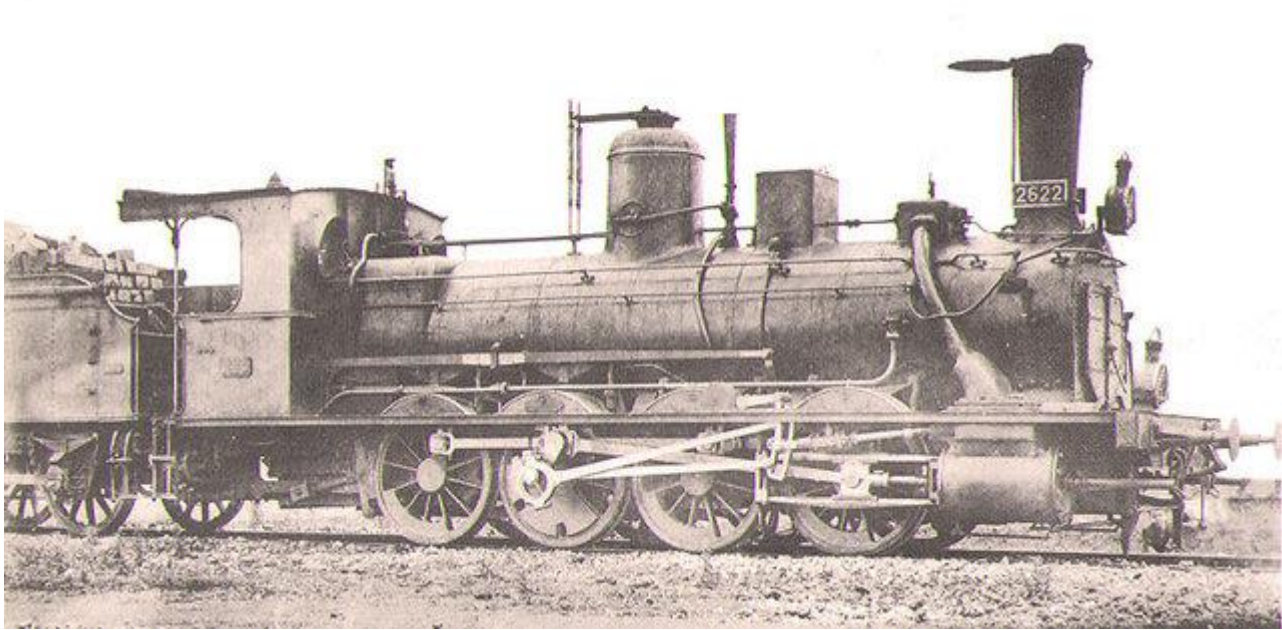
Tenían la caldera timbrada a 10 atmósferas, tender de dos ejes las primeras y de tres ejes las diez últimas y un esfuerzo tracción de 8.250 Kg.

Las supervivientes recibieron en Renfe las numeraciones:

- 2603-2611 → 040-2221 a 2224
- 2612-2621 → 040-2230 a 2239

Norte 2622-2631

Estas locomotoras se recibieron en 1893



32. Serie Norte 2622-2631.

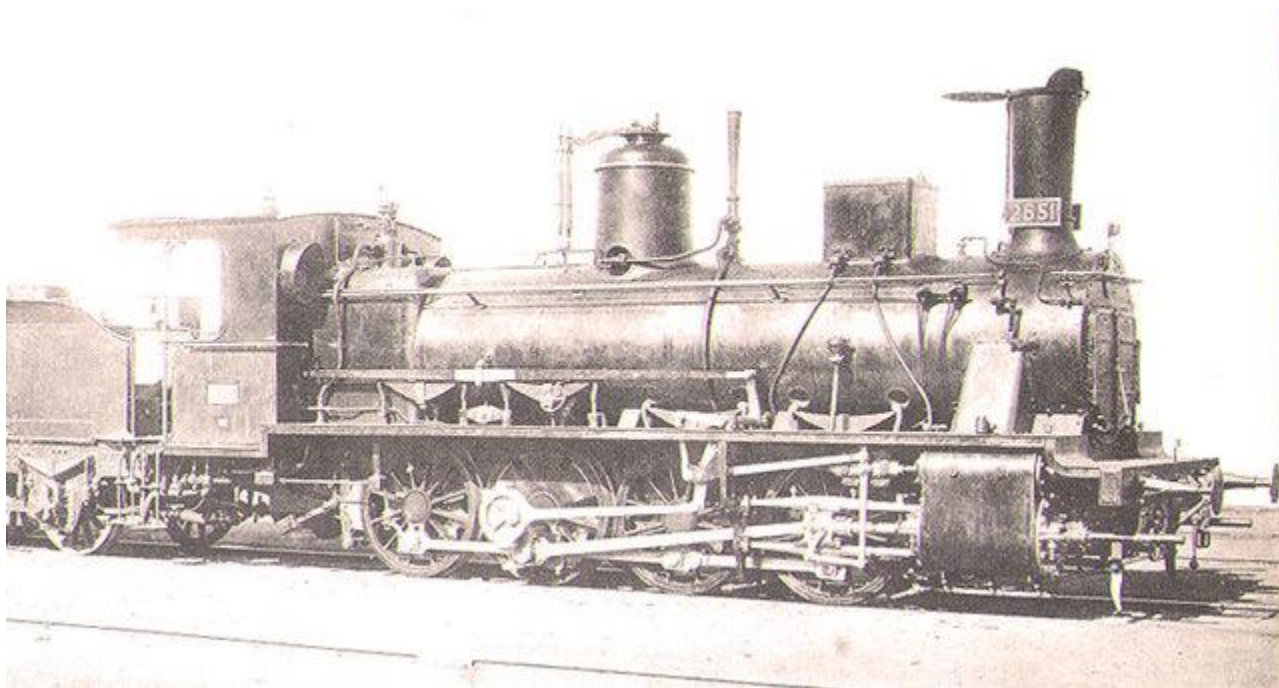
Tenían la caldera timbrada a 12 atmósferas y un esfuerzo tracción de 9.900 Kg. Se encargaron sin tenderes, pues Norte les asignó tenderes unificados de las locomotoras que estaba desgastando.

La serie completa recibió en Renfe la numeración:

- 2622-2631 → 040-2341 a 2350

Norte 2651-2662 y 2663-2682

Estas locomotoras incorporaron calderas con recalentadores de vapor y distribución Walschaerts, y se recibieron en 1907.



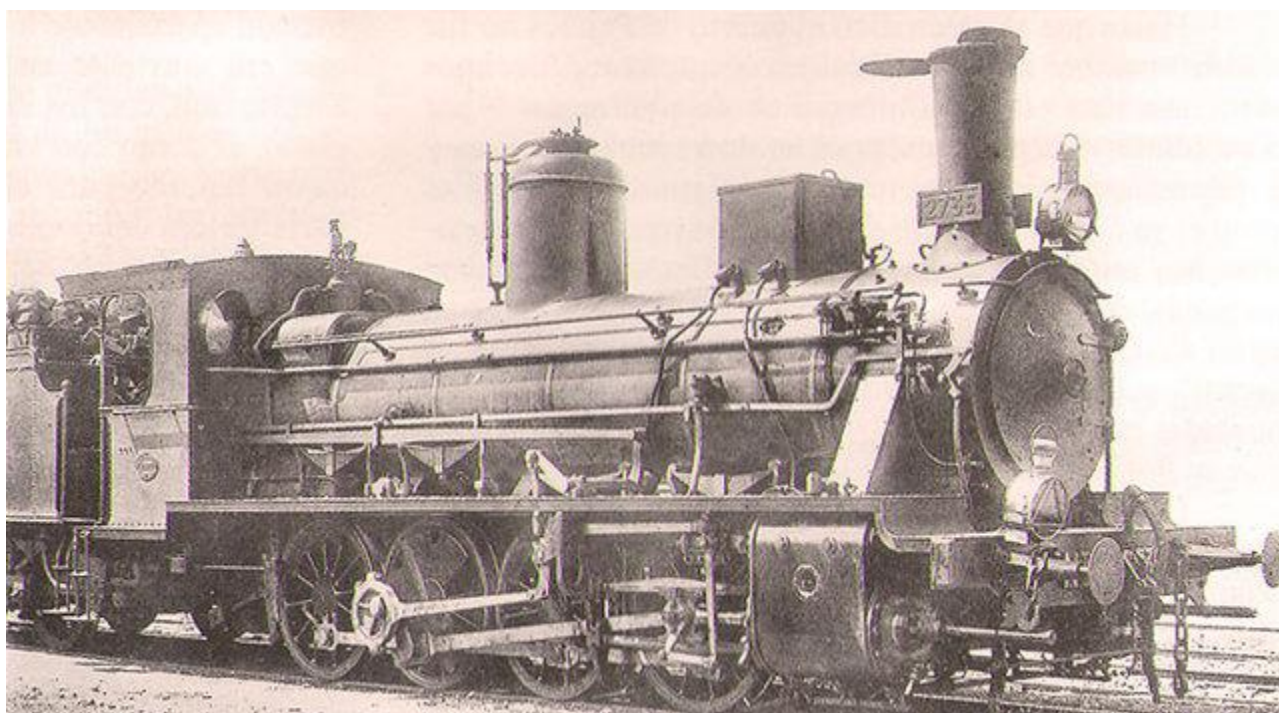
33. Series Norte 2651-2662 y 2663-2682.

Todas tenían la caldera timbrada a 12 atmósferas, tender de dos ejes las primeras y de tres ejes las diez últimas y un esfuerzo tracción de 10.265 Kg.

Recibieron en Renfe las numeraciones:

- 2651-2662 → 040-2471 a 2482
- 2663-2682 → 040-2483 a 2502

Norte 2731-2760



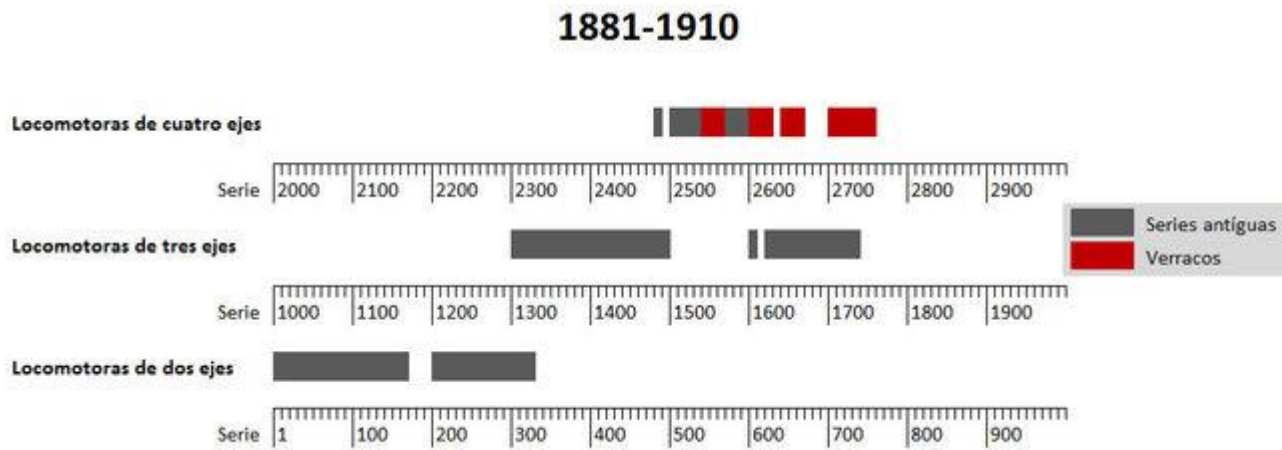
34. Serie Norte 2731-2760.

Estas 30 locomotoras, que fueron las últimas y más potentes del tipo 0-4-0 adquiridas por Norte, ya no incluyeron el freno Pascal. Se recibieron entre 1909 y 1910.

Todas tenían la caldera timbrada a 12 atmósferas, tender de tres ejes y un esfuerzo tracción de 11.123 Kg.

Recibieron en Renfe las numeraciones:

- 2731-2760 → 040-2511 a 2540



35. Distribución de las diferentes series "Verraco" 2500, 2600 y 2700.

Las Verraco en Norte fueron reinas de la rampa de Pajares hasta su electrificación, donde subían trenes de 180 toneladas en simple y de 320 en doble tracción por cola, a una velocidad que no pasaba de los 18 kilómetros por hora. Dicha rampa, de 15 y 20 milésimas y considerada el más duro trazado español en la época del vapor, estaba llena de túneles en los cuales los humos se acumulaban por el paso de los trenes. El trabajo en las marquesinas de las Verracos subiendo toneladas de carbón por Pajares lo reflejan G. Reder y F. Sanz en el libro citado en la bibliografía¹¹:

"Es fácil imaginar la tortura que supondría para los maquinistas y fogoneros respirar de lleno los humos y vapores expedidos por la chimenea de una máquina trabajando a plena fuerza. Por ello no eran raros los síntomas de asfixia del personal [...] Y a todos estos padecimientos se unía la zozobra de la amenaza constante de la caída de presión en la locomotora. Por eso, pese al humo, la pareja de conducción subía con la mirada pendiente del manómetro, cuya aguja se separaba cada vez más de la marca roja, y observando con el alma en vilo como bajaba y bajaba el nivel del agua en la caldera. En cuanto a los descensos, también deben recordarse aquellos trenes de material vacío, apenas retenidos por el freno Pascal de la locomotora, berreando la trompetilla con toda su fuerza y con las zapatas de freno de los vagones humeando y envueltas en llamas."

En la sierra de Guadarrama también hicieron servicios, gracias a su poco peso por eje, en el arrastre de trenes correo cuyo peso podía llegar a las 200 toneladas. Como no tenían parada en todo el trayecto de la sierra se les incorporaban dos y hasta tres tenderes para cubrir las necesidades de agua.

Estas excepcionales arrastradoras llegaron a Renfe donde siguieron prestando servicio hasta el fin de la tracción a vapor, principalmente en líneas duras y difíciles, que no permitían demasiado peso por eje.

¹¹ *Locomotoras del Norte*. Gustavo Reder y Fernando F. Sanz. Editorial Noesis.

La 040-2151 (antigua 2558) se halla en el Museo del Ferrocarril de Asturias¹². La 040-2184 (antigua 2723) ha sido restaurada por la ARMF¹³ en orden de marcha y se halla preservada por parte de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Venta de Baños¹⁴.

¹² Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/asturias.htm>>.

¹³ Véase video en Youtube.com, <http://www.youtube.com/watch?v=w0Q9OK_OLq8>.

¹⁴ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, <<http://www.locomotoravapor.com/castillaleon.htm>>.

7 La modernización con la llegada del siglo XX.

Hasta ahora hemos estado revisando básicamente la tracción en el Norte durante el siglo XIX.

El último tercio de dicho siglo vino marcado por las guerras Carlistas, gobiernos titubeantes y una depresión de la economía española incrementada por la devaluación de la moneda nacional a finales de siglo con el paso de los “reales de vellón” a la “peseta”.

Pero al arrancar el siglo XX, unas condiciones de mayor tranquilidad y mejora de la economía propiciaron un incremento de la demanda de servicios ferroviarios. Las compañías, que habían pasado problemas económicos en general, no pudieron adecuar su oferta a la demanda exigida, además de presentar unas infraestructuras y material que apenas había cambiado desde el nacimiento de los ferrocarriles. Todo ello llevó a problemas en la absorción del incremento que se dio de pasaje y mercancías: averías continuas en el material motor, accidentes, retrasos, servicios con coches en mal estado y mercancías apartadas en los muelles por falta de vagones para transportarlas. El panorama era igual para casi todas las compañías, y los usuarios abocaron a las instituciones numerosas reclamaciones contra los servicios del ferrocarril.

Para atajar esta situación, el gobierno planteó un conjunto de inspecciones de los ferrocarriles que evidenciaron los problemas, e impulsó una serie de acciones correctoras para las compañías.

A modo de ejemplo, en 1903, y en el apartado relativo a la seguridad de las circulaciones y jornadas de trabajo, se impusieron unas mejoras en las condiciones laborales del personal, que, si bien hoy día parecerían inaceptables, dan una idea de cómo debían ser las anteriores condiciones existentes.

Así, la jornada de trabajo a maquinistas y fogoneros de línea se reduciría a 12 horas diarias, de “término medio”, de las cuales 10 de ellas como mínimo deberían satisfacerse sobre la locomotora, reduciendo también el límite máximo a 14 horas de trabajo sin interrupción, y ampliando el descanso mínimo tras ellas a 7 horas consecutivas.

Para los servicios de maniobras en estaciones los maquinistas y fogoneros tendrían cada 24 horas de trabajo diez de descanso, de ellas 7 consecutivas. Es decir, se reduciría la jornada de trabajo a 14 horas diarias.

Respecto a jornadas completas de descanso, se tendría derecho a una de ellas cada 15 días trabajados. Hay que tener presente que el personal de trenes (mozos y guardafrenos) sólo tenían derecho a un día completo de descanso al mes.

No obstante la mejora para los trabajadores, todo ello podía terminar en agua de borrajas pues se aceptaba, a todos los efectos, que las compañías pudieran ignorar estas nuevas condiciones si las “necesidades del servicio” lo justificasen.

Respecto al material motor, en el caso del Norte, las inspecciones determinaron que la compañía debería adquirir un mínimo de 71 nuevas locomotoras para sustituir las antiguas, cuyo desgaste implicaba un alto índice de averías y visitas prolongadas a los talleres para reparaciones. Norte, aunque había consolidado sus locomotoras “Verraco” para transporte de carbón en las rampas de Pajares, tenía problemas en las sierras de Guadarrama y cordillera cantábrica por haber incrementado el peso de sus trenes al adecuarlos a la creciente demanda, no siendo suficientes ya las locomotoras originales, y debiendo efectuar a su disgusto dobles tracciones que encarecían el coste del servicio. En particular, y para evitar dichas dobles trac-

ciones, ya hemos comentado que se habían empleado “*verracos*” en el trayecto Ávila-Madrid para los trenes correo sin paradas que habían visto incrementar su peso, acoplando a la locomotora dos o tres ténדרes.

Todo ello llevó a la compañía a plantearse la adquisición de un nuevo modelo de locomotora a principios del siglo XX.

7.1 Renovación de la tracción en los expresos: Serie 1900.

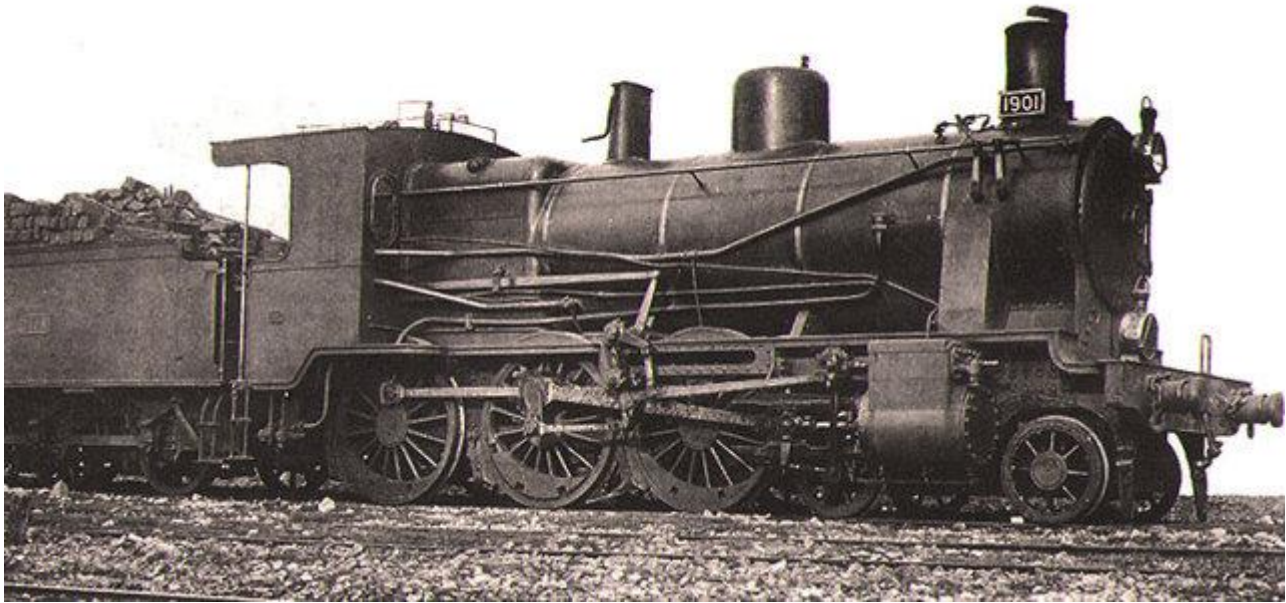
En 1901 la compañía de los Caminos del Norte de España asume incrementar el parque de locomotoras, cambiando la concepción de éstas, al actualizar el diseño de las mismas según las tendencias europeas, abandonando las calderas de bajo centro de gravedad, a las que se les suponía daban una mayor estabilidad de marcha a la locomotora, por calderas de mayor tamaño, presión de trabajo y altura, elevando el centro de gravedad del conjunto. Es lo que se denomina época de “**caldera alta**”, que se introduce en nuestros ferrocarriles, tanto en Norte como MZA, con la llegada del nuevo siglo.

Norte 1901-1928, 1950-1989 y 3101-3150

En este año, el Norte adquirió 10 locomotoras de tipo 2-3-0. Estas adquisiciones se dirigieron a la industria europea siguiendo la costumbre habitual, en particular el pedido recayó en Hartmann. No obstante, los ingenieros del Norte estudiaron a fondo el proyecto e influyeron en el resultado final. Así se aceptó dejar de lado la distribución Stephenson imperante hasta el momento en sus máquinas, y elevar el centro de gravedad de la locomotora. La “caldera alta” es lo que más define a las locomotoras de Norte a partir de este modelo. Pero a pesar de todos estos cambios, no se introdujo en ellas la tendencia del momento hacia la doble expansión del sistema *Compound*¹⁵, para aprovechar mejor la presión del vapor producido. Todas las compañías en Europa estaban probando dicho sistema en sus nuevas adquisiciones, pero Norte prefirió apostar por dos grandes cilindros a cuatro más reducidos.

La locomotora resultante estaba diseñada para traccionar a mayor velocidad mayores cargas de trenes rápidos y expresos en las sierras de su línea de Madrid a Irún, dejando al parque existente los llanos tramos de la meseta. A la hora de buscar numeración para esta serie, y al ser de tres ejes motores, Norte encuadró las locomotoras en la centena **1900**, que estaba libre y que además coincidía con el nuevo siglo.

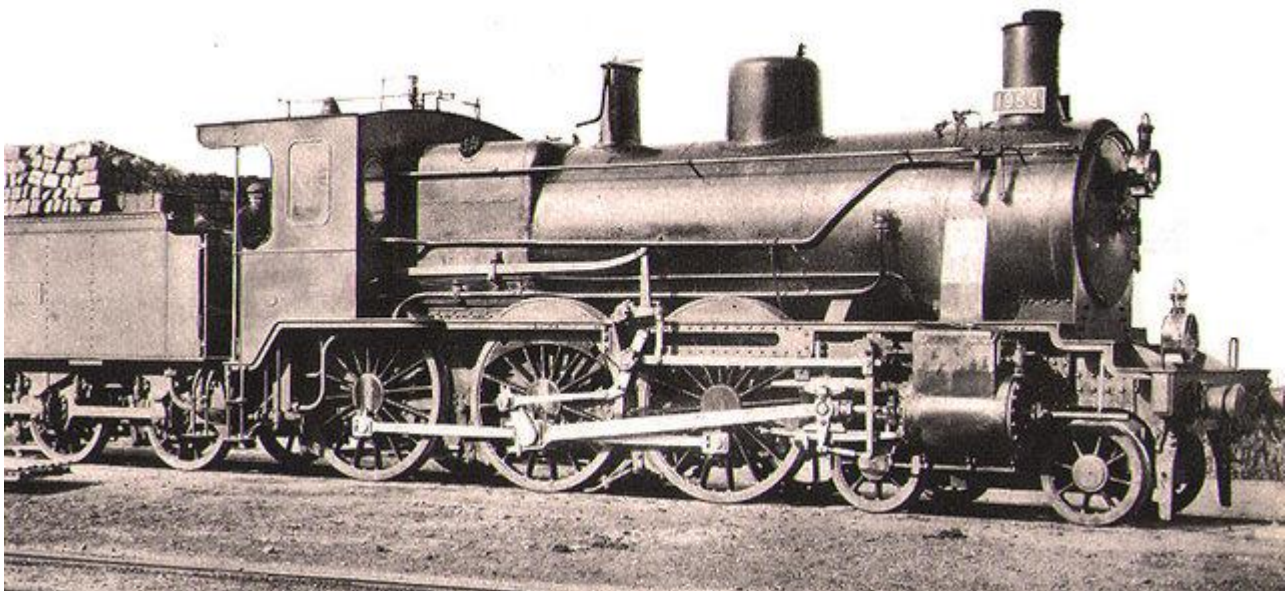
¹⁵ El sistema *Compound* se analizará más adelante en el capítulo 8 “*El Norte se decide por el Compound*.”



36. Serie 1901-1928 de las "1900 pequeñas".

Las primeras 10 locomotoras de la serie se ampliaron hasta un total de 28 (1901 a 1928).

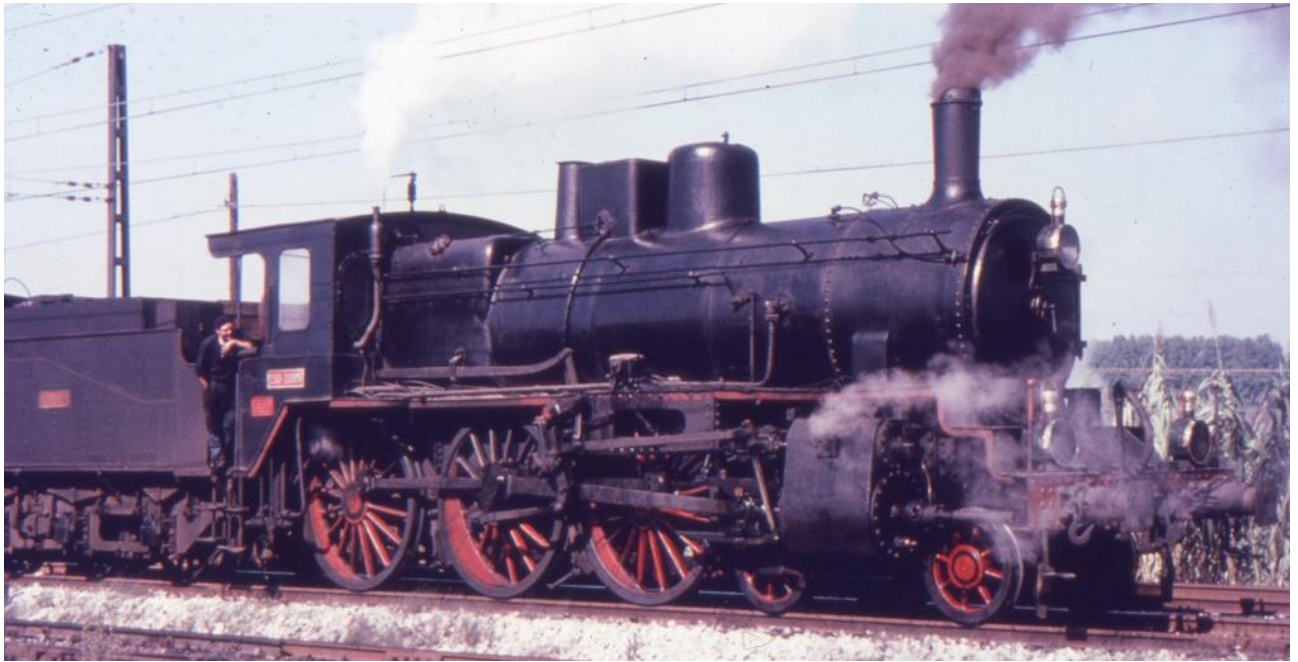
Los buenos resultados de las mismas en Guadarrama y Alsasua dieron pie a Norte a buscar una versión de la locomotora que también traccionara en el llano castellano, ampliando su número con ligeras modificaciones, pues se aumentó el radio de las ruedas de 1,560 a 1,750 metros, así como el diámetro de los cilindros.



37. Serie 1950-1979 de las "1900 grandes".

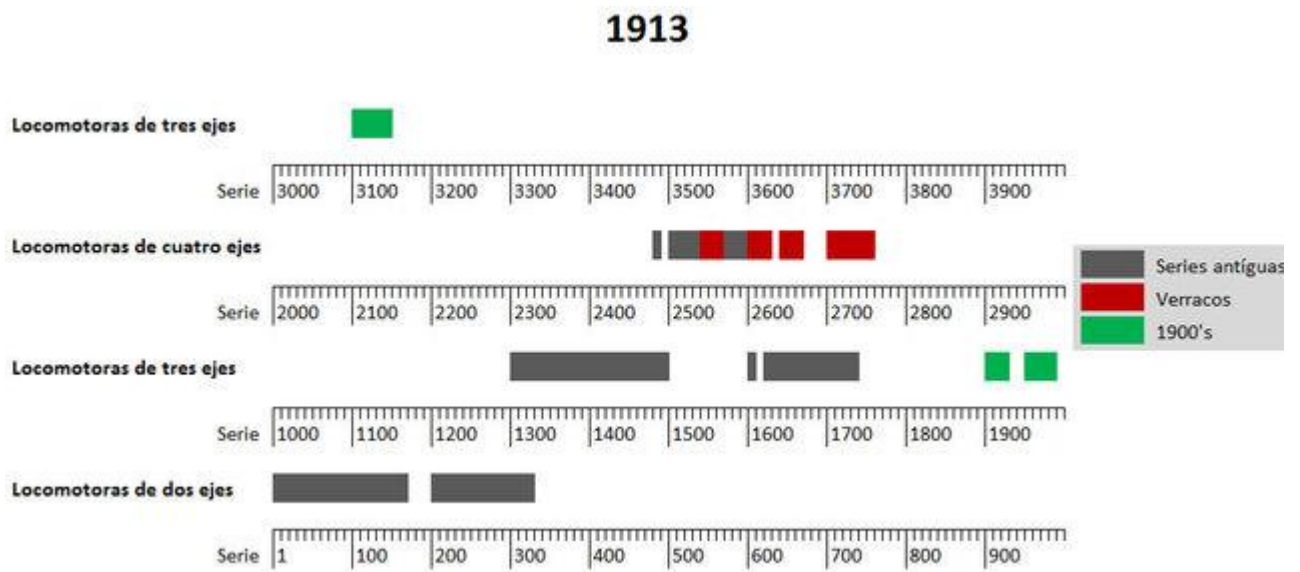
La máquina resultante consiguió elevar la velocidad de los expresos en esta línea, y pasaron a denominarse "**1900 grandes**" para diferenciarlas de sus antecesoras, que en consecuencia recibieron la denominación de "**1900 pequeñas**". Tanto las unas como las otras llevaron tén-deres unificados de Norte de tres ejes

Estas máquinas simples y robustas dieron el resultado esperado y los pedidos continuaron hasta 1913, con un total de 118 locomotoras de este tipo, que ocupó los rangos 1901-1928, 1950-1989 y 3101-3150.



38. Renfe 230-2095 (Norte 3111).

Éstas últimas ocuparon una serie nueva, por agotamiento de la centena 1900, en lo que posteriormente veremos que fue el cuarto esquema de matrículas de Norte.



39. Distribución de las diferentes series de 1900's.

Una vez llegaron a Renfe, siguieron prestando servicios principalmente en sus zonas de origen, y fueron muy habituales de los depósitos de Miranda, Zaragoza, Valencia, Lérida o Tarragona.

Renfe asignó los números:

- 1901-1928 → 230-2031 a 2058
- 1950-1979 → 230-2001 a 2030
- 1980-1989 → 230-2075 a 2084
- 3101-3150 → 230-2085 a 2134

Su desguace se inició en 1964 y concluyó en 1969. La 1910, de la primera serie o 1900 “pequeñas”, se encuentra preservada en el Museo Ferroviario de Vilanova y la Geltrú¹⁶.

7.2 Una locomotora para todo: Serie 400.

Una vez resuelta la tracción para las mercancías pesadas, con las “verracos”-(2500, 2600 y 2700) cubriendo principalmente el Pajares, y de los expresos y rápidos, con las “mil novecientas” (1900 y 3100) en el eje Madrid Irún, la compañía del Norte se planteó la búsqueda de un tercer tipo de locomotora que le sirviese para todo el resto de tracciones que pudiera necesitar en el resto de la red, con el fin de ir sustituyendo el material más antiguo de su parque y cubrir el incesante incremento de peso en los servicios.

Para reflejar mejor este incremento de peso, podemos tomar como referencia el Surexpreso, el tren más emblemático de la compañía Norte, ya que tuvo influencia en el desarrollo de la nueva locomotora y de las siguientes que se producirían.

El servicio del Surexpreso se inauguró a finales de 1887 y el recorrido entre Irún y Madrid se efectuaba en 15 horas y 17 minutos. En aquella época la composición arrastrada representaba un total de entre 130 a 150 toneladas, y estaba formada por coches de tres y cuatro ejes con balconillos que pesaban entre 20 Ton, los de tres ejes, y 30 Ton los de bogies. En 1900 los coches empleados eran todos de bogies con plataformas cerradas y fuelles de intercomunicación, y pesaban 32 Ton los coches restaurante y 39 Ton los coches camas. En 1912 los coches camas y restaurantes tenían ya unas taras de 43 Ton cada uno, y la composición superaba las 250 Toneladas totales, y el tiempo de viaje se había recortado en cerca de una hora, siendo las rampas que debían acometerse las mismas. Esta situación se había salvado gracias a las locomotoras 1900, que se pusieron en servicio a partir de 1901, pero el incremento de plazas que provocaba la demanda provocaba que estas locomotoras, en los pasos del Guadarrama, tendiesen a patinar al tener que trabajar al límite de la adherencia de sus tres ejes. Se hacía evidente que las locomotoras deberían pensarse a partir de entonces con cuatro ejes acoplados.

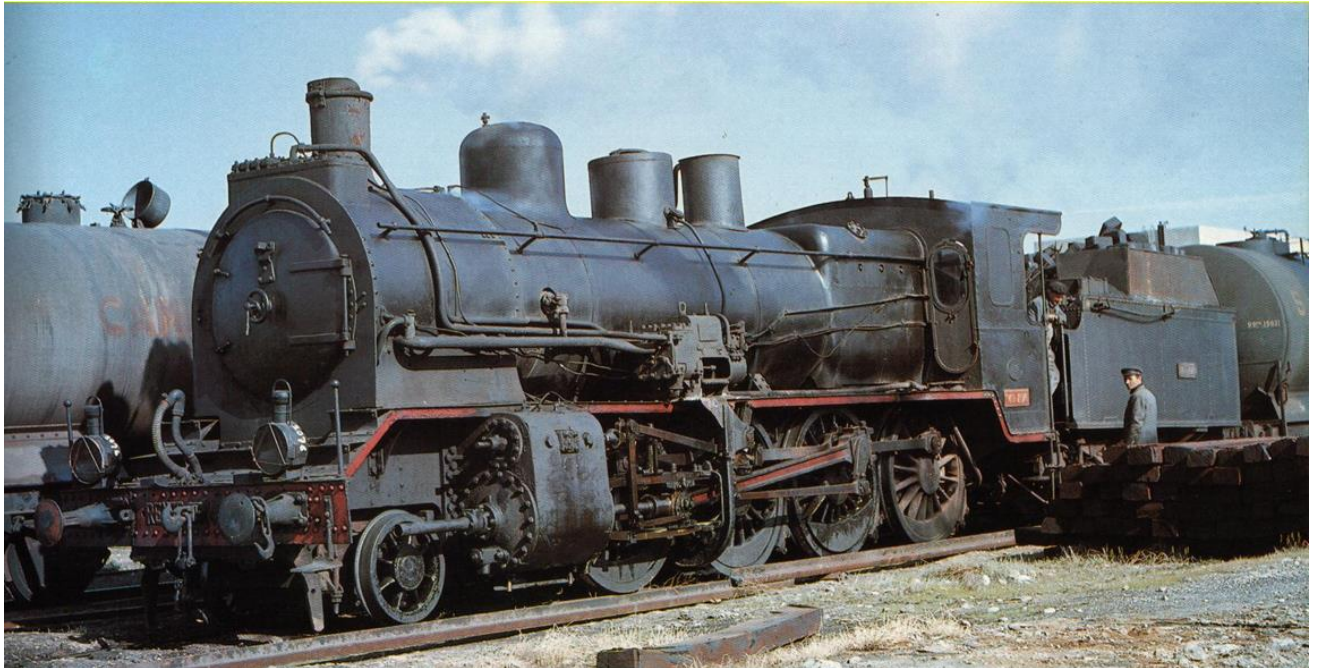
Norte 401-497, 4401-4499 y 4701-4916

Así, y ante este constante aumento del tonelaje de los trenes, se fijaron las premisas para un pedido inicial de 10 ejemplares de la nueva máquina. La locomotora resultante debería tener, en aras de la estandarización, elementos comunes con las “mil novecientas”, que era la locomotora más reciente de la compañía. Ante la necesidad crucial de adherencia se pensó de origen en cuatro ejes acoplados, y de un tamaño de rueda “mediano”: 1,560 metros (como las 1900 “pequeñas”). Venían a ser como una 1900 “alargada”, pero sustituyendo el segundo eje del bisel anterior por un eje motor. La caldera resultaba un poco más larga que estas y los cilindros algo más grandes.

El rodaje 1-4-0 “Consolidación” ya se había usado con anterioridad en los ferrocarriles, pero con unos diámetros de ruedas mucho menores (no solían sobrepasar los 1,400 metros), pues solían emplearse para trabajos pesados en líneas de montaña. No obstante, el Norte le dio otra concepción a este rodaje al buscar una locomotora de agarre en líneas de montaña, pero con

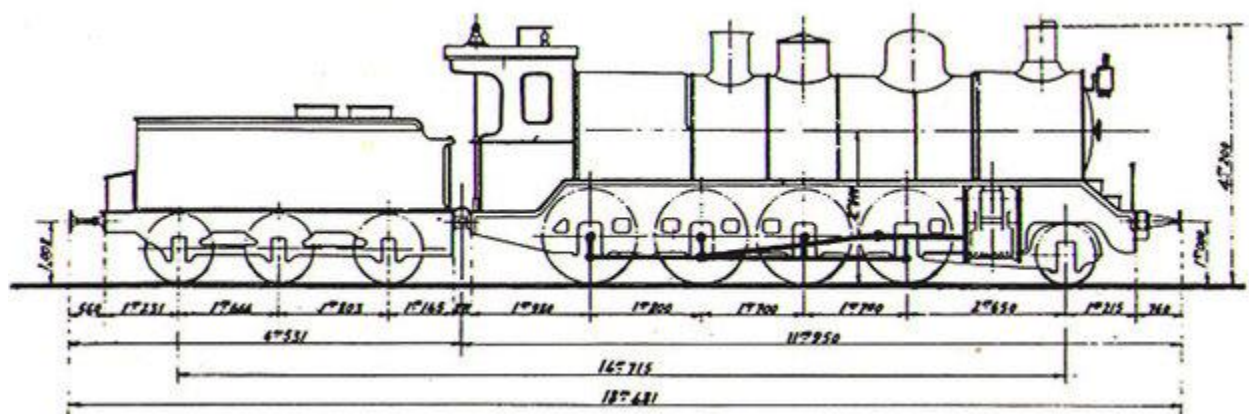
¹⁶ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/Catalunya.htm>.

velocidad en la medida de lo posible. El constructor, *Saint Leonard*, obtuvo una locomotora cuyas líneas recordaban a las “mil novecientas”, pero con un aire “belga”, que empezó a ser entregada en 1909.



40. Renfe 140-2078 (Norte 411).

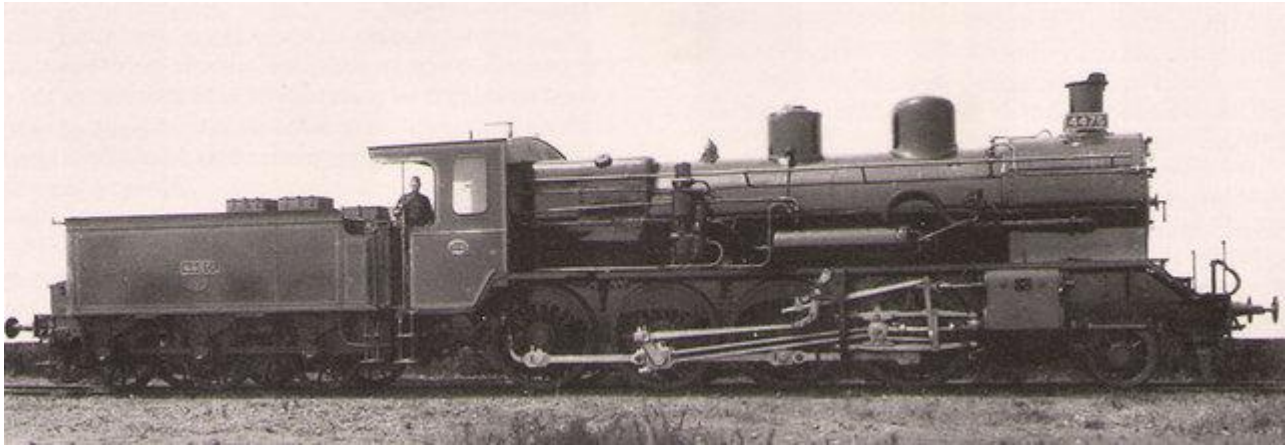
Sorprende la elección del Norte a la hora de asignar una centena para esta locomotora. Siendo una máquina de cuatro ejes motores, cabría pensar en que la elección recayera sobre una centena del rango de los “dos miles”, como correspondería según la metodología en vigor. Más aun teniendo en cuenta que estaban disponibles las centenas 2000, 2100, 2200, 2300 y 2400, así como las 2800 y 2900. Incluso por semejanza a las recientes “1900” adquiridas por la compañía, era de esperar que la centena elegido lo fuera la “2900”. No obstante, la serie asignada fue la “400”, que estaba libre por haber desplazado en la última remodelación las 0-3-0 que la ocupaban a la serie “1400”. Ciertamente extraña esta elección, que en antiguos criterios correspondió a locomotoras de tres ejes, y en los más contemporáneos a locomotoras de dos ejes.



41. Esquema de las series 400, 4.400 y 4.700.

Independientemente de la numeración de las máquinas, el resultado de estas fue excelente. Demostró ser una locomotora versátil, dócil y polivalente que, sin destacar en nada, servía para casi todo, exceptuando expresos y rápidos, y no defraudaba a los maquinistas. Era una máquina mixta por excelencia, y vino a representar para el Norte lo que para Renfe fue la Mi-

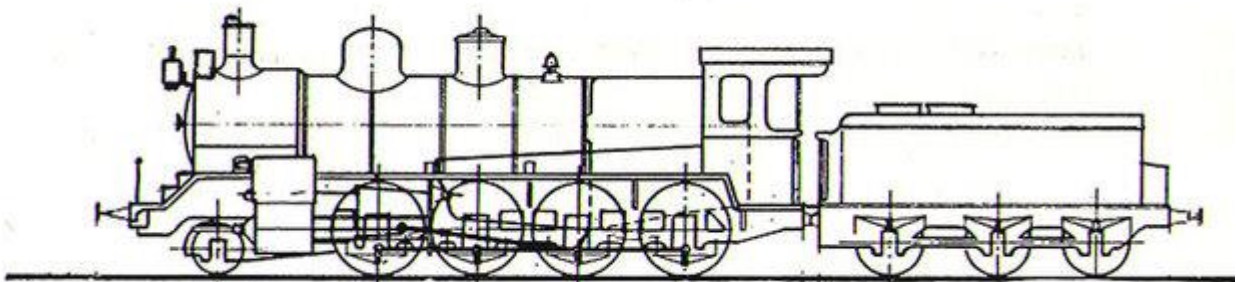
kado: una abnegada “chica para todo”. Así ganó fama y dejó para la historia el nombre de la serie “**cuatrocientas**”.



42. Serie 4.400. Algunos ejemplares de esta serie lucieron ribetes amarillos en marquesina y tender.

El éxito hizo que se ampliasen las adquisiciones hasta 1943, ya en tiempos de Renfe, y por un total de 438 locomotoras de este tipo, lo que implica que ha sido “la serie más amplia de locomotoras habida nunca en España”.

Aunque el primer pedido se realizó a Saint Leonard (Bélgica), también fabricaron locomotoras de esta serie Maffei, Linke, Hanomag y Cockerill, y a partir de 1924 los fabricantes empezaron a ser nacionales: Babcock & Wilcox y Eusalduna, y en menor medida La Maquinista.



43. Esquema de las series 4.800 y 4.900.

Tantos ejemplares (los 438 antes mencionados) hicieron corta la serie **400**, y la compañía siguió numerándolas dentro de las series **4400**, **4700**, **4800** y **4900**¹⁷, aunque el nombre con el que siempre se conocieron, independientemente de la matrícula que llevasen, fue el de las “**cuatrocientas nuevas**” (para diferenciarlas de las “cuatrocientas antiguas” de tres ejes) o simplemente “**cuatrocientas**”.

El éxito de este modelo fue una de las razones fundamentales por las que Norte prefirió seguir explotando estas máquinas tipo 1-4-0, antes que adoptar las 2-4-0, que fue el tipo que se unificó desde MZA como locomotora polivalente y que se adoptó por varios de nuestros ferrocarriles para abaratar costes de producción: MZA, Andaluces, Oeste y posteriormente Renfe.

Ante un conjunto tan amplio de unidades no cabe extrañar que a lo largo del tiempo surgieran modificaciones en el modelo base. Entre éstas destacan los ensayos que se hicieron con el es-

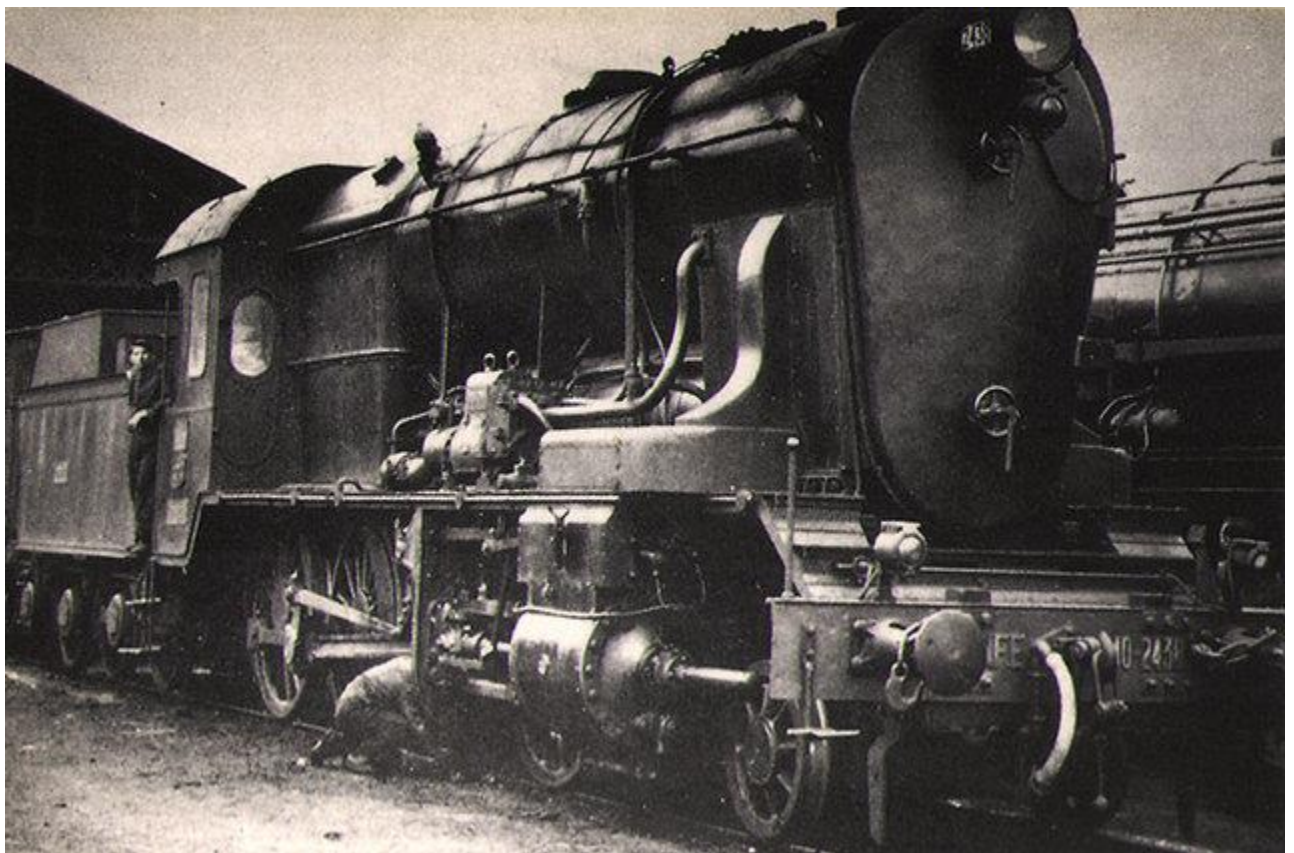
¹⁷ Veremos el porqué de estas series con el cuarto esquema de numeración de Norte que llegó a partir de 1911

cape Kylala, la adopción en la subserie 4456-4485 de precalentadores del agua sistemas Worthington y Knorr (abandonándose después éste último). A partir de la locomotora número 4431 se cambió el puesto del maquinista del lado derecho, que había sido hasta entonces norma, al lado izquierdo, ya que Norte empezó a instalar vía doble en algunas de sus líneas y adoptó la circulación por la izquierda, contrariamente a MZA y el resto de las compañías españolas. Así mismo, mientras que las calderas de las primeras “cuatrocientas” estaban timbradas a 12 kilogramos, en las 4800 y 4900 se elevó el timbre de caldera hasta los 13 kilogramos y se les dotó de mayor superficie del recalentador, lo que incrementó el esfuerzo de tracción de éstas respecto a sus antecesoras.

En Renfe se las numeró entre la 140-2068 y la 140-2504, en una serie correlativa hasta la Norte 4735, Renfe 140-2298. A partir de ésta hay saltos en la numeración.

No podemos olvidar el ensayo que Renfe efectuó en la 140-2438, ex-Norte 4883, a la cual se le instaló una caldera *Franco-Crosti*.

Este dispositivo conseguía un mejor rendimiento del vapor recalentado aprovechando al máximo los gases de escape, pero los ensayos no debieron dar el resultado esperado puesto que esta fue la única máquina con este sistema que se usó en nuestros ferrocarriles. Ciertamente, las compañías españolas se decantaron por otros sistemas de recalentamiento del vapor más extendidos. Además, y en detrimento del sistema Franco-Crosti, la posición retirada de la chimenea en el centro de la caldera y la mayor altura total de la misma provocaban que en los túneles, de escaso gálibo, el humo inundara la marquesina de la locomotora en mayor profusión que en el resto de las locomotoras de la misma serie, provocando quejas de los maquinistas por el insostenible ambiente resultante.



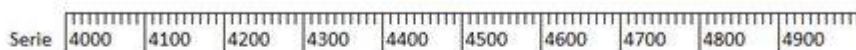
44. Renfe 140-2438, con la caldera Franco-Crosti.

La vida de todas ellas transcurrió principalmente por sus depósitos de origen en la zona norte: León, Valladolid, Madrid, Zaragoza, Lérida, Valencia y Oviedo.

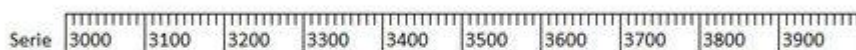
Llegado el 1964 se empezó el desguace de esta serie, y en 1969 el ansia del soplete acabó con la última de ellas, sin que a nadie se le pasase por la cabeza conservar algún ejemplar de estas locomotoras, bien para un posible museo, bien para un triste pedestal. Ninguna sobrevivió para recordarnos la que ha sido la más cuantiosa representante del vapor español.

1943

Locomotoras de cuatro ejes



Locomotoras de tres ejes



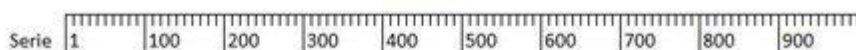
Locomotoras de cuatro ejes



Locomotoras de tres ejes



Locomotoras de dos ejes



45. Distribución de las diferentes series de 400's.

8 El Norte se decide por el Compound.

A partir de 1911 se inicia una época de cambios radicales en la concepción de la tracción en Norte, y que podríamos identificar como la más gloriosa de la compañía.

Las mejoras en el servicio introducidas desde principios de siglo, junto con una época de bonanza económica, elevaron la demanda del transporte ferroviario. Además, el diseño de los coches de pasajeros en los servicios de gran velocidad se vio alterado por la implantación general y masiva de los bogies, la adopción de la intercomunicación por fuelles entre vehículos y el incremento de la longitud de los coches y de su capacidad. Esto redundó en un nuevo aumento de peso de los mismos, y por tanto de las composiciones, que en las épocas veraniegas alcanzaban los 10 vehículos. Ya hemos visto que las 1900's rápidamente se fueron volviendo insuficientes para estos servicios de gran velocidad en el paso por las sierras Cantábrica y del Guadarrama, y las 400's no eran adecuadas para la velocidad en las llanuras debido al escaso diámetro de sus ruedas, de 1560 milímetros. Se buscó por tanto un nuevo modelo de locomotora para la tracción de estos servicios de vanguardia.

José Mencos y Rebolledo de Palafox

En este punto, cabe recordar a José Mencos y Rebolledo de Palafox, duque de Zaragoza. en su calidad de ferroviario profesional y más concretamente como maquinista y experto en locomotoras de vapor, a pesar de su carrera de ingeniería.

En 1906, gracias a su amistad con el francés Jean Barat, a la sazón director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, tuvo la oportunidad de practicar con las máquinas de vapor, primero como simple aprendiz, luego como fogonero y finalmente con la categoría de maquinista titular. En abril de 1919, ya avezado en el oficio, ingresó en la Compañía del Norte con la categoría de subinspector en el Servicio Central de Tracción

Fue conocido en su momento porque solía conducir personalmente la locomotora en el trayecto de Madrid a Irún, así como las locomotoras de los trenes que utilizaba el rey Alfonso XIII por la red del Norte. Y a título de anécdota, cabe mencionar la conducción del tren inaugural de la línea de Zaragoza a Canfranc, compartiendo el propio Alfonso XIII la cabina del maquinista con José María Mencos.

Gran conocedor de las locomotoras del Nord francés, presentó insistentemente a Norte propuestas sobre locomotoras tipo "Compound". Ya fuera influencia suya o no, Norte se decidió a efectuar una prueba de este tipo de máquinas con la finalidad de mejorar la tracción de los mejores servicios de Norte en la línea Madrid Irún.

El Sistema Compound

A diferencia de las locomotoras de simple expansión, en las locomotoras Compound el vapor se expande fraccionadamente, primero en uno o dos cilindros de alta presión, y luego en otro u otros de baja presión. El diámetro de los cilindros de alta presión es más pequeño que el de los cilindros de baja, ya que el producto de la presión por la superficie (la fuerza) ha de ser idéntico en ambas clases de cilindros. Los cilindros de alta presión se colocaban usualmente en el exterior y los de baja en el interior (aunque la situación inversa era factible). Si de baja tan sólo había un cilindro entonces éste era interior y se situaba en el centro del bastidor.

Pensando que la cambiante orografía del recorrido no se adecuaba a un único tipo de locomotoras, se determinó que sería necesaria una máquina veloz para el llano entre Ávila y Miranda de Ebro, y otra más potente en las sierras Cantábrica y del Guadarrama.

8.1 La velocidad en los expresos: Serie 3000.

Para cubrir la necesidad de las primeras, se solicitó una locomotora que arrastrase 220 toneladas a 35 km/h en rampas de 15 milésimas, y a 75 km/h en llano, y para lo cual se determinó que el tipo sería 2-3-1 "*Pacific*", con ruedas de 1.750 milímetros de diámetro. Y se optó, finalmente, por introducir el sistema Compound en estas locomotoras.

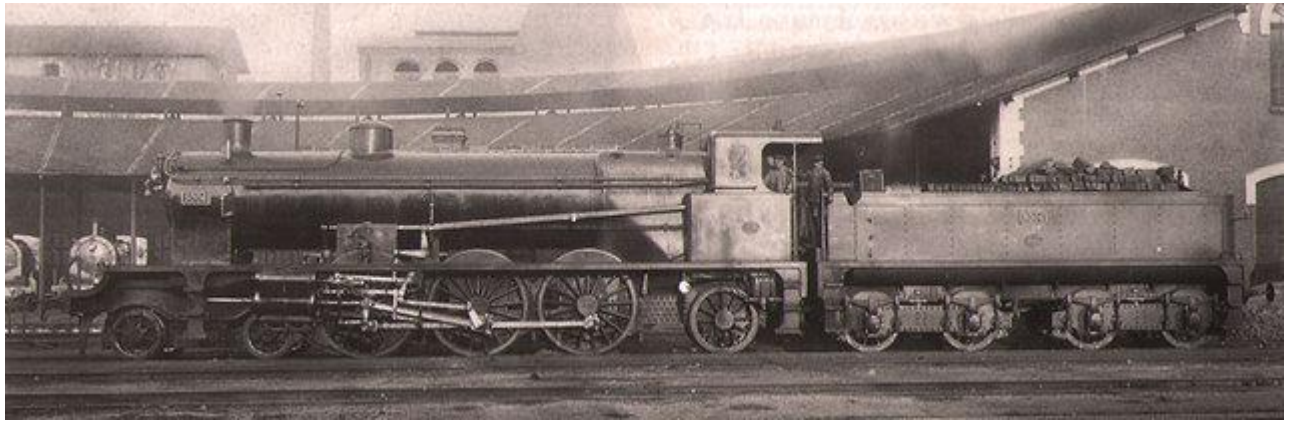
Norte 3001-3016

Para la matriculación de estas locomotoras, finalmente encuadradas en la **serie 3000**, Norte tuvo que adecuar el cuadro de matrículas con un nuevo esquema de series que representó el cuarto esquema de matrículas Norte:

- Las series ya establecidas (hasta las "verracos" 2700's) quedarían como estaban.
- Las nuevas locomotoras que se adquiriesen de tres ejes acoplados se encuadrarían en el millar 3000.
- Las nuevas locomotoras que se adquiriesen de cuatro ejes acoplados se encuadrarían en el millar 4000.
- Las nuevas locomotoras que se adquiriesen de cinco ejes acoplados se encuadrarían en el millar 5000.
- Cada nuevo modelo de locomotora ocuparía, de inicio, toda una centena completa con independencia del total de integrantes de la serie, siempre que fuese inferior a 99.
- En caso de que una serie superase el total de 99 locomotoras, ocuparía otra centena dentro del millar asignado a su rodaje, aunque dicha centena no fuese consecutiva a la anterior.

En 1911 se pusieron en servicio las seis locomotoras "*Pacific*" solicitadas, sistema *Glehn*, producidas por la "*Sociedad Alsaciana*", con una elegancia de líneas típica de este constructor. De esta manera las nuevas "*Pacific*" inauguraron este esquema ocupando la centena 3000. Años más tarde, en 1913, con las nuevas adquisiciones de la serie 1900 éstas recibieron la centena 3100, siguiente libre.

En las pruebas efectuadas, las nuevas locomotoras superaron las previsiones, y lograron arrastrar 320 toneladas a 60 km/h en rampa de 9 milésimas y superando los 90 km/h. en llano con esta carga.

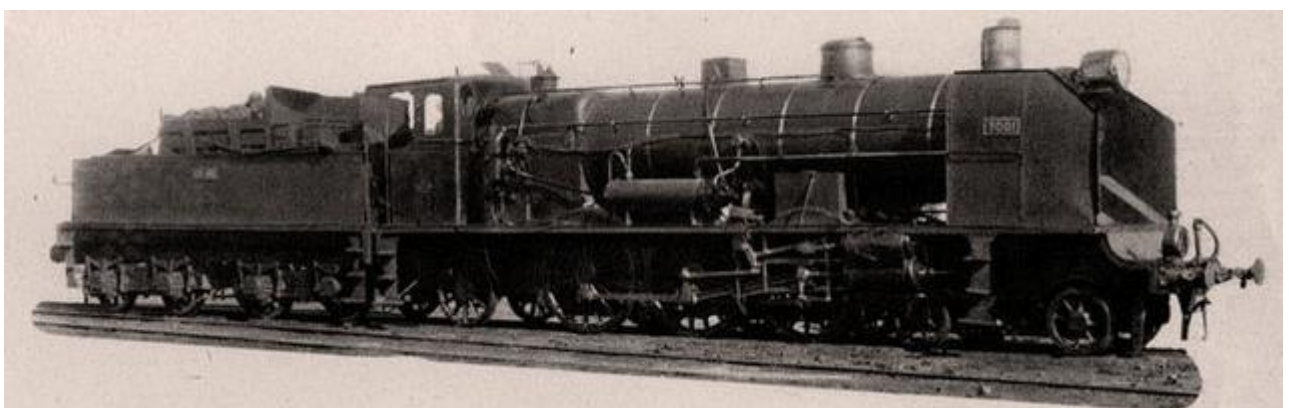


46. Serie 3000.

Se destinaron en primer lugar a arrastrar el Surexpreso y gozaron fama de ser excelentes corredoras. Al pedido inicial de seis locomotoras siguió uno nuevo de 10 máquinas más, que se entregaron en 1913 y 1914. Debido a sus buenos resultados, se les asignó el recorrido entre Valladolid e Irún, incluyendo el tramo de la sierra Cantábrica, y concentrándose en los depósitos de Valladolid y Miranda.

En los pedidos de estas locomotoras se definieron que fueran acompañadas de unos nuevos tónderes de bogies de gran capacidad, superiores a los de tres ejes unificados que se usaban en las 1900's, 400's y parte de las verraco. Con ellas se estableció una modalidad de servicio consistente en realizar el recorrido completo entre Valladolid e Irún, y regresar al día siguiente. A pesar de la mayor capacidad de los tónderes, ésta era insuficiente y por tanto se efectuaba en Miranda, tanto a la ida como a la vuelta, una parada técnica suficiente para cambiar el tónder por otro completamente repostado y seguir la marcha.

Con el paso del tiempo, y ante las nuevas locomotoras más potentes, fueron destinadas a trenes rápidos y tranvía en la línea Miranda Zaragoza. Una vez integradas en Renfe también traccionaron trenes rápidos de pasajeros entre Miranda y Bilbao, y ocasionalmente dieron dobles tracciones a las Confederación para el Iberia Expreso. Renfe estropeó su bella silueta mediante un aparatoso precalentador del agua de alimentación, sistema Worthington, y pantallas deflectoras levanta humos.



47. Serie 3000, con pantallas levanta humos y precalentador Worthington.

La serie ostentó en Renfe las matrículas 231-4001 a 4016, y fue desguazada completamente en 1966.

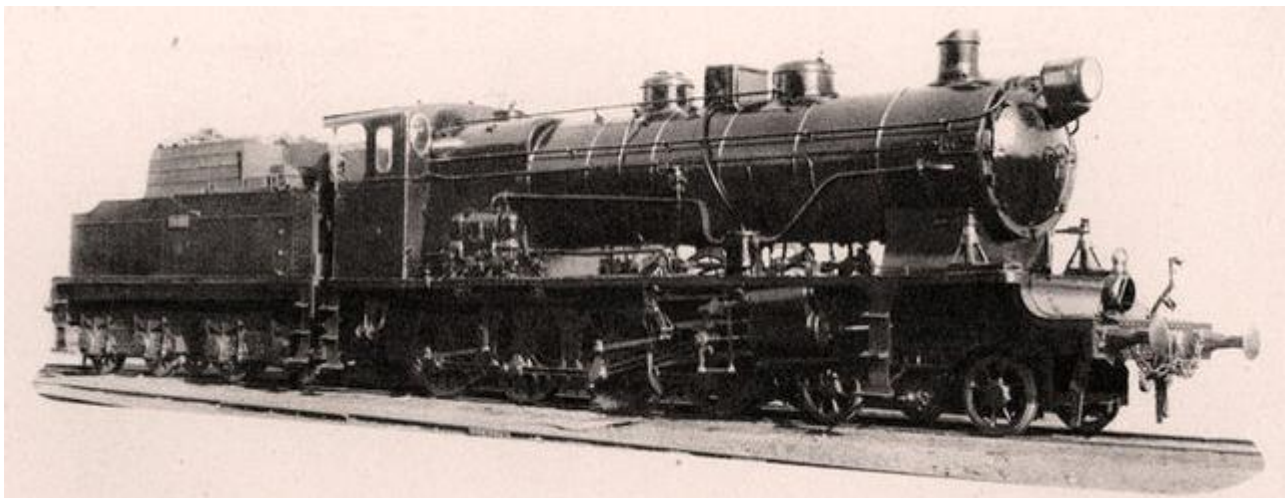
8.2 La potencia en los expresos: Serie 4000.

Un año más tarde de la puesta en servicio de las primeras seis locomotoras 3000, fueron puestas en servicio también otras seis máquinas de tipo 2-4-0 que constituyeron la **serie 4000**, complementando a las anteriores en la tracción de los expresos de la línea Madrid Irún.

Norte 4001-4045

Estas célebres “**4000 de Norte**” tenían la misma caldera y muchos elementos iguales a las 3000, siendo así mismo Compound, y también se construyeron por parte de la *Sociedad Alsaciana*.

Aunque el tipo “*Mastodonte*” estaba siendo empleado por las compañías para locomotoras mixtas en líneas de montaña, éstas recibieron ruedas de 1.560 milímetros de diámetro, las mayores hasta el momento en este tipo, y se diseñaron exclusivamente para trenes rápidos de viajeros, por lo que fueron las primeras “mastodonte” destinadas a dicho servicio.



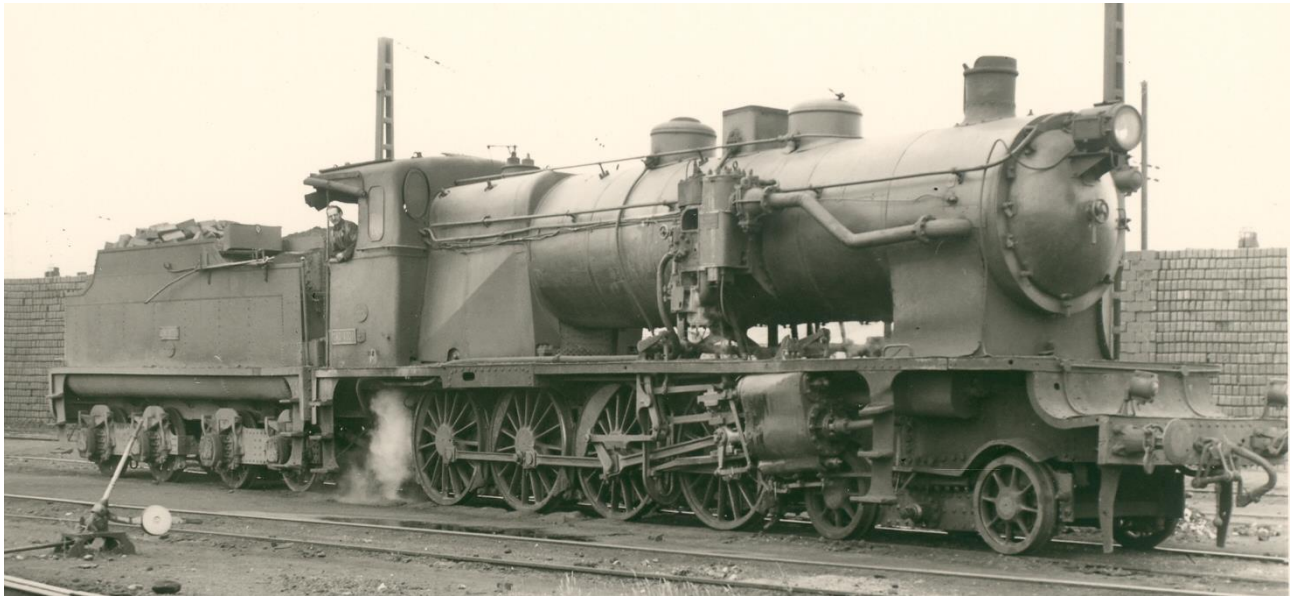
48. Serie 4000.

Desempeñaron a la perfección su cometido mostrándose como buenas corredoras incluso en rampas, por lo que desplazaron a las 400's en los servicios de pasajeros en la sierra, y en 1914 Norte encargó un nuevo pedido de 14 máquinas más a la Sociedad Alsaciana. La Primera Guerra Mundial impidió que se pudieran efectuar nuevos pedidos a la industria europea, pero terminada la contienda y tras la concesión de ayudas por parte del Gobierno, se solicitaron 25 locomotoras más que esta vez suministró Henschel en 1921.

A partir de 1914, una vez terminadas las renovaciones de carril de la citada línea Madrid Irún, la compañía pudo establecer nuevos límites de velocidad en el recorrido, lo cual permitió comprobar que estas locomotoras mantenían (en rampas de hasta 8 milésimas) los 90 km/h para el Surexpreso.

Las locomotoras 4000 se encargaban del tramo ya citado de la sierra de Guadarrama, entre Madrid y Valladolid, donde tomaba el relevo una 3000 hasta Miranda, donde las 4000 volvían a encargarse de la tracción hasta Irún. Las 3000 pudieron de esta forma dejar de lado la operación del cambio de tender en Miranda al no tener que continuar viaje hasta el final del trayecto.

Las 45 unidades de esta serie llegaron a Renfe, donde recibieron las matrículas 240-4001 a 4045.



49. Renfe 240-4001 (Norte 4001). Fotografía de Xabier Santamaria.

En Renfe continuaron establecidas en los depósitos de Valladolid y Miranda hasta que la electrificación del Guadarrama las hizo aparecer también en el depósito de León. Nuevas electrificaciones incrementaron la dispersión por Galicia, Salamanca y hasta incluso Zaragoza. Los desguaces se iniciaron en 1964 y finalizaron en 1968, aunque la 240-4001, ex-Norte 4001, fue preservada y se encuentra en el Museo Ferroviario Madrid-Delicias¹⁸.

8.3 Las cercanías: Serie 4200.

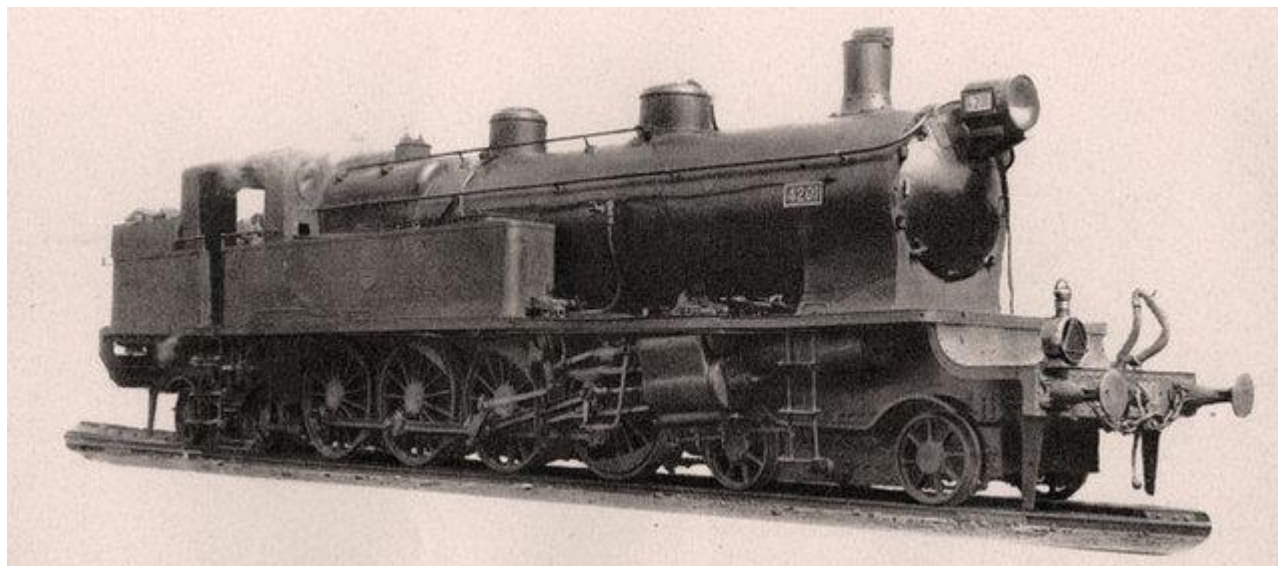
En los principios del siglo XX se estableció entre los madrileños la costumbre de veranear en los pueblos de la sierra de Guadarrama, a la par que se empezó a extender también la afición por los deportes de invierno. Todo ello generó la demanda de trenes para trayectos cortos con muchas paradas y en los cuales la locomotora debía poder circular en igualdad de condiciones en ambas direcciones, pues lo habitual podía ser que las estaciones de los pueblos de final de trayecto no dispusieran de instalaciones para el giro de la máquina.

Norte 4201-4206

Lo ideal en estas condiciones era una locomotora-ténder con rodaje simétrico y cuatro ejes acoplados para mantener el agarre en el trazado de la sierra. Norte solicitó a la Sociedad Alsaciana un pedido de seis unidades de una locomotora que pudiera remolcar trenes de 250 toneladas en rampas de 10 milésimas a una velocidad de 50 km/h, sistema Compound, y que mantuviera elementos estandarizados de las series existentes en su parque.

El modelo resultante tipo 2-4-2T podemos decir que venía a ser una 4000 “tenderizada”. La caldera, cilindros, ejes acoplados y bogies eran idénticos en ambas. El uso de un segundo bogie trasero permitía incrementar el peso transportado de carbón y agua, a la par que mantenía la estabilidad de marcha en condiciones de reversibilidad. En las pruebas se rebasaron los 60 km/h. con las condiciones exigidas por la compañía.

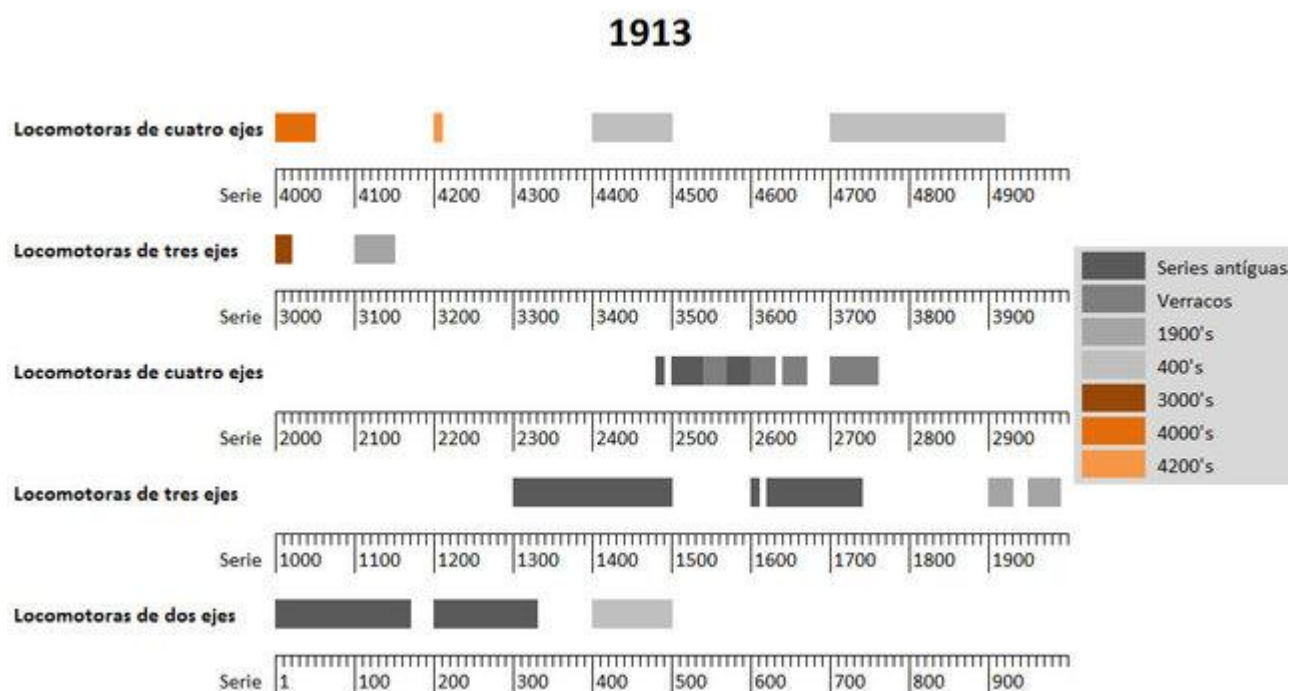
¹⁸ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>.



50. Serie 4200.

En el Norte se les asignó la **serie 4200**. Se dejó libre la centena 4100, tras las 4000, posiblemente en previsión de un crecimiento de aquellas locomotoras, que no llegó a producirse.

En Renfe recibieron las matrículas 242-0401 a 0406, pero la electrificación del Guadarrama las desplazó a Miranda de Ebro, León y finalmente Zaragoza. Todas ellas se desguazaron en 1966.



51. Distribución de las diferentes series Compound: 3000, 4000 y 4200.

Con estas tres locomotoras: 3000, 4000 y 4200, diseñadas todas ellas por **Alfred De Glehn**¹⁹, Norte incorporó en sus locomotoras el sistema Compound de doble expansión, al que procuraría seguir siendo fiel en sus nuevos modelos vistos los excelentes resultados. El tipo 2-3-1

¹⁹ Véase:

http://www.erih.net/index.php?id=217&no_cache=1&user_biographie_pi1%5BshowUid%5D=6021&L=0

“Pacífic”, pese a resultar ser unas abnegadas corredoras, no volvió a formar parte de los pedidos de Norte tras la Primera Guerra Mundial. En realidad, todas las adquisiciones subsiguientes, tanto de nuevos modelos como de ampliación de modelos existentes, lo fueron de locomotoras de cuatro ejes acoplados o más, más adecuados para enfrentar los trazados de la compañía y los venideros aumentos de cargas en los trenes. Respecto a las locomotoras de cercanías, la compañía del Norte, a diferencia de MZA, tampoco perduró el tipo 2-4-2T, pues prefirió basar estos servicios en tracción eléctrica aprovechando las electrificaciones que acometería alrededor de los núcleos de Madrid y Barcelona.

9 El recurso al mercado americano.

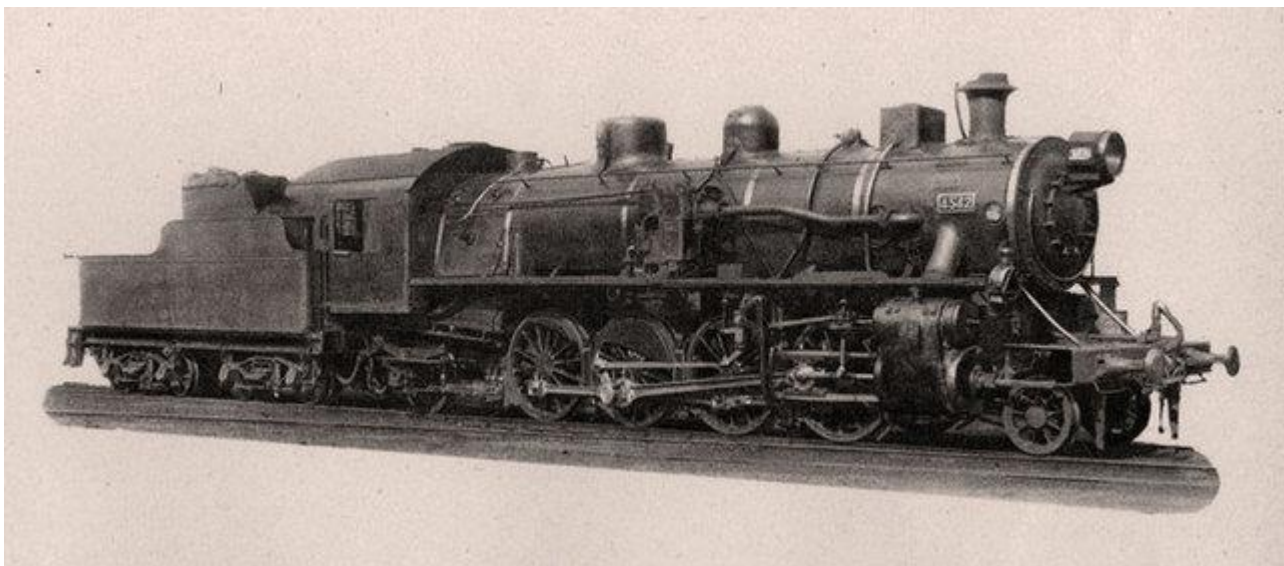
En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial abocando a los principales fabricantes europeos a la industria de guerra de sus respectivos países, no pudiendo, obviamente, atender otros pedidos. Esta situación rompió la política de adquisiciones de nuestros ferrocarriles, muy dependientes en esa época de los constructores europeos.

La situación la resolvió cada cual según sus posibilidades. Así, Andaluces procedió a transformar parte de sus series para aumentar la potencia de su parque, mientras que MZA y Norte se dirigieron al mercado estadounidense para cubrir sus necesidades. No obstante, a diferencia de su rival MZA que solicitó locomotoras idénticas a las que poseía, Norte se acomodó al contenido del catálogo de la *American Locomotive Co.*, de Schenectady, para adquirir un nuevo tipo que sobre los 2.000 C.V. cubriera las condiciones de locomotoras que remolcasen 300 toneladas, en rampas de 15 milésimas, a 40 km/h.

9.1 Mikado: Serie 4500.

El modelo elegido fue una 1-4-1 "*Mikado*" de un diseño totalmente americano, diferente al acostumbrado en el Norte, en el que destacaban elementos tan característicos de aquel país como el bastidor de barras, el hogar desbordante, la amplia marquesina, los cilindros salientes o la construcción de los dos biseles. ALCO, no obstante, incluyó en el diseño una chimenea rematada en un capitel, según costumbres europeas, a pesar de que Norte había ido retirando este complemento de sus locomotoras. Sin embargo, el aspecto global no engañaba en absoluto respecto a la procedencia de las locomotoras que por su aspecto se identificaban claramente.

Norte 4501-4555



52. Serie 4500 "Chalecos".

La decisión de acomodarse a los modelos "de catálogo" y aceptar un tipo de locomotora que no poseía la compañía, ni circulaba en nuestro país, fue debida a un precio menor de las unidades y un plazo de entrega más corto. Debido a ello, en esta ocasión se aceptó una locomoto-

ra de simple expansión como fue habitual en el país americano incluso para máquinas de esta potencia.

En Norte se les asignó la **serie 4500**, y las 55 integrantes del pedido fueron recepcionadas a lo largo del año 1917. Durante las pruebas efectuadas en la línea de Segovia estas máquinas demostraron un buen comportamiento acorde a las condiciones especificadas en el pliego. El duque de Zaragoza tan partidario de las máquinas *De Glehn*, y acostumbrado a su suave marcha, al regreso de uno de los viajes de pruebas en la marquesina de una "Mikado", que tenían un bamboleo característico, exclamó decepcionado: *Estas no son "americanas", tan sólo son "chalecos"*. Esta denominación perduró, se adoptó en los depósitos donde estuvieron asignadas, y por él fueron conocidas: "**Chalecos**".

Demostraron su capacidad como locomotoras "mixtas" llevando a cabo todo tipo de servicios, y si bien en principio estuvieron asignadas a la línea de Segovia, con la llegada de nuevo material años más tarde se repartieron por los depósitos de Norte, principalmente en los de Lleida y Tarragona, donde recalaban casi la mitad de la serie, y los de Valladolid, Monforte, León y, en menor cuantía, Irún, que recibieron el resto de ellas. Importante fue su trabajo en la rampa de Brañuelas, donde trabajaron codo con codo con 2600's y 2700's en el trasiego del carbón, elemento que había visto incrementar en gran medida su tráfico, principalmente desde la apertura del **Ferrocarril de Villablino**²⁰ en 1919.

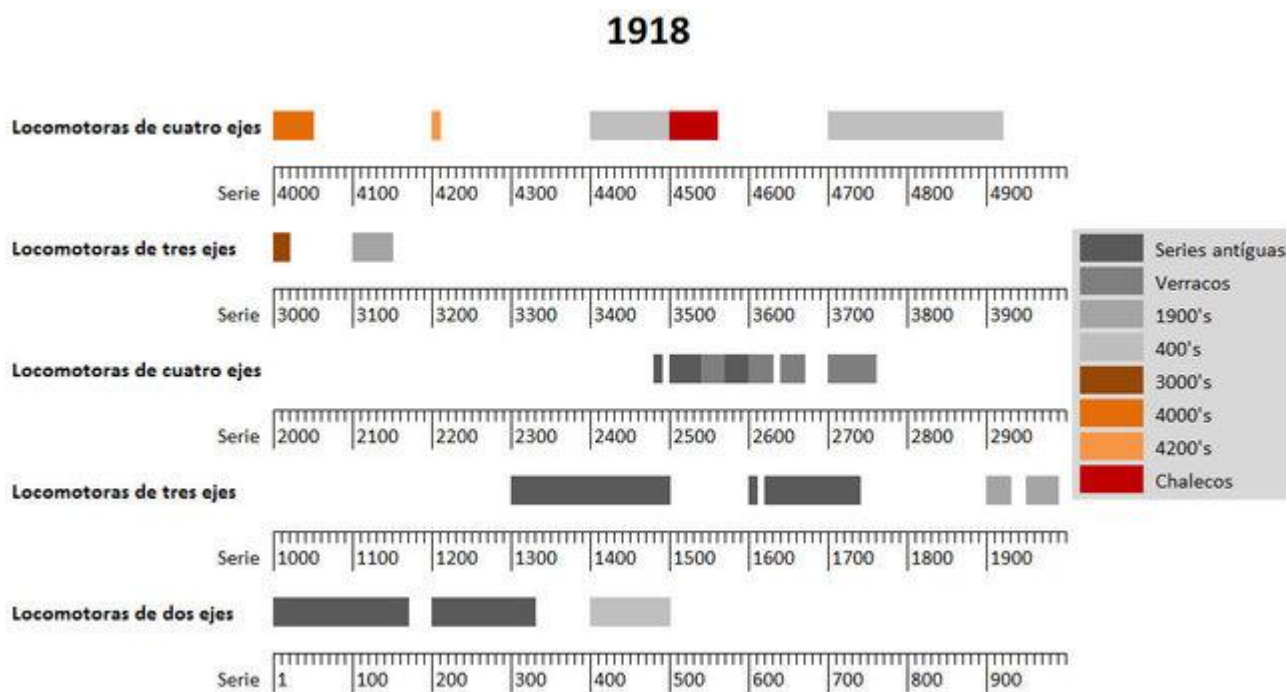


53. Renfe 141-2020, ya con la tapa de la caja de humos remodelada, en 1961.

Salvo tres de ellas, dos destruidas en la Guerra Civil y otra por la explosión de su caldera, el resto llegaron a Renfe que les asignó las matrículas 141-2001 a 2052. Los desguaces se iniciaron en 1964 y finalizaron en 1966, sobreviviendo la 141-2027 (ex-Norte 4527), que en 1967

²⁰ Véase: http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Ponferrada_-_Villablino

fue expuesta en el 14 Congreso del **MOROP**²¹ de Bilbao, primero organizado en nuestro país, y la 141-2001 (ex-Norte 4501) que se retiró para su conservación en el Museo del Ferrocarril. La primera fue desguazada y la segunda quedó abandonada en Sevilla durante años. En la actualidad ha sido rescatada y se encuentra como monumento en Cabra (Córdoba)²².



54. Distribución de la serie 4500 "Chalecos".

²¹ Véase: <http://www.morop.eu/>

²² Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/andalucia.htm>.

10 La industria ferroviaria nacional.

Las compañías de ferrocarriles españolas dependían por completo de la industria ferroviaria extranjera para proveerse de elementos de tracción. Esta dependencia abarcaba desde la adopción de los modelos de las empresas extranjeras, hasta su construcción, aun a pesar de que habían empezado a producirse pedidos a la industria nacional de ampliación de estas series foráneas. Así mismo, se dependía de la industria extranjera para la importación de piezas características y aceros especiales que nunca llegarían a fabricarse en España.

La imposibilidad de obtener suministros de material extranjero durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) puso en evidencia el peligro que entrañaba tan excesiva dependencia exterior, que estuvo a punto de crear un colapso en nuestro sistema de transporte ferroviario. Las compañías ferroviarias estaban interesadas además en poder contar con fábricas nacionales que produjesen diseños que se amoldasen mejor a sus necesidades y en reducir los costes de dichos modelos.

Todas estas circunstancias abocaron que en 1917 se firmase un acuerdo entre MZA y *La Maquinista Terrestre y Marítima* para la creación de un gran taller dedicado a la construcción de locomotoras en Sant Andreu de Palomar. En un principio Norte también estuvo interesado en esta iniciativa, dado que de unificar los tipos de locomotora se podrían reducir los costes de construcción al simplificar proyectos y ampliar las tiradas de las series fabricadas. Pero no hubo acuerdo sobre los tipos que propugnaba **Maristany**²³, representante de MZA, y los deseados por Norte. Mientras que MZA estaba buscando un modelo como máquina universal basada en el tipo 2-4-0 "*Mastodonte*", Norte ya había tomado partido al respecto impulsando la serie 400 de tipo 1-4-0 "*Consolidación*". Además, el hecho de que en las líneas del Norte se circulase por la izquierda y en las de MZA se hiciese por la derecha implicaba que las locomotoras sufrirían variaciones cualesquiera que fuese el modelo final elegido.

En enero de 1918 MZA encargó a *La Maquinista Terrestre y Marítima* un pedido de 50 locomotoras tipo 2-4-0. El encargo era de considerable magnitud por su volumen, y propició que se desarrollase un nuevo proyecto, que, inspirado en las mastodontes existentes en la compañía, representó un nuevo diseño: las MZA 1400's, el primero de locomotoras de gran potencia españolas.

Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox

Por su parte, Norte, para cubrir sus propias necesidades, decidió tomar otra vía. Por ello se creó el 1 de marzo de 1918 la **Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox**.²⁴ Las principales fábricas fueron instaladas en la Vega del Galindo, en Sestao, cerca de Bilbao. Además, la empresa tuvo minas de hierro y una central térmica de 6000 KW en Galdames. Su objeto era el de construir, con patentes y elementos técnicos de la casa Babcock & Wilcox, Ltd., fundada en 1868, de Londres, una gran variedad de bienes de equipo: calderas de vapor, turbinas hidráulicas, grúas, etc. en sus factorías de Galindo. Este objeto iba dirigido a nacionalizar la producción de determinados bienes que hasta entonces eran en su mayoría importados desde el extranjero y que la Primera Guerra Mundial estaba dificultando obtener.

²³ Véase: <http://www.cehfe.es/paginas/maristany.htm>

²⁴ Véase: <http://www.euskomedia.org/aunamendi/23921>

Norte realizó un primer pedido de 15 máquinas en 1922, de un diseño que ya había encargado a la *Yorkshire Engine Co*. La sociedad *Babcock & Wilcox* montó y numeró el prototipo de la *Yorkshire* con el número de fábrica 101²⁵ y construyó las 15 restantes locomotoras con los números 102 a 116.

Más tarde, la empresa construyó numerosas unidades modelo 400/4400, y después emprendió la fabricación de locomotoras industriales (para Langreo, Asland y Juntas de Obras de varios puertos), así como, a partir de 1928, locomotoras eléctricas. Después de la guerra civil, Babcock se encargó de reparar 173 locomotoras dañadas durante el conflicto. Babcock, con su entrega a Renfe de la 282^E0430 el 18 de abril de 1961, fue la última empresa que construyó locomotoras a vapor en España.

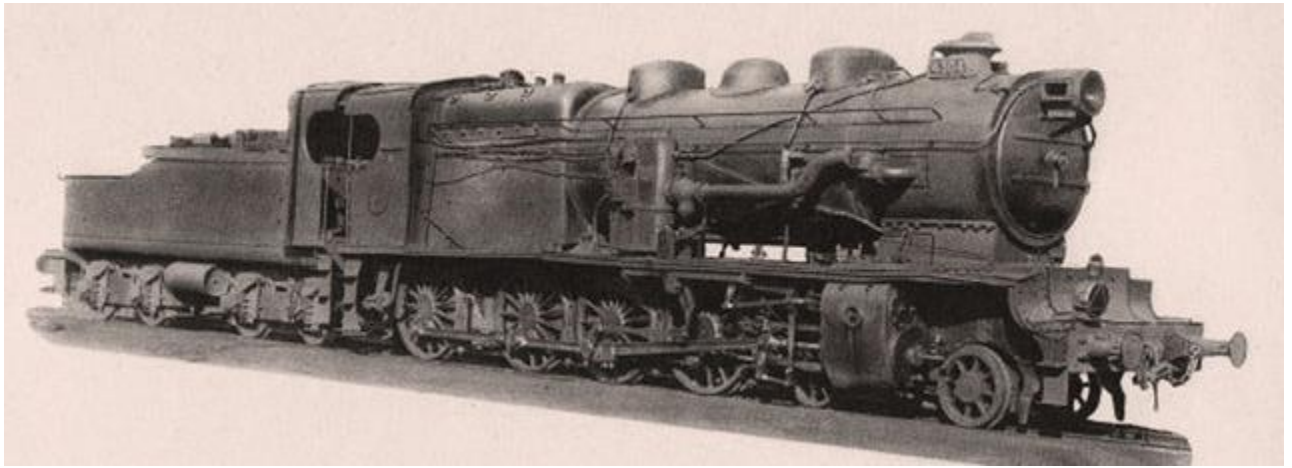
10.1 Mastodonte: Serie 4300.

Norte 4301-4316

El constante aumento de tráfico provocó en la red de Norte problemas principalmente en las rampas de Brañuelas, Pajares, La Cañada y Segovia, donde proliferaban las dobles tracciones, con el incremento del coste de operación que ello implicaba. Para paliar estos problemas se reforzó la tracción de Brañuelas con las 4500 “Chalecos”. En Pajares se estudió el problema, pues el escaso peso por eje que permitían las obras de fábrica de la rampa no permitía la circulación de pesadas locomotoras que aportaran la potencia necesaria, y finalmente se optó por su electrificación²⁶. Por último, para paliar las dobles tracciones de La Cañada y Segovia, se solicitó a la *Yorkshire* un proyecto de locomotora de potencia que remolcase 300 toneladas en rampa de 18 milésimas a 40 km/h. Una vez recibido y aprobado el proyecto, se pasó el pedido de construcción a *Babcock & Wilcox*, como antes se ha comentado, por lo que en el diseño resultante se aprecian unas claras influencias británicas.

²⁵ La locomotora prototipo de la *Yorkshire Engine Co* tenía el número de fábrica 1.658. No obstante, *Babcock & Wilcox* al llevar a cabo el montaje y ser su primera locomotora producida también le asignó número, y la locomotora ostentó, por tanto, ambos. *Babcock & Wilcox* empezó la numeración de las máquinas producidas por el 101, por lo que a la fabricación total de locomotoras (último número de fábrica) hay que restar en el caso de esta empresa el rango 1 a 100 que nunca se construyó.

²⁶ Ante la imposibilidad que tenía Norte de afrontar el coste de la electrificación de la rampa de Pajares, ésta no se llevó a cabo hasta que se produjo la aprobación en 1918 de su financiación por parte del Estado, terminándose la obra en 1924. Las mejoras técnicas y económicas que se evidenciaron con su puesta en marcha indujo a Norte a iniciar también la electrificación de los tramos Barcelona-Manresa y Barcelona-San Juan de las Abadesas, así como el estudio del Alsasua-Irún, Madrid-Ávila y Madrid-Segovia.



55. Serie 4300 "Mastodonte".

Las máquinas resultantes fueron del tipo 2-4-0 "Mastodonte". No eran éstas las primeras de dicho rodaje en nuestro país, ni tampoco en Norte, pero entre el personal de los depósitos este sobrenombre se consolidó, pues definía a esta mole de 93,8 toneladas de peso en servicio sin tender²⁷, y de entre todas las locomotoras españolas de este tipo, éstas fueron las que terminaron conociéndose como tales.

El hogar era nuevamente de cielo plano, poseían tres cilindros en simple expansión y por primera vez en nuestro país la serie salió de fábrica con marquesina en el tender. En Norte formaron la **serie 4300**, y principalmente se destinaron a la línea de Segovia, para evitar las dobles tracciones en la misma. Aunque la máquina resultante cubrió las especificaciones estipuladas y superaba en potencia a la serie 4000, el elevado consumo tanto de agua como de carbón, y algunos problemas derivados del diseño y principalmente del regulador, que mostraba una peligrosa tendencia a agarrotarse estando abierto, hicieron que no fueran muy apreciadas por el personal que las conducía.

A partir de 1929, se repartieron entre la línea citada y el depósito de Monforte, para servicios desde Monforte hacia La Coruña y Ponferrada, no usándose sin embargo en la rampa de Brañuelas por su excesivo peso máximo por eje, 17 toneladas, que superaba el soportado por las obras de fábrica existentes en la rampa; rampa esta donde los problemas de las dobles tracciones se agravaban principalmente para subir los carboneros llenos.

²⁷ Las anteriores mastodontes de la compañía, las Norte 4000, presentaban un peso de 78,7 toneladas en servicio sin tender. A su lado las 4300 se veían realmente imponentes. No obstante, eran superadas en este aspecto por las mastodontes de M.Z.A. y sobradamente por las 2400 de Renfe, con 105,8 toneladas de peso en servicio sin tender.



56. Locomotora "Mastodonte" de la serie 4300 de Norte. Fotografía de Juan Bautista Cabrera

Las 16 máquinas llegaron a Renfe, que les asignó las matrículas 240-3001 a 3016. Se dieron de baja entre 1964 y 1966, preservándose no obstante la 240-3001, ex-Norte 4301, para el Museo del Ferrocarril²⁸.

²⁸ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>.

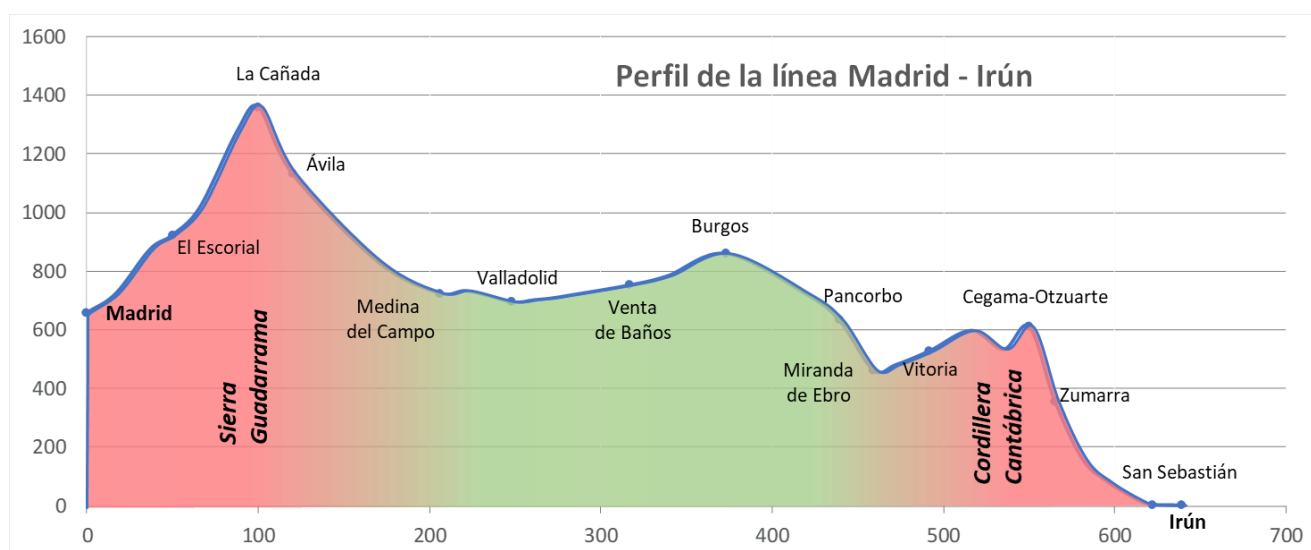
11 El cenit de la tracción en Norte.

El periodo de la Primera Guerra Mundial representó para la economía ferroviaria un incremento de la demanda del carbón, lo que podría hacer pensar en una oportunidad de negocio, pero a la vez en un encarecimiento de los productos ferroviarios y de las materias primas, empezando por ese mismo combustible que vio incrementar los precios un 80%, o por los carriles del preciado acero que lo hicieron un 125%. El incremento de tráfico situó a la red ferroviaria al límite de sus posibilidades, y ello implicó que las compañías se vieron abocadas en inversiones sobre el parque motor y las infraestructuras, debiendo soportar los altos precios ocasionados por la contienda.

Pasado 1920, y una vez se estabilizaron las economías europeas, la situación económica de los ferrocarriles no mejoró, pues debían afrontar las amortizaciones de las inversiones efectuadas. No obstante, se siguió produciendo un incremento de peso de las composiciones, y se extendió la lucha entre las compañías por atraer al público con servicios más confortables y rápidos. Norte quería eliminar, en la medida de lo posible, el cambio de tipo de tracción en la línea Madrid Irún que venía provocado por la repetida diferente necesidad de tracción en la sierra y en la llana meseta. De conseguir este deseo reduciría el tiempo de viaje y los altos costes de operación que representaba el cambio de máquinas en Ávila, y con este objetivo solicitó un nuevo proyecto de locomotora.

11.1 Montaña: Serie 4600.

Se necesitaba una locomotora de mayor potencia que pudiera remolcar el mismo tren en las rampas y también conseguir una alta velocidad en el llano. Por tanto, se necesitaban cuatro ejes acoplados para acometer la primera condición, y un gran diámetro de rueda para alcanzar la segunda. Con ello era evidente que debería poseer una gran caldera con generosa producción de vapor, necesaria para ambas condiciones. Como las locomotoras 3000's y 4000's *De Glehn* que poseía la compañía habían demostrado un consumo más moderado que las de simple expansión, se solicitó que el nuevo modelo volviese a ser "Compound" y del mismo sistema. Por último, se añadió como característica que el peso máximo por eje no superase las 16 Toneladas, y que el peso lineal de la locomotora fuese inferior a 6 toneladas por metro.

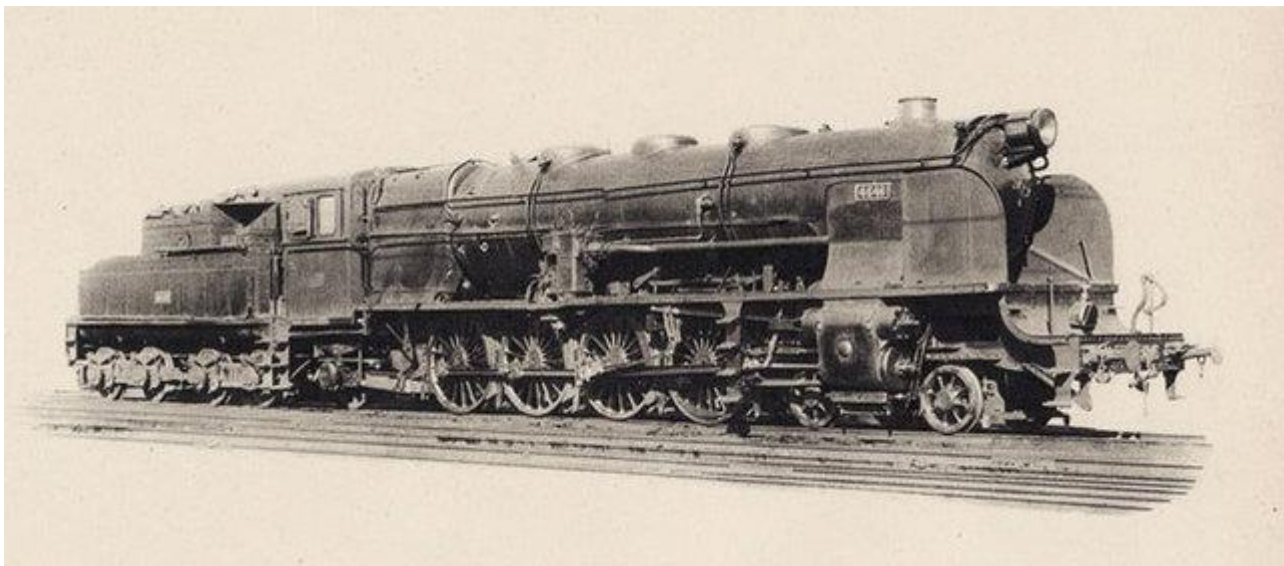


57. Perfil de la línea Madrid-Irún.

Con estas características el reto estaba servido, pues parecía que se solicitase la cuadratura del círculo. Desde el inicio de la existencia de la compañía los ingenieros habían establecido la estrategia de mantener dos tipos de locomotoras diferentes para el llano y para las rampas. Fruto de esta estrategia habían surgido las primeras locomotoras que se encargaron de este eje Madrid Irún, las serie 100 y serie 300, y así había evolucionado el parque motor de Norte mediante las 1900 y 400, hasta las últimas encargadas de la línea, la serie 3000 para el llano y la serie 4000 para las rampas. Pero ahora se solicitaba que una misma locomotora cumpliera con ambos dispares cometidos.

Norte 4601-4656 y 4647-4666

No fueron muchos los fabricantes que se atrevieron a presentar ofertas ante este pliego de condiciones, ni existía por entonces en Europa un tipo de locomotora que pudiera cumplirlas. Se adjudicó la construcción de seis máquinas a *Hanomag* que planteó una locomotora de tipo 2-4-1 "*Montaña*" de doble expansión, con los cilindros de baja y alta presión casi en línea, y no escalonados como en el sistema *De Glehn*, pero con el ataque repartido a dos ejes (los cilindros de baja interiores al primer eje y los de alta exteriores al segundo) y las distribuciones independientes como en las *De Glehn* auténticas. En el aspecto estético presentaban una topera frontal prominente, expresamente alargada, fruto de cumplir el requisito de no sobrepasar las 6 toneladas por metro lineal.



58. Serie 4601 a 4656.

No fue esta la primera "*Montaña*" de nuestro país, pues MZA había puesto en servicio con poca anterioridad sus "*Montaña*", la serie MZA 1700, pero sí fueron las primeras "*Montaña*" *Compound* en servicio regular en Europa, al ser las montañas de MZA de simple expansión, y estar el resto de las compañías europeas aun efectuando ensayos respecto a este tipo de máquinas.

En las pruebas de la locomotora se le hizo arrastrar una composición de 410 toneladas en rampa de 18 milésimas a 50 km/h, y en 20 milésimas a 40 km/h, llaneando a continuación con esta carga a 110 km/h y presentando en todas las condiciones una marcha muy estable. Las locomotoras resultaron totalmente satisfactorias y cumplieron sobradamente las expectativas. A las seis locomotoras iniciales entregadas por Hanomag en 1925 le siguieron 50 unidades más solicitadas esta vez a la industria nacional, principalmente a *Babcock & Wilcox* y *Euskalduna*, y en menor cuantía a *La Maquinista Terrestre y Marítima*. Con ellas se formó la serie **4600**, con las matrículas 4601 a 4656.

A la vista de los excelentes resultados, Andaluces encargó otras 10 locomotoras que encuadró en su serie 4301 a 4310 que destinó a las líneas de Bobadilla a Algeciras y de Córdoba a Málaga. Ante unos resultados inferiores a los esperados, debido a que las líneas resultaban cortas y los radios excesivamente cerrados, terminaron siendo cedidas a Norte que les asignó las matrículas 4690 a 4699, dejando libre un hueco de 34 unidades en lo que parece ser el deseo de la compañía de ampliar la serie, ampliación que se llevó a cabo, pero ya por parte de Renfe.

Respecto a la bondad de estas locomotoras, basta a título de ejemplo la anécdota del servicio del Surexpreso del día 23 de febrero de 1927. Ese día regresaba el Rey Alfonso XIII a Madrid en dicho tren, y debido a un fuerte temporal, el enlace francés llegó a Irún con dos horas de retraso. El Surexpreso, con el peso habitual de unas 250 toneladas, partió hacia Miranda con una locomotora 4000, a los mandos de la cual se puso el duque de Zaragoza, quien ya hemos visto anteriormente que era partidario, tanto de las Compound *De Glehn*, como de conducir los trenes que transportasen al Rey. Entre Irún y Miranda, ascendiendo por las duras rampas de la difícil cordillera Cantábrica, la composición recuperó media hora del retraso. En Miranda de Ebro se procedió al cambio de locomotora y una 4600 tomó el relevo. En el llano mantuvo los 90 km/h de velocidad máxima autorizada en la época, y en las subidas al Guadarrama promedió 80 km/h en las rampas de 10 milésimas, 70 km/h en las de 15 y 60 km/h en las de 18 milésimas, lo cual le permitió “casi” recuperar el resto de la demora: una hora y media más. Decimos irónicamente que recuperó “casi” las dos horas de demora, pues llegó a Príncipe Pío con un minuto de retraso respecto a su hora, lo cual marcó todo un hito en la tracción de vapor de aquellos años.

Con el sobrenombre de esta serie ocurrió lo mismo que con las 4300, se las conoció por el nombre del tipo, “*Montaña*”, aún y no ser las primeras ni las únicas que existieron en nuestro país. Todas las locomotoras llegaron a Renfe, que las encuadró en la serie 241-4001 a 4056 a las Norte, y de la 241-4057 a 4066 las diez de Andaluces que habían sido cedidas a Norte, y que eran idénticas a las primeras.

Transformación de la 4648.

Aunque las 4600 diseñadas por Hanomag representaron un buen logro en todos los aspectos, en el año 1935 se plantearon unas mejoras por el Servicio de Tracción de Norte, a iniciativa del duque de Zaragoza, que había mantenido correspondencia con **André Chapelon**^{29 30} discutiendo las posibles mejoras a esta locomotora. Fruto de dicha iniciativa, en 1936 Norte dio el visto bueno a dichas aplicaciones, aunque la Guerra Civil retrasó las mismas hasta 1938.

La innovación esencial fue la sustitución de la distribución cilíndrica por la de válvulas *Dabeg* y la instalación de chimenea con doble escape tipo *Kylchap*. Además, se incrementaron los tubos de recalentamiento, aumentando también la superficie del recalentador, e incorporando una bomba de alimentación *Dabeg*, silbato *Nathan* y la adopción de las pantallas levanta humos redondeadas características de esta serie, y que tanto les afeó la estética. Respecto al tender, éste incrementó su capacidad tanto para el agua como para el carbón.

²⁹ Véase: <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1103&cs=hist>

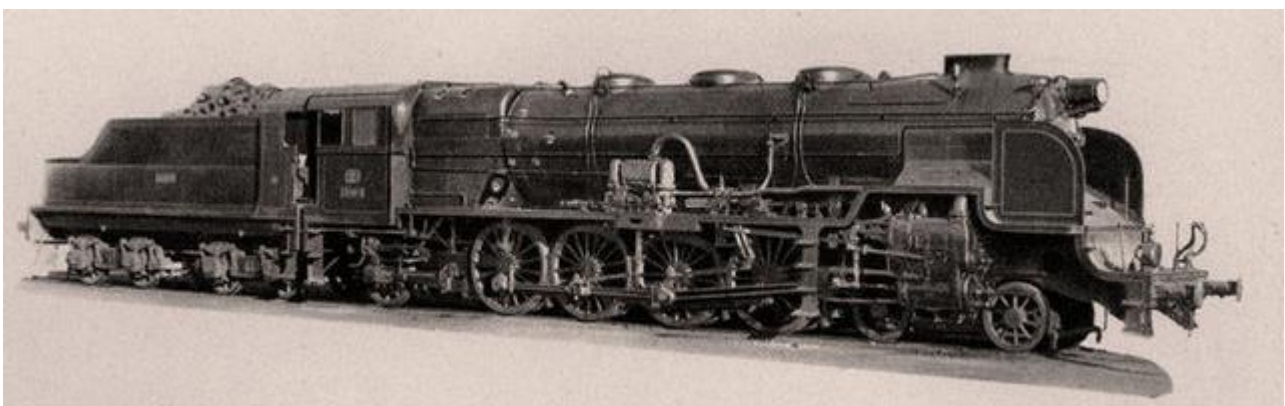
³⁰ André Chapelon, reputado ingeniero francés y gran estudioso de la dinámica del vapor, fue conocido por ser llamado “*la varita mágica que transforma Cenicienta en Princesa*” ya que sus mayores logros consistieron en aplicar sus conocimientos en la mejora de modelos, llegando a darse la circunstancia de que máquinas deficientes desahuciadas por la SNCF las convirtió en locomotoras eficientes que maravillaban por su rendimiento.

Las pruebas fueron totalmente satisfactorias y esta locomotora fue utilizada por el régimen franquista como un símbolo de innovación la nueva España surgida tras la guerra civil. En 1941 se procedió a solicitar un pedido de 28 locomotoras basadas en este prototipo, para las que se reservó en Norte el rango de la 4657 a la 4684.



59. Norte 4648 después de ser transformada según las directrices del ingeniero francés André Chapelon.

Fueron entregadas en 1946 y 1947, por lo que ya sólo llevaron matrícula de Renfe, a continuación de las anteriores 4600's de la 241-4067 a 4084. En la producción de esta subserie se le dotó de ténderes equivalentes a los de la Santa Fe, con marquesina incorporada.



60. Serie Renfe 241-4067 a 4094, descendientes de la Norte 4648.

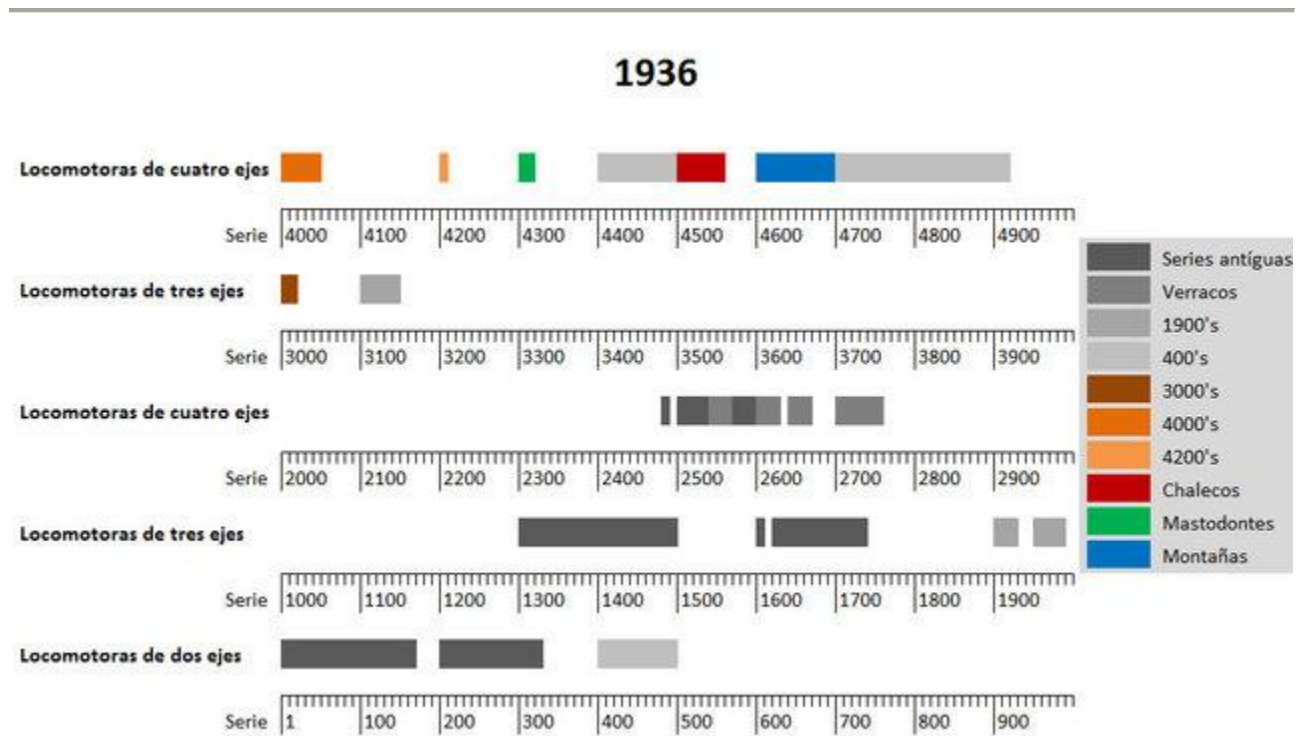
Desde su origen estas locomotoras tuvieron el cometido de arrastrar trenes de viajeros rápidos, aunque dada su potencia puntualmente se las pudo ver en servicios de mercancías pesados. En el verano de 1936, cuando ya se había renovado la línea de Madrid Irún y se había elevado la velocidad máxima a 110 km/h, se fijó un nuevo horario para el rápido nº 13 que partía de Madrid a las 10:30 y llegaba a Irún a las 20:15, con una duración de trayecto de 9 horas y 15 minutos incluyendo las 14 paradas del recorrido, lo que daba una velocidad comercial de 65,5 km/h. Dicha marcha no fue superada en ningún otro expreso europeo de la época sobre

líneas de perfil análogo, pero este servicio se vio interrumpido por la Guerra Civil, y al finalizar ésta el estado de las instalaciones y el material impidió volver a efectuar el trayecto en este tiempo, que tan sólo se rebajaría con la llegada de la electrificación de la línea.



61. Renfe 241^E4093 en Castejón del Ebro, en1967. Foto: James M. Jarvis.

Durante la Guerra Civil, la 4608 estuvo asignada al tren especial “*Términus*”, que fue el *Cuartel General Ambulante del Estado Mayor* del general Franco.



62. Distribución de las series 3000, 4000, 4200, 4300, 4500 y 4600.

El desguace de la serie 4600 completa se inició en 1964 y terminó en 1969, preservándose la 4601, Renfe 241-4001, para el Museo Ferroviario donde se halla en un precario estado³¹.

11.2 Santa Fe: Serie 5000.

Al llegar la década de los 1930's, Norte tenía solventados o encarrilados los principales problemas de su red, excepto el cuello de botella en que se había convertido el tramo en vía única de Torre del Bierzo a Brañuelas para la salida de los carbones de la cuenca del Sil hacia la península, donde existe una rampa casi continua de 20 milésimas, de una longitud de 20 kilómetros, curvas de 300 metros de radio y puentes que sólo admitían una carga de 15 toneladas por eje.

Ya se ha visto que las 4300 no pudieron solucionar el problema, puesto que su peso por eje máximo era de 17 toneladas. Además, estas locomotoras podrían haber subido en la rampa señalada cargas de 300 toneladas a 30 km/h y de 400 toneladas a 15 km/h en simple tracción. En doble tracción podrían subir un máximo de 720 toneladas. Las bajas velocidades y pobre carga de los trenes sin doble tracción impedían incrementar el volumen transportado por esta línea que se encontraba a su plena ocupación... Y dada la demanda latente, Norte precisaba duplicar el trasiego de dichas cargas, reduciendo las dobles tracciones existentes.

La compañía terminó convenciéndose que requería una locomotora que sobrepasase estos límites, a la vez que necesitaba reforzar y renovar los viaductos. No obstante, tanto las dificultades económicas como la Guerra Civil retrasaron la puesta en práctica de dicha opción. En 1940 Norte afrontó la necesidad de la nueva locomotora, para lo cual determinó que precisaría un constructor que desarrollase el proyecto a su medida. Europa se encontraba en guerra, y *Babcock & Wilcox*, su proveedor habitual, no había realizado proyectos de esta envergadura, habiéndose limitado a construir locomotoras diseñadas por otros constructores. Frente a esta situación Norte se dirigió a *La Maquinista Terrestre Marítima* a la que planteó sus necesidades.

Norte 5001-5022

La nueva locomotora debería poder inscribirse en curvas de radio de 300 metros en vía general, y de 250 metros en los cambios a velocidad reducida, y así mismo debería poder girar con su tender acoplado en puentes giratorios de 23 metros. Respecto a cargas remolcadas, tenía que ser capaz de arrastrar en rampa de 20 milésimas y curvas de 300 metros una composición de 350 toneladas a 40 km/h, y de 460 toneladas a 30 km/h.

La máquina resultante tenía cinco ejes acoplados, del tipo 1-5-1 "**Santa Fe**", con ruedas de 1.560 milímetros, tres cilindros de simple expansión, doble escape *Kylchap*, distribución a válvulas *Lentz* con accionamiento *Walschaerts* y caldera timbrada a 16 kgs. El peso de la locomotora en servicio sin tender ascendía a 135 toneladas y debía desarrollar una potencia de 2.700 C.V..

³¹ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/madrid.htm>.



63. Locomotora 5001 durante sus pruebas.

En 1942 salió de *La Maquinista* la locomotora 5001 y realizó las primeras pruebas en el trayecto Mora la Nova-Pradell, con rampas de 16 milésimas y un tren de 703 toneladas, que cubrió en 51 minutos; el mismo tiempo que tenían concedido las "Montañas" 1700's para el remolque de los expresos de 450 toneladas en dicho tramo.

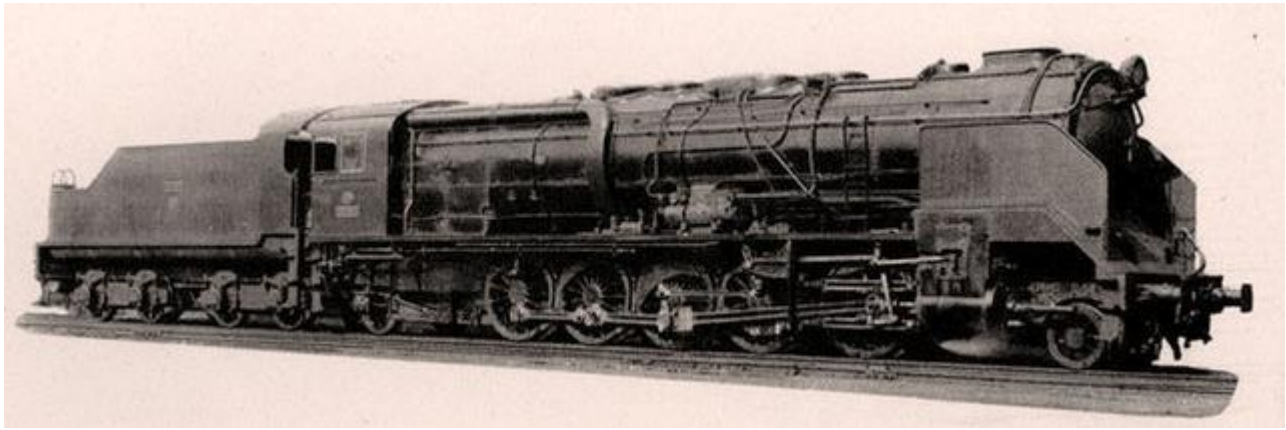
En el trayecto Madrid-Ávila, con rampas de 21 milésimas y un tren de 608 toneladas la 5001 tardó 2 horas y 15 minutos. En el mismo trayecto las 4600's para trenes de 350 toneladas tenían concedido un tiempo de 3 horas y 45 minutos.

Desplazada la locomotora a la rampa de Brañuelas remolcó un tren de 510 toneladas a una velocidad media de 34,4 km/h, sobrepasando los 30 km/h solicitados para cargas de 460 toneladas, 50 menos que las remolcadas en la prueba.

En una última prueba, en el tramo León Astorga, entre Vegellina y Villadangos del Páramo, cuyo perfil no supera las 10 milésimas, la 5001 remolcó 952 toneladas en 19 minutos, mientras las 4600's, con 350 toneladas, tardaban 23 minutos. Fue en este trayecto que la "Santa Fe" batió el récord de potencia entre todos los tipos de locomotoras de vapor de nuestros ferrocarriles al desarrollar una potencia de 3.960 C.V.³².

Las pruebas fueron totalmente satisfactorias, más vistos los resultados. La potencia esperada del diseño, 2.700 C.V., fue ampliamente superada, tal y como hemos visto, y si bien las velocidades desarrolladas no fueron muy sobresalientes, ello obedeció tanto al diámetro de las ruedas como a la disposición de los ejes, y estaba en consonancia con el uso que esperaba la compañía del Norte de ella: el remolque de trenes pesados de mercancías y excepcionalmente trenes de viajeros en trazados de extrema dureza. No fue un mal diseño para el único proyecto de Norte realizado en nuestro país.

³² Este récord tan sólo sería superado trece años más tarde por una "Confederación", también en pruebas, que alcanzó los 4.200 C.V.. No obstante, dentro de su tipo, esta locomotora mantiene el récord de potencia europeo.



64. Serie Renfe 151-3101 a 3122, proyecto Norte 5000.

En total fueron construidas 22 locomotoras de esta serie que, aunque Norte les reservó la **serie 5000**, fueron entregadas ya a Renfe, primero matriculadas con los mismos números solicitados por Norte, y luego rematriculadas en la serie 151-3101 a 3122. Desde su entrada en servicio, en 1942, toda la serie fue asignada a la 7ª Zona de Renfe, donde estuvieron en los depósitos de León, Ponferrada, Brañuelas, y Venta de Baños.

El día 3 de enero de 1944, en el túnel nº 20 situado junto a la estación de Torre del Bierzo, se produjo uno de los accidentes más importantes habidos en los ferrocarriles españoles al ocurrir una triple colisión entre el tren correo-expreso nº 421 Madrid-La Coruña, remolcado por la locomotora 141-2031 (ex-Norte 4532), la locomotora 140-2031 (ex-Norte 4421) que maniobraba con dos vagones, y el mercancías 7442 compuesto de 21 vagones, 20 de ellos cargados de carbón y un furgón, con un total de 612 toneladas y remolcado por la Santa Fe 151-3101 (ex-5001). A pesar de la gravedad de la tragedia, los medios de comunicación de la época apenas se hicieron eco de lo sucedido debido a la censura imperante. Oficialmente, tras muchos bailes de cifras y secretismo oficial, se atribuyó al accidente un total de 87 muertes, mientras que en el libro Guinness figura con una cifra no confirmada de entre 500 y 800 muertes (que lo situaría como el tercer accidente ferroviario con más víctimas del mundo); no obstante, parece que la cifra más razonable situaría en 200 las personas muertas y unas 150 más las heridas³³.



65. Renfe 151-3101 preservada en el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

³³ Véase *Accidente ferroviario de Torre del Bierzo de 1944*:

http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_ferrocarril_de_Torre_del_Bierzo_de_1944

Con la electrificación del tramo Ponferrada a Astorga y León, fueron desplazadas a otros trayectos de la 7ª Zona. Su final empezó en 1968, sucumbiendo la serie definitivamente en 1970. La 151-3101 (ex-5001) fue reparada tras el grave accidente en los Talleres de La Maquinista de Sant Andreu, y al llegar los desguaces fue apartada para ser expuesta en Vilanova i la Geltrú el 1972 en el 19º Congreso del **MOROP**³⁴ celebrado en Barcelona, terminado el cual permaneció en el depósito de aquella localidad y actualmente se encuentra preservada en dicho museo³⁵.

³⁴ Véase: <http://www.morop.eu/>

³⁵ Véase la web *Locomotoras de Vapor Preservadas en España*, en: <http://www.locomotoravapor.com/Catalunya.htm>.

Conclusión

Aunque esta última locomotora nunca recibió numeración Norte, es evidente que su gestación puede atribuirse plenamente a Norte y a las necesidades de dicha compañía.

Con ella hemos repasado las quizás más emblemáticas locomotoras de vapor que aseguraron la tracción de Norte durante toda su existencia. El objetivo no era dar una información exhaustiva de ellas sino únicamente que el lector pueda reconocer estas series carismáticas. En cualquier caso, se puede obtener más información tanto sobre la compañía del Norte como de sus locomotoras en la breve bibliografía indicada.

Espero que haya sido ameno y útil a la vez.

Pere Comas

Relación de Ilustraciones

1. Mapa de las líneas Norte en 1865.....	5	30. Series Norte 2538-2566, 2601-2602 y 2701-2726.....	33
2. Perfil de la línea Madrid a Irún.....	6	31. Series Norte 2603-2611 y 2612-2621.....	33
3. Serie 100 caldera vieja. Álbum motor Norte 1919.....	8	32. Serie Norte 2622-2631.....	34
4. Serie 100 caldera renovada. Álbum motor Norte 1919.....	9	33. Series Norte 2651-2662 y 2663-2682.....	35
5. Serie 300 (luego serie 1300) caldera vieja. Álbum motor Norte 1919.....	9	34. Serie Norte 2731-2760.....	35
6. Serie 300 (luego serie 1300) caldera renovada. Álbum motor Norte 1919.....	10	35. Distribución de las diferentes series "Verraco" 2500, 2600 y 2700.....	36
7. Serie 500 (luego serie 2500). Álbum motor Norte 1919.....	10	36. Serie 1901-1928 de las "1900 pequeñas".....	40
8. Serie 600 (luego serie 1600). Álbum motor Norte 1919.....	11	37. Serie 1950-1979 de las "1900 grandes"...	40
9. Mapa de las líneas Norte en 1867.....	12	38. Renfe 230-2095 (Norte 3111).....	41
10. Disposición de las locomotoras "originales" del Norte.....	12	39. Distribución de las diferentes series de 1900's.....	41
11. Mapa de las líneas Norte en 1874.....	14	40. Renfe 140-2078 (Norte 411).....	43
12. Mapa de las líneas Norte en 1876.....	15	41. Esquema de las series 400, 4.400 y 4.700.....	43
13. Mapa de las líneas Norte en 1878.....	16	42. Serie 4.400. Algunos ejemplares de esta serie lucieron ribetes amarillos en marquesina y tender.....	44
14. Esquema de las locomotoras Norte 801- 802.....	17	43. Esquema de las series 4.800 y 4.900.....	44
15. Disposición de series de las locomotoras Norte tras las primeras absorciones.....	17	44. Renfe 140-2438, con la caldera Franco- Crosti.....	45
16. Locomotora TH-1 "Tardienta" instalada sobre un pedestal en la Avenida Pio XII de Madrid, entre 1975 y 1985. Foto: Antonio del Rio.....	18	45. Distribución de las diferentes series de 400's.....	46
17. Disposición de series de las locomotoras Norte una vez rematriculadas.....	19	46. Serie 3000.....	49
18. Mapa de las líneas Norte en 1884.....	20	47. Serie 3000, con pantallas levanta humos y precalentador Worthington.....	49
19. Mapa de las líneas Norte en 1885.....	21	48. Serie 4000.....	50
20. Serie AGL 71-94 (luego Norte 71-94). Álbum motor Norte 1919.....	22	49. Renfe 240-4001 (Norte 4001). Fotografía de Xabier Santamaria.....	51
21. Serie AGL 301-336 (luego Norte 654- 689 y Norte 1654-1689).....	23	50. Serie 4200.....	52
22. Mapa de las líneas Norte en 1887.....	24	51. Distribución de las diferentes series Compound: 3000, 4000 y 4200.....	52
23. Mapa de las líneas Norte en 1889.....	24	52. Serie 4500 "Chalecos".....	54
24. Disposición de series de las locomotoras Norte tras las nuevas absorciones.....	25	53. Renfe 141-2020, ya con la tapa de la caja de humos remodelada, en 1961.....	55
25. Disposición de series de las locomotoras Norte en el segundo esquema de matrículas.....	25	54. Distribución de la serie 4500 "Chalecos".....	56
26. Mapa de las líneas Norte en 1894.....	28	55. Serie 4300 "Mastodonte".....	59
27. Serie Norte 1719-1726.....	29	56. Locomotora "Mastodonte" de la serie 4300 de Norte. Fotografía de Juan Bautista Cabrera.....	60
28. Disposición de series de las locomotoras Norte en el tercer esquema de matrículas.....	30	57. Perfil de la línea Madrid-Irún.....	61
29. Características de identificación de las Verraco respecto a la serie 500 original.....	32	58. Serie 4601 a 4656.....	62
		59. Norte 4648 después de ser transformada según las directrices del ingeniero francés André Chapelon.....	64
		60. Serie Renfe 241-4067 a 4094, descendientes de la Norte 4648.....	64
		61. Renfe 241 ^E 4093 en Castejón del Ebro, en 1967. Foto: James M. Jarvis.....	65
		62. Distribución de las series 3000, 4000, 4200, 4300, 4500 y 4600.....	65

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

63. Locomotora 5001 durante sus pruebas... 67	65. Renfe 151-3101 preservada en el
64. Serie Renfe 151-3101 a 3122, proyecto	Museu del Ferrocarril de Vilanova i la
Norte 5000..... 68	Geltrú.....68

Las fotografías mencionan la autoría, salvo que ésta sea desconocida.

Los dibujos y mapas son originales del autor.

Anexo 1: Locomotoras originales de Norte

A continuación, se incluye la relación de todas las locomotoras, por su número de matrícula Norte, según el último esquema de numeración de la compañía.

La relación es obra de Alfred Puig "*Fantito*".

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Nueva Matrícula	Observaciones
101	1-2-0	Alar del Rey	Creusot	460	1861	101	
102	1-2-0	Arevalo	Creusot	461	1861	102	Desguazada en 1918
103	1-2-0	Ávila	Creusot	462	1861	103	Desguazada en 1929
104	1-2-0	Vitoria	Creusot	463	1861	104	Transformada en tipo 0-3-0 (380)
105	1-2-0	C. de los Condes	Creusot	464	1861	105	Desguazada en 1923
106	1-2-0	El Escorial	Creusot	465	1861	106	Desguazada en 1925
107	1-2-0	Madrid	Creusot	466	1861	107	Transformada en tipo 0-3-0 (377). Desguazada en 1925
108	1-2-0	Medina del Campo	Creusot	467	1861	108	Transformada en tipo 0-3-0 (374). Desguazada en 1925
109	1-2-0	Olmedo	Creusot	468	1861	109	Vendida al Fc Central de Aragón
110	1-2-0	Palencia	Creusot	469	1861	110	Transformada en tipo 0-3-0 (375)
111	1-2-0	Tordesillas	Grafenstaden	71	1861	111	Desguazada en 1918
112	1-2-0	Toro	Grafenstaden	72	1861	112	Desguazada en 1925
113	1-2-0	Valladolid	Grafenstaden	73	1861	113	Desguazada en 1932
114	1-2-0	Zamora	Grafenstaden	74	1861	114	Desguazada en 1923
115	1-2-0	Dueñas	Grafenstaden	75	1861	115	Desguazada en 1923
116	1-2-0	Mirande de Ebro	Grafenstaden	76	1861	116	Desguazada en 1918
117	1-2-0	San Sebastián	Grafenstaden	77	1861	117	Vendida a Duro Felguera
118	1-2-0	Soloda	Grafenstaden	78	1861	118	Desguazada en 1930
119	1-2-0	Salvatierra	Grafenstaden	79	1861	119	Desguazada en 1918
120	1-2-0	Emile Pereire	Grafenstaden	80	1861	120	Transformada en tipo 0-3-0 (371). Desguazada en 1926
121	1-2-0	Omáiztegui	Outlins	222	1860	121	Transformada en tipo 0-3-0 (372). Desguazada en 1930
122	1-2-0	Icasteguieta	Outlins	223	1860	122	Transformada en tipo 0-3-0 (376). Desguazada en 1929
123	1-2-0	Frómista	Outlins	224	1860	123	Desguazada en 1918
124	1-2-0	Espinosa	Outlins	225	1860	124	Desguazada en 1930
125	1-2-0	San Cristobal	Outlins	226	1860	125	Transformada en tipo 0-3-0 (370). Desguazada en 1930
126	1-2-0	Villodrigo	Outlins	227	1860	126	
127	1-2-0	Torquemada	Outlins	228	1860	127	Transformada en tipo 0-3-0 (382)
128	1-2-0	Briviesca	Outlins	229	1860	128	Desguazada en 1926
129	1-2-0	Hernani	Outlins	230	1860	129	Desguazada en 1926
130	1-2-0	Izán	Outlins	231	1860	130	Desguazada en 1918
131	1-2-0	Zumárraga	Creusot	425	1858	131	Transformada en tipo 0-3-0 (378). Desguazada en 1929
132	1-2-0	Oyarzun	Creusot	426	1858	132	
133	1-2-0	Rentería	Creusot	427	1858	133	Desguazada en 1930
134	1-2-0	Vergara	Creusot	428	1858	134	
135	1-2-0	Deva	Creusot	429	1858	135	
136	1-2-0	Cestona	Creusot	430	1858	136	Desguazada en 1926
137	1-2-0	Azpeitia	Grafenstaden	85	1860	137	Transformada en tipo 0-3-0 (381)
138	1-2-0	Eibar	Grafenstaden	86	1860	138	Vendida al Fc Central de Aragón
139	1-2-0	Lasarte	Grafenstaden	87	1860	139	Desguazada en 1924
140	1-2-0	Mondragón	Grafenstaden	88	1860	140	Desguazada en 1930
141	1-2-0	Oñate	Grafenstaden	89	1860	141	Desguazada en 1923
142	1-2-0	Villafranca	Grafenstaden	90	1860	142	Desguazada en 1932
143	1-2-0	Segura	Outlins	249	1860	143	Desguazada en 1925
144	1-2-0	Guevara	Outlins	250	1860	144	Desguazada en 1926
145	1-2-0	Alegría	Outlins	251	1860	145	Desguazada en 1926
146	1-2-0	Zalduendo	Outlins	252	1860	146	Desguazada en 1932
147	1-2-0	Villareal	Outlins	253	1860	147	Vendida al Fc Central de Aragón
148	1-2-0	Nanclares	Outlins	254	1860	148	Vendida al Fc Central de Aragón
149	1-2-0	Pancorbo	Outlins	255	1860	149	Desguazada en 1925
150	1-2-0	Aranda	Outlins	256	1860	150	
151	1-2-0		Outlins	257	1860	151	
152	1-2-0		Outlins	258	1860	152	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Nueva Matricula	Observaciones
153	1-2-0		Grafenstaden	105	1861	153	Desguazada en 1918
154	1-2-0		Grafenstaden	106	1861	154	
155	1-2-0		Grafenstaden	107	1861	155	Transformada en tipo 0-3-0 (379). Desguazada en 1918
156	1-2-0		Grafenstaden	108	1861	156	
157	1-2-0		Grafenstaden	109	1861	157	Vendida al Fc Central de Aragón
158	1-2-0		Grafenstaden	110	1861	158	Cedida de fábrica al Fc. Montblanc- Reus.
159	1-2-0		Outlins	295	1861	159	
160	1-2-0		Outlins	296	1861	160	Desguazada en 1918
161	1-2-0		Outlins	297	1861	161	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
162	1-2-0		Outlins	298	1861	162	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
163	1-2-0		Outlins	299	1861	163	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
164	1-2-0		Outlins	300	1861	164	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
165	1-2-0		Outlins	301	1861	165	
166	1-2-0		Outlins	302	1861	166	
167	1-2-0		Outlins	303	1861	167	
168	1-2-0		Outlins	304	1861	168	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
169	1-2-0		Outlins	305	1861	169	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
170	1-2-0		Outlins	306	1861	170	Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
301	0-3-0	El Aldaja	Creusot	441	1860	1301	
302	0-3-0	El Arlanzón	Creusot	442	1860	1302	
303	0-3-0		Creusot	443	1860	1303	
304	0-3-0		Creusot	444	1860	1304	
305	0-3-0		Creusot	445	1860	1305	Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
306	0-3-0		Creusot	446	1860	1306	
307	0-3-0		Creusot	447	1860	1307	
308	0-3-0		Creusot	448	1860	1308	
309	0-3-0		Grafenstaden	81	1860	1309	
310	0-3-0		Grafenstaden	82	1860	1310	
311	0-3-0		Grafenstaden	83	1860	1311	
312	0-3-0		Grafenstaden	84	1860	1312	
313	0-3-0		Creusot	470	1860	1313	
314	0-3-0		Creusot	471	1860	1314	
315	0-3-0		Creusot	472	1860	1315	
316	0-3-0		Creusot	473	1860	1316	Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
317	0-3-0		Creusot	474	1860	1317	
318	0-3-0		Creusot	475	1860	1318	
319	0-3-0		Creusot	476	1860	1319	
320	0-3-0		Creusot	477	1860	1320	
321	0-3-0		Creusot	478	1860	1321	
322	0-3-0		Creusot	479	1860	1322	
323	0-3-0		Grafenstaden	91	1860	1323	
324	0-3-0		Grafenstaden	92	1860	1324	
325	0-3-0		Grafenstaden	93	1860	1325	
326	0-3-0		Grafenstaden	94	1860	1326	
327	0-3-0		Grafenstaden	111	1860	1327	
328	0-3-0		Grafenstaden	112	1860	1328	
329	0-3-0		Grafenstaden	113	1860	1329	
330	0-3-0		Grafenstaden	114	1860	1330	
331	0-3-0		Creusot	669	1862	1331	
332	0-3-0		Creusot	670	1862	1332	
333	0-3-0		Creusot	671	1862	1333	
334	0-3-0		Creusot	672	1862	1334	
335	0-3-0		Creusot	673	1862	1335	
336	0-3-0		Creusot	674	1862	1336	
337	0-3-0		Creusot	675	1862	1337	
338	0-3-0		Creusot	676	1862	1338	
339	0-3-0		Creusot	677	1862	1339	
340	0-3-0		Creusot	678	1862	1340	
341	0-3-0		Creusot	691	1862	1341	
342	0-3-0		Creusot	692	1862	1342	Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
343	0-3-0		Creusot	693	1862	1343	
344	0-3-0		Creusot	694	1862	1344	
345	0-3-0		Creusot	695	1862	1345	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Nueva Matrícula	Observaciones
346	0-3-0		Creusot	696	1862	1346	
347	0-3-0		Creusot	697	1862	1347	
348	0-3-0		Creusot	698	1862	1348	
349	0-3-0		Creusot	699	1862	1349	
350	0-3-0		Creusot	700	1862	1350	
351	0-3-0		Creusot	701	1862	1351	
352	0-3-0		Grafenstaden	231	1863	1352	
353	0-3-0		Grafenstaden	232	1863	1353	
354	0-3-0		Grafenstaden	233	1863	1354	
355	0-3-0		Grafenstaden	234	1863	1355	
356	0-3-0		Grafenstaden	235	1863	1356	
357	0-3-0		Grafenstaden	236	1863	1357	
358	0-3-0		Grafenstaden	237	1864	1358	
359	0-3-0		Grafenstaden	238	1864	1359	
360	0-3-0		Grafenstaden	239	1864	1360	
361	0-3-0		Grafenstaden	240	1864	1361	
362	0-3-0		Grafenstaden	241	1864	1362	
363	0-3-0		Sdad. Austriaca	682	1863	1363	
364	0-3-0		Sdad. Austriaca	683	1863	1364	
365	0-3-0		Sdad. Austriaca	684	1863	1365	
366	0-3-0		Sdad. Austriaca	685	1863	1366	
367	0-3-0		Sdad. Austriaca	686	1863	1367	
368	0-3-0		Sdad. Austriaca	687	1863	1368	
369	0-3-0		Sdad. Austriaca	688	1863	1369	
370	0-3-0					1370	Procedente de la 1-2-0 125
371	0-3-0					1371	Procedente de la 1-2-0 120. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
372	0-3-0					1372	Procedente de la 1-2-0 121. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
373	0-3-0					1373	Procedente de la 1-2-0
374	0-3-0					1374	Procedente de la 1-2-0 108
375	0-3-0					1375	Procedente de la 1-2-0 110
376	0-3-0					1376	Procedente de la 1-2-0
377	0-3-0					1377	Procedente de la 1-2-0 107
378	0-3-0					1378	Procedente de la 1-2-0 131
379	0-3-0					1379	Procedente de la 1-2-0 155. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
380	0-3-0					1380	Procedente de la 1-2-0 104
381	0-3-0					1381	Procedente de la 1-2-0 137
382	0-3-0					1382	Procedente de la 1-2-0 127
383	0-3-0					1383	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
384	0-3-0					1384	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
385	0-3-0					1385	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
386	0-3-0					1386	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
501	0-4-0		Creusot	716	1864	2501	
502	0-4-0		Creusot	717	1864	2502	
503	0-4-0		Creusot	718	1864	2503	
504	0-4-0		Creusot	719	1864	2504	
505	0-4-0		Creusot	720	1864	2505	
506	0-4-0		Creusot	721	1864	2506	
507	0-4-0		Creusot	722	1864	2507	
508	0-4-0		Creusot	723	1864	2508	
509	0-4-0		Creusot	724	1864	2509	
510	0-4-0		Creusot	725	1864	2510	
511	0-4-0		Creusot	726	1864	2511	
512	0-4-0		Creusot	727	1864	2512	
513	0-4-0		Creusot	728	1864	2513	
514	0-4-0		Creusot	729	1864	2514	
515	0-4-0		Creusot	730	1864	2515	
516	0-4-0		Creusot	731	1864	2516	
517	0-4-0		Creusot	747	1864	2517	
518	0-4-0		Creusot	748	1864	2518	
519	0-4-0		Creusot	749	1864	2519	
520	0-4-0		Creusot	750	1864	2520	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Nueva Matricula	Observaciones
521	0-4-0		Creusot	751	1864	2521	
522	0-4-0		Creusot	752	1864	2522	
523	0-4-0		Creusot	753	1864	2523	
524	0-4-0		Creusot	754	1864	2524	
525	0-4-0		Creusot	755	1864	2525	
526	0-4-0		Creusot	817	1865	2526	
527	0-4-0		Creusot	818	1865	2527	
528	0-4-0		Creusot	819	1865	2528	
529	0-4-0		Creusot	820	1865	2529	
530	0-4-0		Creusot	821	1865	2530	
531	0-4-0		Creusot	822	1865	2531	
532	0-4-0		Creusot	823	1865	2532	
533	0-4-0		Creusot	824	1865	2533	
534	0-4-0		Creusot	825	1865	2534	
535	0-4-0		Creusot	826	1865	2535	
536	0-4-0		Creusot	827	1865	2536	
537	0-4-0		Creusot	828	1865	2537	
538	0-4-0		Fives Lille	2.279	1880	2538	
539	0-4-0		Fives Lille	2.280	1880	2539	
540	0-4-0		Fives Lille	2.281	1880	2540	
541	0-4-0		Fives Lille	2.282	1880	2541	
542	0-4-0		Fives Lille	2.283	1880	2542	
543	0-4-0		Fives Lille	2.284	1880	2543	
544	0-4-0		Fives Lille	2.285	1880	2544	
545	0-4-0		Fives Lille	2.286	1880	2545	
546	0-4-0		Fives Lille	2.287	1880	2546	
547	0-4-0		Sharp	2.900	1880	2547	
548	0-4-0		Sharp	2.901	1880	2548	
549	0-4-0		Sharp	2.902	1880	2549	
550	0-4-0		Sharp	2.903	1880	2550	
551	0-4-0		Sharp	2.904	1880	2551	
552	0-4-0		Sharp	2.905	1880	2552	
553	0-4-0		Sharp	2.906	1880	2553	
554	0-4-0		Sharp	2.907	1880	2554	
555	0-4-0		Sharp	2.908	1880	2555	
556	0-4-0		Hartmann	1.066	1880	2556	
557	0-4-0		Hartmann	1.067	1880	2557	
558	0-4-0		Hartmann	1.068	1880	2558	
559	0-4-0		Hartmann	1.069	1880	2559	
560	0-4-0		Hartmann	1.070	1880	2560	
561	0-4-0		Hartmann	1.071	1880	2561	
562	0-4-0		Hartmann	1.072	1880	2562	
563	0-4-0		Hartmann	1.124	1881	2563	
564	0-4-0		Hartmann	1.125	1881	2564	
565	0-4-0		Hartmann	1.126	1881	2565	
566	0-4-0		Hartmann	1.127	1881	2566	
601	0-3-0T	El Agueda	Creusot	742	1864	1601	
602	0-3-0T	El Tera	Creusot	743	1864	1602	Su nombre cambia por Tarraco. Preservada en Tarragona.
603	0-3-0T	El Cua	Creusot	744	1864	1603	
604	0-3-0T	El Selmo	Creusot	745	1864	1604	
605	0-3-0T	El Burbia	Creusot	746	1864	1605	Preservada en Aravaca.

Anexo 2: Locomotoras Norte en las compañías de origen

A continuación se incluye la relación de todas las locomotoras incorporadas a Norte procedentes de absorciones de otras compañías, por su número de matrícula de origen.

La relación es obra de Alfred Puig “*Fantito*”.

Ferrocarril de Alar del Rey a Santander

Mat. Alar	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
1	0-2-0	Isabel II	Dodds		1857	1	Construcción de la línea
2	0-2-0	Francisco de Asis	Dodds		1861	2	
3	0-2-0	Santander	Dodds		1861	3	
4	0-2-0	Preserverancia	Dodds		1861	4	
5	0-2-0	Habanera	Dodds		1861	5	
6	0-2-0	Castilla	Dodds		1861	6	
7	0-2-0	Alar del Rey	Dodds		1861	7	
8	0-2-0	Cantabria	Dodds		1861	8	
9	0-2-0	Alfonso	Dodds		1861	9	
10	0-2-0	Velasco	Dodds		1861	10	
11	0-2-0	Bonifaz	Dodds		1861	11	
12	0-2-0	Blasco de Garay	Dodds		1861	12	Retirada por explosión de la caldera el 22 de agosto de 1868
13	0-2-0	Colon	Dodds		1861	13	
14	0-2-0	Paz	Dodds		1861	14	
16	2-3-0-T	Santo Domingo	St. Leonard	158	1861	16	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España. Entraron en servicio el 10 de junio de 1864 (ROP 1863 nº 3)
17	2-3-0-T	Besaya	St. Leonard	159	1861	17	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España. Entraron en servicio el 10 de junio de 1864 (ROP 1863 nº 3)
18	2-3-0-T	Ensenada	St. Leonard	160	1861	18	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España. Entraron en servicio el 10 de junio de 1864 (ROP 1863 nº 3)
19	2-3-0-T	Velarde	St. Leonard	161	1861	19	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España
20	2-3-0-T	Elero	St. Leonard	162	1862	20	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España
21	2-3-0-T	Pisuerga	St. Leonard	163	1862	21	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España
22	2-3-0-T	10 de Marzo	St. Leonard	164	1862	22	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España
23	2-3-0-T	Cuba	St. Leonard	165	1862	23	Primeras locomotoras dotadas de distribución Walschaert , en España
24	2-2-0-T	Agricultura	St. Leonard	196	1864	24	
25	2-2-0-T	Industria	St. Leonard	197	1864	25	
26	2-2-0-T	Comercio	St. Leonard	198	1864	26	
27	2-2-0-T	2 de mayo	St. Leonard	234	1864	27	
28	2-2-0-T	Iberia	St. Leonard	235	1864	28	
29	2-2-0-T	Burgos	St. Leonard	236	1864	29	
30	2-2-0-T	Valladolid	St. Leonard	237	1864	30	
31	2-2-0-T	Las Flores	St. Leonard	237	1864	31	
32	2-2-0-T	Barcena	St. Leonard	239	1864	32	
33	2-2-0-T	Reinosa	St. Leonard	240	1864	33	
34	2-2-0-T	Torrelavega	St. Leonard	241	1864	34	
35	2-3-0-T	Renedo	St. Leonard	242	1864	35	
36	2-3-0-T	Isabel II	St. Leonard	243	1864	36	
37	0-3-0	El Odiel	Grafenstaden	239	1864	37	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 360 en Norte
38	0-3-0	El Gallego	Grafenstaden	240	1864	38	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 361 en Norte
39	0-3-0	El Mareco	Sdad. Austriaca	682	1863	39	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 363 en Norte

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Alar	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
40	0-3-0	El Nalon	Sdad. Austriaca	683	1863	40	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 364 en Norte
41	0-3-0	El Sella	Sdad. Austriaca	684	1863	41	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 365 en Norte
42	0-3-0	El Bernesga	Sdad. Austriaca	685	1863	42	Recibidas de Norte en 1872 y reincorporadas á Norte en 1874. Ex nº 366 en Norte

Ferrocarril de Tudela a Bilbao

Mat. T.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
1	2-2-0	Vizcaya	W. Fairbairn		1861	1	Desguazada en 1901
2	2-2-0	Rioja	W. Fairbairn		1861	2	Desguazada entre 1889 y 1991
3	2-2-0	Burgos	W. Fairbairn		1861	3	Vendida en 1888
4	2-2-0	Álava	W. Fairbairn		1861	4	Desguazada entre 1889 y 1991
5	2-2-0	Bilbao	W. Fairbairn		1861	5	Vendida en 1888
6	2-2-0	Logroño	W. Fairbairn		1861	6	Desguazada entre 1889 y 1991
7	1-2-0	Tudela	Beyer Peacock	273	1862	7	Vendida al Fc Minas de San Juan
8	1-2-0	Navarra	Beyer Peacock	274	1862	8	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.
9	1-2-0	Cuba	Beyer Peacock	275	1862	9	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.
10	1-2-0	Nervión	Beyer Peacock	276	1862	10	
11	1-2-0	Ebro	Beyer Peacock	277	1862	11	
12	1-2-0	Bayas	Beyer Peacock	278	1862	12	
13	1-2-0	Tirón	Beyer Peacock	279	1862	13	
14	1-2-0	Najerilla	Beyer Peacock	280	1862	14	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.
15	1-2-0	Iregua	Beyer Peacock	281	1862	15	
16	1-2-0	Leza	Beyer Peacock	282	1862	16	
17	1-2-0	Cidacos	Beyer Peacock	283	1862	17	
18	1-2-0	Alhama	Beyer Peacock	284	1862	18	
19	1-2-0	Zadorra	Beyer Peacock	285	1862	19	
20	1-2-0	Cadagua	Beyer Peacock	286	1863	20	
21	1-2-0	Ibaizabal	Beyer Peacock	287	1863	21	
22	1-2-0	Galindo	Beyer Peacock	288	1863	22	
23	1-2-0	Arrigorriaga	Beyer Peacock	289	1863	23	
24	1-2-0	Areta	Beyer Peacock	290	1863	24	
25	1-2-0		Beyer Peacock	291	1863	25	Vendida al Fc Minas de San Juan
26	1-2-0	Briones	Beyer Peacock	292	1863	26	Vendida al Fc Minas de San Juan
27	2-2-0T	Amurrio	Beyer Peacock	293		27	Dotada de Avatrén
28	2-2-0T	Orduña	Beyer Peacock	294		28	Dotada de Avatrén
29	2-2-0T	Izarra	Beyer Peacock	295		29	Dotada de Avatrén. Vendida en 1927 a la Cía. Basconia de Bilbao. Preservada en pedestal en Bilbao.
30	2-2-0T	Miranda	Beyer Peacock	296		30	Dotada de Avatrén
31	2-2-0T	Haro	Beyer Peacock	297		31	Dotada de Avatrén
32	2-2-0T	Cenicero	Beyer Peacock	298		32	Dotada de Avatrén
33	2-2-0T	Recajo	Beyer Peacock	299		33	Dotada de Avatrén
34	2-2-0T	Rncón	Beyer Peacock	300		34	Dotada de Avatrén
35	1-2-0	Alfaro	Beyer Peacock	301		35	
36	1-2-0	Gupuzcoa	Beyer Peacock	302		36	
37	1-2-0	Habana	Beyer Peacock	303		37	
38	1-2-0	Zaragoza	Beyer Peacock	304		38	
39	1-2-0	Barcelona	Beyer Peacock	305		39	
40	1-2-0	Madrid	Beyer Peacock	306		40	
41	1-2-0	Guernica	Beyer Peacock	307		41	
42	1-2-0	Vitoria	Beyer Peacock	308		42	
43	1-2-0	España	Beyer Peacock	309		43	
44	1-2-0	Cantabria	Beyer Peacock	310		44	Vendida al Fc Minas de San Juan
45	1-2-0	Pirineo	Beyer Peacock	311		45	
46	1-2-0		Beyer Peacock	312		46	
47	1-2-0		Beyer Peacock	313		47	
48	1-2-0	Fuenmayor	Beyer Peacock	314		48	
49	1-2-0	Alcanadre	Beyer Peacock	315		49	
50	1-2-0	Calahorra	Beyer Peacock	316		50	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.
51	1-2-0	Castejón	Beyer Peacock	317		51	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. T.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
52	1-2-0	Orozco	Beyer Peacock	318		52	Vendida al Fc Zaragoza a Escatrón.
53	1-2-0	Ega	Beyer Peacock	319		53	
54	1-2-0	Aragón	Beyer Peacock	320		54	
55	1-2-0	Abando	Beyer Peacock	321		55	
56	1-2-0	La Primitiva					Locomotora de maniobras sin más datos.

Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona

Mat. Z.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Z.P.B.	Observaciones
1T	1-1-1T		John Jones	340		1,1	Procede del Fc Tardienta a Huesca. Preservada en el Museo de Deñicias.
2T	1-1-1T		John Jones	341		1,2	Procede del Fc. Tardienta a Huesca
1	1-2-0	Zaragoza	Sharp & Steward	902	1855	2,1	
2	1-2-0	Barcelona	Sharp & Steward	903	1855	2,2	
3	1-2-0	Llobregat	Sharp & Steward	931	1856	2,3	
4	1-2-0	Montserrat	Sharp & Steward	932	1856	2,4	
5	1-2-0	Manresa	Sharp & Steward	933	1856	2,5	
6	1-2-0		Sharp & Steward	1.076	1859	3,6	Primeras locomotoras con recalentador de agua
7	1-2-0		Sharp & Steward	1.075	1859	3,7	Primeras locomotoras con recalentador de agua
8	1-2-0		Sharp & Steward	1.077	1859	3,8	Primeras locomotoras con recalentador de agua
9	1-2-0		Sharp & Steward	1.078	1859	3,9	Primeras locomotoras con recalentador de agua
10	1-2-0		Sharp & Steward	1.138	1860	4,10	
11	1-2-0		Sharp & Steward	1.139	1860	4,11	
12	1-2-0		Sharp & Steward	1.140	1860	4,12	
13	1-2-0		Sharp & Steward	1.141	1860	4,13	
14	1-2-0		Sharp & Steward	1.142	1860	4,14	
15	1-2-0		Sharp & Steward	1.143	1860	4,15	
16	1-2-0		Sharp & Steward	1.144	1860	4,16	
17	1-2-0		Sharp & Steward	1.145	1860	4,17	
18	0-2-1		Sharp & Steward	1.173	1860	5,18	Desguazada en 1911
19	0-2-1		Sharp & Steward	1.174	1860	5,19	Desguazada en 1900
20	0-2-1		Sharp & Steward	1.175	1860	5,20	Desguazada en 1900
21	0-2-1		Sharp & Steward	1.176	1860	5,21	Desguazada en 1900
22	0-2-1		Sharp & Steward	1.177	1860	5,22	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1959
23	0-2-1		Sharp & Steward	1.178	1860	5,23	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1962
24	0-2-1		Sharp & Steward	1.179	1860	5,24	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1954
25	0-2-1		Sharp & Steward	1.180	1860	5,25	Desguazada en 1900
26	0-2-1		Sharp & Steward	1.181	1860	5,26	Desguazada en 1911
27	0-2-1		Sharp & Steward	1.182	1860	5,27	
28	1-2-0		Sharp & Steward	1.206	1860	6,28	
29	1-2-0		Sharp & Steward	1.207	1860	6,29	
30	1-2-0		Sharp & Steward	1.208	1860	6,30	
31	1-2-0		Sharp & Steward	1.209	1860	6,31	
32	1-2-0		Sharp & Steward	1.216	1860	6,32	
33	1-2-0		Sharp & Steward	1.217	1860	6,33	
34	1-2-0		Sharp & Steward	1.218	1860	6,34	
35	0-3-0		Sharp & Steward	1.236	1861	11,35	
36	0-3-0		Sharp & Steward	1.237	1861	11,36	
37	0-3-0		Cockerill	515	1861	12,37	Desguazada en 1959
38	0-3-0		Cockerill	516	1861	12,38	Desguazada en 1955
39	0-3-0		Cockerill	517	1861	12,39	Desguazada en 1956
40	0-3-0		Cockerill	518	1861	12,40	Desguazada en 1958
41	0-3-0		Cockerill	519	1861	12,41	Desguazada en 1958
42	0-3-0		Cockerill	520	1861	12,42	Desguazada en 1958
43	1-2-0		Slaughter & Gru.	415	1861	7,43	
44	1-2-0		Slaughter & Gru.	416	1861	7,44	
45	1-2-0		Slaughter & Gru.	417	1861	7,45	
46	1-2-0		Slaughter & Gru.	418	1861	7,46	
47	1-2-0		Slaughter & Gru.	419	1861	7,47	
48	1-2-0		Slaughter & Gru.	420	1861	7,48	
49	1-2-0		Slaughter & Gru.	421	1861	7,49	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Z.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Z.P.B.	Observaciones
50	1-2-0		Slaughter & Gru.	422	1861	7,50	
51	1-2-0		Slaughter & Gru.	427	1861	7,51	
52	1-2-0		Slaughter & Gru.	428	1861	7,52	
53	0-3-0		Sharp & Steward	1.238	1861	13,53	Desguazada en 1960
54	0-3-0		Sharp & Steward	1.239	1861	13,54	Desguazada en 1955
55	0-3-0		Sharp & Steward	1.254	1861	13,55	Desguazada en 1958
56	0-3-0		Sharp & Steward	1.255	1861	13,56	
57	0-3-0		Sharp & Steward	1.256	1861	13,57	Desguazada en 1955
58	0-3-0		Sharp & Steward	1.257	1861	13,58	Desguazada en 1962
59	0-3-0		Sharp & Steward	1.262	1861	13,59	Desguazada en 1959
60	0-3-0		Sharp & Steward	1.263	1861	13,60	Desguazada en 1958
61	0-3-0		Gouin	510	1862	14,61	Desguazada en 1958
62	0-3-0		Gouin	511	1862	14,62	Desguazada en 1955
63	0-3-0		Gouin	512	1862	14,63	Desguazada en 1958
64	0-3-0		Gouin	513	1862	14,64	Desguazada en 1959
65	0-3-0		Gouin	514	1862	14,65	Desguazada en 1955
66	0-3-0		Gouin	515	1862	14,66	Desguazada en 1959
67	0-3-0		Gouin	516	1862	14,67	Desguazada en 1958
68	0-3-0		Gouin	517	1862	14,68	
69	0-3-0		Gouin	518	1862	14,69	Desguazada en 1962
70	0-3-0		Gouin	519	1862	14,70	Desguazada en 1960
71	0-3-0		Sharp & Steward	1.525	1864	15,71	Desguazada en 1958
72	0-3-0		Sharp & Steward	1.526	1864	15,72	Desguazada en 1958
73	0-3-0		Sharp & Steward	1.528	1864	15,73	Desguazada en 1958
74	0-3-0		Sharp & Steward	1.537	1864	15,74	Desguazada en 1958
75	0-3-0		Sharp & Steward	1.538	1864	15,75	Desguazada en 1958
76	0-3-0		Sharp & Steward	1.527	1864	15,76	Desguazada en 1958
81	0-2-1		Sharp & Steward	1.548	1864	8,81	
82	0-2-1		Sharp & Steward	1.549	1864	8,82	
83	0-2-1		Sharp & Steward	1.550	1864	8,83	
84	0-2-1		Sharp & Steward	1.551	1864	8,84	
85	0-2-1		Sharp & Steward	1.552	1864	8,85	
86	0-2-1		Sharp & Steward	1.553	1864	8,86	
87	0-2-1		Sharp & Steward	1.569	1864	8,87	
88	0-2-1		Sharp & Steward	1.570	1864	8,88	
89	0-2-1		Sharp & Steward	1.571	1864	8,89	
90	0-2-1		Sharp & Steward	1.572	1864	8,90	
91	0-4-0		Avonside	575	1865	19,91	Desguazada entre 1963 y 1967
92	0-4-0		Avonside	576	1865	19,92	Desguazada entre 1963 y 1967
93	0-4-0		Avonside	577	1865	19,93	Desguazada entre 1963 y 1967
94	0-4-0		Avonside	578	1865	19,94	Desguazada entre 1963 y 1967
95	0-4-0		Avonside	579	1865	19,95	Desguazada en 1963
96	0-4-0		Avonside	580	1865	19,96	Desguazada entre 1963 y 1967
97	0-4-0		Avonside	581	1865	19,97	Desguazada entre 1963 y 1967
98	0-4-0		Avonside	582	1865	19,98	Desguazada entre 1963 y 1967
99	0-4-0		Avonside	583	1865	19,99	Desguazada entre 1963 y 1967
100	0-4-0		Avonside	584	1865	19,100	Desguazada en 1958
101	0-4-0		Avonside	585	1865	19,101	Desguazada entre 1963 y 1967
102	0-4-0		Avonside	586	1865	19,102	Desguazada entre 1963 y 1967

Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona

Mat. Z.P.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Z.P.B.	Observaciones
1	0-2-1		Parent & Schaken		1860	9,1	
2	0-2-1		Parent & Schaken		1860	9,2	
3	0-2-1		Parent & Schaken		1860	9,3	
4	0-2-1		Parent & Schaken		1860	9,4	
5	0-2-1		Parent & Schaken		1860	9,5	
6	1-2-0		Evrard	48	1861	10,6	
7	1-2-0		Evrard	49	1861	10,7	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Z.P.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matricu-la Z.P.B.	Observaciones
8	1-2-0		Evrard	50	1861	10,8	
9	0-2-1		Parent & Schaken	285	1861	9,9	
10	0-2-1		Parent & Schaken	286	1861	9,10	
11	0-2-1		Parent & Schaken	287	1861	9,11	
12	0-2-1		Parent & Schaken	288	1861	9,12	
13	0-2-1		Parent & Schaken	289	1861	9,13	
14	0-2-1		Parent & Schaken	290	1861	9,14	
15	0-2-1		Parent & Schaken	291	1861	9,15	
16	0-2-1		Parent & Schaken	292	1861	9,16	
17	0-2-1		Parent & Schaken	293	1861	9,17	
18	0-2-1		Parent & Schaken	294	1861	9,18	
19	0-3-0		Beyer Peacock	128	1860	17,19	
20	0-3-0		Beyer Peacock	129	1860	17,20	
21	0-3-0		Beyer Peacock	130	1860	17,21	
22	0-3-0		Beyer Peacock	131	1860	17,22	Desguazada en 1942
23	0-3-0		Beyer Peacock	132	1860	17,23	
24	0-3-0		Beyer Peacock	206	1861	17,24	Desguazada en 1942
25	0-3-0		Beyer Peacock	207	1861	17,25	
26	0-3-0		Beyer Peacock	208	1861	17,26	
27	0-3-0		Beyer Peacock	209	1861	17,27	
28	0-3-0		Beyer Peacock	210	1861	17,28	
29	0-3-0		Beyer Peacock	211	1861	17,29	
30	0-3-0		Beyer Peacock	212	1861	17,30	Desguazada en 1949
31	0-3-0		Beyer Peacock	213	1861	17,31	
32	0-3-0		Cail	1.221	1863	18,32	Desguazada en 1955
33	0-3-0		Cail	1.222	1863	18,33	Desguazada en 1955
34	0-3-0		Cail	1.223	1863	18,34	Desguazada en 1955
35	0-3-0		Cail	1.224	1863	18,35	Desguazada en 1954
36	0-3-0		Beyer Peacock	214	1861	17,36	
37	0-3-0		Beyer Peacock	215	1861	17,37	
38	0-3-0		Beyer Peacock	216	1861	17,38	
39	030-030T		Gouin	646	1863	21,39	Sistema Petiet Apartada en 1883
40	030-030T		Gouin	647	1863	21,40	Sistema Petiet Apartada en 1883

Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona

Mat. Z.P.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matricu-la Norte	Observaciones
1,1	1-1-1T		John Jones	340		1	Procde del Fc Tardienta a Huesca. Preservada en el Museo de Deñicias.
1,2	1-1-1T		John Jones	341		2	Procede del Fc. Tardienta a Huesca
2,1	1-2-0	Zaragoza	Sharp & Steward	902	1855	250	
2,2	1-2-0	Barcelona	Sharp & Steward	903	1855	251	
2,3	1-2-0	Llobregat	Sharp & Steward	931	1856	252	
2,4	1-2-0	Montserrat	Sharp & Steward	932	1856	253	
2,5	1-2-0	Manresa	Sharp & Steward	933	1856	254	
3,6	1-2-0		Sharp & Steward	1.076	1859	201	Primeras locomotoras con recalentador de agua
3,7	1-2-0		Sharp & Steward	1.075	1859	202	Primeras locomotoras con recalentador de agua
3,8	1-2-0		Sharp & Steward	1.077	1859	203	Primeras locomotoras con recalentador de agua
3,9	1-2-0		Sharp & Steward	1.078	1859	204	Primeras locomotoras con recalentador de agua
4,10	1-2-0		Sharp & Steward	1.138	1860	205	
4,11	1-2-0		Sharp & Steward	1.139	1860	206	
4,12	1-2-0		Sharp & Steward	1.140	1860	207	
4,13	1-2-0		Sharp & Steward	1.141	1860	208	
4,14	1-2-0		Sharp & Steward	1.142	1860	209	
4,15	1-2-0		Sharp & Steward	1.143	1860	210	
4,16	1-2-0		Sharp & Steward	1.144	1860	211	
4,17	1-2-0		Sharp & Steward	1.145	1860	212	
5,18	0-2-1		Sharp & Steward	1.173	1860	213	Desguazada en 1911
5,19	0-2-1		Sharp & Steward	1.174	1860	214	Desguazada en 1900
5,20	0-2-1		Sharp & Steward	1.175	1860	215	Desguazada en 1900
5,21	0-2-1		Sharp & Steward	1.176	1860	216	Desguazada en 1900

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Z.P.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
5,22	0-2-1		Sharp & Steward	1.177	1860	217	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1959
5,23	0-2-1		Sharp & Steward	1.178	1860	218	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1962
5,24	0-2-1		Sharp & Steward	1.179	1860	219	Cedida a los Fc. Del Estado. Desguazada en 1954
5,25	0-2-1		Sharp & Steward	1.180	1860	220	Desguazada en 1900
5,26	0-2-1		Sharp & Steward	1.181	1860	221	Desguazada en 1911
5,27	0-2-1		Sharp & Steward	1.182	1860	222	
6,28	1-2-0		Sharp & Steward	1.206	1860	223	
6,29	1-2-0		Sharp & Steward	1.207	1860	224	
6,30	1-2-0		Sharp & Steward	1.208	1860	225	
6,31	1-2-0		Sharp & Steward	1.209	1860	226	
6,32	1-2-0		Sharp & Steward	1.216	1860	227	
6,33	1-2-0		Sharp & Steward	1.217	1860	228	
6,34	1-2-0		Sharp & Steward	1.218	1860	229	
7,43	1-2-0		Slaughter & Gru.	415	1861	230	
7,44	1-2-0		Slaughter & Gru.	416	1861	231	
7,45	1-2-0		Slaughter & Gru.	417	1861	232	
7,46	1-2-0		Slaughter & Gru.	418	1861	233	
7,47	1-2-0		Slaughter & Gru.	419	1861	234	
7,48	1-2-0		Slaughter & Gru.	420	1861	235	
7,49	1-2-0		Slaughter & Gru.	421	1861	236	
7,50	1-2-0		Slaughter & Gru.	422	1861	237	
7,51	1-2-0		Slaughter & Gru.	427	1861	238	
7,52	1-2-0		Slaughter & Gru.	428	1861	239	
8,81	0-2-1		Sharp & Steward	1.548	1864	240	
8,82	0-2-1		Sharp & Steward	1.549	1864	241	
8,83	0-2-1		Sharp & Steward	1.550	1864	242	
8,84	0-2-1		Sharp & Steward	1.551	1864	243	
8,85	0-2-1		Sharp & Steward	1.552	1864	244	
8,86	0-2-1		Sharp & Steward	1.553	1864	245	
8,87	0-2-1		Sharp & Steward	1.569	1864	246	
8,88	0-2-1		Sharp & Steward	1.570	1864	247	
8,89	0-2-1		Sharp & Steward	1.571	1864	248	
8,90	0-2-1		Sharp & Steward	1.572	1864	249	
9,1	0-2-1		Parent & Schaken		1860		
9,2	0-2-1		Parent & Schaken		1860		
9,3	0-2-1		Parent & Schaken		1860		
9,4	0-2-1		Parent & Schaken		1860		
9,5	0-2-1		Parent & Schaken		1860		
9,9	0-2-1		Parent & Schaken	285	1861	258	
9,10	0-2-1		Parent & Schaken	286	1861	259	
9,11	0-2-1		Parent & Schaken	287	1861	260	
9,12	0-2-1		Parent & Schaken	288	1861	261	
9,13	0-2-1		Parent & Schaken	289	1861	262	
9,14	0-2-1		Parent & Schaken	290	1861	263	
9,15	0-2-1		Parent & Schaken	291	1861	264	
9,16	0-2-1		Parent & Schaken	292	1861	265	
9,17	0-2-1		Parent & Schaken	293	1861	266	
9,18	0-2-1		Parent & Schaken	294	1861	267	
10,6	1-2-0		Evrard	48	1861	255	
10,7	1-2-0		Evrard	49	1861	256	
10,8	1-2-0		Evrard	50	1861	257	
11,35	0-3-0		Sharp & Steward	1.236	1861	401	
11,36	0-3-0		Sharp & Steward	1.237	1861	402	
12,37	0-3-0		Cockerill	515	1861	403	Desguazada en 1959
12,38	0-3-0		Cockerill	516	1861	404	Desguazada en 1955
12,39	0-3-0		Cockerill	517	1861	405	Desguazada en 1956
12,40	0-3-0		Cockerill	518	1861	406	Desguazada en 1958
12,41	0-3-0		Cockerill	519	1861	407	Desguazada en 1958
12,42	0-3-0		Cockerill	520	1861	408	Desguazada en 1958
13,53	0-3-0		Sharp & Steward	1.238	1861	409	Desguazada en 1960
13,54	0-3-0		Sharp & Steward	1.239	1861	410	Desguazada en 1955
13,55	0-3-0		Sharp & Steward	1.254	1861	411	Desguazada en 1958
13,56	0-3-0		Sharp & Steward	1.255	1861	412	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Z.P.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matricu- la Norte	Observaciones
13,57	0-3-0		Sharp & Steward	1.256	1861	413	Desguazada en 1955
13,58	0-3-0		Sharp & Steward	1.257	1861	414	Desguazada en 1962
13,59	0-3-0		Sharp & Steward	1.262	1861	415	Desguazada en 1959
13,60	0-3-0		Sharp & Steward	1.263	1861	416	Desguazada en 1958
14,61	0-3-0		Gouin	510	1862	417	Desguazada en 1958
14,62	0-3-0		Gouin	511	1862	418	Desguazada en 1955
14,63	0-3-0		Gouin	512	1862	419	Desguazada en 1958
14,64	0-3-0		Gouin	513	1862	420	Desguazada en 1959
14,65	0-3-0		Gouin	514	1862	421	Desguazada en 1955
14,66	0-3-0		Gouin	515	1862	422	Desguazada en 1959
14,67	0-3-0		Gouin	516	1862	423	Desguazada en 1958
14,68	0-3-0		Gouin	517	1862	424	
14,69	0-3-0		Gouin	518	1862	425	Desguazada en 1962
14,70	0-3-0		Gouin	519	1862	426	Desguazada en 1960
15,71	0-3-0		Sharp & Steward	1.525	1864	427	Desguazada en 1958
15,72	0-3-0		Sharp & Steward	1.526	1864	428	Desguazada en 1958
15,73	0-3-0		Sharp & Steward	1.528	1864	429	Desguazada en 1958
15,74	0-3-0		Sharp & Steward	1.537	1864	430	Desguazada en 1958
15,75	0-3-0		Sharp & Steward	1.538	1864	431	Desguazada en 1958
15,76	0-3-0		Sharp & Steward	1.527	1864	432	Desguazada en 1958
16,361	0-3-0		Creusot	831	1864		Procede de MZA. Devuelta a MZA por permuta de Loc. Del Fc. Córdoba Sevilla
16,362	0-3-0		Creusot	832	1864		Procede de MZA. Devuelta a MZA por permuta de Loc. Del Fc. Córdoba Sevilla
16,363	0-3-0		Creusot	833	1864		Procede de MZA. Devuelta a MZA por permuta de Loc. Del Fc. Córdoba Sevilla
16,364	0-3-0		Creusot	834	1864		Procede de MZA. Devuelta a MZA por permuta de Loc. Del Fc. Córdoba Sevilla
17,19	0-3-0		Beyer Peacock	128	1860	437	
17,20	0-3-0		Beyer Peacock	129	1860	438	
17,21	0-3-0		Beyer Peacock	130	1860	439	
17,22	0-3-0		Beyer Peacock	131	1860	440	Desguazada en 1942
17,23	0-3-0		Beyer Peacock	132	1860	441	
17,24	0-3-0		Beyer Peacock	206	1861	442	Desguazada en 1942
17,25	0-3-0		Beyer Peacock	207	1861	443	
17,26	0-3-0		Beyer Peacock	208	1861	444	
17,27	0-3-0		Beyer Peacock	209	1861	445	
17,28	0-3-0		Beyer Peacock	210	1861	446	
17,29	0-3-0		Beyer Peacock	211	1861	447	
17,30	0-3-0		Beyer Peacock	212	1861	448	Desguazada en 1949
17,31	0-3-0		Beyer Peacock	213	1861	449	
17,36	0-3-0		Beyer Peacock	214	1861	450	
17,37	0-3-0		Beyer Peacock	215	1861	451	
17,38	0-3-0		Beyer Peacock	216	1861	452	
18,32	0-3-0		Cail	1.221	1863	453	Desguazada en 1955
18,33	0-3-0		Cail	1.222	1863	454	Desguazada en 1955
18,34	0-3-0		Cail	1.223	1863	455	Desguazada en 1955
18,35	0-3-0		Cail	1.224	1863	456	Desguazada en 1954
19,91	0-4-0		Avonside	575	1865	571	Desguazada entre 1963 y 1967
19,92	0-4-0		Avonside	576	1865	572	Desguazada entre 1963 y 1967
19,93	0-4-0		Avonside	577	1865	573	Desguazada entre 1963 y 1967
19,94	0-4-0		Avonside	578	1865	574	Desguazada entre 1963 y 1967
19,95	0-4-0		Avonside	579	1865	575	Desguazada en 1963
19,96	0-4-0		Avonside	580	1865	576	Desguazada entre 1963 y 1967
19,97	0-4-0		Avonside	581	1865	577	Desguazada entre 1963 y 1967
19,98	0-4-0		Avonside	582	1865	578	Desguazada entre 1963 y 1967
19,99	0-4-0		Avonside	583	1865	579	Desguazada entre 1963 y 1967
19,100	0-4-0		Avonside	584	1865	580	Desguazada en 1958
19,101	0-4-0		Avonside	585	1865	581	Desguazada entre 1963 y 1967
19,102	0-4-0		Avonside	586	1865	582	Desguazada entre 1963 y 1967
19,317	0-4-0		Creusot	1.865	1877	583	Desguazada en 1967
19,318	0-4-0		Creusot	1.866	1877	584	Desguazada en 1965
19,319	0-4-0		Creusot	1.867	1877	585	Desguazada en 1966
19,320	0-4-0		Creusot	1.868	1877	586	Desguazada en 1965

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Z.P.B.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
19,321	0-4-0		Creusot	1.869	1877	587	Desguazada en 1965
19,322	0-4-0		Creusot	1.870	1877	588	Desguazada en 1966
19,323	0-4-0		Creusot	1.871	1877	589	
19,324	0-4-0		Creusot	1.872	1877	590	Desguazada en 1964
20,313	0-4-0		Parent & Schaken	1.380	1865	591	Desguazada en 1964
20,314	0-4-0		Parent & Schaken	1.381	1865	592	Desguazada en 1966
20,315	0-4-0		Parent & Schaken	1.382	1865	593	Desguazada en 1966
20,316	0-4-0		Parent & Schaken	1.383	1865	594	Desguazada en 1964
21,39	030-030T		Gouin	646	1863	801	Sistema Petiet Apartada en 1883
21,40	030-030T		Gouin	647	1863	802	Sistema Petiet Apartada en 1883

Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona

Mat. L.R.T.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
1	1-2-0-T	Tarragona	Sharp	934	1856	268	Procede del Fc. Reus a Tarragona. Vendida en 1888
2	1-2-0-T	Reus	Sharp	935	1856	269	Procede del Fc. Reus a Tarragona. Desguazada en 1910
3	1-2-0		Sharp ?		1858		Locomotora sin apenas datos.
4	1-2-0		Grafenstaden	110	1861	270	Procede del Fc Reus Montblanc
5	1-2-0	Francolí	Gouin	561	1862	271	Procede del Fc Reus Montblanc. Desguazada en 1911
6	0-3-0	Lérida	Gouin	559	1862	388	Procede del Fc Reus Montblanc
7	0-3-0		Gouin	560	1862	287	Procede del Fc Reus Montblanc
8	1-2-0	Segre	Grafenstaden	320	1864	272	Procede del Fc Montblanc a Lérida
9	1-2-0		Grafenstaden	321	1864	273	Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1889
10	1-2-0		Grafenstaden	322	1864	274	Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1890
11	1-2-0		Grafenstaden	323	1864	275	Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1889
12	1-2-0		Grafenstaden	324	1864	276	Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1911
13	0-3-0		Grafenstaden	316	1865	389	Procede del Fc Montblanc a Lérida
14	0-3-0	Vimbodi	Grafenstaden	319	1865	390	Procede del Fc Montblanc a Lérida
15	0-3-0	Juneda	Koëchlin	1.256	1880	391	Original del Fc de Memphis, El Paso y Pacific. Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1964
16	0-3-0	Borjas	Koëchlin	1.257	1880	392	Original del Fc de Memphis, El Paso y Pacific. Procede del Fc Montblanc a Lérida. Desguazada en 1955
17	0-3-0		Kessler	1.881	1882	393	Desguazada en 1942
18	0-3-0		Kessler	1.882	1882	394	Desguazada en 1966
19	0-3-0		Kessler	1.883	1882	395	
20	0-3-0		Egestorf	1.423	1883	396	De origen para un Fc de Rusia
21	0-3-0		Egerstorf	1.424	1883	397	De origen para un Fc de Rusia
22	0-3-0		Egerstorf	1.425	1883	398	De origen para un Fc de Rusia
23	0-3-0		Vulcan	899	1885	481	
24	0-3-0		Vulcan	900	1885	482	Desguazada en 1964

Ferrocarril de Asturias a Galicia y León

Mat. A.G.L.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
51	1-2-0	Mansilla	Neilson	857	1863	57	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
52	1-2-0	Cisneros	Neilson	858	1863	58	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
53	1-2-0	Marruecos	Neilson	859	1863	59	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
54	1-2-0	Gramal	Neilson	860	1863	60	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
55	1-2-0	Codornillos	Neilson	861	1863	61	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
56	1-2-0	Reniegos	Neilson	862	1863	62	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
57	1-2-0	Palanquinos	Neilson	863	1863	63	Adscrita al servicio de Palencia a Ponferrada. Dada de baja entre 1925 y 1931.
58	1-2-0	Oviedo	Köechlin	899	1865	64	Dada de baja entre 1924 y 1932.
59	1-2-0	Gijón	Köechlin	890	1865	65	Dada de baja entre 1924 y 1932.
60	1-2-0	Pajares	Köechlin	891	1865	66	Dada de baja entre 1924 y 1932.

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. A.G.L.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
61	1-2-0	Poezal	Köechlin	892	1865	67	Dada de baja entre 1924 y 1932.
62	1-2-0	Bernesga	Köechlin	893	1865	68	Dada de baja entre 1924 y 1932.
63	1-2-0	Tremor	Köechlin	894	1865	69	Dada de baja entre 1924 y 1932.
64	1-2-0	Lancia	Köechlin	895	1865	70	Dada de baja entre 1924 y 1932.
71	2-2-0	Magallanes	Hartmann	1.184	1882	71	Desguazada en 1955
72	2-2-0	Murillo	Hartmann	1.185	1882	72	Dada de baja en 1953
73	2-2-0	Casares	Hartmann	1.186	1882	73	
74	2-2-0	Verea	Hartmann	1.187	1882	74	
75	2-2-0	Churruca	Hartmann	1.188	1882	75	
76	2-2-0	F.Luis de Leon	Hartmann	1.189	1882	76	
77	2-2-0	Jorge Juan	Hartmann	1.190	1882	77	
78	2-2-0	Jaime I	Hartmann	1.191	1882	78	
79	2-2-0	Vallejo	Hartmann	1.192	1882	79	Desguazada en 1943
80	2-2-0	Ayala	Hartmann	1.193	1882	80	Desguazada en 1926.
81	2-2-0	Rosales	Hartmann	1.194	1882	81	
82	2-2-0	Padre Mariana	Hartmann	1.195	1882	82	Vendida en 1947 a Fibras Textiles de Miranda de Ebro
83	2-2-0	Hernan Cortés	Hartmann	1.251	1883	83	Desguazada en 1955
84	2-2-0	Padre Isla	Hartmann	1.252	1883	84	
85	2-2-0	Martínez de la Rosa	Hartmann	1.253	1883	85	Desguazada en 1955
86	2-2-0	Argensola	Hartmann	1.254	1883	86	
87	2-2-0	Ercilla	Hartmann	1.255	1883	87	Adquirida a Norte por la Azucarera de Luceni y trasladada posteriormente a Azucarera de Toro
88	2-2-0	Maldonado	Hartmann	1.256	1883	88	
89	2-2-0	Moreno Nieto	Hartmann	1.257	1883	89	
90	2-2-0	Puente Llano	Hartmann	1.258	1883	90	Desguazada en 1955
91	2-2-0	Tirso de Molina	Hartmann	1.259	1883	91	
92	2-2-0	Villanueva	Hartmann	1.260	1883	92	
93	2-2-0	Colmeiro	Hartmann	1.261	1883	93	
94	2-2-0	Berruguete	Hartmann	1.357	1884	94	Desguazada en 1955
151	0-3-0	Noroeste	Neilson	871	1863	637	Desguazada en 1958
152	0-3-0	Palencia	Neilson	872	1863	638	Desguazada en 1958
153	0-3-0	Villada	Neilson	873	1863	639	Desguazada en 1955
154	0-3-0	Leon	Neilson	874	1863	640	Desguazada en 1958
155	0-3-0	Fausto Miranda	Neilson	875	1863	641	Desguazada en 1958
156	0-3-0	Paredes	Neilson	876	1863	642	Desguazada en 1955
157	0-3-0	Sahún	Neilson	877	1863	643	Desguazada en 1958
158	0-3-0	Astorga	Köechlin	892	1865	644	Baja en 1958
159	0-3-0	Ponferrada	Köechlin	893	1865	645	Vendida por Norte, se desconoce el comprador
160	0-3-0	Campo Largo	Köechlin	894	1865	646	Baja en 1958
161	0-3-0	Nava Ladra	Köechlin	895	1865	647	Desguazada en 1965
162	0-3-0	Caudal	Köechlin	896	1865	648	Baja en 1958
163	0-3-0	Nalón	Köechlin	897	1865	649	Baja en 1955
164	0-3-0	Mieres	Köechlin	898	1865	650	Desguazada en 1965
201	2-3-0-T	Asturias	Saint Leonard	391	1874	621	Vendida en 1888
202	2-3-0-T	Aviles	Saint Leonard	392	1874	622	Vendida en 1888
203	2-3-0-T	Lena	Saint Leonard	393	1874	623	Vendida en 1888
204	2-3-0-T	Nora	Saint Leonard	394	1874	624	Vendida en 1888
205	2-3-0-T	Ybuerna	Saint Leonard	395	1874	625	Vendida en 1888
206	2-3-0-T	Campomanes	Saint Leonard	396	1874	626	Desguazada en 1889
207	2-3-0-T	Musel	Saint Leonard	397	1875	627	Vendida en 1888
208	2-3-0-T	Galicia	Saint Leonard	398	1875	628	Desguazada en 1909
209	2-3-0-T	Lugo	Saint Leonard	399	1875	629	Desguazada en 1909
210	2-3-0-T	Coruña	Saint Leonard	400	1875	630	Desguazada en 1909
211	2-3-0-T	Sil	Saint Leonard	401	1875	631	Desguazada en 1889
212	2-3-0-T	Miño	Saint Leonard	402	1875	632	Desguazada en 1909
	0-3-0	Parana	Neilson	2.458	1880	633	Desguazada en 1955
	0-3-0	Las Puentes	Neilson	2.459	1880	634	Desguazada en 1956
	0-3-0	Cave	Neilson	2.456	1880	635	Desguazada en 1958
	0-3-0	Neira	Neilson	2.457	1880	636	Desguazada en 1955
29	0-3-0	Sarria	Köechlin	1.261	1881	651	Procedente del Fc de El Paso, Memphis y Pacific. Ex Sabina River. Desguazada en 1959
30	0-3-0	Orense	Köechlin	1.262	1881	652	Procedente del Fc de El Paso, Memphis y Pacific. Ex Trinity River. Desguazada en 1956

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. A.G.L.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
31	0-3-0	La Perruca	Köechlin	1.263	1881	653	Procedente del Fc de El Paso, Memphis y Pacific. Ex Brazos River. Preservada en el museo de Vilanova.
301	0-3-0	Ferreras	Hartmann	1.104	1881	664	Vendida a la Fabrica de Mieres
302	0-3-0	Villalpando	Hartmann	1.105	1881	665	Desguazada en 1962
303	0-3-0	Armaña	Hartmann	1.106	1881	666	Vendida a la Fabrica de Mieres
304	0-3-0	Los Nodales	Hartmann	1.107	1881	667	Desguazada en 1956
305	0-3-0	Mendez Nuñez	Hartmann	1.108	1881	668	Vendida a la Fabrica de Mieres
306	0-3-0	Casiano del Prado	Hartmann	1.109	1881	669	Desguazada en 1955
307	0-3-0	Recalde	Hartmann	1.110	1881	670	Apartada en 1966
308	0-3-0	Maria Pita	Hartmann	1.111	1881	671	Alquilada en 1967 a Duro Felguera (Minas de Santa Ana)
309	0-3-0	Varela de Montes	Hartmann	1.112	1881	672	Preservada en el Museo del Ferrocarril de Asturias- Recuperada por la Fca de Mieres
310	0-3-0	Feijoo	Hartmann	1.113	1881	673	Desguazada en 1956
311	0-3-0	Blasco de Garay	Hartmann	1.173	1882	674	Apartada en 1966
312	0-3-0	Orfila	Hartmann	1.174	1882	675	Apartada en 1966
313	0-3-0	Fontan	Hartmann	1.175	1882	676	Desguazada en 1965
314	0-3-0	Balmes	Hartmann	1.176	1882	677	Apartada en 1966
315	0-3-0	Isabel la Católica	Hartmann	1.177	1882	678	Vendida en 1964 a Hulleras de Veguín y Olloniego
316	0-3-0	La Gasca	Hartmann	1.178	1882	679	Apartada en 1966
317	0-3-0	Colon	Hartmann	1.179	1882	680	Apartada en 1966
318	0-3-0	C. de Rebolledo	Hartmann	1.180	1882	681	Vendida – se desconoce el comprador
319	0-3-0	Eslava	Hartmann	1.181	1882	682	Vendida a Hulleras de Turón
320	0-3-0	Padilla	Hartmann	1.182	1882	683	Desguazada en 1965
321	0-3-0	Cervantes	Hartmann	1.183	1882	684	Apartada en 1966
322	0-3-0	Don Pelayo	Kesler	1.826	1881	654	Vendida a Hunosa. Desguazada en 1979
323	0-3-0	Jovellanos	Kesler	1.827	1881	655	Alquilada en 1964 a Duro Felguera (Minas de Santa Ana)
324	0-3-0	Herrera	Kesler	1.828	1881	656	Alquilada en 1964 a Duro Felguera (Minas de Santa Ana)
325	0-3-0	Gaspar Casas	Kesler	1.829	1881	657	Apartada en 1966
326	0-3-0	Cabanillas	Kesler	1.830	1881	658	Apartada en 1966
327	0-3-0	Argüelles	Kesler	1.831	1881	659	Alquilada en 1964 a Duro Felguera (Minas de Santa Ana)
328	0-3-0	Alfonso VIII	Kesler	1.832	1881	660	Apartada en 1966
329	0-3-0	San Fernando	Kesler	1.833	1881	661	Apartada en 1966
330	0-3-0	El Cid	Kesler	1.834	1881	662	Apartada en 1966
331	0-3-0	Juan de Arphe	Kesler	1.835	1881	663	Apartada en 1966
332	0-3-0	Lope de Vega	Kesler	1.896	1882	685	Apartada en 1966
333	0-3-0	Velásquez	Kesler	1.897	1882	686	Apartada en 1966
334	0-3-0	Olivares	Kesler	1.898	1882	687	Desguazada en 1964
335	0-3-0	Calderon de la Barca	Kesler	1.899	1882	688	Apartada en 1966
336	0-3-0	Echegaray	Kesler	1.900	1882	689	Vendida a la Fabrica de Mieres
501	0-4-0	Busdongo	Chemnitz	1.073	1883	601	Desguazada en 1966
502	0-4-0	Trubia	Chemnitz	1.074	1883	602	Vendida en 1956 a la JOP del Musel Gijón.
503	0-4-0	Bravo Murillo	Hartmann	1.348	1884	603	Desguazada en 1964
504	0-4-0	Daoiz	Hartmann	1.349	1884	604	Desguazada en 1967
505	0-4-0	Velarde	Hartmann	1.350	1884	605	
506	0-4-0	Mendizábal	Hartmann	1.351	1884	606	Desguazada en 1966
507	0-4-0	Carlos III	Hartmann	1.352	1884	607	Desguazada en 1968
508	0-4-0	Moreto	Hartmann	1.353	1884	608	Desguazada en 1967
509	0-4-0	Gonzalo de Cordoba	Hartmann	1.354	1884	609	Desguazada en 1966
510	0-4-0	Lafuente	Hartmann	1.355	1884	610	Desguazada en 1966
511	0-4-0	Miguel Servet	Hartmann	1.356	1884	611	Desguazada en 1966

Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas

Mat. F.M.S.J.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
1	1-2-0	Vich	Beyer & Peacock	291	1862	0.277	Ex Tudela Bilbao nº 25
2	1-2-0	Ripoll	Beyer & Peacock	292	1862	0.278	Ex Tudela Bilbao nº 26 “Briones”
3	1-2-0	Centellas	Beyer & Peacock	273	1863	0.279	Ex Tudela Bilbao nº 7 “Tudela”
4	1-2-0	Manlleu	Beyer & Peacock	310	1863	0.280	Ex Tudela Bilbao nº 44 “Cantabria”

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. F.M.S.J.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
5	0-4-0-T	Rigolisa	Yorkshire	290	1876	281	Desguazada en 1964
6	0-4-0-T	Torallas	Yorkshire	291	1876	282	Desguazada en 1966
7	0-4-0-T	Congost	Yorkshire	292	1876	283	-5
8	0-4-0-T	La Pleva	Vulcan	846	1879	284	Desguazada en 1964
9	0-4-0-T	Ogassa	Vulcan	847	1879	285	Desguazada en 1964
10	0-4-0-T	Fresser	Vulcan	848	1879	286	Desguazada en 1966
11	0-4-0-T	Surroca	Vulcan	849	1879	287	Vendida en 1957 a la Junta de Obras del puerto de Pasajes
12	0-3-0	La Garriga	Hartman	1.050	1879	288	Dada de baja en 1966
13	0-3-0	Balanza	Hartman	1.051	1879	289	Dada de baja en 1961
14	0-3-0	Torelló	Hartman	1.052	1879	290	
15	0-3-0	Sant Quince	Hartman	1.053	1879	291	Dada de baja en 1965
16	0-3-0	San Juan	Hartman	1.054	1879	292	Dada de baja en 1966
17	0-3-0	Cataluña	Hartman	1.499	1887	293	Dada de baja en 1965
18	0-3-0	Barcelona	Hartman	1.501	1887	294	Dada de baja en 1965

Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona

Mat. A.V.T.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
1	1-2-0-T	La Valenciana	Stother & Slaughter		1852	281	
2	1-2-0-T	La Setabense	Stother & Slaughter		1852	282	
3	1-2-0-T	Jucar	Stother & Slaughter		1853	283	Apartada en 1903
4	1-2-0-T	Alcirina	Stephenson	869	1853	284	Transformadas a 1-2-1T. Desguazadas en 1911
5	1-2-0-T	Cid	Stephenson	870	1853	285	Transformadas a 1-2-1T. Desguazadas en 1911
6	1-2-2	Almansa	Sharp & Steward	779	1854	286	Desguazadas en 1911
7	1-2-2	Rey D. Jaime	Sharp & Steward	779	1854	287	Desguazadas en 1911
8	1-2-2	Montesa	Stother & Slaughter		1855	288	Transformadas a 1-2-1T. Desguazadas en 1911
9	1-2-2	Turia	Stother & Slaughter		1855	289	Transformadas a 1-2-1T. Desguazadas en 1911
10	1-2-2	Albayda	Stother & Slaughter		1855	290	Transformadas a 1-2-1T. Desguazadas en 1911
11	0-2-1		Stother & Slaughter		1855	291	Desguazadas en 1911
12	0-2-1		Stother & Slaughter		1855	292	Desguazadas en 1911
13	0-2-1		Stother & Slaughter		1855	293	Desguazadas en 1911
14	0-3-0	San Vicente Ferrer	Stother & Slaughter		1858	1701	Se cree corresponden a los numeros 41-44 de la segunda numeracion. Desguazada en 1919
15	0-3-0		Stother & Slaughter		1858	1702	Se cree corresponden a los numeros 41-44 de la segunda numeracion. Desguazadas en 1942 y 1943
16	0-3-0		Stother & Slaughter		1858	1703	Se cree corresponden a los numeros 41-44 de la segunda numeracion. Desguazadas en 1942 y 1943
17	0-3-0		Stother & Slaughter		1858	1704	Se cree corresponden a los numeros 41-44 de la segunda numeracion. Desguazada en 1930
18	1-2-2		Sharp & Steward	1.183	1860	294	Renumerada como 14. Desguazadas en 1911
19	1-2-2		Sharp & Steward	1.184	1860	295	Renumerada como 15. Desguazadas en 1911
20	1-2-2		Sharp & Steward	1.185	1860	296	Renumerada como 16. Desguazadas en 1911
21	0-3-0		Sharp & Steward	1.222	1860	1705	Renumerada como 45.
22	0-3-0		Sharp & Steward	1.223	1861	1706	Renumerada como 46.
23	0-2-1-T		Cail	1.194	1863	320	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
24	0-2-1-T		Cail	1.195	1863	321	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
25	0-2-1-T		Cail	1.196	1865	322	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
26	0-2-1-T		Cail	1.197	1865	323	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
27	0-3-0		Cail	1.162	1863	1727	Desguazada en 1955
28	0-3-0		Cail	1.163	1863	1728	Desguazada en 1958
29	0-3-0		Cail	1.164	1863	1729	
30	0-3-0		Cail	1.165	1863	1730	
31	0-2-1		Cail	1.174	1863	310	
32	0-2-1		Cail	1.175	1863	311	
33	0-2-1		Cail	1.176	1863	312	
34	0-2-1		Cail	1.177	1863	313	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. A.V.T.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
35	0-2-1		Cail	1.178	1863	314	
36	0-2-1		Cail	1.179	1863	315	
37	0-2-1		Cail	1.180	1865	316	
38	0-2-1		Cail	1.181	1865	317	
39	0-2-1		Cail	1.182	1865	318	
40	0-2-1		Cail	1.183	1865	319	
41	0-2-1		Cail	1.184	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
42	0-2-1		Cail	1.185	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
43	0-2-1		Cail	1.186	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
44	0-2-1		Cail	1.187	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
45	0-2-1		Cail	1.188	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
46	0-2-1		Cail	1.189	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
47	0-2-1		Cail	1.190	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
48	0-2-1		Cail	1.191	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
49	0-2-1		Cail	1.192	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
50	0-2-1		Cail	1.193	1863		Vendidas en 1876 al Ferrocarril de Caceres a Malpartida (MCP)
51	0-2-1-T		Cail	1.198	1865	324	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
52	0-2-1-T		Cail	1.199	1865	325	Destrozada en la IIIª Guerra Carlista
53	0-2-1-T		Cail	1.200	1865	326	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
54	0-2-1-T		Cail	1.201	1865	327	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
55	0-2-1-T		Cail	1.202	1865	328	En 1883 se les añadieron tendres Egerstroff
56	0-3-0		Cail	1.166	1864	1731	
57	0-3-0		Cail	1.167	1864	1732	
58	0-3-0		Cail	1.168	1864	1733	
59	0-3-0		Cail	1.169	1864	1734	Destrozada en la IIIª Guerra Carlista
60	0-3-0		Cail	1.172	1865	1735	
61	0-3-0		Cail	1.173	1865	1736	
62	0-3-0		Nasmith & Wilson	190	1876	1707	Desguazadas 1958
63	0-3-0		Nasmith & Wilson	191	1876	1708	Desguazadas 1958
64	0-3-0		Nasmith & Wilson	192	1876	1709	Desguazadas 1958
65	0-3-0		Nasmith & Wilson	193	1876	1710	Desguazadas 1958
66	0-3-0		Nasmith & Wilson	200	1879	1711	Desguazadas 1958
67	0-3-0		Nasmith & Wilson	201	1879	1712	Desguazadas 1958
17	1-2-0		Nasmith & Wilson	202	1879	297	Desguazada en 1926
18	1-2-0		Nasmith & Wilson	203	1879	298	Desguazada en 1928
19	1-2-0		Nasmith & Wilson	204	1879	299	Dada de baja en 1944
20	0-2-1		Hartmann	1.371	1885	300	Llegaron a Renfe en 1942 , sin que fueran incluidas en serie alguna, al desguazarse en octubre de 1942
21	0-2-1		Hartmann	1.372	1885	301	Llegaron a Renfe en 1942 , sin que fueran incluidas en serie alguna, al desguazarse en octubre de 1942
22	0-2-1		Hartmann	1.373	1885	302	Llegaron a Renfe en 1942 , sin que fueran incluidas en serie alguna, al desguazarse en octubre de 1942
23	0-2-1		Hartmann	1.374	1885	303	Llegaron a Renfe en 1942 , sin que fueran incluidas en serie alguna, al desguazarse en octubre de 1942
24	1-2-0		Sharp & Steward	3.672	1891	304	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
25	1-2-0		Sharp & Steward	3.673	1891	305	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
26	1-2-0		Sharp & Steward	3.674	1891	306	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
27	1-2-0		Sharp & Steward	3.675	1891	307	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
28	1-2-0		Sharp & Steward	3.676	1891	308	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
29	1-2-0		Sharp & Steward	3.677	1891	309	Destinadas a la línea Jativa-Alcoy. Subsistieron hasta 1939 , llegaron a RENFE en 1942 y fueron dadas de baja ese mismo año.
72	0-3-0		Sharp & Steward	2.976	1881	1713	(38)(39)(42)
73	0-3-0		Sharp & Steward	2.977	1881	1714	Desguazadas en 1955
74	0-3-0		Sharp & Steward	2.978	1881	1715	Dada de baja en 1962
75	0-3-0		Sharp & Steward	2.979	1881	1716	Dada de baja en 1959
76	0-3-0		Sharp & Steward	2.980	1881	1717	Desguazadas en 1955

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. A.V.T.	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
77	0-3-0		Sharp & Steward	2.981	1881	1718	Desguazadas en 1955
78	0-3-0		Sharp & Steward	3.680	1891	1719	Baja en 1962
79	0-3-0		Sharp & Steward	3.681	1891	1720	
80	0-3-0		Sharp & Steward	3.682	1891	1721	Baja en 1958
81	0-3-0		Sharp & Steward	3.683	1891	1722	
82	0-3-0		Sharp & Steward	3.684	1891	1723	Baja en 1964
83	0-3-0		Sharp & Steward	3.685	1891	1724	Baja en 1963
84	0-3-0		Sharp & Steward	3.686	1891	1725	Baja en 1958
85	0-3-0		Sharp & Steward	3.687	1891	1726	Baja en 1964
101	0-4-0		Hartmann	1.196	1883	2701	
102	0-4-0		Hartmann	1.197	1883	2702	
103	0-4-0		Hartmann	1.198	1883	2703	
104	0-4-0		Hartmann	1.199	1883	2704	
105	0-4-0		Hartmann	1.200	1883	2705	
106	0-4-0		Hartmann	1.358	1884	2706	
107	0-4-0		Hartmann	1.359	1884	2707	
108	0-4-0		Hartmann	1.360	1884	2708	
109	0-4-0		Hartmann	1.361	1884	2709	
110	0-4-0		Hartmann	1.362	1884	2710	Desguazada en 1964
111	0-4-0		Hartmann	1.363	1884	2711	
112	0-4-0		Hartmann	1.364	1884	2712	
113	0-4-0		Hartmann	1.520	1887	2713	
114	0-4-0		Hartmann	1.521	1887	2714	
115	0-4-0		Hartmann	1.522	1888	2715	
116	0-4-0		Hartmann	1.523	1888	2716	
117	0-4-0		Tubize	775	1890	2717	
118	0-4-0		Tubize	776	1890	2718	
119	0-4-0		Tubize	777	1890	2719	
120	0-4-0		Tubize	778	1890	2720	
121	0-4-0		Tubize	779	1890	2721	
122	0-4-0		Tubize	780	1890	2722	
123	0-4-0		Tubize	792	1891	2723	En el museo del ferrocarril , cedida para su recuperacion a la AAFCC de Venta de Baños
124	0-4-0		Tubize	793	1891	2724	
125	0-4-0		Tubize	794	1891	2725	
126	0-4-0		Tubize	795	1891	2726	

Ferrocarril del Este

Mat. Este	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Norte	Observaciones
	0-3-0-T		Dübs	1.238	1879		
1	0-3-0	Maria	Egestroff	1.430	1882		Desguazada en 1961
2	0-3-0	Regional	Egestroff	1.429	1882		Desguazada en 1963
3	0-3-0	Cuenca	Egestroff	1.428	1882		Desguazada en 1964
4	0-3-0	Utiel	Hartmann	1.394	1887		Desguazada en 1967
5	0-3-0	Chiva-Cheste	Hartmann	1.393	1887		Desguazada en 1968
6	0-3-0	Requena	Hartmann	1.395	1887		Desguazada en 1967
8	0-3-0	Cabrillas	Hartmann	1.503	1887		Desguazada en 1967
9	0-3-0	Valencia	Hartmann	1.504	1887		
10	0-3-0	Buñol	Egestroff	1.431	1882		Desguazada en 1961
11	0-3-0	Minglanilla	Egestroff	1.432	1882		Desguazada en 1962

Anexo 3: Locomotoras en el último esquema de numeración

A continuación se incluye la relación de todas las locomotoras Norte, por su número de matrícula, según el último esquema de numeración de la compañía.

La relación es obra de Alfred Puig “*Fantito*”.

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
E1	0-2-0T		Cockerill		1892		Caldera vertical. Preservada en Valladolid.
0.277	1-2-0	Vich	Beyer & Peacock	291	1862		Procedente del Fc Minas de San Juan
0.278	1-2-0	Ripoll	Beyer & Peacock	292	1862		Procedente del Fc Minas de San Juan
0.279	1-2-0	Centellas	Beyer & Peacock	273	1863		Procedente del Fc Minas de San Juan
0.280	1-2-0	Manlleu	Beyer & Peacock	310	1863		Procedente del Fc Minas de San Juan
1	1-1-1T		John Jones	340			Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona y Pamplona
2	1-1-1T		John Jones	341			Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona y Pamplona
1	2-2-0	Vizcaya	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
2	2-2-0	Rioja	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
3	2-2-0	Burgos	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
4	2-2-0	Álava	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
5	2-2-0	Bilbao	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
6	2-2-0	Logroño	W. Fairbairn		1861		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
7	1-2-0	Tudela	Beyer Peacock	273	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
8	1-2-0	Navarra	Beyer Peacock	274	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
9	1-2-0	Cuba	Beyer Peacock	275	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
10	1-2-0	Nervión	Beyer Peacock	276	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
11	1-2-0	Ebro	Beyer Peacock	277	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
12	1-2-0	Bayas	Beyer Peacock	278	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
13	1-2-0	Tirón	Beyer Peacock	279	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
14	1-2-0	Najerilla	Beyer Peacock	280	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
15	1-2-0	Iregua	Beyer Peacock	281	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
16	1-2-0	Leza	Beyer Peacock	282	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
17	1-2-0	Cidacos	Beyer Peacock	283	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
18	1-2-0	Alhama	Beyer Peacock	284	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
19	1-2-0	Zadorra	Beyer Peacock	285	1862		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
20	1-2-0	Cadagua	Beyer Peacock	286	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
21	1-2-0	Ibaizabal	Beyer Peacock	287	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
22	1-2-0	Galindo	Beyer Peacock	288	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
23	1-2-0	Arrigoriaga	Beyer Peacock	289	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
24	1-2-0	Areta	Beyer Peacock	290	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
25	1-2-0		Beyer Peacock	291	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
26	1-2-0	Briones	Beyer Peacock	292	1863		Procedente del Fc. Tudela Bilbao
27	2-2-0T	Amurrio	Beyer Peacock	293			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
28	2-2-0T	Orduña	Beyer Peacock	294			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
29	2-2-0T	Izarra	Beyer Peacock	295			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
30	2-2-0T	Miranda	Beyer Peacock	296			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
31	2-2-0T	Haro	Beyer Peacock	297			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
32	2-2-0T	Cenicero	Beyer Peacock	298			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
33	2-2-0T	Recajo	Beyer Peacock	299			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
34	2-2-0T	Rncón	Beyer Peacock	300			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
35	1-2-0	Alfaro	Beyer Peacock	301			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
36	1-2-0	Gupuzcoa	Beyer Peacock	302			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
37	1-2-0	Habana	Beyer Peacock	303			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
38	1-2-0	Zaragoza	Beyer Peacock	304			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
39	1-2-0	Barcelona	Beyer Peacock	305			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
40	1-2-0	Madrid	Beyer Peacock	306			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
41	1-2-0	Guernica	Beyer Peacock	307			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
42	1-2-0	Vitoria	Beyer Peacock	308			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
43	1-2-0	España	Beyer Peacock	309			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
44	1-2-0	Cantabria	Beyer Peacock	310			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
45	1-2-0	Pirineo	Beyer Peacock	311			Procedente del Fc. Tudela Bilbao

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
46	1-2-0		Beyer Peacock	312			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
47	1-2-0		Beyer Peacock	313			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
48	1-2-0	Fuenmayor	Beyer Peacock	314			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
49	1-2-0	Alcanadre	Beyer Peacock	315			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
50	1-2-0	Calahorra	Beyer Peacock	316			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
51	1-2-0	Castejón	Beyer Peacock	317			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
52	1-2-0	Orozco	Beyer Peacock	318			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
53	1-2-0	Ega	Beyer Peacock	319			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
54	1-2-0	Aragón	Beyer Peacock	320			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
55	1-2-0	Abando	Beyer Peacock	321			Procedente del Fc. Tudela Bilbao
57	1-2-0	Mansilla	Neilson	857	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
58	1-2-0	Cisneros	Neilson	858	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
59	1-2-0	Marruecos	Neilson	859	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
60	1-2-0	Gramal	Neilson	860	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
61	1-2-0	Codornillos	Neilson	861	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
62	1-2-0	Reniegos	Neilson	862	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
63	1-2-0	Palanquinos	Neilson	863	1863		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
64	1-2-0	Oviedo	Köechlin	899	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
65	1-2-0	Gijón	Köechlin	890	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
66	1-2-0	Pajares	Köechlin	891	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
67	1-2-0	Poezal	Köechlin	892	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
68	1-2-0	Bernesga	Köechlin	893	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
69	1-2-0	Tremor	Köechlin	894	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
70	1-2-0	Lancia	Köechlin	895	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
71	2-2-0	Magallanes	Hartmann	1.184	1882	220-2011	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
72	2-2-0	Murillo	Hartmann	1.185	1882	220-2012	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
73	2-2-0	Casares	Hartmann	1.186	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
74	2-2-0	Verea	Hartmann	1.187	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
75	2-2-0	Churruca	Hartmann	1.188	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
76	2-2-0	F.Luis de Leon	Hartmann	1.189	1882	220-2013	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
77	2-2-0	Jorge Juan	Hartmann	1.190	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
78	2-2-0	Jaime I	Hartmann	1.191	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
79	2-2-0	Vallejo	Hartmann	1.192	1882	220-2014	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
80	2-2-0	Ayala	Hartmann	1.193	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
81	2-2-0	Rosales	Hartmann	1.194	1882		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
82	2-2-0	Padre Mariana	Hartmann	1.195	1882	220-2015	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
83	2-2-0	Hernan Cortés	Hartmann	1.251	1883	220-2016	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
84	2-2-0	Padre Isla	Hartmann	1.252	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
85	2-2-0	Martinez de la Rosa	Hartmann	1.253	1883	220-2017	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
86	2-2-0	Argensola	Hartmann	1.254	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
87	2-2-0	Ercilla	Hartmann	1.255	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
88	2-2-0	Maldonado	Hartmann	1.256	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
89	2-2-0	Moreno Nieto	Hartmann	1.257	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
90	2-2-0	Puente Llano	Hartmann	1.258	1883	220-2018	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
91	2-2-0	Tirso de Molina	Hartmann	1.259	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
92	2-2-0	Villanueva	Hartmann	1.260	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
93	2-2-0	Colmeiro	Hartmann	1.261	1883		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
94	2-2-0	Berruete	Hartmann	1.357	1884	220-2019	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
101	1-2-0	Alar del Rey	Creusot	460	1861		
102	1-2-0	Arevalo	Creusot	461	1861		Desguazada en 1918
103	1-2-0	Ávila	Creusot	462	1861		Desguazada en 1929
104	1-2-0	Vitoria	Creusot	463	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (380)
105	1-2-0	C. de los Condes	Creusot	464	1861		Desguazada en 1923
106	1-2-0	El Escorial	Creusot	465	1861		Desguazada en 1925
107	1-2-0	Madrid	Creusot	466	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (377). Desguazada en 1925
108	1-2-0	Medina del Campo	Creusot	467	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (374). Desguazada en 1925
109	1-2-0	Olmedo	Creusot	468	1861		Vendida al Fc Central de Aragón
110	1-2-0	Palencia	Creusot	469	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (375)
111	1-2-0	Tordesillas	Grafenstaden	71	1861		Desguazada en 1918
112	1-2-0	Toro	Grafenstaden	72	1861		Desguazada en 1925
113	1-2-0	Valladolid	Grafenstaden	73	1861		Desguazada en 1932

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
114	1-2-0	Zamora	Grafenstaden	74	1861		Desguazada en 1923
115	1-2-0	Dueñas	Grafenstaden	75	1861		Desguazada en 1923
116	1-2-0	Mirande de Ebro	Grafenstaden	76	1861		Desguazada en 1918
117	1-2-0	San Sebastián	Grafenstaden	77	1861		Vendida a Duro Felguera
118	1-2-0	Soloada	Grafenstaden	78	1861		Desguazada en 1930
119	1-2-0	Salvatierra	Grafenstaden	79	1861		Desguazada en 1918
120	1-2-0	Emile Pereire	Grafenstaden	80	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (371). Desguazada en 1926
121	1-2-0	Omáiztegui	Outlins	222	1860		Transformada en tipo 0-3-0 (372). Desguazada en 1930
122	1-2-0	Icasteguieta	Outlins	223	1860		Transformada en tipo 0-3-0 (376). Desguazada en 1929
123	1-2-0	Frómista	Outlins	224	1860		Desguazada en 1918
124	1-2-0	Espinosa	Outlins	225	1860		Desguazada en 1930
125	1-2-0	San Cristobal	Outlins	226	1860		Transformada en tipo 0-3-0 (370). Desguazada en 1930
126	1-2-0	Villodrigo	Outlins	227	1860		
127	1-2-0	Torquemada	Outlins	228	1860		Transformada en tipo 0-3-0 (382)
128	1-2-0	Briviesca	Outlins	229	1860		Desguazada en 1926
129	1-2-0	Hernani	Outlins	230	1860		Desguazada en 1926
130	1-2-0	Izán	Outlins	231	1860		Desguazada en 1918
131	1-2-0	Zumárraga	Creusot	425	1858		Transformada en tipo 0-3-0 (378). Desguazada en 1929
132	1-2-0	Oyarzun	Creusot	426	1858		
133	1-2-0	Rentería	Creusot	427	1858		Desguazada en 1930
134	1-2-0	Vergara	Creusot	428	1858		
135	1-2-0	Deva	Creusot	429	1858		
136	1-2-0	Cestona	Creusot	430	1858		Desguazada en 1926
137	1-2-0	Azpeitia	Grafenstaden	85	1860		Transformada en tipo 0-3-0 (381)
138	1-2-0	Eibar	Grafenstaden	86	1860		Vendida al Fc Central de Aragón
139	1-2-0	Lasarte	Grafenstaden	87	1860		Desguazada en 1924
140	1-2-0	Mondragón	Grafenstaden	88	1860		Desguazada en 1930
141	1-2-0	Oñate	Grafenstaden	89	1860		Desguazada en 1923
142	1-2-0	Villafranca	Grafenstaden	90	1860		Desguazada en 1932
143	1-2-0	Segura	Outlins	249	1860		Desguazada en 1925
144	1-2-0	Guevara	Outlins	250	1860		Desguazada en 1926
145	1-2-0	Alegría	Outlins	251	1860		Desguazada en 1926
146	1-2-0	Zalduendo	Outlins	252	1860		Desguazada en 1932
147	1-2-0	Villareal	Outlins	253	1860		Vendida al Fc Central de Aragón
148	1-2-0	Nanclares	Outlins	254	1860		Vendida al Fc Central de Aragón
149	1-2-0	Pancorbo	Outlins	255	1860		Desguazada en 1925
150	1-2-0	Aranda	Outlins	256	1860		
151	1-2-0		Outlins	257	1860		
152	1-2-0		Outlins	258	1860		
153	1-2-0		Grafenstaden	105	1861		Desguazada en 1918
154	1-2-0		Grafenstaden	106	1861		
155	1-2-0		Grafenstaden	107	1861		Transformada en tipo 0-3-0 (379). Desguazada en 1918
156	1-2-0		Grafenstaden	108	1861		
157	1-2-0		Grafenstaden	109	1861		Vendida al Fc Central de Aragón
158	1-2-0		Grafenstaden	110	1861		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
159	1-2-0		Outlins	295	1861		
160	1-2-0		Outlins	296	1861		Desguazada en 1918
161	1-2-0		Outlins	297	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
162	1-2-0		Outlins	298	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
163	1-2-0		Outlins	299	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
164	1-2-0		Outlins	300	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
165	1-2-0		Outlins	301	1861		
166	1-2-0		Outlins	302	1861		
167	1-2-0		Outlins	303	1861		
168	1-2-0		Outlins	304	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
169	1-2-0		Outlins	305	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
170	1-2-0		Outlins	306	1861		Vendida al Fc Medina del Campo - Salamanca
201	1-2-0		Sharp & Steward	1.076	1859		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
202	1-2-0		Sharp & Steward	1.075	1859		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
203	1-2-0		Sharp & Steward	1.077	1859		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
204	1-2-0		Sharp & Steward	1.078	1859		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
205	1-2-0		Sharp & Steward	1.138	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
206	1-2-0		Sharp & Steward	1.139	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
207	1-2-0		Sharp & Steward	1.140	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
208	1-2-0		Sharp & Steward	1.141	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
209	1-2-0		Sharp & Steward	1.142	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
210	1-2-0		Sharp & Steward	1.143	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
211	1-2-0		Sharp & Steward	1.144	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
212	1-2-0		Sharp & Steward	1.145	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
213	0-2-1		Sharp & Steward	1.173	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
214	0-2-1		Sharp & Steward	1.174	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
215	0-2-1		Sharp & Steward	1.175	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
216	0-2-1		Sharp & Steward	1.176	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
217	0-2-1		Sharp & Steward	1.177	1860	021-2005	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
218	0-2-1		Sharp & Steward	1.178	1860	021-2006	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
219	0-2-1		Sharp & Steward	1.179	1860	021-2007	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
220	0-2-1		Sharp & Steward	1.180	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
221	0-2-1		Sharp & Steward	1.181	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
222	0-2-1		Sharp & Steward	1.182	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
223	1-2-0		Sharp & Steward	1.206	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
224	1-2-0		Sharp & Steward	1.207	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
225	1-2-0		Sharp & Steward	1.208	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
226	1-2-0		Sharp & Steward	1.209	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
227	1-2-0		Sharp & Steward	1.216	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
228	1-2-0		Sharp & Steward	1.217	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
229	1-2-0		Sharp & Steward	1.218	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
230	1-2-0		Slaughter & Gru.	415	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
231	1-2-0		Slaughter & Gru.	416	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
232	1-2-0		Slaughter & Gru.	417	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
233	1-2-0		Slaughter & Gru.	418	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
234	1-2-0		Slaughter & Gru.	419	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
235	1-2-0		Slaughter & Gru.	420	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
236	1-2-0		Slaughter & Gru.	421	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
237	1-2-0		Slaughter & Gru.	422	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
238	1-2-0		Slaughter & Gru.	427	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
239	1-2-0		Slaughter & Gru.	428	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
240	0-2-1		Sharp & Steward	1.548	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
241	0-2-1		Sharp & Steward	1.549	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
242	0-2-1		Sharp & Steward	1.550	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
243	0-2-1		Sharp & Steward	1.551	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
244	0-2-1		Sharp & Steward	1.552	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
245	0-2-1		Sharp & Steward	1.553	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
246	0-2-1		Sharp & Steward	1.569	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
247	0-2-1		Sharp & Steward	1.570	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
248	0-2-1		Sharp & Steward	1.571	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
249	0-2-1		Sharp & Steward	1.572	1864		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
250	1-2-0	Zaragoza	Sharp & Steward	902	1855		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
251	1-2-0	Barcelona	Sharp & Steward	903	1855		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
252	1-2-0	Llobregat	Sharp & Steward	931	1856		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
253	1-2-0	Montserrat	Sharp & Steward	932	1856		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
254	1-2-0	Manresa	Sharp & Steward	933	1856		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
255	1-2-0		Evrard	48	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
256	1-2-0		Evrard	49	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
257	1-2-0		Evrard	50	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
258	0-2-1		Parent & Schaken	285	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
259	0-2-1		Parent & Schaken	286	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
260	0-2-1		Parent & Schaken	287	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
261	0-2-1		Parent & Schaken	288	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
262	0-2-1		Parent & Schaken	289	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
263	0-2-1		Parent & Schaken	290	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
264	0-2-1		Parent & Schaken	291	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
265	0-2-1		Parent & Schaken	292	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
266	0-2-1		Parent & Schaken	293	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
267	0-2-1		Parent & Schaken	294	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
268	1-2-0-T	Tarragona	Sharp	934	1856		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
269	1-2-0-T	Reus	Sharp	935	1856		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
271	1-2-0	Francolí	Gouin	561	1862		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
272	1-2-0	Segre	Grafenstaden	320	1864		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
273	1-2-0		Grafenstaden	321	1864		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
274	1-2-0		Grafenstaden	322	1864		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
275	1-2-0		Grafenstaden	323	1864		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
276	1-2-0		Grafenstaden	324	1864		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
281	1-2-0-T	La Valenciana	Stother & Slaughter		1852		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
282	1-2-0-T	La Setabense	Stother & Slaughter		1852		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
283	1-2-0-T	Jucar	Stother & Slaughter		1853		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
284	1-2-0-T	Alcirina	Stephenson	869	1853		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
285	1-2-0-T	Cid	Stephenson	870	1853		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
286	1-2-2	Almansa	Sharp & Steward	779	1854		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
287	1-2-2	Rey D. Jaime	Sharp & Steward	779	1854		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
288	1-2-2	Montesa	Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
289	1-2-2	Turia	Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
290	1-2-2	Albayda	Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
291	0-2-1		Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
292	0-2-1		Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
293	0-2-1		Stother & Slaughter		1855		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
294	1-2-2		Sharp & Steward	1.183	1860		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
295	1-2-2		Sharp & Steward	1.184	1860		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
296	1-2-2		Sharp & Steward	1.185	1860		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
297	1-2-0		Nasmith & Wilson	202	1879		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
298	1-2-0		Nasmith & Wilson	203	1879		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
299	1-2-0		Nasmith & Wilson	204	1879	120-2081	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
300	0-2-1		Hartmann	1.371	1885		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
301	0-2-1		Hartmann	1.372	1885		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
302	0-2-1		Hartmann	1.373	1885		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
303	0-2-1		Hartmann	1.374	1885		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
304	1-2-0		Sharp & Steward	3.672	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
305	1-2-0		Sharp & Steward	3.673	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
306	1-2-0		Sharp & Steward	3.674	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
307	1-2-0		Sharp & Steward	3.675	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
308	1-2-0		Sharp & Steward	3.676	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
309	1-2-0		Sharp & Steward	3.677	1891		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
310	0-2-1		Cail	1.174	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
311	0-2-1		Cail	1.175	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
312	0-2-1		Cail	1.176	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
313	0-2-1		Cail	1.177	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
314	0-2-1		Cail	1.178	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
315	0-2-1		Cail	1.179	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
316	0-2-1		Cail	1.180	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
317	0-2-1		Cail	1.181	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
318	0-2-1		Cail	1.182	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
319	0-2-1		Cail	1.183	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
320	0-2-1-T		Cail	1.194	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
321	0-2-1-T		Cail	1.195	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
322	0-2-1-T		Cail	1.196	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
323	0-2-1-T		Cail	1.197	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
324	0-2-1-T		Cail	1.198	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
325	0-2-1-T		Cail	1.199	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
326	0-2-1-T		Cail	1.200	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
327	0-2-1-T		Cail	1.201	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
328	0-2-1-T		Cail	1.202	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
401	1-4-0		St. Leonard	1.554	1909	140-2068	
402	1-4-0		St. Leonard	1.555	1909	140-2069	
403	1-4-0		St. Leonard	1.556	1909	140-2070	
404	1-4-0		St. Leonard	1.557	1909	140-2071	
405	1-4-0		St. Leonard	1.558	1909	140-2072	
406	1-4-0		St. Leonard	1.559	1909	140-2073	
407	1-4-0		St. Leonard	1.560	1909	140-2074	
408	1-4-0		St. Leonard	1.561	1909	140-2075	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
409	1-4-0		St. Leonard	1.562	1909	140-2076	
410	1-4-0		St. Leonard	1.563	1909	140-2077	
411	1-4-0		St. Leonard	1.667	1911	140-2078	
412	1-4-0		St. Leonard	1.668	1911	140-2079	
413	1-4-0		St. Leonard	1.669	1911	140-2080	
414	1-4-0		St. Leonard	1.670	1911	140-2081	
415	1-4-0		St. Leonard	1.671	1911	140-2082	
416	1-4-0		St. Leonard	1.672	1911	140-2083	
417	1-4-0		St. Leonard	1.673	1911	140-2084	
418	1-4-0		St. Leonard	1.674	1911	140-2085	
419	1-4-0		St. Leonard	1.675	1911	140-2086	
420	1-4-0		St. Leonard	1.676	1911	140-2087	
421	1-4-0		St. Leonard	1.720	1912	140-2088	
422	1-4-0		St. Leonard	1.721	1912	140-2089	
423	1-4-0		St. Leonard	1.722	1912	140-2090	
424	1-4-0		St. Leonard	1.723	1912	140-2091	
425	1-4-0		St. Leonard	1.724	1912	140-2092	
426	1-4-0		St. Leonard	1.725	1912	140-2093	
427	1-4-0		St. Leonard	1.726	1912	140-2094	
428	1-4-0		St. Leonard	1.727	1912	140-2095	
429	1-4-0		St. Leonard	1.728	1912	140-2096	
430	1-4-0		St. Leonard	1.729	1912	140-2097	
431	1-4-0		St. Leonard	1.785	1914	140-2098	
432	1-4-0		St. Leonard	1.786	1914	140-2099	
433	1-4-0		St. Leonard	1.787	1914	140-2100	
434	1-4-0		St. Leonard	1.788	1914	140-2101	
435	1-4-0		St. Leonard	1.789	1914	140-2102	
436	1-4-0		St. Leonard	1.790	1914	140-2103	
437	1-4-0		St. Leonard	1.791	1914	140-2104	
438	1-4-0		St. Leonard	1.792	1914	140-2105	
439	1-4-0		St. Leonard	1.793	1914	140-2106	
440	1-4-0		St. Leonard	1.794	1914	140-2107	
441	1-4-0		St. Leonard	1.818	1914	140-2108	
442	1-4-0		St. Leonard	1.819	1914	140-2109	
443	1-4-0		St. Leonard	1.820	1914	140-2110	
444	1-4-0		St. Leonard	1.821	1914	140-2111	
445	1-4-0		St. Leonard	1.822	1914	140-2112	
446	1-4-0		St. Leonard	1.823	1914	140-2113	
447	1-4-0		St. Leonard	1.824	1914	140-2114	
448	1-4-0		St. Leonard	1.825	1914	140-2115	
449	1-4-0		St. Leonard	1.826	1914	140-2116	
450	1-4-0		St. Leonard	1.827	1914	140-2117	
451	1-4-0		Maffei	3.429	1913	140-2118	
452	1-4-0		Maffei	3.430	1913	140-2119	
453	1-4-0		Maffei	3.431	1913	140-2120	
454	1-4-0		Maffei	3.432	1913	140-2121	
455	1-4-0		Maffei	3.433	1913	140-2122	
456	1-4-0		Maffei	3.434	1913	140-2123	
457	1-4-0		Maffei	3.435	1913	140-2124	
458	1-4-0		Maffei	3.436	1913	140-2125	
459	1-4-0		Maffei	3.437	1913	140-2126	
460	1-4-0		Maffei	3.438	1913	140-2127	
461	1-4-0		St. Leonard	1.878	1920	140-2128	
462	1-4-0		St. Leonard	1.879	1920	140-2129	
463	1-4-0		St. Leonard	1.880	1920	140-2130	
464	1-4-0		St. Leonard	1.881	1920	140-2131	
465	1-4-0		St. Leonard	1.882	1920	140-2132	
466	1-4-0		St. Leonard	1.883	1920	140-2133	
467	1-4-0		St. Leonard	1.884	1920	140-2134	
468	1-4-0		St. Leonard	1.885	1920	140-2135	
469	1-4-0		St. Leonard	1.886	1920	140-2136	
470	1-4-0		St. Leonard	1.887	1920	140-2137	
471	1-4-0		St. Leonard	1.888	1920	140-2138	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
472	1-4-0		St. Leonard	1.889	1920	140-2139	
473	1-4-0		Maffei	5.286	1921	140-2140	
474	1-4-0		Maffei	5.287	1921	140-2141	
475	1-4-0		Maffei	5.288	1921	140-2142	
476	1-4-0		Maffei	5.289	1921	140-2143	
477	1-4-0		Maffei	5.290	1921	140-2144	
478	1-4-0		Maffei	5.291	1921	140-2145	
479	1-4-0		Maffei	5.292	1921	140-2146	
480	1-4-0		Maffei	5.293	1921	140-2147	
481	1-4-0		Maffei	5.294	1921	140-2148	
482	1-4-0		Maffei	5.295	1921	140-2149	
483	1-4-0		Linke	2.397	1922	140-2150	
484	1-4-0		Linke	2.398	1922	140-2151	
485	1-4-0		Linke	2.399	1922	140-2152	
486	1-4-0		Linke	2.400	1922	140-2153	
487	1-4-0		Linke	2.401	1922	140-2154	
488	1-4-0		Linke	2.402	1922	140-2155	
489	1-4-0		Linke	2.403	1922	140-2156	
490	1-4-0		Linke	2.404	1922	140-2157	
491	1-4-0		Linke	2.405	1922	140-2158	
492	1-4-0		Linke	2.406	1922	140-2159	
493	1-4-0		Linke	2.407	1922	140-2160	
494	1-4-0		Linke	2.408	1922	140-2161	
495	1-4-0		Linke	2.409	1922	140-2162	
496	1-4-0		Linke	2.410	1922	140-2163	
497	1-4-0		Linke	2.411	1922	140-2164	
1301	0-3-0	El Aldaja	Creusot	441	1860	030-2128	
1302	0-3-0	El Arlanzón	Creusot	442	1860	030-2129	
1303	0-3-0		Creusot	443	1860	030-2130	
1304	0-3-0		Creusot	444	1860	030-2131	
1305	0-3-0		Creusot	445	1860		Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
1306	0-3-0		Creusot	446	1860	030-2132	
1307	0-3-0		Creusot	447	1860	030-2133	
1308	0-3-0		Creusot	448	1860	030-2134	
1309	0-3-0		Grafenstaden	81	1860	030-2135	
1310	0-3-0		Grafenstaden	82	1860	030-2136	
1311	0-3-0		Grafenstaden	83	1860	030-2137	
1312	0-3-0		Grafenstaden	84	1860	030-2138	
1313	0-3-0		Creusot	470	1860	030-2139	
1314	0-3-0		Creusot	471	1860	030-2140	
1315	0-3-0		Creusot	472	1860	030-2141	
1316	0-3-0		Creusot	473	1860		Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
1317	0-3-0		Creusot	474	1860	030-2142	
1318	0-3-0		Creusot	475	1860	030-2143	
1319	0-3-0		Creusot	476	1860	030-2144	
1320	0-3-0		Creusot	477	1860	030-2145	
1321	0-3-0		Creusot	478	1860	030-2146	
1322	0-3-0		Creusot	479	1860	030-2147	
1323	0-3-0		Grafenstaden	91	1860	030-2148	
1324	0-3-0		Grafenstaden	92	1860	030-2149	
1325	0-3-0		Grafenstaden	93	1860	030-2150	
1326	0-3-0		Grafenstaden	94	1860	030-2151	
1327	0-3-0		Grafenstaden	111	1860	030-2152	
1328	0-3-0		Grafenstaden	112	1860	030-2153	
1329	0-3-0		Grafenstaden	113	1860	030-2154	
1330	0-3-0		Grafenstaden	114	1860	030-2155	
1331	0-3-0		Creusot	669	1862	030-2156	
1332	0-3-0		Creusot	670	1862	030-2157	
1333	0-3-0		Creusot	671	1862	030-2158	
1334	0-3-0		Creusot	672	1862	030-2159	
1335	0-3-0		Creusot	673	1862	030-2160	
1336	0-3-0		Creusot	674	1862	030-2161	
1337	0-3-0		Creusot	675	1862	030-2162	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1338	0-3-0		Creusot	676	1862	030-2163	
1339	0-3-0		Creusot	677	1862	030-2164	
1340	0-3-0		Creusot	678	1862	030-2165	
1341	0-3-0		Creusot	691	1862	030-2166	
1342	0-3-0		Creusot	692	1862		Vendida al Estado para el Fc. Murcia Mula Carabaca
1343	0-3-0		Creusot	693	1862	030-2167	
1344	0-3-0		Creusot	694	1862	030-2168	
1345	0-3-0		Creusot	695	1862	030-2169	
1346	0-3-0		Creusot	696	1862	030-2170	
1347	0-3-0		Creusot	697	1862	030-2171	
1348	0-3-0		Creusot	698	1862	030-2172	
1349	0-3-0		Creusot	699	1862	030-2173	
1350	0-3-0		Creusot	700	1862	030-2174	
1351	0-3-0		Creusot	701	1862	030-2175	
1352	0-3-0		Grafenstaden	231	1863	030-2176	
1353	0-3-0		Grafenstaden	232	1863	030-2177	
1354	0-3-0		Grafenstaden	233	1863	030-2178	
1355	0-3-0		Grafenstaden	234	1863	030-2179	
1356	0-3-0		Grafenstaden	235	1863	030-2180	
1357	0-3-0		Grafenstaden	236	1863	030-2181	
1358	0-3-0		Grafenstaden	237	1864	030-2182	
1359	0-3-0		Grafenstaden	238	1864	030-2183	
1360	0-3-0		Grafenstaden	239	1864	030-2184	
1361	0-3-0		Grafenstaden	240	1864	030-2185	
1362	0-3-0		Grafenstaden	241	1864		
1363	0-3-0		Sdad. Austriaca	682	1863	030-2186	
1364	0-3-0		Sdad. Austriaca	683	1863	030-2187	
1365	0-3-0		Sdad. Austriaca	684	1863	030-2188	
1366	0-3-0		Sdad. Austriaca	685	1863	030-2189	
1367	0-3-0		Sdad. Austriaca	686	1863		
1368	0-3-0		Sdad. Austriaca	687	1863		
1369	0-3-0		Sdad. Austriaca	688	1863		
1370	0-3-0					030-2190	Procedente de la 1-2-0 125
1371	0-3-0					030-2191	Procedente de la 1-2-0 120. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
1372	0-3-0					030-2192	Procedente de la 1-2-0 121. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
1373	0-3-0					030-2193	Procedente de la 1-2-0
1374	0-3-0					030-2194	Procedente de la 1-2-0 108
1375	0-3-0					030-2195	Procedente de la 1-2-0 110
1376	0-3-0					030-2196	Procedente de la 1-2-0
1377	0-3-0					030-2197	Procedente de la 1-2-0 107
1378	0-3-0					030-2198	Procedente de la 1-2-0 131
1379	0-3-0					030-2199	Procedente de la 1-2-0 155. Volvió a transformarse al tipo 1-2-0.
1380	0-3-0					030-2200	Procedente de la 1-2-0 104
1381	0-3-0					030-2201	Procedente de la 1-2-0 137
1382	0-3-0						Procedente de la 1-2-0 127
1383	0-3-0					030-2202	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
1384	0-3-0					030-2203	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
1385	0-3-0					030-2204	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
1386	0-3-0					030-2205	Permutadas a MZA por una locomotora del ZPB
1387	0-3-0		Gouin	560	1862		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1388	0-3-0	Lérida	Gouin	559	1862		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1389	0-3-0		Grafenstaden	316	1865		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1390	0-3-0	Vimbodi	Grafenstaden	319	1865		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1391	0-3-0	Juneda	Koëchlin	1.256	1880	030-2111	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1392	0-3-0	Borjas	Koëchlin	1.257	1880	030-2112	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1393	0-3-0		Kessler	1.881	1882		Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1394	0-3-0		Kessler	1.882	1882	030-2449	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1395	0-3-0		Kessler	1.883	1882	030-2450	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1396	0-3-0		Egestorf	1.423	1883	030-2537	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1397	0-3-0		Egerstorf	1.424	1883	030-2538	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1398	0-3-0		Egerstorf	1.425	1883	030-2539	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1401	0-3-0		Sharp & Steward	1.236	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1402	0-3-0		Sharp & Steward	1.237	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1403	0-3-0		Cockerill	515	1861	030-2101	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1404	0-3-0		Cockerill	516	1861	030-2102	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1405	0-3-0		Cockerill	517	1861	030-2103	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1406	0-3-0		Cockerill	518	1861	030-2104	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1407	0-3-0		Cockerill	519	1861	030-2105	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1408	0-3-0		Cockerill	520	1861	030-2106	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1409	0-3-0		Sharp & Steward	1.238	1861	030-2092	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1410	0-3-0		Sharp & Steward	1.239	1861	030-2093	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1411	0-3-0		Sharp & Steward	1.254	1861	030-2094	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1412	0-3-0		Sharp & Steward	1.255	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1413	0-3-0		Sharp & Steward	1.256	1861	030-2095	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1414	0-3-0		Sharp & Steward	1.257	1861	030-2096	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1415	0-3-0		Sharp & Steward	1.262	1861	030-2097	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1416	0-3-0		Sharp & Steward	1.263	1861	030-2098	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1417	0-3-0		Gouin	510	1862	030-2004	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1418	0-3-0		Gouin	511	1862	030-2005	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1419	0-3-0		Gouin	512	1862	030-2006	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1420	0-3-0		Gouin	513	1862	030-2007	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1421	0-3-0		Gouin	514	1862	030-2008	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1422	0-3-0		Gouin	515	1862	030-2009	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1423	0-3-0		Gouin	516	1862	030-2010	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1424	0-3-0		Gouin	517	1862		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1425	0-3-0		Gouin	518	1862	030-2011	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1426	0-3-0		Gouin	519	1862	030-2012	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1427	0-3-0		Sharp & Steward	1.525	1864	030-2486	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1428	0-3-0		Sharp & Steward	1.526	1864	030-2487	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1429	0-3-0		Sharp & Steward	1.528	1864	030-2488	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1430	0-3-0		Sharp & Steward	1.537	1864	030-2489	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1431	0-3-0		Sharp & Steward	1.538	1864	030-2490	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1432	0-3-0		Sharp & Steward	1.527	1864	030-2491	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1437	0-3-0		Beyer Peacock	128	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1438	0-3-0		Beyer Peacock	129	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1439	0-3-0		Beyer Peacock	130	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1440	0-3-0		Beyer Peacock	131	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1441	0-3-0		Beyer Peacock	132	1860		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1442	0-3-0		Beyer Peacock	206	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1443	0-3-0		Beyer Peacock	207	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1444	0-3-0		Beyer Peacock	208	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1445	0-3-0		Beyer Peacock	209	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1446	0-3-0		Beyer Peacock	210	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1447	0-3-0		Beyer Peacock	211	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1448	0-3-0		Beyer Peacock	212	1861	030-2113	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1449	0-3-0		Beyer Peacock	213	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1450	0-3-0		Beyer Peacock	214	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1451	0-3-0		Beyer Peacock	215	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1452	0-3-0		Beyer Peacock	216	1861		Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1453	0-3-0		Cail	1.221	1863	030-2124	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1454	0-3-0		Cail	1.222	1863	030-2125	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1455	0-3-0		Cail	1.223	1863	030-2126	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1456	0-3-0		Cail	1.224	1863	030-2127	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
1461	0-3-0	Villalba	Hartmann	1.146	1882	030-2067	
1462	0-3-0	Pozuelo	Hartmann	1.147	1882	030-2068	Desguazada en 1958
1463	0-3-0	Remisa	Hartmann	1.148	1882	030-2069	
1464	0-3-0	Cantos Negros	Hartmann	1.149	1882	030-2070	
1465	0-3-0	Torreldones	Hartmann	1.150	1882	030-2071	
1466	0-3-0	Las Zorreras	Hartmann	1.151	1882	030-2072	
1467	0-3-0	Zarzalejo	Hartmann	1.152	1882	030-2073	
1468	0-3-0	Robledo	Hartmann	1.153	1882	030-2074	
1469	0-3-0	Las navas	Hartmann	1.154	1882	030-2075	Desguazada en 1955
1470	0-3-0	Navalperal	Hartmann	1.155	1882	030-2076	
1471	0-3-0	La Cañada	Hartmann	1.156	1882	030-2077	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1472	0-3-0	Navalgrande	Hartmann	1.157	1882	030-2078	
1473	0-3-0	Guimorcondo	Hartmann	1.158	1882	030-2079	
1474	0-3-0	Mingorría	Hartmann	1.159	1882	030-2080	
1475	0-3-0	Velayos	Hartmann	1.160	1882	030-2081	
1476	0-3-0	Sanchidrián	Hartmann	1.161	1882	030-2082	Desguazada en 1964
1477	0-3-0	Ataquines	Hartmann	1.162	1882	030-2083	Desguazada en 1964
1478	0-3-0	Gómez-Narro	Hartmann	1.163	1882	030-2084	
1479	0-3-0	Pozáldes	Hartmann	1.164	1882	030-2085	
1480	0-3-0	Matapozuelos	Hartmann	1.165	1882	030-2086	
1481	0-3-0		Vulcan	899	1885	030-2114	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1482	0-3-0		Vulcan	900	1885	030-2115	Procedente del Fc. Lérida Reus Tarragona
1483	0-3-0	Utiel	Hartmann	1.394	1887	030-2087	Procedente del Fc. Del Este
1484	0-3-0	Chiva-Cheste	Hartmann	1.393	1887	030-2088	Procedente del Fc. Del Este
1485	0-3-0	Requena	Hartmann	1.395	1887	030-2089	Procedente del Fc. Del Este
1486	0-3-0	Cabrillas	Hartmann	1.503	1887	030-2090	Procedente del Fc. Del Este
1487	0-3-0	Valencia	Hartmann	1.504	1887	030-2091	Procedente del Fc. Del Este
1491	1-3-0		Borsig	6.444	1908	130-2101	Fabricada para el Fc. Beira Alta de Portugal que la rechazó
1492	1-3-0		Borsig	6.445	1908	130-2102	Fabricada para el Fc. Beira Alta de Portugal que la rechazó
1493	1-3-0		Borsig	6.446	1908	130-2103	Fabricada para el Fc. Beira Alta de Portugal que la rechazó
1494	1-3-0		Borsig	6.447	1908	130-2104	Fabricada para el Fc. Beira Alta de Portugal que la rechazó
1495	1-3-0		Borsig	6.448	1908	130-2105	Fabricada para el Fc. Beira Alta de Portugal que la rechazó
1601	0-3-0T	El Agueda	Creusot	742	1867	030-0203	
1602	0-3-0T	El tera	Creusot	743	1867	030-0204	Su nombre cambia por Tarraco. Preservada en Tarragona.
1603	0-3-0T	El Gua	Creusot	744	1867	030-0205	
1604	0-3-0T	El Selmo	Creusot	745	1867	030-0206	
1605	0-3-0T	El Burbia	Creusot	746	1867	030-0207	Preservada en Aravaca.
1606	0-3-0-T	Maria	Dübs	1.238	1879		Procedente del Fc. Del Este
1607	0-3-0T		Dübs	2.742	1891	030-0215	Adquirida a Parcocha Iron Ore & Railway de Vizcaya. Vendida a Ensidesa. Preservada pendiente de reparación.
1608	0-3-0T		Dübs	2.744	1891	030-0216	Adquirida a Parcocha Iron Ore & Railway de Vizcaya. Vendida a Ensidesa. Preservada pendiente de reparación.
1609	0-3-0T		Dübs	2.747	1891	030-0217	Adquirida a Parcocha Iron Ore & Railway de Vizcaya. Vendida a Ensidesa. Preservada pendiente de reparación.
1610	0-3-0T		Dübs	2.748	1891	030-0218	Adquirida a Parcocha Iron Ore & Railway de Vizcaya. Vendida a Ensidesa. Preservada pendiente de reparación.
1621	2-3-0-T	Asturias	Saint Leonard	391	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1622	2-3-0-T	Aviles	Saint Leonard	392	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1623	2-3-0-T	Lena	Saint Leonard	393	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1624	2-3-0-T	Nora	Saint Leonard	394	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1625	2-3-0-T	Ybuerna	Saint Leonard	395	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1626	2-3-0-T	Campomanes	Saint Leonard	396	1874		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1627	2-3-0-T	Musel	Saint Leonard	397	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1628	2-3-0-T	Galicia	Saint Leonard	398	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1629	2-3-0-T	Lugo	Saint Leonard	399	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1630	2-3-0-T	Coruña	Saint Leonard	400	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1631	2-3-0-T	Sil	Saint Leonard	401	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1632	2-3-0-T	Miño	Saint Leonard	402	1875		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1633	0-3-0	Parana	Neilson	2.458	1880	030-2377	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1634	0-3-0	Las Puentes	Neilson	2.459	1880	030-2378	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1635	0-3-0	Cave	Neilson	2.456	1880	030-2379	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1636	0-3-0	Neira	Neilson	2.457	1880	030-2380	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1637	0-3-0	Noroeste	Neilson	871	1863	030-2381	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1638	0-3-0	Palencia	Neilson	872	1863	030-2382	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1639	0-3-0	Villada	Neilson	873	1863	030-2383	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1640	0-3-0	Leon	Neilson	874	1863	030-2384	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1641	0-3-0	Fausto Miranda	Neilson	875	1863	030-2385	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1642	0-3-0	Paredes	Neilson	876	1863	030-2386	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1643	0-3-0	Sahún	Neilson	877	1863	030-2387	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1644	0-3-0	Astorga	Köechlin	892	1865	030-2393	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1645	0-3-0	Ponferrada	Köechlin	893	1865		Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1646	0-3-0	Campo Largo	Köechlin	894	1865	030-2394	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1647	0-3-0	Nava Ladra	Köechlin	895	1865	030-2395	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1648	0-3-0	Caudal	Köechlin	896	1865	030-2396	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1649	0-3-0	Nalón	Köechlin	897	1865	030-2397	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1650	0-3-0	Mieres	Köechlin	898	1865	030-2398	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1651	0-3-0	Sarria	Köechlin	1.261	1881	030-2108	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1652	0-3-0	Orense	Köechlin	1.262	1881	030-2109	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1653	0-3-0	La Perruca	Köechlin	1.263	1881	030-2110	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1654	0-3-0	Don Pelayo	Kesler	1.826	1881	030-2413	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1655	0-3-0	Jovellanos	Kesler	1.827	1881	030-2414	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1656	0-3-0	Herrera	Kesler	1.828	1881	030-2415	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1657	0-3-0	Gaspar Casas	Kesler	1.829	1881	030-2416	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1658	0-3-0	Cabanillas	Kesler	1.830	1881	030-2417	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1659	0-3-0	Argüelles	Kesler	1.831	1881	030-2418	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1660	0-3-0	Alfonso VIII	Kesler	1.832	1881	030-2419	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1661	0-3-0	San Fernando	Kesler	1.833	1881	030-2420	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1662	0-3-0	El Cid	Kesler	1.834	1881	030-2421	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1663	0-3-0	Juan de Arphe	Kesler	1.835	1881	030-2422	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1664	0-3-0	Ferreras	Hartmann	1.104	1881	030-2423	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1665	0-3-0	Villalpando	Hartmann	1.105	1881	030-2424	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1666	0-3-0	Armaña	Hartmann	1.106	1881	030-2425	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1667	0-3-0	Los Nodales	Hartmann	1.107	1881	030-2426	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1668	0-3-0	Mendez Nuñez	Hartmann	1.108	1881	030-2427	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1669	0-3-0	Casiano del Prado	Hartmann	1.109	1881	030-2428	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1670	0-3-0	Recalde	Hartmann	1.110	1881	030-2429	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1671	0-3-0	Maria Pita	Hartmann	1.111	1881	030-2430	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1672	0-3-0	Varela de Montes	Hartmann	1.112	1881	030-2431	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1673	0-3-0	Feijoo	Hartmann	1.113	1881	030-2432	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1674	0-3-0	Blasco de Garay	Hartmann	1.173	1882	030-2433	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1675	0-3-0	Orfila	Hartmann	1.174	1882	030-2434	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1676	0-3-0	Fontan	Hartmann	1.175	1882	030-2435	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1677	0-3-0	Balmes	Hartmann	1.176	1882	030-2436	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1678	0-3-0	Isabel la Católica	Hartmann	1.177	1882	030-2437	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1679	0-3-0	La Gasca	Hartmann	1.178	1882	030-2438	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1680	0-3-0	Colon	Hartmann	1.179	1882	030-2439	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1681	0-3-0	C. de Rebolledo	Hartmann	1.180	1882	030-2440	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1682	0-3-0	Eslava	Hartmann	1.181	1882	030-2441	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1683	0-3-0	Padilla	Hartmann	1.182	1882	030-2442	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1684	0-3-0	Cervantes	Hartmann	1.183	1882	030-2443	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1685	0-3-0	Lope de Vega	Kesler	1.896	1882	030-2444	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1686	0-3-0	Velásquez	Kesler	1.897	1882	030-2445	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1687	0-3-0	Olivares	Kesler	1.898	1882	030-2446	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1688	0-3-0	Calderon de la Barca	Kesler	1.899	1882	030-2447	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1689	0-3-0	Echegaray	Kesler	1.900	1882	030-2448	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
1691	0-3-0	La Garriga	Hartman	1.050	1879	030-2464	Procedente del Fc Minas de San Juan
1692	0-3-0	Balanza	Hartman	1.051	1879	030-2465	Procedente del Fc Minas de San Juan
1693	0-3-0	Torelló	Hartman	1.052	1879	030-2466	Procedente del Fc Minas de San Juan
1694	0-3-0	Sant Quince	Hartman	1.053	1879	030-2467	Procedente del Fc Minas de San Juan
1695	0-3-0	San Juan	Hartman	1.054	1879	030-2468	Procedente del Fc Minas de San Juan
1696	0-3-0	Cataluña	Hartman	1.499	1887	030-2469	Procedente del Fc Minas de San Juan
1697	0-3-0	Barcelona	Hartman	1.501	1887	030-2470	Procedente del Fc Minas de San Juan
1701	0-3-0	San Vicente Ferrer	Stother & Slaughter		1858		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1702	0-3-0		Stother & Slaughter		1858		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1703	0-3-0		Stother & Slaughter		1858		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1704	0-3-0		Stother & Slaughter		1858		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1705	0-3-0		Sharp & Steward	1.222	1860		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1706	0-3-0		Sharp & Steward	1.223	1861	030-2003	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1707	0-3-0		Nasmith & Wilson	190	1876	030-2451	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1708	0-3-0		Nasmith & Wilson	191	1876	030-2452	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1709	0-3-0		Nasmith & Wilson	192	1876	030-2453	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1710	0-3-0		Nasmith & Wilson	193	1876	030-2454	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1711	0-3-0		Nasmith & Wilson	200	1879	030-2455	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1712	0-3-0		Nasmith & Wilson	201	1879	030-2456	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1713	0-3-0		Sharp & Steward	2.976	1881	030-2457	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1714	0-3-0		Sharp & Steward	2.977	1881	030-2458	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1715	0-3-0		Sharp & Steward	2.978	1881	030-2459	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1716	0-3-0		Sharp & Steward	2.979	1881	030-2460	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1717	0-3-0		Sharp & Steward	2.980	1881	030-2461	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1718	0-3-0		Sharp & Steward	2.981	1881	030-2462	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1719	0-3-0		Sharp & Steward	3.680	1891	030-2223	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1720	0-3-0		Sharp & Steward	3.681	1891	030-2224	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1721	0-3-0		Sharp & Steward	3.682	1891	030-2225	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1722	0-3-0		Sharp & Steward	3.683	1891	030-2226	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1723	0-3-0		Sharp & Steward	3.684	1891	030-2227	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1724	0-3-0		Sharp & Steward	3.685	1891	030-2228	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1725	0-3-0		Sharp & Steward	3.686	1891	030-2229	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1726	0-3-0		Sharp & Steward	3.687	1891	030-2230	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1727	0-3-0		Cail	1.162	1863	030-2060	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1728	0-3-0		Cail	1.163	1863	030-2061	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1729	0-3-0		Cail	1.164	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1730	0-3-0		Cail	1.165	1863		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1731	0-3-0		Cail	1.166	1864		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1732	0-3-0		Cail	1.167	1864		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1733	0-3-0		Cail	1.168	1864		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1734	0-3-0		Cail	1.169	1864		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1735	0-3-0		Cail	1.172	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1736	0-3-0		Cail	1.173	1865		Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
1737	0-3-0	Maria	Egestroff	1.430	1882	030-2374	Desguazada en 1961
1738	0-3-0	Regional	Egestroff	1.429	1882	030-2373	Desguazada en 1963
1739	0-3-0	Cuenca	Egestroff	1.428	1882	030-2372	Desguazada en 1964
1740	0-3-0	Utiel	Hartmann	1.394	1887	030-2087	Desguazada en 1967
1901	2-3-0		Hanomag	3.452	1901	230-2031	Ténder construido por La Brugeoise
1902	2-3-0		Hanomag	3.453	1901	230-2032	Ténder construido por La Brugeoise
1903	2-3-0		Hanomag	3.454	1901	230-2033	Ténder construido por La Brugeoise
1904	2-3-0		Hanomag	3.455	1901	230-2034	Ténder construido por La Brugeoise
1905	2-3-0		Hanomag	3.456	1901	230-2035	Ténder construido por La Brugeoise
1906	2-3-0		Hanomag	3.457	1901	230-2036	Ténder construido por La Brugeoise
1907	2-3-0		Hanomag	3.458	1901	230-2037	Ténder construido por La Brugeoise
1908	2-3-0		Hanomag	3.459	1901	230-2038	Ténder construido por La Brugeoise
1909	2-3-0		Hanomag	3.460	1901	230-2039	Ténder construido por La Brugeoise
1910	2-3-0		Hanomag	3.461	1901	230-2040	Ténder construido por La Brugeoise
1911	2-3-0		Hanomag	3.883	1902	230-2041	Ténder construido por Haine St. Pierre
1912	2-3-0		Hanomag	3.884	1902	230-2042	Ténder construido por Haine St. Pierre
1913	2-3-0		Hanomag	3.885	1902	230-2043	Ténder construido por Haine St. Pierre
1914	2-3-0		Hanomag	3.886	1902	230-2044	Ténder construido por Haine St. Pierre
1915	2-3-0		Hanomag	3.887	1902	230-2045	Ténder construido por Haine St. Pierre
1916	2-3-0		Hanomag	3.888	1902	230-2046	Ténder construido por Haine St. Pierre
1917	2-3-0		Hanomag	3.889	1902	230-2047	Ténder construido por Haine St. Pierre
1918	2-3-0		Hanomag	3.890	1902	230-2048	Ténder construido por Haine St. Pierre
1919	2-3-0		Borsig	5.189	1903	230-2049	Ténder construido por Haine St. Pierre
1920	2-3-0		Borsig	5.190	1903	230-2050	Ténder construido por Haine St. Pierre
1921	2-3-0		Borsig	5.191	1903	230-2051	Ténder construido por Haine St. Pierre
1922	2-3-0		Borsig	5.192	1903	230-2052	Ténder construido por Haine St. Pierre
1923	2-3-0		Borsig	5.193	1903	230-2053	Ténder construido por Haine St. Pierre
1924	2-3-0		Borsig	5.194	1903	230-2054	Ténder construido por Haine St. Pierre
1925	2-3-0		Borsig	5.195	1903	230-2055	Ténder construido por Haine St. Pierre
1926	2-3-0		Borsig	5.196	1903	230-2056	Ténder construido por Haine St. Pierre
1927	2-3-0		Borsig	5.197	1903	230-2057	Ténder construido por Haine St. Pierre
1928	2-3-0		Borsig	5.198	1903	230-2058	Ténder construido por Haine St. Pierre
1950	2-3-0		Hanomag	4.248	1904	230-2001	Ténder construido por La Brugeoise
1951	2-3-0		Hanomag	4.249	1904	230-2002	Ténder construido por La Brugeoise
1952	2-3-0		Hanomag	4.250	1904	230-2003	Ténder construido por La Brugeoise
1953	2-3-0		Hanomag	4.251	1904	230-2004	Ténder construido por La Brugeoise
1954	2-3-0		Hanomag	4.252	1904	230-2005	Ténder construido por La Brugeoise
1955	2-3-0		Hanomag	4.253	1904	230-2006	Ténder construido por La Brugeoise
1956	2-3-0		Hanomag	4.254	1904	230-2007	Ténder construido por La Brugeoise

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
1957	2-3-0		Hanomag	4.255	1904	230-2008	Ténder construido por La Brugeoise
1958	2-3-0		Hanomag	4.256	1904	230-2009	Ténder construido por La Brugeoise
1959	2-3-0		Hanomag	4.257	1904	230-2010	Ténder construido por La Brugeoise
1960	2-3-0		Hanomag	4.258	1904	230-2011	Ténder construido por La Brugeoise
1961	2-3-0		Hanomag	4.259	1904	230-2012	Ténder construido por La Brugeoise
1962	2-3-0		Hanomag	4.260	1904	230-2013	Ténder construido por La Brugeoise
1963	2-3-0		Hanomag	4.261	1904	230-2014	Ténder construido por La Brugeoise
1964	2-3-0		Hanomag	4.262	1904	230-2015	Ténder construido por La Brugeoise
1965	2-3-0		Hanomag	4.263	1904	230-2016	Ténder construido por La Brugeoise
1966	2-3-0		Hanomag	4.264	1904	230-2017	Ténder construido por La Brugeoise
1967	2-3-0		Hanomag	4.265	1904	230-2018	Ténder construido por La Brugeoise
1968	2-3-0		Hanomag	4.266	1904	230-2019	Ténder construido por La Brugeoise
1969	2-3-0		Hanomag	4.267	1904	230-2020	Ténder construido por La Brugeoise
1970	2-3-0		Hanomag	4.268	1904	230-2021	Ténder construido por La Brugeoise
1971	2-3-0		Hanomag	4.269	1904	230-2022	Ténder construido por La Brugeoise
1972	2-3-0		Hanomag	4.270	1904	230-2023	Ténder construido por La Brugeoise
1973	2-3-0		Hanomag	4.271	1904	230-2024	Ténder construido por La Brugeoise
1974	2-3-0		Hanomag	4.272	1904	230-2025	Ténder construido por La Brugeoise
1975	2-3-0		Hanomag	4.273	1904	230-2026	Ténder construido por La Brugeoise
1976	2-3-0		Hanomag	4.274	1904	230-2027	Ténder construido por La Brugeoise
1977	2-3-0		Hanomag	4.275	1904	230-2028	Ténder construido por La Brugeoise
1978	2-3-0		Hanomag	4.276	1904	230-2029	Ténder construido por La Brugeoise
1979	2-3-0		Hanomag	4.277	1904	230-2030	Ténder construido por La Brugeoise
1980	2-3-0		Hanomag	5.504	1909	230-2075	Ténder construido por Forges de Seneffe
1981	2-3-0		Hanomag	5.505	1909	230-2076	Ténder construido por Forges de Seneffe
1982	2-3-0		Hanomag	5.506	1909	230-2077	Ténder construido por Forges de Seneffe
1983	2-3-0		Hanomag	5.507	1909	230-2078	Ténder construido por Forges de Seneffe
1984	2-3-0		Hanomag	5.508	1909	230-2079	Ténder construido por Forges de Seneffe
1985	2-3-0		Hanomag	5.509	1909	230-2080	Ténder construido por Forges de Seneffe
1986	2-3-0		Hanomag	5.510	1909	230-2081	Ténder construido por Forges de Seneffe
1987	2-3-0		Hanomag	5.511	1909	230-2082	Ténder construido por Forges de Seneffe
1988	2-3-0		Hanomag	5.512	1909	230-2083	Ténder construido por Forges de Seneffe
1989	2-3-0		Hanomag	5.513	1909	230-2084	Ténder construido por Forges de Seneffe
2481	0-4-0-T	Rigolisa	Yorkshire	290	1876	040-0201	Procedente del Fc Minas de San Juan
2482	0-4-0-T	Torallas	Yorkshire	291	1876	040-0202	Procedente del Fc Minas de San Juan
2483	0-4-0-T	Congost	Yorkshire	292	1876	040-0203	Procedente del Fc Minas de San Juan
2484	0-4-0-T	La Pleva	Vulcan	846	1879	040-0204	Procedente del Fc Minas de San Juan
2485	0-4-0-T	Ogassa	Vulcan	847	1879	040-0205	Procedente del Fc Minas de San Juan
2486	0-4-0-T	Fresser	Vulcan	848	1879	040-0206	Procedente del Fc Minas de San Juan
2487	0-4-0-T	Surroca	Vulcan	849	1879	040-0207	Procedente del Fc Minas de San Juan
2501	0-4-0		Creusot	716	1864	040-2091	
2502	0-4-0		Creusot	717	1864	040-2092	
2503	0-4-0		Creusot	718	1864	040-2093	
2504	0-4-0		Creusot	719	1864	040-2094	
2505	0-4-0		Creusot	720	1864	040-2095	
2506	0-4-0		Creusot	721	1864	040-2096	
2507	0-4-0		Creusot	722	1864	040-2097	
2508	0-4-0		Creusot	723	1864	040-2098	
2509	0-4-0		Creusot	724	1864	040-2099	
2510	0-4-0		Creusot	725	1864	040-2100	
2511	0-4-0		Creusot	726	1864	040-2101	
2512	0-4-0		Creusot	727	1864	040-2102	
2513	0-4-0		Creusot	728	1864	040-2103	
2514	0-4-0		Creusot	729	1864	040-2104	
2515	0-4-0		Creusot	730	1864	040-2105	
2516	0-4-0		Creusot	731	1864	040-2106	
2517	0-4-0		Creusot	747	1864	040-2107	
2518	0-4-0		Creusot	748	1864	040-2108	
2519	0-4-0		Creusot	749	1864	040-2109	
2520	0-4-0		Creusot	750	1864	040-2110	
2521	0-4-0		Creusot	751	1864	040-2111	
2522	0-4-0		Creusot	752	1864	040-2112	
2523	0-4-0		Creusot	753	1864	040-2113	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
2524	0-4-0		Creusot	754	1864	040-2114	
2525	0-4-0		Creusot	755	1864	040-2115	
2526	0-4-0		Creusot	817	1865	040-2116	
2527	0-4-0		Creusot	818	1865	040-2117	
2528	0-4-0		Creusot	819	1865	040-2118	
2529	0-4-0		Creusot	820	1865	040-2119	
2530	0-4-0		Creusot	821	1865	040-2120	
2531	0-4-0		Creusot	822	1865	040-2121	
2532	0-4-0		Creusot	823	1865	040-2122	
2533	0-4-0		Creusot	824	1865	040-2123	
2534	0-4-0		Creusot	825	1865	040-2124	
2535	0-4-0		Creusot	826	1865	040-2125	
2536	0-4-0		Creusot	827	1865	040-2126	
2537	0-4-0		Creusot	828	1865	040-2127	
2538	0-4-0		Fives Lille	2.279	1880	040-2131	
2539	0-4-0		Fives Lille	2.280	1880	040-2132	
2540	0-4-0		Fives Lille	2.281	1880	040-2133	
2541	0-4-0		Fives Lille	2.282	1880	040-2134	
2542	0-4-0		Fives Lille	2.283	1880	040-2135	
2543	0-4-0		Fives Lille	2.284	1880	040-2136	
2544	0-4-0		Fives Lille	2.285	1880	040-2137	
2545	0-4-0		Fives Lille	2.286	1880	040-2138	
2546	0-4-0		Fives Lille	2.287	1880	040-2139	
2547	0-4-0		Sharp	2.900	1880	040-2140	
2548	0-4-0		Sharp	2.901	1880	040-2141	
2549	0-4-0		Sharp	2.902	1880	040-2142	
2550	0-4-0		Sharp	2.903	1880	040-2143	
2551	0-4-0		Sharp	2.904	1880	040-2144	
2552	0-4-0		Sharp	2.905	1880	040-2145	
2553	0-4-0		Sharp	2.906	1880	040-2146	
2554	0-4-0		Sharp	2.907	1880	040-2147	
2555	0-4-0		Sharp	2.908	1880	040-2148	
2556	0-4-0		Hartmann	1.066	1880	040-2149	
2557	0-4-0		Hartmann	1.067	1880	040-2150	
2558	0-4-0		Hartmann	1.068	1880	040-2151	
2559	0-4-0		Hartmann	1.069	1880	040-2152	
2560	0-4-0		Hartmann	1.070	1880	040-2153	
2561	0-4-0		Hartmann	1.071	1880	040-2154	
2562	0-4-0		Hartmann	1.072	1880	040-2155	
2563	0-4-0		Hartmann	1.124	1881	040-2156	
2564	0-4-0		Hartmann	1.125	1881	040-2157	
2565	0-4-0		Hartmann	1.126	1881	040-2158	
2566	0-4-0		Hartmann	1.127	1881	040-2159	
2571	0-4-0		Avonside	575	1865	040-2071	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2572	0-4-0		Avonside	576	1865	040-2072	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2573	0-4-0		Avonside	577	1865	040-2073	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2574	0-4-0		Avonside	578	1865	040-2074	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2575	0-4-0		Avonside	579	1865	040-2075	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2576	0-4-0		Avonside	580	1865	040-2076	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2577	0-4-0		Avonside	581	1865	040-2077	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2578	0-4-0		Avonside	582	1865	040-2078	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2579	0-4-0		Avonside	583	1865	040-2079	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2580	0-4-0		Avonside	584	1865	040-2080	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2581	0-4-0		Avonside	585	1865	040-2081	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2582	0-4-0		Avonside	586	1865	040-2082	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2583	0-4-0		Creusot	1.865	1877	040-2083	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2584	0-4-0		Creusot	1.866	1877	040-2084	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2585	0-4-0		Creusot	1.867	1877	040-2085	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2586	0-4-0		Creusot	1.868	1877	040-2086	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2587	0-4-0		Creusot	1.869	1877	040-2087	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2588	0-4-0		Creusot	1.870	1877	040-2088	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2589	0-4-0		Creusot	1.871	1877	040-2089	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2590	0-4-0		Creusot	1.872	1877	040-2090	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
2591	0-4-0		Parent & Schaken	1.380	1865	040-2001	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2592	0-4-0		Parent & Schaken	1.381	1865	040-2002	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2593	0-4-0		Parent & Schaken	1.382	1865	040-2003	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2594	0-4-0		Parent & Schaken	1.383	1865	040-2004	Procede del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona
2601	0-4-0	Busdongo	Chemnitz	1.073	1883	040-2160	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2602	0-4-0	Trubia	Chemnitz	1.074	1883	040-2161	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2603	0-4-0	Bravo Murillo	Hartmann	1.348	1884	040-2221	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2604	0-4-0	Daoiz	Hartmann	1.349	1884	040-2222	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2605	0-4-0	Velarde	Hartmann	1.350	1884	040-2223	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2606	0-4-0	Mendizábal	Hartmann	1.351	1884	040-2224	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2607	0-4-0	Carlos III	Hartmann	1.352	1884	040-2225	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2608	0-4-0	Moreto	Hartmann	1.353	1884	040-2226	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2609	0-4-0	Gonzalo de Cordoba	Hartmann	1.354	1884	040-2227	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2610	0-4-0	Lafuente	Hartmann	1.355	1884	040-2228	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2611	0-4-0	Miguel Servet	Hartmann	1.356	1884	040-2229	Procedente del Fc. Asturias Galicia y León.
2612	0-4-0		Hartmann	1.912	1892	040-2230	
2613	0-4-0		Hartmann	1.913	1892	040-2231	
2614	0-4-0		Hartmann	1.914	1892	040-2232	
2615	0-4-0		Hartmann	1.915	1892	040-2233	
2616	0-4-0		Hartmann	1.916	1892	040-2234	
2617	0-4-0		Hartmann	1.917	1892	040-2235	
2618	0-4-0		Hartmann	1.918	1893	040-2236	
2619	0-4-0		Hartmann	1.919	1893	040-2237	
2620	0-4-0		Hartmann	1.920	1893	040-2238	
2621	0-4-0		Hartmann	1.921	1893	040-2341	
2622	0-4-0		Hartmann	2.612	1900	040-2342	
2623	0-4-0		Hartmann	2.613	1900	040-2343	
2624	0-4-0		Hartmann	2.614	1900	040-2344	
2625	0-4-0		Hartmann	2.615	1900	040-2345	
2626	0-4-0		Hartmann	2.616	1900	040-2346	
2627	0-4-0		Hartmann	2.617	1900	040-2347	
2628	0-4-0		Hartmann	2.618	1900	040-2348	
2629	0-4-0		Hartmann	2.619	1900	040-2349	
2630	0-4-0		Hartmann	2.620	1900	040-2350	
2631	0-4-0		Hartmann	2.621	1900	040-2351	
2651	0-4-0		Hartmann	3.097	1907	040-2471	
2652	0-4-0		Hartmann	3.098	1907	040-2472	
2653	0-4-0		Hartmann	3.099	1907	040-2473	
2654	0-4-0		Hartmann	3.100	1907	040-2474	
2655	0-4-0		Hartmann	3.101	1907	040-2475	
2656	0-4-0		Hartmann	3.102	1907	040-2476	
2657	0-4-0		Hartmann	3.103	1907	040-2477	
2658	0-4-0		Hartmann	3.104	1907	040-2478	
2659	0-4-0		Hartmann	3.105	1907	040-2479	
2660	0-4-0		Hartmann	3.106	1907	040-2480	
2661	0-4-0		Hartmann	3.107	1907	040-2481	
2662	0-4-0		Hartmann	3.108	1907	040-2482	
2663	0-4-0		Hartmann	3.293	1909	040-2483	
2664	0-4-0		Hartmann	3.294	1909	040-2484	
2665	0-4-0		Hartmann	3.295	1909	040-2485	
2666	0-4-0		Hartmann	3.296	1909	040-2486	
2667	0-4-0		Hartmann	3.297	1909	040-2487	
2668	0-4-0		Hartmann	3.298	1909	040-2488	
2669	0-4-0		Hartmann	3.299	1909	040-2489	
2670	0-4-0		Hartmann	3.300	1909	040-2490	
2671	0-4-0		Hartmann	3.301	1909	040-2491	
2672	0-4-0		Hartmann	3.302	1909	040-2492	
2673	0-4-0		Hartmann	3.303	1909	040-2493	
2674	0-4-0		Hartmann	3.304	1909	040-2494	
2675	0-4-0		Hartmann	3.305	1909	040-2495	
2676	0-4-0		Hartmann	3.306	1909	040-2496	
2677	0-4-0		Hartmann	3.307	1909	040-2497	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
2678	0-4-0		Hartmann	3.308	1909	040-2498	
2679	0-4-0		Hartmann	3.309	1909	040-2499	
2680	0-4-0		Hartmann	3.310	1909	040-2500	
2681	0-4-0		Hartmann	3.311	1909	040-2501	
2682	0-4-0		Hartmann	3.312	1909	040-2502	
2701	0-4-0		Hartmann	1.196	1883	040-2162	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2702	0-4-0		Hartmann	1.197	1883	040-2163	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2703	0-4-0		Hartmann	1.198	1883	040-2164	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2704	0-4-0		Hartmann	1.199	1883	040-2165	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2705	0-4-0		Hartmann	1.200	1883	040-2166	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2706	0-4-0		Hartmann	1.358	1884	040-2167	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2707	0-4-0		Hartmann	1.359	1884	040-2168	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2708	0-4-0		Hartmann	1.360	1884	040-2169	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2709	0-4-0		Hartmann	1.361	1884	040-2170	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2710	0-4-0		Hartmann	1.362	1884	040-2171	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2711	0-4-0		Hartmann	1.363	1884	040-2172	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2712	0-4-0		Hartmann	1.364	1884	040-2173	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2713	0-4-0		Hartmann	1.520	1887	040-2174	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2714	0-4-0		Hartmann	1.521	1887	040-2175	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2715	0-4-0		Hartmann	1.522	1888	040-2176	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2716	0-4-0		Hartmann	1.523	1888	040-2177	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2717	0-4-0		Tubize	775	1890	040-2178	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2718	0-4-0		Tubize	776	1890	040-2179	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2719	0-4-0		Tubize	777	1890	040-2180	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2720	0-4-0		Tubize	778	1890	040-2181	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2721	0-4-0		Tubize	779	1890	040-2182	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2722	0-4-0		Tubize	780	1890	040-2183	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2723	0-4-0		Tubize	792	1891	040-2184	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2724	0-4-0		Tubize	793	1891	040-2185	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2725	0-4-0		Tubize	794	1891	040-2186	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2726	0-4-0		Tubize	795	1891	040-2187	Procedente del Fc. Almansa a Valencia y Tarragona
2731	0-4-0		Henschel	9.226	1909	040-2511	
2732	0-4-0		Henschel	9.227	1909	040-2512	
2733	0-4-0		Henschel	9.228	1909	040-2513	
2734	0-4-0		Henschel	9.229	1909	040-2514	
2735	0-4-0		Henschel	9.230	1909	040-2515	
2736	0-4-0		Henschel	9.231	1909	040-2516	
2737	0-4-0		Henschel	9.232	1909	040-2517	
2738	0-4-0		Henschel	9.233	1909	040-2518	
2739	0-4-0		Henschel	9.234	1909	040-2519	
2740	0-4-0		Henschel	9.235	1909	040-2520	
2741	0-4-0		Henschel	9.236	1909	040-2521	
2742	0-4-0		Henschel	9.237	1909	040-2522	
2743	0-4-0		Henschel	9.238	1909	040-2523	
2744	0-4-0		Henschel	9.239	1909	040-2524	
2745	0-4-0		Henschel	9.240	1909	040-2525	
2746	0-4-0		Henschel	9.241	1909	040-2526	
2747	0-4-0		Henschel	9.242	1909	040-2527	
2748	0-4-0		Henschel	9.243	1909	040-2528	
2749	0-4-0		Henschel	9.244	1909	040-2529	
2750	0-4-0		Henschel	9.245	1909	040-2530	
2751	0-4-0		Henschel	10.166	1910	040-2531	
2752	0-4-0		Henschel	10.167	1910	040-2532	
2753	0-4-0		Henschel	10.168	1910	040-2533	
2754	0-4-0		Henschel	10.169	1910	040-2534	
2755	0-4-0		Henschel	10.170	1910	040-2535	
2756	0-4-0		Henschel	10.171	1910	040-2536	
2757	0-4-0		Henschel	10.172	1910	040-2537	
2758	0-4-0		Henschel	10.173	1910	040-2538	
2759	0-4-0		Henschel	10.174	1910	040-2539	
2760	0-4-0		Henschel	10.175	1910	040-2540	
3001	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.236	1911	231-4001	
3002	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.237	1911	231-4002	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
3003	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.238	1911	231-4003	
3004	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.239	1911	231-4004	
3005	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.240	1911	231-4005	
3006	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.241	1911	231-4006	
3007	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.648	1913	231-4007	
3008	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.649	1913	231-4008	
3009	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.650	1913	231-4009	
3010	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.651	1913	231-4010	
3011	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.652	1913	231-4011	
3012	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.653	1913	231-4012	
3013	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.654	1914	231-4013	
3014	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.655	1914	231-4014	
3015	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.656	1914	231-4015	
3016	2-3-1		Sété. Alsacienne	6.657	1914	231-4016	
3101	2-3-0		Hanomag	5.943	1911	230-2085	Ténder construido por Forges de Seneffe
3102	2-3-0		Hanomag	5.944	1911	230-2086	Ténder construido por Forges de Seneffe
3103	2-3-0		Hanomag	5.945	1911	230-2087	Ténder construido por Forges de Seneffe
3104	2-3-0		Hanomag	5.946	1911	230-2088	Ténder construido por Forges de Seneffe
3105	2-3-0		Hanomag	5.947	1911	230-2089	Ténder construido por Forges de Seneffe
3106	2-3-0		Hanomag	5.948	1911	230-2090	Ténder construido por Forges de Seneffe
3107	2-3-0		Hanomag	5.949	1911	230-2091	Ténder construido por Forges de Seneffe
3108	2-3-0		Hanomag	5.950	1911	230-2092	Ténder construido por Forges de Seneffe
3109	2-3-0		Hanomag	5.951	1911	230-2093	Ténder construido por Forges de Seneffe
3110	2-3-0		Hanomag	5.952	1911	230-2094	Ténder construido por Forges de Seneffe
3111	2-3-0		Hanomag	5.956	1911	230-2095	Ténder construido por Forges de Seneffe
3112	2-3-0		Hanomag	5.957	1911	230-2096	Ténder construido por Forges de Seneffe
3113	2-3-0		Hanomag	5.958	1911	230-2097	Ténder construido por Forges de Seneffe
3114	2-3-0		Hanomag	5.959	1911	230-2098	Ténder construido por Forges de Seneffe
3115	2-3-0		Hanomag	5.960	1911	230-2099	Ténder construido por Forges de Seneffe
3116	2-3-0		Hanomag	5.961	1911	230-2100	Ténder construido por Forges de Seneffe
3117	2-3-0		Hanomag	5.962	1911	230-2101	Ténder construido por Forges de Seneffe
3118	2-3-0		Hanomag	5.963	1911	230-2102	Ténder construido por Forges de Seneffe
3119	2-3-0		Hanomag	5.964	1911	230-2103	Ténder construido por Forges de Seneffe
3120	2-3-0		Hanomag	5.965	1911	230-2104	Ténder construido por Forges de Seneffe
3121	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.454	1913	230-2105	Ténder construido por Forges de Seneffe
3122	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.455	1913	230-2106	Ténder construido por Forges de Seneffe
3123	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.456	1913	230-2107	Ténder construido por Forges de Seneffe
3124	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.457	1913	230-2108	Ténder construido por Forges de Seneffe
3125	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.458	1913	230-2109	Ténder construido por Forges de Seneffe
3126	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.459	1913	230-2110	Ténder construido por Forges de Seneffe
3127	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.460	1913	230-2111	Ténder construido por Forges de Seneffe
3128	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.461	1913	230-2112	Ténder construido por Forges de Seneffe
3129	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.462	1913	230-2113	Ténder construido por Forges de Seneffe
3130	2-3-0		Sété. Alsacienne	6.463	1913	230-2114	Ténder construido por Forges de Seneffe
3131	2-3-0		Henschel	12.212	1913	230-2115	Ténder construido por Forges de Seneffe
3132	2-3-0		Henschel	12.213	1913	230-2116	Ténder construido por Forges de Seneffe
3133	2-3-0		Henschel	12.214	1913	230-2117	Ténder construido por Forges de Seneffe
3134	2-3-0		Henschel	12.215	1913	230-2118	Ténder construido por Forges de Seneffe
3135	2-3-0		Henschel	12.216	1913	230-2119	Ténder construido por Forges de Seneffe
3136	2-3-0		Henschel	12.217	1913	230-2120	Ténder construido por Forges de Seneffe
3137	2-3-0		Henschel	12.218	1913	230-2121	Ténder construido por Forges de Seneffe
3138	2-3-0		Henschel	12.219	1913	230-2122	Ténder construido por Forges de Seneffe
3139	2-3-0		Henschel	12.220	1913	230-2123	Ténder construido por Forges de Seneffe
3140	2-3-0		Henschel	12.221	1913	230-2124	Ténder construido por Forges de Seneffe
3141	2-3-0		Hartmann	3.725	1913	230-2125	Ténder construido por Forges de Seneffe
3142	2-3-0		Hartmann	3.726	1913	230-2126	Ténder construido por Forges de Seneffe
3143	2-3-0		Hartmann	3.727	1913	230-2127	Ténder construido por Forges de Seneffe
3144	2-3-0		Hartmann	3.728	1913	230-2128	Ténder construido por Forges de Seneffe
3145	2-3-0		Hartmann	3.729	1913	230-2129	Ténder construido por Forges de Seneffe
3146	2-3-0		Hartmann	3.730	1913	230-2130	Ténder construido por Forges de Seneffe
3147	2-3-0		Hartmann	3.731	1913	230-2131	Ténder construido por Forges de Seneffe
3148	2-3-0		Hartmann	3.732	1913	230-2132	Ténder construido por Forges de Seneffe
3149	2-3-0		Hartmann	3.733	1913	230-2133	Ténder construido por Forges de Seneffe

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
3150	2-3-0		Hartmann	3.734	1913	230-2134	Ténder construido por Forges de Seneffe
4001	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.278	1912	240-4001	Preservada en el Museo de Delicias
4002	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.279	1912	240-4002	
4003	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.280	1912	240-4003	
4004	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.281	1912	240-4004	
4005	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.282	1912	240-4005	
4006	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.283	1912	240-4006	
4007	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.630	1914	240-4007	
4008	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.631	1914	240-4008	
4009	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.632	1914	240-4009	
4010	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.633	1914	240-4010	
4011	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.634	1914	240-4011	
4012	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.635	1914	240-4012	
4013	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.636	1914	240-4013	
4014	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.637	1914	240-4014	
4015	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.638	1914	240-4015	
4016	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.639	1914	240-4016	
4017	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.640	1914	240-4017	
4018	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.641	1914	240-4018	
4019	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.642	1914	240-4019	
4020	2-4-0		Sété. Alsacienne	6.643	1914	240-4020	
4021	2-4-0		Henschel	18.212	1921	240-4021	
4022	2-4-0		Henschel	18.213	1921	240-4022	
4023	2-4-0		Henschel	18.214	1921	240-4023	
4024	2-4-0		Henschel	18.215	1921	240-4024	
4025	2-4-0		Henschel	18.216	1921	240-4025	
4026	2-4-0		Henschel	18.217	1921	240-4026	
4027	2-4-0		Henschel	18.218	1921	240-4027	
4028	2-4-0		Henschel	18.219	1921	240-4028	
4029	2-4-0		Henschel	18.220	1921	240-4029	
4030	2-4-0		Henschel	18.221	1921	240-4030	
4031	2-4-0		Henschel	18.589	1921	240-4031	
4032	2-4-0		Henschel	18.590	1921	240-4032	
4033	2-4-0		Henschel	18.591	1921	240-4033	
4034	2-4-0		Henschel	18.592	1921	240-4034	
4035	2-4-0		Henschel	18.593	1921	240-4035	
4036	2-4-0		Henschel	18.594	1921	240-4036	
4037	2-4-0		Henschel	18.595	1921	240-4037	
4038	2-4-0		Henschel	18.596	1921	240-4038	
4039	2-4-0		Henschel	18.597	1921	240-4039	
4040	2-4-0		Henschel	18.598	1921	240-4040	
4041	2-4-0		Henschel	18.599	1921	240-4041	
4042	2-4-0		Henschel	18.600	1921	240-4042	
4043	2-4-0		Henschel	18.601	1921	240-4043	
4044	2-4-0		Henschel	18.602	1921	240-4044	
4045	2-4-0		Henschel	18.603	1921	240-4045	
4201	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.448	1913	242-0401	
4202	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.449	1913	242-0402	
4203	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.450	1913	242-0403	
4204	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.451	1913	242-0404	
4205	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.452	1913	242-0405	
4206	2-4-2T		Sété. Alsacienne	6.453	1913	242-0406	
4301	2-4-0		Babcock & W.	101	1922	240-3001	Numerada por la Babcock & Wilcox, fue construida por Yorkshire con el núm 1658
4302	2-4-0		Babcock & W.	102	1923	240-3002	
4303	2-4-0		Babcock & W.	103	1923	240-3003	
4304	2-4-0		Babcock & W.	104	1923	240-3004	
4305	2-4-0		Babcock & W.	105	1923	240-3005	
4306	2-4-0		Babcock & W.	106	1923	240-3006	
4307	2-4-0		Babcock & W.	107	1923	240-3007	
4308	2-4-0		Babcock & W.	108	1923	240-3008	
4309	2-4-0		Babcock & W.	109	1923	240-3009	
4310	2-4-0		Babcock & W.	110	1923	240-3010	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4311	2-4-0		Babcock & W.	111	1923	240-3011	
4312	2-4-0		Babcock & W.	112	1923	240-3012	
4313	2-4-0		Babcock & W.	113	1923	240-3013	
4314	2-4-0		Babcock & W.	114	1923	240-3014	
4315	2-4-0		Babcock & W.	115	1923	240-3015	
4316	2-4-0		Babcock & W.	116	1923	240-3016	
4401	1-4-0		Hanomag	9.769	1921	140-2165	
4402	1-4-0		Hanomag	9.770	1921	140-2166	
4403	1-4-0		Hanomag	9.771	1921	140-2167	
4404	1-4-0		Hanomag	9.772	1921	140-2168	
4405	1-4-0		Hanomag	9.773	1921	140-2169	
4406	1-4-0		Hanomag	9.774	1921	140-2170	
4407	1-4-0		Hanomag	9.775	1921	140-2171	
4408	1-4-0		Hanomag	9.776	1921	140-2172	
4409	1-4-0		Hanomag	9.777	1921	140-2173	
4410	1-4-0		Hanomag	9.778	1921	140-2174	
4411	1-4-0		St. Leonard	1.939	1921	140-2175	
4412	1-4-0		St. Leonard	1.940	1921	140-2176	
4413	1-4-0		St. Leonard	1.941	1921	140-2177	
4414	1-4-0		St. Leonard	1.942	1921	140-2178	
4415	1-4-0		St. Leonard	1.943	1921	140-2179	
4416	1-4-0		St. Leonard	1.944	1921	140-2180	
4417	1-4-0		St. Leonard	1.945	1921	140-2181	
4418	1-4-0		St. Leonard	1.946	1921	140-2182	
4419	1-4-0		St. Leonard	1.947	1921	140-2183	
4420	1-4-0		St. Leonard	1.948	1921	140-2184	
4421	1-4-0		Cockerill	3.001	1923	140-2185	
4422	1-4-0		Cockerill	3.002	1923	140-2186	
4423	1-4-0		Cockerill	3.003	1923	140-2187	
4424	1-4-0		Cockerill	3.004	1923	140-2188	
4425	1-4-0		Cockerill	3.005	1923	140-2189	
4426	1-4-0		Cockerill	3.006	1923	140-2190	
4427	1-4-0		Cockerill	3.007	1923	140-2191	
4428	1-4-0		Cockerill	3.008	1923	140-2192	
4429	1-4-0		Cockerill	3.009	1923	140-2193	
4430	1-4-0		Cockerill	3.010	1923	140-2194	
4431	1-4-0		Babcock & W.	117	1924	140-2195	
4432	1-4-0		Babcock & W.	118	1924	140-2196	
4433	1-4-0		Babcock & W.	119	1924	140-2197	
4434	1-4-0		Babcock & W.	120	1924	140-2198	
4435	1-4-0		Babcock & W.	121	1924	140-2199	
4436	1-4-0		Babcock & W.	122	1924	140-2200	
4437	1-4-0		Babcock & W.	123	1924	140-2201	
4438	1-4-0		Babcock & W.	124	1924	140-2202	
4439	1-4-0		Babcock & W.	125	1924	140-2203	
4440	1-4-0		Babcock & W.	126	1924	140-2204	
4441	1-4-0		Babcock & W.	127	1924	140-2205	
4442	1-4-0		Babcock & W.	128	1924	140-2206	
4443	1-4-0		Babcock & W.	129	1924	140-2207	
4444	1-4-0		Babcock & W.	130	1924	140-2208	
4445	1-4-0		Babcock & W.	131	1924	140-2209	
4446	1-4-0		Euskalduna	1	1924	140-2210	
4447	1-4-0		Euskalduna	2	1924	140-2211	
4448	1-4-0		Euskalduna	3	1924	140-2212	
4449	1-4-0		Euskalduna	4	1924	140-2213	
4450	1-4-0		Euskalduna	5	1924	140-2214	
4451	1-4-0		Euskalduna	6	1924	140-2215	
4452	1-4-0		Euskalduna	7	1924	140-2216	
4453	1-4-0		Euskalduna	8	1924	140-2217	
4454	1-4-0		Euskalduna	9	1924	140-2218	
4455	1-4-0		Euskalduna	10	1924	140-2219	
4456	1-4-0		Euskalduna	11	1925	140-2220	
4457	1-4-0		Euskalduna	12	1925	140-2221	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4458	1-4-0		Euskalduna	13	1925	140-2222	
4459	1-4-0		Euskalduna	14	1925	140-2223	
4460	1-4-0		Euskalduna	15	1925	140-2224	
4461	1-4-0		Euskalduna	16	1925	140-2225	
4462	1-4-0		Euskalduna	17	1925	140-2226	
4463	1-4-0		Euskalduna	18	1925	140-2227	
4464	1-4-0		Euskalduna	19	1925	140-2228	
4465	1-4-0		Euskalduna	20	1925	140-2229	
4466	1-4-0		Babcock & W.	135	1925	140-2230	
4467	1-4-0		Babcock & W.	136	1925	140-2231	
4468	1-4-0		Babcock & W.	137	1925	140-2232	
4469	1-4-0		Babcock & W.	138	1925	140-2233	
4470	1-4-0		Babcock & W.	139	1925	140-2234	
4471	1-4-0		Babcock & W.	140	1925	140-2235	
4472	1-4-0		Babcock & W.	141	1925	140-2236	
4473	1-4-0		Babcock & W.	142	1925	140-2237	
4474	1-4-0		Babcock & W.	143	1925	140-2238	
4475	1-4-0		Babcock & W.	144	1925	140-2239	
4476	1-4-0		La maquinista	270	1926	140-2240	
4477	1-4-0		La maquinista	271	1926	140-2241	
4478	1-4-0		La maquinista	272	1926	140-2242	
4479	1-4-0		La maquinista	273	1926	140-2243	
4480	1-4-0		La maquinista	274	1926	140-2244	
4481	1-4-0		La maquinista	275	1926	140-2245	
4482	1-4-0		La maquinista	276	1926	140-2246	
4483	1-4-0		La maquinista	277	1926	140-2247	
4484	1-4-0		La maquinista	278	1926	140-2248	
4485	1-4-0		La maquinista	279	1926	140-2249	
4486	1-4-0		Babcock & W.	165	1926	140-2250	
4487	1-4-0		Babcock & W.	166	1926	140-2251	
4488	1-4-0		Babcock & W.	167	1926	140-2252	
4489	1-4-0		Babcock & W.	168	1926	140-2253	
4490	1-4-0		Euskalduna	31	1926	140-2254	
4491	1-4-0		Euskalduna	32	1926	140-2255	
4492	1-4-0		Euskalduna	33	1926	140-2256	
4493	1-4-0		Euskalduna	34	1926	140-2257	
4494	1-4-0		Euskalduna	35	1926	140-2258	
4495	1-4-0		Euskalduna	36	1926	140-2259	
4496	1-4-0		Euskalduna	37	1926	140-2260	
4497	1-4-0		Euskalduna	38	1926	140-2261	
4498	1-4-0		Euskalduna	39	1926	140-2262	
4499	1-4-0		Euskalduna	40	1926	140-2263	
4501	1-4-1		ALCO	56.671	1917	141-2001	Preservada pendiente de reparación.
4502	1-4-1		ALCO	56.672	1917	141-2002	
4503	1-4-1		ALCO	56.673	1917	141-2003	
4504	1-4-1		ALCO	56.674	1917	141-2004	
4505	1-4-1		ALCO	56.675	1917	141-2005	
4506	1-4-1		ALCO	56.676	1917	141-2006	
4507	1-4-1		ALCO	56.677	1917	141-2007	
4508	1-4-1		ALCO	56.678	1917	141-2008	
4509	1-4-1		ALCO	56.679	1917		Desguazada en 1942 por explosión de la caldera
4510	1-4-1		ALCO	56.680	1917	141-2009	
4511	1-4-1		ALCO	56.681	1917	141-2010	
4512	1-4-1		ALCO	56.682	1917	141-2011	
4513	1-4-1		ALCO	56.683	1917	141-2012	
4514	1-4-1		ALCO	56.684	1917	141-2013	
4515	1-4-1		ALCO	56.685	1917	141-2014	
4516	1-4-1		ALCO	58.221	1917	141-2015	
4517	1-4-1		ALCO	58.222	1917	141-2016	
4518	1-4-1		ALCO	58.223	1917	141-2017	
4519	1-4-1		ALCO	58.224	1917	141-2018	
4520	1-4-1		ALCO	58.225	1917	141-2019	
4521	1-4-1		ALCO	58.226	1917	141-2020	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4522	1-4-1		ALCO	58.227	1917	141-2021	
4523	1-4-1		ALCO	58.228	1917	141-2022	
4524	1-4-1		ALCO	58.229	1917	141-2023	
4525	1-4-1		ALCO	58.230	1917	141-2024	
4526	1-4-1		ALCO	58.231	1917	141-2025	
4527	1-4-1		ALCO	58.232	1917	141-2026	
4528	1-4-1		ALCO	58.233	1917	141-2027	
4529	1-4-1		ALCO	58.234	1917	141-2028	
4530	1-4-1		ALCO	58.235	1917	141-2029	
4531	1-4-1		ALCO	58.236	1917	141-2030	
4532	1-4-1		ALCO	58.237	1917	141-2031	
4533	1-4-1		ALCO	58.238	1917	141-2032	
4534	1-4-1		ALCO	58.239	1917	141-2033	
4535	1-4-1		ALCO	58.240	1917	141-2034	
4536	1-4-1		ALCO	58.241	1917	141-2035	
4537	1-4-1		ALCO	58.242	1917	141-2036	
4538	1-4-1		ALCO	58.243	1917	141-2037	
4539	1-4-1		ALCO	58.244	1917	141-2038	
4540	1-4-1		ALCO	58.245	1917	141-2039	
4541	1-4-1		ALCO	58.246	1917		Destruida durante la Guerra Civil
4542	1-4-1		ALCO	58.247	1917	141-2040	
4543	1-4-1		ALCO	58.248	1917	141-2041	
4544	1-4-1		ALCO	58.249	1917	141-2042	
4545	1-4-1		ALCO	58.250	1917	141-2043	
4546	1-4-1		ALCO	58.251	1917	141-2044	
4547	1-4-1		ALCO	58.252	1917	141-2045	
4548	1-4-1		ALCO	58.253	1917	141-2046	
4549	1-4-1		ALCO	58.254	1917	141-2047	
4550	1-4-1		ALCO	58.255	1917		Destruida durante la Guerra Civil
4551	1-4-1		ALCO	58.256	1917	141-2048	
4552	1-4-1		ALCO	58.257	1917	141-2049	
4553	1-4-1		ALCO	58.258	1917	141-2050	
4554	1-4-1		ALCO	58.259	1917	141-2051	
4555	1-4-1		ALCO	58.260	1917	141-2052	
4601	2-4-1		Hanomag	10.495	1925	241-4001	Preservada en el Museo de Delicias pendiente de restauración.
4602	2-4-1		Hanomag	10.496	1925	241-4002	
4603	2-4-1		Hanomag	10.497	1925	241-4003	
4604	2-4-1		Hanomag	10.498	1925	241-4004	
4605	2-4-1		Hanomag	10.499	1925	241-4005	
4606	2-4-1		Hanomag	10.500	1925	241-4006	
4607	2-4-1		Euskalduna	49	1927	241-4007	
4608	2-4-1		Euskalduna	50	1927	241-4008	
4609	2-4-1		Euskalduna	51	1927	241-4009	
4610	2-4-1		Euskalduna	52	1927	241-4010	
4611	2-4-1		Euskalduna	53	1927	241-4011	
4612	2-4-1		Euskalduna	54	1927	241-4012	
4613	2-4-1		Euskalduna	55	1927	241-4013	
4614	2-4-1		Euskalduna	56	1927	241-4014	
4615	2-4-1		Babcock & W.	211	1927	241-4015	
4616	2-4-1		Babcock & W.	212	1927	241-4016	
4617	2-4-1		Babcock & W.	213	1927	241-4017	
4618	2-4-1		Babcock & W.	214	1927	241-4018	
4619	2-4-1		Babcock & W.	215	1927	241-4019	
4620	2-4-1		Babcock & W.	216	1927	241-4020	
4621	2-4-1		Babcock & W.	217	1927	241-4021	
4622	2-4-1		La maquinista	355	1927	241-4022	
4623	2-4-1		La maquinista	356	1927	241-4023	
4624	2-4-1		La maquinista	357	1927	241-4024	
4625	2-4-1		La maquinista	358	1927	241-4025	
4626	2-4-1		La maquinista	359	1927	241-4026	
4627	2-4-1		Babcock & W.	281	1928	241-4027	
4628	2-4-1		Babcock & W.	282	1928	241-4028	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4629	2-4-1		Babcock & W.	283	1928	241-4029	
4630	2-4-1		Babcock & W.	284	1928	241-4030	
4631	2-4-1		Babcock & W.	285	1928	241-4031	
4632	2-4-1		Euskalduna	124	1928	241-4032	
4633	2-4-1		Euskalduna	125	1928	241-4033	
4634	2-4-1		Euskalduna	126	1928	241-4034	
4635	2-4-1		Euskalduna	127	1928	241-4035	
4636	2-4-1		Euskalduna	128	1928	241-4036	
4637	2-4-1		Euskalduna	179	1930	241-4037	
4638	2-4-1		Euskalduna	180	1930	241-4038	
4639	2-4-1		Euskalduna	181	1930	241-4039	
4640	2-4-1		Euskalduna	182	1930	241-4040	
4641	2-4-1		Euskalduna	183	1930	241-4041	
4642	2-4-1		Euskalduna	184	1930	241-4042	
4643	2-4-1		Euskalduna	185	1930	241-4043	
4644	2-4-1		Euskalduna	186	1930	241-4044	
4645	2-4-1		Euskalduna	187	1930	241-4045	
4646	2-4-1		Euskalduna	188	1930	241-4046	
4647	2-4-1		Babcock & W.	349	1930	241-4047	
4648	2-4-1		Babcock & W.	350	1930	241-4048	Transformada según las propuestas de Chapelón, sirvió de base a la serie 241-4067 a 4094 de Renfe
4649	2-4-1		Babcock & W.	351	1930	241-4049	
4650	2-4-1		Babcock & W.	352	1930	241-4050	
4651	2-4-1		Babcock & W.	353	1930	241-4051	
4652	2-4-1		Babcock & W.	354	1930	241-4052	
4653	2-4-1		Babcock & W.	355	1930	241-4053	
4654	2-4-1		Babcock & W.	356	1930	241-4054	
4655	2-4-1		Babcock & W.	357	1930	241-4055	
4656	2-4-1		Babcock & W.	358	1930	241-4056	
4701	1-4-0		Euskalduna	21	1926	140-2264	
4702	1-4-0		Euskalduna	22	1926	140-2265	
4703	1-4-0		Euskalduna	23	1926	140-2266	
4704	1-4-0		Euskalduna	24	1926	140-2267	
4705	1-4-0		Euskalduna	25	1926	140-2268	
4706	1-4-0		Euskalduna	26	1926	140-2269	
4707	1-4-0		Euskalduna	27	1926	140-2270	
4708	1-4-0		Euskalduna	28	1926	140-2271	
4709	1-4-0		Euskalduna	29	1926	140-2272	
4710	1-4-0		Euskalduna	30	1926	140-2273	
4711	1-4-0		Babcock & W.	154	1926	140-2274	
4712	1-4-0		Babcock & W.	155	1926	140-2275	
4713	1-4-0		Babcock & W.	156	1926	140-2276	
4714	1-4-0		Babcock & W.	157	1926	140-2277	
4715	1-4-0		Babcock & W.	158	1926	140-2278	
4716	1-4-0		Babcock & W.	159	1926	140-2279	
4717	1-4-0		Babcock & W.	160	1926	140-2280	
4718	1-4-0		Babcock & W.	161	1926	140-2281	
4719	1-4-0		Babcock & W.	162	1926		Cedida al Fc. Ávila a Salamanca. Pasaron a Oeste con el núm 871
4720	1-4-0		Babcock & W.	163	1926		Cedida al Fc. Ávila a Salamanca. Pasaron a Oeste con el núm 872
4721	1-4-0		Babcock & W.	169	1927	140-2284	
4722	1-4-0		Babcock & W.	170	1927	140-2285	
4723	1-4-0		Babcock & W.	171	1927	140-2286	
4724	1-4-0		Babcock & W.	172	1927	140-2287	
4725	1-4-0		Babcock & W.	173	1927		Cedida al Fc. Ávila a Salamanca. Pasaron a Oeste con el núm 871
4726	1-4-0		Babcock & W.	174	1927		Cedida al Fc. Ávila a Salamanca. Pasaron a Oeste con el núm 872
4727	1-4-0		Babcock & W.	193	1927	140-2290	
4728	1-4-0		Babcock & W.	194	1927	140-2291	
4729	1-4-0		Babcock & W.	195	1927	140-2292	
4730	1-4-0		Babcock & W.	196	1927	140-2293	
4731	1-4-0		Babcock & W.	197	1927	140-2294	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4732	1-4-0		Babcock & W.	198	1927	140-2295	
4733	1-4-0		Babcock & W.	199	1927	140-2296	
4734	1-4-0		Babcock & W.	200	1927	140-2297	
4735	1-4-0		Babcock & W.	201	1927	140-2298	
4736	1-4-0		Babcock & W.	202	1927		Destruída durante la guerra civil.
4737	1-4-0		Euskalduna	57	1927	140-2299	
4719	1-4-0		Babcock & W.	203	1926	140-2282	Reposición de la locomotora cedida al Fc. Ávila a Salamanca.
4720	1-4-0		Babcock & W.	204	1926	140-2283	Reposición de la locomotora cedida al Fc. Ávila a Salamanca.
4725	1-4-0		Babcock & W.	205	1927	140-2288	Reposición de la locomotora cedida al Fc. Ávila a Salamanca.
4726	1-4-0		Babcock & W.	206	1927	140-2289	Reposición de la locomotora cedida al Fc. Ávila a Salamanca.
4738	1-4-0		Euskalduna	58	1927		Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4739	1-4-0		Euskalduna	59	1927	140-2300	
4740	1-4-0		Euskalduna	60	1927		Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4741	1-4-0		Euskalduna	61	1927	140-2301	
4742	1-4-0		Euskalduna	62	1927		Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4743	1-4-0		Euskalduna	63	1927	140-2302	
4744	1-4-0		Euskalduna	64	1927	140-2303	
4745	1-4-0		Euskalduna	65	1927	140-2304	
4746	1-4-0		Euskalduna	66	1927	140-2305	
4747	1-4-0		Babcock & W.	266	1928		Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4748	1-4-0		Babcock & W.	267	1928		Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4749	1-4-0		Babcock & W.	268	1928	140-2306	
4750	1-4-0		Babcock & W.	269	1928	140-2307	
4751	1-4-0		Babcock & W.	270	1928	140-2308	
4752	1-4-0		Babcock & W.	271	1928	140-2309	
4753	1-4-0		Babcock & W.	272	1928	140-2310	
4754	1-4-0		Babcock & W.	273	1928	140-2311	
4755	1-4-0		Babcock & W.	274	1928	140-2312	
4756	1-4-0		Babcock & W.	275	1928	140-2313	
4757	1-4-0		Babcock & W.	276	1928		
4758	1-4-0		Babcock & W.	277	1928	140-2314	Cedida al Fc. Nacional del Oeste
4759	1-4-0		Babcock & W.	278	1928	140-2315	
4760	1-4-0		Babcock & W.	279	1928	140-2316	
4761	1-4-0		Babcock & W.	280	1928	140-2317	
4762	1-4-0		Euskalduna	129	1928	140-2318	
4763	1-4-0		Euskalduna	130	1928	140-2319	
4764	1-4-0		Euskalduna	131	1928	140-2320	
4765	1-4-0		Euskalduna	132	1928	140-2321	
4766	1-4-0		Euskalduna	133	1928	140-2322	
4767	1-4-0		Euskalduna	134	1928	140-2323	
4768	1-4-0		Euskalduna	135	1928	140-2324	
4769	1-4-0		Euskalduna	136	1928	140-2325	
4770	1-4-0		Euskalduna	137	1928	140-2326	
4771	1-4-0		Euskalduna	138	1928	140-2327	
4772	1-4-0		Euskalduna	139	1928	140-2328	
4773	1-4-0		Euskalduna	140	1928	140-2329	
4774	1-4-0		Euskalduna	141	1928	140-2330	
4775	1-4-0		Euskalduna	142	1928	140-2331	
4776	1-4-0		Euskalduna	143	1928	140-2332	
4777	1-4-0		Babcock & W.	316	1929		Cedida al Estado para el Fc Murcia Mula a Caravaca
4778	1-4-0		Babcock & W.	317	1929	140-2333	
4779	1-4-0		Babcock & W.	318	1929	140-2334	
4780	1-4-0		Babcock & W.	319	1929	140-2335	
4781	1-4-0		Babcock & W.	320	1929	140-2336	
4782	1-4-0		Babcock & W.	321	1929	140-2337	
4783	1-4-0		Babcock & W.	322	1929	140-2338	
4784	1-4-0		Babcock & W.	323	1929	140-2339	
4785	1-4-0		Babcock & W.	324	1929	140-2340	
4786	1-4-0		Babcock & W.	325	1929	140-2341	
4787	1-4-0		Babcock & W.	326	1929	140-2342	
4788	1-4-0		Babcock & W.	327	1929	140-2343	
4789	1-4-0		Babcock & W.	328	1929	140-2344	
4790	1-4-0		Babcock & W.	329	1929	140-2345	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4791	1-4-0		Babcock & W.	330	1929	140-2346	
4792	1-4-0		Babcock & W.	331	1929	140-2347	
4793	1-4-0		Babcock & W.	332	1929	140-2348	
4794	1-4-0		Babcock & W.	333	1929	140-2349	
4795	1-4-0		Babcock & W.	334	1929	140-2350	
4796	1-4-0		Babcock & W.	335	1929	140-2351	
4797	1-4-0		Babcock & W.	336	1929	140-2352	
4798	1-4-0		Babcock & W.	337	1929	140-2353	
4799	1-4-0		Babcock & W.	338	1929	140-2354	
4800	1-4-0		Babcock & W.	339	1929	140-2355	
4801	1-4-0		Babcock & W.	340	1929	140-2356	
4802	1-4-0		Babcock & W.	341	1929	140-2357	
4803	1-4-0		Euskalduna	149	1929	140-2358	
4804	1-4-0		Euskalduna	150	1929	140-2359	
4805	1-4-0		Euskalduna	151	1929	140-2360	
4806	1-4-0		Euskalduna	152	1929	140-2361	
4807	1-4-0		Euskalduna	153	1929	140-2362	
4808	1-4-0		Euskalduna	154	1929	140-2363	
4809	1-4-0		Euskalduna	155	1929	140-2364	
4810	1-4-0		Euskalduna	156	1929	140-2365	
4811	1-4-0		Euskalduna	157	1929	140-2366	
4812	1-4-0		Euskalduna	158	1929	140-2367	
4813	1-4-0		Euskalduna	159	1929	140-2368	
4814	1-4-0		Euskalduna	160	1929	140-2369	
4815	1-4-0		Euskalduna	161	1929	140-2370	
4816	1-4-0		Euskalduna	162	1929	140-2371	
4817	1-4-0		Euskalduna	168	1930	140-2372	
4818	1-4-0		Euskalduna	169	1930	140-2373	
4819	1-4-0		Euskalduna	170	1930	140-2374	
4820	1-4-0		Euskalduna	171	1930	140-2375	
4821	1-4-0		Euskalduna	172	1930	140-2376	
4822	1-4-0		Euskalduna	173	1930	140-2377	
4823	1-4-0		Euskalduna	174	1930	140-2378	
4824	1-4-0		Euskalduna	175	1930	140-2379	
4825	1-4-0		Euskalduna	176	1930	140-2380	
4826	1-4-0		Euskalduna	177	1930	140-2381	
4827	1-4-0		Babcock & W.	372	1930	140-2382	
4828	1-4-0		Babcock & W.	373	1930	140-2383	
4829	1-4-0		Babcock & W.	374	1930	140-2384	
4830	1-4-0		Babcock & W.	375	1930	140-2385	
4831	1-4-0		Babcock & W.	376	1930	140-2386	
4832	1-4-0		Babcock & W.	377	1930	140-2387	
4833	1-4-0		Babcock & W.	378	1930	140-2388	
4834	1-4-0		Babcock & W.	379	1930	140-2389	
4835	1-4-0		Babcock & W.	380	1930	140-2390	
4836	1-4-0		Babcock & W.	381	1930	140-2391	
4837	1-4-0		Euskalduna	210	1938	140-2392	
4838	1-4-0		Euskalduna	211	1938	140-2393	
4839	1-4-0		Euskalduna	212	1938	140-2394	
4840	1-4-0		Euskalduna	213	1938	140-2395	
4841	1-4-0		Euskalduna	214	1938	140-2396	
4842	1-4-0		Euskalduna	215	1938	140-2397	
4843	1-4-0		Euskalduna	216	1938	140-2398	
4844	1-4-0		Euskalduna	217	1939	140-2399	
4845	1-4-0		Euskalduna	218	1939	140-2400	
4846	1-4-0		Euskalduna	219	1939	140-2401	
4847	1-4-0		Babcock & W.	441	1939	140-2402	
4848	1-4-0		Babcock & W.	442	1939	140-2403	
4849	1-4-0		Babcock & W.	443	1939	140-2404	
4850	1-4-0		Babcock & W.	444	1939	140-2405	
4851	1-4-0		Babcock & W.	445	1939	140-2406	
4852	1-4-0		Babcock & W.	446	1939	140-2407	
4853	1-4-0		Babcock & W.	447	1940	140-2408	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
4854	1-4-0		Babcock & W.	448	1940	140-2409	
4855	1-4-0		Babcock & W.	449	1940	140-2410	
4856	1-4-0		Babcock & W.	450	1940	140-2411	
4857	1-4-0		Euskalduna	220	1941	140-2412	
4858	1-4-0		Euskalduna	221	1941	140-2413	
4859	1-4-0		Euskalduna	222	1941	140-2414	
4860	1-4-0		Euskalduna	223	1941	140-2415	
4861	1-4-0		Euskalduna	224	1941	140-2416	
4862	1-4-0		Euskalduna	225	1941	140-2417	
4863	1-4-0		Euskalduna	226	1941	140-2418	
4864	1-4-0		Euskalduna	227	1941	140-2419	
4865	1-4-0		Euskalduna	228	1941	140-2420	
4866	1-4-0		Euskalduna	229	1941	140-2421	
4867	1-4-0		Euskalduna	230	1941	140-2422	
4868	1-4-0		Euskalduna	231	1941	140-2423	
4869	1-4-0		Euskalduna	232	1941	140-2424	
4870	1-4-0		Euskalduna	233	1941	140-2425	
4871	1-4-0		Euskalduna	234	1941	140-2426	
4872	1-4-0		Euskalduna	235	1942	140-2427	
4873	1-4-0		Euskalduna	236	1942	140-2428	
4874	1-4-0		Euskalduna	237	1942	140-2429	
4875	1-4-0		Euskalduna	238	1942	140-2430	
4876	1-4-0		Euskalduna	239	1942	140-2431	
4877	1-4-0		Babcock & W.	497	1942	140-2432	
4878	1-4-0		Babcock & W.	498	1942	140-2433	
4879	1-4-0		Babcock & W.	499	1942	140-2434	
4880	1-4-0		Babcock & W.	500	1942	140-2435	
4881	1-4-0		Babcock & W.	501	1942	140-2436	
4882	1-4-0		Babcock & W.	502	1942	140-2437	
4883	1-4-0		Babcock & W.	503	1942	140-2438	Caldera Franco-Crosti
4884	1-4-0		Babcock & W.	504	1942	140-2439	
4885	1-4-0		Babcock & W.	505	1942	140-2440	
4886	1-4-0		Babcock & W.	506	1942	140-2441	
4887	1-4-0		Babcock & W.	507	1943	140-2442	
4888	1-4-0		Babcock & W.	508	1943	140-2443	
4889	1-4-0		Babcock & W.	509	1943	140-2444	
4890	1-4-0		Babcock & W.	510	1943	140-2445	
4891	1-4-0		Babcock & W.	511	1943	140-2446	
4892	1-4-0		Babcock & W.	512	1943	140-2447	
4893	1-4-0		Babcock & W.	513	1943	140-2448	
4894	1-4-0		Babcock & W.	514	1943	140-2449	
4895	1-4-0		Babcock & W.	515	1943	140-2450	
4896	1-4-0		Babcock & W.	516	1943	140-2451	
4897	1-4-0		Babcock & W.	517	1943	140-2452	
4898	1-4-0		Babcock & W.	518	1943	140-2453	
4899	1-4-0		Babcock & W.	519	1943	140-2454	
4900	1-4-0		Babcock & W.	520	1943	140-2455	
4901	1-4-0		Babcock & W.	521	1943	140-2456	
4902	1-4-0		Babcock & W.	522	1943	140-2457	
4903	1-4-0		Babcock & W.	523	1943	140-2458	
4904	1-4-0		Babcock & W.	524	1943	140-2459	
4905	1-4-0		Babcock & W.	525	1943	140-2460	
4906	1-4-0		Babcock & W.	526	1943	140-2461	
4907	1-4-0		Babcock & W.	527	1943	140-2462	
4908	1-4-0		Babcock & W.	528	1943	140-2463	
4909	1-4-0		Babcock & W.	529	1943	140-2464	
4910	1-4-0		Babcock & W.	530	1943	140-2465	
4911	1-4-0		Babcock & W.	531	1943	140-2466	
4912	1-4-0		Babcock & W.	532	1943	140-2467	
4913	1-4-0		Babcock & W.	533	1943	140-2468	
4914	1-4-0		Babcock & W.	534	1943	140-2469	
4915	1-4-0		Babcock & W.	535	1943	140-2470	
4916	1-4-0		Babcock & W.	536	1943	140-2471	

BREVE HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN NORTE

Mat. Norte	Tipo	Nombre	Fabricante	Nº fabrica	Año	Matrícula Renfe	Observaciones
5001	1-5-1		La Maquinista	574	1942	151-3101	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5002	1-5-1		La Maquinista	575	1943	151-3102	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5003	1-5-1		La Maquinista	576	1943	151-3103	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5004	1-5-1		La Maquinista	577	1943	151-3104	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5005	1-5-1		La Maquinista	578	1943	151-3105	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5006	1-5-1		La Maquinista	579	1944	151-3106	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5007	1-5-1		La Maquinista	580	1944	151-3107	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5008	1-5-1		La Maquinista	581	1944	151-3108	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5009	1-5-1		La Maquinista	582	1944	151-3109	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5010	1-5-1		La Maquinista	583	1944	151-3110	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5011	1-5-1		La Maquinista	584	1944	151-3111	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5012	1-5-1		La Maquinista	585	1944	151-3112	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5013	1-5-1		La Maquinista	586	1944	151-3113	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5014	1-5-1		La Maquinista	587	1944	151-3114	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5015	1-5-1		La Maquinista	588	1944	151-3115	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5016	1-5-1		La Maquinista	589	1945	151-3116	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5017	1-5-1		La Maquinista	590	1945	151-3117	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5018	1-5-1		La Maquinista	591	1945	151-3118	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5019	1-5-1		La Maquinista	592	1945	151-3119	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5020	1-5-1		La Maquinista	593	1946	151-3120	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5021	1-5-1		La Maquinista	616	1946	151-3121	Encargada por Norte se entregó a Renfe
5022	1-5-1		La Maquinista	617	1946	151-3122	Encargada por Norte se entregó a Renfe