

LOCOMOTORAS DE VAPOR

MIGUEL LOPEZ



Renfe Serie 030-2261 a 2365

- Estas máquinas para trenes de mercancías son del tipo "Bourbonnais" desarrollado por los ferrocarriles franceses. En MZA se conocieron como "Creusot mercancías" para distinguirlas de las "Creusot viajeros"
- Estaban matriculadas como MZA Serie 201 a 245 y MZA Serie 325 a 369. En 1942 permanecían repartidas por los depósitos de la antigua red de MZA: 10 en Albacete, 2 en Alcazar, 10 en Alicante, 13 en Aranda, 19 en Córdoba, 21 en Madrid-Atocha, 6 en Murcia, 33 en Sevilla. En 1951 se vendió la 030-2337 (ex MZA 362) a la Compañía Azucarera Ebro. En 1954, por primera vez, aparecen máquinas de la serie en depósitos ajenos a MZA como los de Madrid-Delicias y Valencia-Término.
- En 1955 se desguazaron las cinco primeras (030-2261, 2292, 2342, 2356, y 2358). En 1962, el número de Creusot mercancías fue notablemente reducido, pero hay máquinas en los antiguos depósitos de Andaluces en Granada (1) y Málaga (4). Las dos últimas, 030-2289 (ex MZA 231) y 2350 (ex MZA 384) fueron dadas de baja en 1968. La 030-2264 se conserva como monumento en Arévalo (Ávila).

Renfe Serie 030-2340 a 2365

- La Serie 030-2340 a 2365 es parte de la importante serie de las "Creusot mercancías" procedente de MZA (MZA Serie 325 a 369 (0-3-0)).
- La Renfe las empleó principalmente para los servicios de maniobras, aun remolcaban trenes de mercancías en los años 50.
- En 1955 se desguazaron las 030-2342, 2356 y 2358. La última fue la 030-2350, desguazada en 1968.

Renfe Serie 030-2537 a 2539

- Estas locomotoras son las antiguas 1396 a 1398 del Norte.
- En 1949, la 030-2537 estaba en el depósito de Cajo en Santander, la 2538 en gran reparación en Valladolid, y la 2539 en el depósito de Valladolid.
- La 030-2538 fue retirada en 1955, la 2537 en 1956, y la 2539 en 1959

Renfe Serie 040-2011 a 2023

- Estas máquinas para trenes de mercancías pesados son las antiguas 562 a 575 de MZA. Excepto la 2016, las demás no salieron nunca de Cataluña. En 1949, continuaban todas en el depósito de Vilanova. En 1951, la 040-2016 estaba en Huelva.
- Luego fue trasladada a Sevilla. En 1962 había nueve en Tarragona, una en Vilanova y dos apartadas, mientras la 2016 había sido trasladada a Málaga. El desguace de la serie se inició en 1964. Las tres últimas fueron desguazadas en 1967.
-

Renfe Serie 040-2071 a 2090

- Las locomotoras de la Serie 040-2071 a 2090 de RENFE proceden de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, serie 2571 a 2590 que llegó completa a RENFE. En 1949, las 040-2071 a 2090 estaban concentradas en el depósito de Zaragoza-Arrabal. En 1954, hay solamente 11 en Zaragoza.
 - Las otras están repartidas en los depósitos de Soria, Irún, y de Miranda de Ebro.
 - La 040-2080 fue desguazada en 1958, la 040-2075 en 1963. Las últimas fueron las 040-2083, desguazada en 1967, y la 040-2081 en 1968.
-
-

Renfe Serie 040-2091 a 2127

- Estas locomotoras proceden de la Compañía del Norte, serie 2501 a 2537 que llegaba completa a Renfe. En 1949, había dos en Madrid-Príncipe Pío, 4 en Valladolid, 13 en Tarragona, 2 en Irún, 7 en Miranda de Ebro, 2 en Zaragoza-Arrabal, una en León, 2 en Oviedo y 2 en Monforte.
- En 1954, trabajan solamente en Tarragona (19), Zaragoza-Arrabal (7), Miranda de Ebro (6), Lérida (3) y Barcelona (1). Las dos primeras bajas ocurren en 1962.
- Las dos últimas retiradas del servicio fueron las 040-2118 y 040-2123 en 1968. La 040-2091 se conserva en el Museo Nacional Ferroviario.

Renfe Serie 040-2271 a 2285

- Se corresponde con las locomotoras MZA Serie 547 a 561

Renfe Serie 040-2351 a 2390 y 2401 a 2434

- LA "Serie 700" de MZA (MZA Serie 701 a 780 (0-4-0)) fue construida por Maffei entre 1903 a 1905 (701 al 740) rematriculadas en RENFE como 040-2351 a 2390 y entre 1907 y 1909 (741 a 780) rematriculadas en RENFE como 040-2401 a 2434.

Renfe Serie 062-0401 a 0406

- Se corresponde con las locomotoras Andaluces Serie 601 a 610

Renfe Serie 120-0201 a 0204

- Estas máquinas son las antiguas 176 a 181 de MZA, clásicas 120 transformadas en locomotoras-ténder en 1901. Cuatro de ellas (las 176, 178, 179 y 180) llegaron a la Renfe donde fueron incluidas en la serie 120-0201 a 0204.
 - La 0201 fue trasladada a Ciudad Real. Las otras tres estuvieron de maniobras en el depósito de Sevilla, donde hacían los trenes obreros entre dicha dependencia y la estación de Plaza de Armas. La 120-0202 fue llevada finalmente a Madrid-Atocha en 1962 y se la empleó para maniobras en los talleres generales, donde prestó servicio hasta el verano de 1969. Las 120-0203 y 0204 fueron desguazadas en 1965.
 - La 120-0202 sería retirada del servicio en 1966 y reservada para el museo del ferrocarril.
-
-

Renfe Serie 151-3101 a 3122

- Las 151-3100 son las antiguas 5000 de Norte
 - Serie 5001 a 5022 de Norte (téneder)
 - Tipo de vehículo: ténder
 - Fabricante: M.T.M.
 - Año de recepción: 1943 a 1945
 - Disposición ejes (UIC): 4
 - Distancia entre topes: 9150 mm.
 - Peso en servicio: 60,0 t
 - Ancho de vía: 1672 mm
 - Capacidad agua: 28 m³
 - Capacidad carbón: 8 t
-
-

Locomotoras 1-8-0 / 0401-0403 Kitson-Meyer.

- La compañía The Great Southern of Spain Railway, (GSSR) que posteriormente pasó a denominarse Ferrocarril de Lorca-Baza-Águilas (LBA) adoptó el rodaje 1-3-0, (tipo Mogul) para sus locomotoras de una apariencia muy inglesa. El tráfico de mercancías aumentó notablemente en esta línea sobre todo a partir del 1903 cuando se puso en marcha el embarcadero del Hornillo en Águilas. Los trenes que transportaban hierro debían afrontar el duro perfil en forma de dientes de sierra que se inicia en la estación de Baza (a 872 metros de altitud) y finaliza en Águilas (a 6 metros sobre el nivel del mar). Los gradientes de casi 18 milésimas del puerto de Los Peines obligaban a formar dobles e incluso triples tracciones con estas célebres 1-3-0 que llegaban a Águilas al límite de sus fuerzas. Además las condiciones de la vía no permitían un peso por eje de más de 14.000 kilogramos.
- Algunos de los directivos del LBA, George L. Boarg y principalmente el ingeniero R. Stirling habían trabajado en el FC Transandino de Chile, dedicado casi exclusivamente al transporte de nitratos. En esta línea chilena de trocha métrica las rampas eran durísimas, tanto que en algunas secciones se utilizaba el sistema de cremallera. Las locomotoras necesariamente debían ser potentes y adecuadas para este tipo de perfiles.
- Stirling impulsó una locomotora articulada basada en la del tipo Meyer que se denominó Kitson-Meyer. La peculiaridad de estas Kitson-Meyer consistía en que los dos carros o bogies tractores quedaban más separados con la finalidad de poder colocar una caldera más sobredimensionada para tener una mayor superficie calefactora. Este alargamiento del bastidor permitía la instalación de unas carboneras y tanque de agua de mayor capacidad. Otra diferencia con respecto al sistema Meyer eran los cilindros que iban acoplados en los extremos exteriores de los carros pivotantes. Con ello la parte central de la locomotora quedaba sin ningún obstáculo y el hogar podía permitir una rejilla de mayor superficie. Esta disposición tan alejada de los conjuntos motores necesitó de una segunda salida de humos situada en la parte posterior de la marquesina y que daba servicio al escape del segundo conjunto motor. Por tanto, la presencia de estas dos chimeneas daba un aire estético muy peculiar a las Kitson-Meyer. Con este tipo de locomotoras se podía conseguir un aumento importante de potencia sin incrementar el peso por eje.
- Así con este antecedente, el ingeniero Stirling no dudó en solicitar al fabricante Kitson & Company de Leeds, Inglaterra, un pedido de tres locomotoras Kitson-Meyer, de rodaje 1-4-0+0-4-0t, que fueron numeradas en el LBA del 50 al 52. Se recibieron en el año 1908.
- Cuando pasaron a la RENFE se matricularon como 1-8-0/ 0401-403 y se trasladaron del depósito de Águilas al de Córdoba(Cercedilla). Estas 3 locomotoras han sido las únicas representantes del sistema Kitson-Meyer en los ferrocarriles españoles. La necesidad de un mantenimiento muy escrupuloso y complejo las fue apartando hasta su retiro en el 1953, año en que fueron desguazadas. La RENFE las sustituyó por las 0-4-0 de la serie 2351-90, las antiguas 700 del M.Z.A. Las Kitson-Meyer españolas apenas fueron fotografiadas y tampoco se cayó en la precaución de preservar algún ejemplar. En todo el mundo existen 10 unidades salvadas del desguace, dos de ellas están en Chile.

MZA Serie 651 a 680 (2-3-0)

- Tras la guerra con los Estados Unidos de 1898, hay un problema de tracción de los nuevos coches en MZA, y los ingenieros de la compañía pidieron locomotoras Compound De Glehn en Alemania. Estas máquinas son de la mas pura escuela francesa. Pero las similitudes con la Serie P 7 del estado prusiano son muy grandes. Las primeras 15 locomotoras llegaron en 1901. Luego, ténderes de 4 ejes sustituyeron a los originales de 3 ejes. Fueron los primeros de ocho ruedas que se emplearon en España. Los ténderes primitivos pasan a locomotoras MZA Serie 701 a 780 construidas por aquel años.
- Despues de la guera civil, fueron agrupadas en la serie 230-4001 a 4030 de RENFE (que corespondía a las dos ultimas unidades transformadas con recalentador). En 1960, se desguaza la 230-4009. La MZA 651 (Renfe 230-4001) fue preservada para el Museo Nacional del ferrocarril.

Andaluces Serie 401 a 450 (2-4-0)

- La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces adquirió esta serie de locomotoras para sus servicios de viajeros a comienzos de los años 20 y las repartió por toda su red, pues hubo locomotoras asignadas a los depósitos de Granada, Córdoba, Moreda y Huelva.
- Las quince primeras, construidas por Societé Franco Belge vinieron de fábrica con un tender de tres ejes, mientras que el resto ya llegaron con un tender de cuatro ejes, con algo más de capacidad. Una característica de estas máquinas era la ausencia de cubierta en el domo, lo que dejaba a la vista todos los tornillos.
- Estas locomotoras dieron un magnífico resultado, lo que les permitió prestar servicio hasta la desaparición del vapor en Andalucía, en 1967. Las locomotoras con tender de tres ejes fueron asignadas finalmente al depósito de Huelva, para realizar servicios en la línea de Zafra-Huelva. La dotación de Córdoba-Cercadilla realizó sus últimos servicios en la línea Córdoba - Almorchón, donde estas "Cuatrocientas" , como se las conocía para diferenciarlas de las "Quinientas" de MZA, eran muy apreciadas por su personal de conducción.
- Su elevado número y el hecho de que circularan hasta época tan relativamente reciente, permitió que quedaran plasmadas en multitud de imágenes, alguna incluso en color, generalmente de autores extranjeros, que hoy podemos ver impresas en algunos libros como único recuerdo, ya que desgraciadamente ninguna locomotora de esta serie sobrevivió al desguace general que siguió la extinción de la tracción vapor.
- La serie Serie 401 a 450 de Andaluces se renumeró en la serie 240-2401 a 2050 de RENFE.

Renfe Serie 240-2081 a 2200

- Toda la serie 1100 de MZA se incorporó a Renfe en 1941. En 1942, 94 máquinas de la serie estaban en servicio, repartidas entre Alcazar, Alicante, Ciudad Real, Cordoba, Merida, Murcia, Sevilla y Madrid-Delicias. Al fin de los años 40, algunas fueron trasladadas a Valencia. Fueron progresivamente apartadas al iniciarse los años 60. Algunas se llevaron al deposito de Mora la Nueva, otras a Huelva. 28 maquinas se desguazaron en 1964, 26 en 1965, 45 en 1966, y 11 en 1967. Las ultimas maquinas en servicio, 240-2162, 2167, 2173, 2190, 2193, 2198, 2199 y 2200, fueron dadas de baja en 1968.
- La 240-2081 terminó su vida activa en Sevilla y fue preservada para el Museo del Ferrocarril. Permaneció apartada en la rotonda del desaparecido Depósito de San Jerónimo, conjuntamente con la 040-2073 y la 141-2002, hasta su demolición en 1991 con motivo de las obras de la Expo92, momento en que fue trasladada in-extremis a la estación de San Jerónimo y posteriormente, ante el desmantelamiento de esta, a la estación de mercancías de Majarabique.
- Tras permanecer más de diez años en esta ubicación fue remolcada, no sin dificultad, a la estación de Villanueva del Rio y Minas en la línea Los Rosales - Mérida, donde permanece desde entonces en un estado de abandono y total ruina, a la espera de su restauración estética.

Renfe Serie 240-2241 a 2315 y 240-2336 a 2425

- Locomotoras de rodaje 2-4-0 que constituyeron las series 1400 de MZA MZA Serie 1401 a 1565 y que fueron construidas entre 1918 y 1931 por MTM.
- La serie 1400 de MZA
- Años - N° Fca. - N° MZA - No RENFE
- 1920/3 - 91/140 - 1401/1450 - 240-2241 a 2315
- 1926/7 - 245/269 - 1451/1475 - 240-2241 a 2315
- 1928 - 350/379 - 1476/1505 - 240-2336 a 2425
- 1929 - 389/427 - 1506/1535 - 240-2336 a 2425
- 1930 - 438/467 - 1536/1565 - 240-2336 a 2425
- El espacio dejado por RENFE entre ambas series, y por razones desconocidas, fue adjudicado a la serie MZA Serie 1361 a 1380 constituyendo la Renfe Serie 240-2316 a 2335.

Renfe Serie 240-4001 a 4045

- Toda la serie 4000 de Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se incorporó a Renfe en 1941. En 1942, 34 máquinas de la serie estaban en servicio, repartidas entre Miranda de Ebro, Valladolid, y Madrid. Las nuevas electrificaciones afectan a las locomotoras asignadas a Madrid. También hay nuevas afectaciones en León y Aranda del Duero. En 1962 hay 29 máquinas en servicio. Los desguaces se iniciaron en 1964, y las últimas cayeron en 1968. La 240-4001 fue preservada y se puede encontrar en el Museo Nacional Ferroviario en Madrid-Delicias.
-
-

Renfe Serie 240-2316 a 2335

- MZA, aprovechando los apoyos del Plan de 1934 proyectó una locomotora basada en la MZA Serie 1400, mejorando las prestaciones. Constituyó la MZA Serie 1361 a 1380.
- Estas locomotoras fueron integradas en la Renfe Serie 240-2316 a 2335 (con numeración intercalada, por razones desconocidas, dentro de la de la Renfe Serie 240-2241 a 2315 y 240-2336 a 2425).

Renfe Serie 241-2001 a 2095

- Estas máquinas son las antiguas 1701 a 1795 de MZA. En diciembre de 1942 solo había 80 en servicio. Madrid-Atocha era el depósito que contaba con mas unidades, seguido por los depósitos de Barcelona Pueblo Nuevo (19), Sevilla (14) y Zaragoza Campo Sepulcro (5).

Renfe Serie 241-2201 a 2257

- La Renfe Serie 241-2201 a 2257 estuvo constituida por 57 locomotoras construidas por MTM de 1944 a 1952. Tenían un velocidad máxima de 115 km/h, una potencia nominal de 270 CV, un esfuerzo tractor de 17.690 kg, diámetro de ruedas motores de 1750 mm, una tara de 204 t.

Renfe Serie 241-4001 a 4056

- Todas las locomotoras de vapor de la serie 4600 de la compañía Norte llegaron a RENFE donde recibieron los números 241-4001 al 4056. 52 estaban en servicio en 1942 (25 en Madrid, 12 en Miranda de Ebro, 10 en León, 5 en Valladolid).

Posterioramente, se instalaron pantallas levanta-humos. En 1949, algunas fueron trasladadas a Zaragoza-Arrabal, Monforte, y Vigo. Las primeras fueron apartadas en 1962, y los desguaces se iniciaron en 1964, hasta 1968. Las locomotoras 241-4001 y 4003 están preservadas.

Renfe Serie 242-0231 a 0290

- Las 60 máquinas Serie 1600 del MZA llegaron a RENFE donde recibieron los números 242-0231 al 0290. En diciembre de 1942, había 54 en servicio, de ellas 35 en Barcelona-Poble Nou (Pueblo Nuevo en nomenclatura de la época). Otras 12 estaban en Girona y siete en Madrid-Atocha. Esta distribución se mantuvo durante varios lustros. En 1962 ya se encontraban más diseminadas y algunas apartadas al parque de reserva. Los depósitos con mayor número de ellas eran Lleida (14) y Salamanca (14).
- Pese a la electrificación de las líneas catalanas aún había dotación en Barcelona-Poble Nou (4), Tarragona (4) y Girona (7). Las restantes se repartían entre Arroyo (5), Madrid-Atocha (1), Madrid-Delicias (4), Valencia-Alameda (2) y Valencia-termino (3). Entre 1966 y 1967 se fuelizaron las 242-0231, 0240, 0242, 0258, 0261, 0284, 0286 y 0287, y se concentraron casi todas en Lleida. En 1966 se desguazó la primera (242-0267). Las últimas fueron las fuelizadas, siendo desguazadas en 1971.

Renfe Serie 242f-2001 a 2010

- En 1951 y dentro del plan de construcción de nuevas locomotoras de vapor, RENFE encargó a la M.T.M. 10 locomotoras "Confederación". Su diseño y construcción estuvo a cargo del jefe de la oficina técnica de la Maquinista, D. José Augé Farreras, en colaboración con el servicio de estudios del departamento de material y tracción de la RENFE. Justo es también mencionar al proyectista de la locomotora, D. Juan Muntané Cervelló, quien, según sus propias palabras, el primer proyecto de la locomotora lo realizó utilizando piezas y formas de las locomotoras de la serie 2700 (2200), de la Santa Fe y de la 1700, entre otras. El primer proyecto llevaba pantallas levanta-humos similares a las de las locomotoras indicadas, pero al quererse un cambio de imagen, se decidió por parte de Renfe que se le instalaran las que se convirtieron en definitivas
- La nueva locomotora debería poder inscribirse en curvas de 300 m de radio, con un peso máximo por eje de 20 toneladas y ruedas motrices de 1900 mm. Desde el principio, está concebida para quemar fuel-oil. Se entregaron entre 1955 y 1956, llevaban los números de fábrica 695 a 704, y en Renfe se clasificaron en la serie del encabezado.
- A parte de un tipo de los ferrocarriles soviéticos, fueron las únicas Confederación de serie en Europa (La 242 A 1 francesa fue solamente un prototipo). Hay una clara inspiración alemana en el diseño, pero con las acertadas técnicas de André Chapelon (alargamiento de la caja de humos, aumento del diámetro y de la longitud de los tubos de admisión, etc...). Con su potencia de 4226 CV, son las locomotoras de serie mas potentes de Europa.
- La potencia normal indicada, según las fichas de Parque-motor de Renfe, era de 2.700 Cv. La potencia máxima obtenida, remolcando un tren de 450 Tm., en las rampas de La Cañada, fue de 4.226 Cv. En 1956, en pruebas no oficiales, el que fue Jefe de Material y Tracción de RENFE, D. Juan del Arco, alcanzó con la 2001 los 150 km/h admitiendo la máquina más marcha. La velocidad de esta máquina estaba limitada por las condiciones de la vía existentes en aquella época. D. Juan mantenía en su poder la cinta del tacógrafo que demostraba la existencia de este record.
- El esfuerzo de tracción teórico ascendía a 16.260 kgs, obtenido aplicando la conocida fórmula que maneja la presión de la caldera, el diámetro de los cilindros, la carrera del émbolo y el diámetro de las ruedas motrices, modificando su resultado con el coeficiente 0,65, que pretende así recoger las pérdidas de vapor y las condiciones de explotación. Sin embargo, el esfuerzo de tracción real ascendía a 21.000 kgs, que la permitían tener unas arrancadas espectaculares con el nervio característico de la serie. A ello contribuyó la aplicación de algunos de los detalles que A. Chapelón había introducido en sus modelos más avanzados: el doble escape Kylchap, alargamiento de la caja de humos, aumento de las secciones de paso del vapor hacia los cilindros. Un simple dato: por comparación con la serie 2200, las Atómicas, las secciones de paso de los tubos de admisión pasaron de 285 cm² en las primeras, a 490 cm² en las segundas.
- Sin embargo, no se aplicó el principio más básico elemental que el gran ingeniero francés estableció: el aumento de la presión máxima en la caldera, es decir, el timbre. Si se hubiera adoptado una presión de 20 kgs/cm², en vez de los 16 kgs/cm² con que contaba la serie, el aumento que hubiera experimentado tanto la potencia como en esfuerzo de tracción hubieran sido considerables. Ya existían en la década de los años 50 aceites de origen mineral que hubieran hecho posible la lubricación sin contratiempos.
- La primera locomotora se terminó en octubre de 1955. En las pruebas, realizadas entre Vilanova i la Geltrú y Sant Vicenç de Calders, llegó a alcanzar una velocidad de 140 km/h con un tren de 480 toneladas, y posteriormente alcanzaría el récord de velocidad en tracción vapor en España, con los ya mencionados al principio 150 km/h . Toda la Serie fue asignada al depósito de Miranda de Ebro, y las locomotoras se pusieron en servicio en la línea de Madrid a Irún, en el trayecto Avila-Miranda de Ebro. En 1968, cuando se electrificó este trayecto, pasaron a la línea de Miranda de Ebro a Zaragoza.
- Los servicios más recordados que prestaron estas máquinas fueron muy relevantes en el tráfico Ibérico. Se encargaron de remolcar entre las secciones de Ávila y Alsasua, los Expresos Madrid-Irún, y entre ellos, el renombrado Iberia Exprés; El Sudexpreso Madrid o Lisboa-Hendaya. Posteriormente, realizó servicios enlazando como se indica, Miranda, Zaragoza y Lleida, para verse después remolcando trenes naranjeros y relegada en sus últimos días a llevar trenes de balasto.

Renfe Serie 241-2201 a 2257

- La Renfe Serie 241-2201 a 2257 estuvo constituida por 57 locomotoras construidas por MTM de 1944 a 1952. Tenían un velocidad máxima de 115 km/h, una potencia nominal de 270 CV, un esfuerzo tractor de 17.690 kg, diámetro de ruedas motores de 1750 mm, una tara de 204 t.

Renfe Serie 282f-0421 a 0430

- En 1953, y en el marco del Plan Laboral del Gobierno, RENFE encargó la construcción de 10 locomotoras Garratt para trenes de mercancías. Este modelo era el mismo que la Babcock & Wilcox había construido en 1931 para el Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Las modificaciones consistían en la instalación de un equipo precalentador del agua de alimentación. Estas 10 máquinas salieron fuelizadas de fábrica. La 282-0430 se entregó el 18 de abril de 1961 y es última locomotora de vapor construida en España.
-
-

Renfe Serie 030-2128 a 2205

- Las locomotoras de la serie Renfe Serie 030-2128 a 2205 son las antiguas 1301 a 1386 del Norte. 78 máquinas llegaron a Renfe, donde formaron la serie mas numerosa de 030. En diciembre de 1942, 75 estaban en servicio en antiguos depósitos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En 1954, algunas habían sido trasladadas a Córdoba (030-2156), Pueblo Nuevo (030-2137), Lleida, y Soria. Renfe las utilizó casi exclusivamente para maniobras. En 1955 se desguazaron 10, 5 en 1956, 1 en 1957, 23 en 1958. Las cuatro últimas, 030-2163, 2185, 2199, y 2201 fueron desguazadas en 1966.
-
-

Norte Serie 1396 a 1398 (0-3-0)

- Estas locomotoras fueran construidas por la casa Eggestorff (futura Hanomag) para Rusia en 1883. No admitidas por el ferrocarril ruso, se proponen a las redes de la Península Ibérica con un precio atractivo. Tres de ellas son adquiridas por el LRT y recibieron los numeros 20 a 22. Eran locomotoras del clásico modelo "Bourbonnais", pero con gran marquesina cerrada para luchar contra las rigores del invierno ruso.
- Pasan a Norte como 396 a 398, y luego como 1396 a 1398.

Renfe Serie 030-2067 a 2086

- Las locomotoras de Norte de la serie 461 a 480, más tarde renumeradas como 1461 a 1480 tenían de rodaje 030 y fueron construidas por Hartmann en 1882. Eran locomotoras inestables, en parte debido a sus voladizos tanto en la parte trasera como en la parte delantera, y sufrieron varios accidentes. Hubo proyectos de transformarlas a rodaje 130 y en 031 pero no se llevaron a cabo.
 - En Renfe se numeraron como 030-2067 a 2086.
-
-

- La serie Serie 4105 a 4119 de Sur (140-2053 a 2067 de RENFE)
- La última serie de locomotoras de vapor que encargó Andaluces fue para las líneas que explotaba de Sur donde constituyeron la serie Sur Serie 4105 a 4119. Fueron construidas en 1928 por Babcock & Wilcox. Tienen un diámetro de rueda más pequeño que otras series 1-4-0 debido a la dureza de la línea de Linares a Almería, líneas entre las de mayores pendientes de los ferrocarriles españoles, como es la de Línea de Linares a Almería, y Baza-Guadix. La serie 4105 a 4119 de Sur se asignó al depósito de Guadix. Eran locomotoras simples, de fácil mantenimiento, con un diámetro de ruedas motrices pequeño, aptas por tanto para fuertes rampas y trenes de mercancías no muy largos. El timbre de caldera era bajo para la época: hasta 12 kg/cm², cuando eran muy normales de 14 y 16 kg/cm². El diámetro de los cilindros el diámetro era de 500 mm.
- Cuando Andaluces se integró en RENFE, estas locomotoras formaron la serie 140-2053 a 2067<ref>Según Spanishrailways habrían sido renumeradas como (2430?) 2431 a 2444)</ref>.

MZA Serie 547 a 561 (0-4-0)

- Esta serie de quince locomotoras de mercancías fue construida por La Maquinista Terrestre y Marítima entre 1900 y 1901 para MZA, siendo el primer modelo construido en serie en España.
- Para la construcción se tomó como modelo la serie 537-546 del Mérida-Sevilla, fabricada por Cockerill, pero con una caldera mayor y de timbre más elevado, con lo que se aumentó la potencia. Una característica peculiar de estas locomotoras son sus ruedas de cuerpo macizo, por no fabricarse en España las de acero moldeado con radios.
- En un principio fueron asignadas a la zona catalana de MZA, pero hacia 1910 fueron desplazadas a otras zonas, donde permanecieron hasta su desguace. Las quince locomotoras estaban activas en 1941 y al crearse RENFE formaron la serie 040-2271 a 2285 y se encontraban asignadas a Madrid-Atocha, Mérida, Córdoba-Cercadilla y Guadix, pasando estas últimas a la dotación de Córdoba, donde eran muy aptas para el difícil perfil de la línea Córdoba - Almorchón.
- Fueron dadas de baja y desguazadas entre 1964 y 1967, a excepción de la 040-2273, que se conservó en la rotonda del Depósito de San Jerónimo, en Sevilla, para el Museo del Ferrocarril, donde el paso de los años y el pillaje la dejaron en un estado lamentable. En 1991 ante la inminente demolición de la rotonda con motivo de la Expo92, se trasladó durante algún tiempo a la Estación de San Jerónimo, pero al ser esta también desmantelada se llevó a la estación de mercancías de Majarabique, desde donde años después fue trasladada por carretera a Pozoblanco, para ser instalada como monumento. Desgraciadamente, parece ser que por falta de espacio, sólo instaló la locomotora, quedando el tender primero en Majarabique y posteriormente en una vía muerta de la Estación de la Rinconada, reducido ya a un montón de chatarra.

Renfe Serie 240-2316 a 2335

- MZA, aprovechando los apoyos del Plan de 1934 proyectó una locomotora basada en la MZA Serie 1400, mejorando las prestaciones. Constituyó la MZA Serie 1361 a 1380.
- Estas locomotoras fueron integradas en la Renfe Serie 240-2316 a 2335 (con numeración intercalada, por razones desconocidas, dentro de la de la Renfe Serie 240-2241 a 2315 y 240-2336 a 2425).

MZA Serie 1701 a 1795 (2-4-1)

- El progresivo incremento del peso de los trenes de viajeros obligo a MZA a estudiar un tipo de locomotora de mayor potencia que las "pacific". Se llego a un proyecto de maquina tipo 241. Hay los mismo problemas de traccion en los ferrocarriles franceses del Este y del PLM, y en el Norte español. Los dos proyectos mas detallados que los constructores presentaron a MZA procedian de las casas Henschel y ALCO. Pero los precios de estos constructores, con las tarifas de aduana entonces en vigor no suponian ventajas.
- El pedido de las 25 maquinas programadas por MZA fue otorgado a la M.T.M. el 21 de julio de 1924, sobre un estudio de la firma con mucha similitud con las 1400. La 1701 se probó el 30 de junio de 1925 en el tramo de Barcelona San Andrés a Granollers. Las primeras 25 maquinas de la serie fueron destinadas en su mayoria a la linea de Madrid a Zaragoza. Despues, sus recorridos se extendieron hasta Manzanares y Albacete, y remolcaron todos los expresos y gran parte de los correos en las lineas principales de MZA.