

Conferència 17 de setembre de 2009, 18.00 hores, sala audiovisual

La història de les Mikado de procedència britànica encarregades per la *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* a la fi de la dècada dels anys 40 del segle XX, és també el declivi i la desaparició de la tracció vapor en la RENFE. Les seves 242 representants van estar disperses per la majoria dels seus dipòsits i destinades als trens de viatgers i de mercaderies de no molta velocitat, però la electrificació de les línies principals i la dieselització de les secundàries varen marcar la caiguda de la tracció vapor. Amb la desaparició de les "Renfe", les 2700 i les "Confederacions", les Mikado van romandre fins al final i es van convertir en les màquines exclusives de la tracció vapor, fins que al mes de juny de 1975 varen tancar la història de la tracció vapor a la RENFE. Tot i així, dos anys més tard tornaren a renèixer de nou des de Barcelona i avui dia continuen circulant al capdavant d'alguns trens turístiques o commemoratius.



Es podrà adquirir el llibre "Las 141F de la RENFE. Las últimas locomotoras de vapor británicas" escrit per Josep Miquel i Ángel Maestro.

La historia de las Mikado de procedencia británica encargadas por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles a finales de la década de los años 40 del siglo XX, es también el declive y la desaparición de la tracción vapor en la RENFE. Sus 242 representantes estuvieron dispersas por la mayoría de los depósitos destinada a los trenes de viajeros y de mercancías de no mucha velocidad, pero la electrificación de las líneas principales y la dieselización de las secundarias marcaron la caída de la tracción vapor. Con la desaparición de las "Renfe", las 2700 y las "Confederaciones", las Mikado permanecieron hasta el final y se convirtieron en las dueñas exclusivas de la tracción vapor, hasta que a mediados de 1975 cerraron la historia de la tracción vapor en RENFE. A pesar de ello, dos años más tarde renacieron de nuevo desde Barcelona y actualmente continúan circulando a la cabeza de algunos trenes turísticos o conmemorativos.



Se podrá adquirir el libro "Las 141F de la RENFE. Las últimas locomotoras de vapor británicas" escrito por Josep Miquel y Ángel Maestro.

Josep Miquel Solé –Badalona, 1952– va deixar la seva activitat professional dedicada a l'ensenyament en 1980 per a dedicar-se a la fotografia industrial, en la qual s'inclouïa el sector ferroviari: Adtranz, Alstom, Brown Boveri, CAF, MACOSA, MTM i Siemens i també per als FGC, FEVE i RENFE. Així mateix per al món del modelisme fotografiant els models de Ibertren, Roco i Startrain. En 1993 va iniciar una nova etapa com promotor i editor de la revista *Doble Tracció*, una fita entre les publicacions ferroviàries. Actualment combina la seva activitat professional amb publicacions d'àmbit ferroviari i aeronàutic i creu a ulls clucs que el segle XXI serà una nova etapa daurada per al ferrocarril, molt diferent al segle XX, però de la mateixa intensitat que ho va ser en el segle XIX, degut al fet que l'evolució d'aquest sistema de transport permetrà ràpids desplaçaments impensables fa unes dècades.

Josep Miquel Solé –Badalona, 1952– dejó su actividad profesional dedicada a la enseñanza en 1980 para dedicarse a la fotografía industrial, en la que se incluía el sector ferroviario: Adtranz, Alstom, Brown Boveri, CAF, MACOSA, MTM y Siemens y también para los FGC, FEVE y RENFE. Asimismo para el mundo del modelismo fotografiando los modelos de Ibertren, Roco y Startrain. En 1993 inició una nueva etapa como promotor y editor de la revista *Doble Tracción*, un hito entre las publicaciones ferroviarias. En la actualidad combina su actividad profesional con publicaciones de ámbito ferroviario y aeronáutico y cree a pies juntillas que el siglo XXI será una nueva etapa dorada para el ferrocarril, bien diferente al siglo XX, pero de la misma intensidad que lo fue en el siglo XIX, debido a que la evolución de este sistema de transporte permitirá rápidos desplazamientos impensables hace unas décadas.