

LOCOMOTORA ELECTRICA SERIE 277 (Depósito de León): 110 km/h., 120 t., 2.200 kW. 1952/59. En los años 50 RENFE extiende de forma importante las electrificaciones a 3.000 V., obligando a la adquisición de las locomotoras eléctricas llamadas de la "segunda generación": series 7600, 7700 y 7800. Las 75 locomotoras 7700, construidas en Inglaterra, y que para muchos aficionados pasan por ser las máquinas eléctricas estéticamente más logradas que ha tenido RENFE, prestan servicio en León, Asturias y Galicia, como siempre ha sido desde su puesta en servicio, aunque algunas han circulado también en la línea Palencia-Santander y, en breves periodos, en Andalucía. Reciben la numeración 277 UIC. (Funcionan a 3.000 V. en c. c.) Constructores: English Electric y Vulcan Foundry.

LA EXPOSICION DE MATERIAL FERROVIARIO EN MADRID-CHAMARTIN

A través de los 37 vehículos exhibidos se pudo seguir la evolución histórica del ferrocarril en España.

UNO de los acontecimientos de divulgación ferroviaria más importantes realizados hasta la fecha en España ha sido, sin duda, la exposición de material rodante ferroviario exhibida en la estación de Madrid-Chamartín del 10 al 16 de mayo pasados.

Los 37 vehículos que se exhibieron resumían en buena parte la evolución del material motor y móvil de los ferrocarriles españoles y cabe esperar que esta muestra se repita en el futuro dado el éxito que ha tenido no sólo entre los aficionados al ferrocarril, sino entre el público en general.

Las locomotoras de vapor expuestas eran dos: la 240-2215 (antigua 1015 de la Compañía Nacional del Oeste), construida por Devis en Valencia en 1930. Esta locomotora era una derivación de la famosa serie 1400 de MZA, la primera máquina de vapor de gran modelo construida en serie en España. La 240-2215 fue cedida

al Regimiento de Zapadores Ferroviarios, donde ha sido reparada y conservada. En estos momentos es la última gran locomotora que, quemando carbón, está todavía en excelentes condiciones de servicio. Su llegada a la estación de Chamartín, su poderoso silbato, el vapor de sus purgadores y la potencia viva de su caldera encendida fueron un espectáculo inolvidable para los aficionados.

La otra locomotora de vapor expuesta fue la 030-0201, construida por Hunslet en 1880 para el West Galicia Railway. Tenía el nombre de "SARA", cuya placa aún conserva en el lomo de su caldera, y que sirvió para que entre el personal de tracción fuera conocida por la "Sarita", dadas sus reducidas dimensiones. En sus últimos años prestó servicios de maniobras en el puerto de Vigo y se

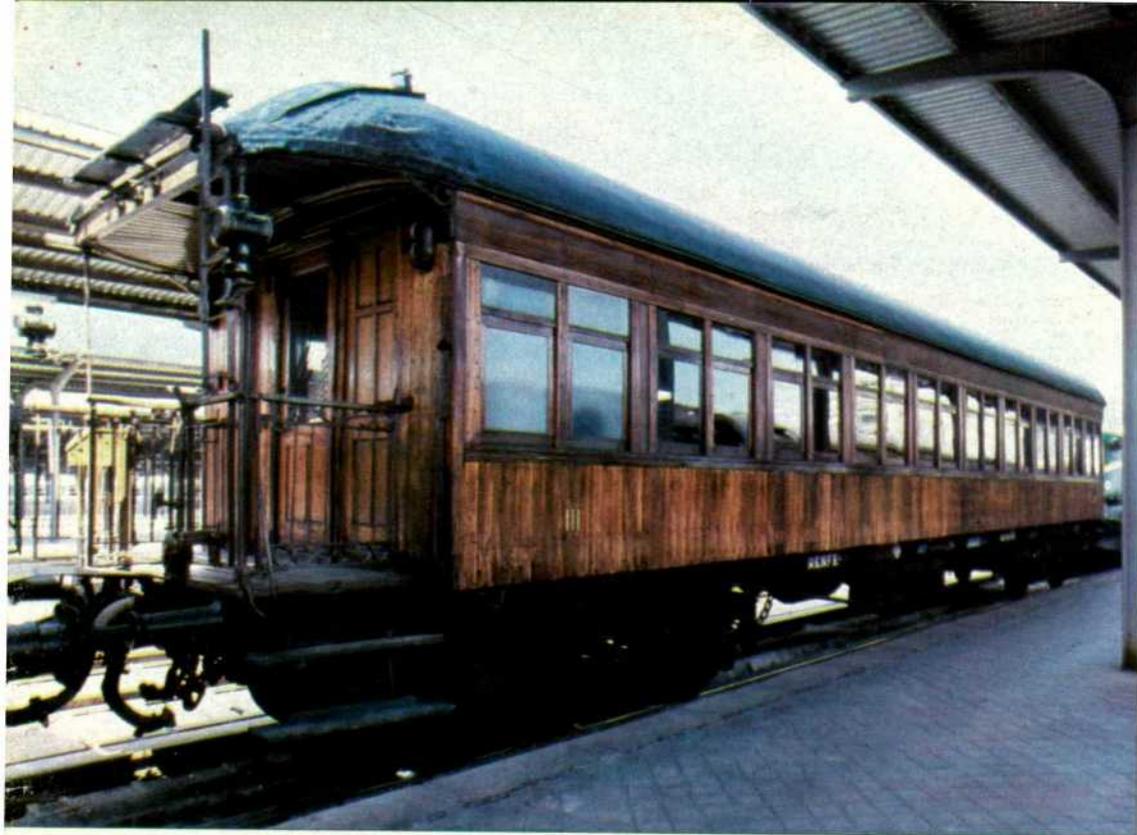
conserva para el Museo del Ferrocarril.

Locomotoras eléctricas

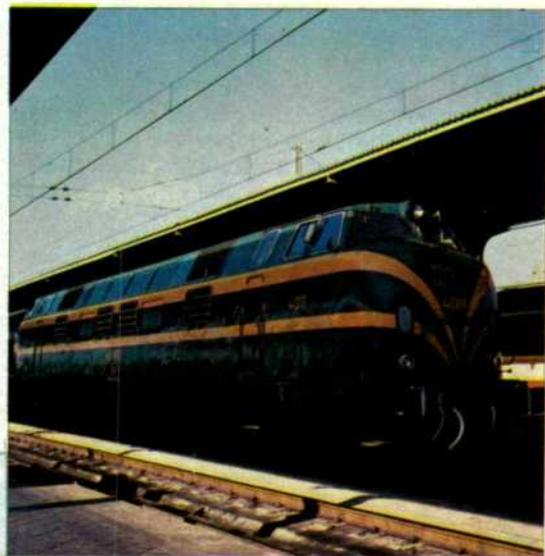
Pero la representación más importante y completa era la de las locomotoras eléctricas. Toda la evolución de la historia de la tracción eléctrica de vía ancha en España estuvo repre-

COCHE RESTAURANTE WR 3569 (Compañía Internacional de Coches-Camas). Diecinueve coches restaurantes "clásicos" existen aún en el parque español de la Compañía Internacional de Coches-Camas, la mayor parte de ellos sin modernizar, es decir, conservando maquetería y butacas originales. Este coche fue construido en Bilbao en 1930. Originariamente era todo restaurante, pero medio coche fue transformado en barra. Sociedad Española de Construcción Naval.





COCHE DE VIAJEROS CC 2375 (Regimiento de Zapadores Ferroviarios). Este coche fue construido en 1920 en Nueva York por American Car and Foundry y forma parte de la subserie CC 2361-CC 2389 de RENFE que procedían de los CW^{IV} de MZA, coches contruidos fundamentalmente para servicios de cercanías denominados popularmente "Costas". Actualmente es propiedad del Regimiento de Zapadores Ferroviarios que los conserva en Campamento, donde también los ha restaurado. Mide 18,7 m., pesa 32 t. y originariamente tenía 92 plazas.



LOCOMOTORA DIESEL-HIDRAULICA SERIE 340 (Depósito de Madrid-Atocha): 130 km/h., 88 t., 4.000 CV. 1966/68. Las 32 locomotoras de la serie "4000" (luego numeradas 340) forman la primera serie de locomotora Diesel de gran potencia construidas para RENFE. Se emplearon para deslizar la línea Madrid-Barcelona, si bien, durante varios años, hasta la llegada de las 333, remolcaron los más importantes trenes de viajeros en todas las líneas sin electrificar. Las locomotoras sobrevivientes en 1984 remolcan fundamentalmente trenes de mercancías, estando todas asignadas al depósito de Atocha. (Constructores: KM, BW.)

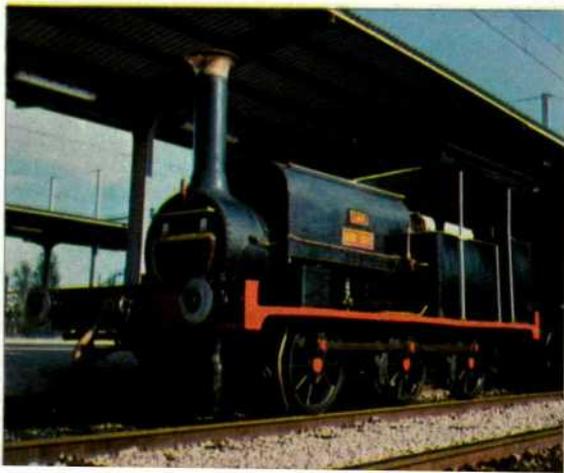


COCHE-CAMAS TIPO LX (Compañía Internacional de Coches-Camas). Los coches LX (3466 a 3555) llamados así por las consonantes de la palabra LUXE (lujo) fueron al ser contruidos, de 10 grandes departamentos individuales, circulando en trenes internacionales, y posteriormente pasando a transformarse en algunos departamentos dobles (tipo LX 16), conservando individuales en el centro, o en todos los departamentos de dobles (LX 20), excepto el coche LX 3538, cuyos dos departamentos centrales fueron convertidos en salón y otro departamento en cuarto de ducha, para servicios especiales. Este coche se utilizó frecuentemente por el Rey de Inglaterra en sus viajes a la Costa Azul. Posteriormente se transformó en LX 20 con los departamentos dobles y así pasó al parque español.

LOCOMOTORA ELECTRICA SERIE 7500 (Museo Nacional Ferroviario): 110 km/h., 147 t., 2.580 kW. 1944/76. Para la electrificación

(a 1.500 V.) de las líneas de Madrid a Avila y Segovia (la primera de importancia que realizó RENFE tras su creación en 1941), se adquirieron las locomotoras de las series 7400 (24 unidades) y las 7500 (12 unidades). Estas últimas del "Norte" (1928). Las 7500 de tipo "Cocodrilo" fueron muy conocidas por haber prestado servicio en Madrid-P. Pio hasta la transformación a 3.000 V. en 1971, de las líneas de Madrid a Avila y Segovia, pasando entonces a circular en el País Vasco, donde terminaron sus servicios en 1976, junto a las 7400. Constructores: CAF, BBC, Oerlikon.

La "Sarita".



sentada en esta exposición, con la sola excepción de las máquinas que inauguraron la tracción eléctrica en el Pajares. Allí estaban desde la primera locomotora eléctrica que prestó servicio en España —las de la serie 1-7, del año 1911—, de sólo 23 toneladas de peso, empleadas en la rampa de Nacimiento a Gádor, en la línea de Linares a Almería, que se electrificó en dicho año por la Compañía de Andaluces. Esta electrificación, la primera que se tendió en España, se hizo con el sistema trifásico, entonces el más desarrollado. Tenía por objeto facilitar la salida de mineral de hierro de los yacimientos del Marquesado y Alquife por el puerto de Almería. Fue seguida en 1923 por la del puerto de Pajares, que se tendió ya con la tensión de 3.000 voltios. Siguieron luego las de Alsasua-Irún, Barcelona-Puigcerdá y Moncada-Manresa, y la de Bilbao-Portugalete, todas ellas a la tensión de 1.500 voltios. De esta última se exhibía en la exposición una de sus máquinas —todavía en servicio— pertenecientes a la serie 21-25, luego 1101-1105 en RENFE, que son las locomotoras del parque más antiguo en estos momentos.

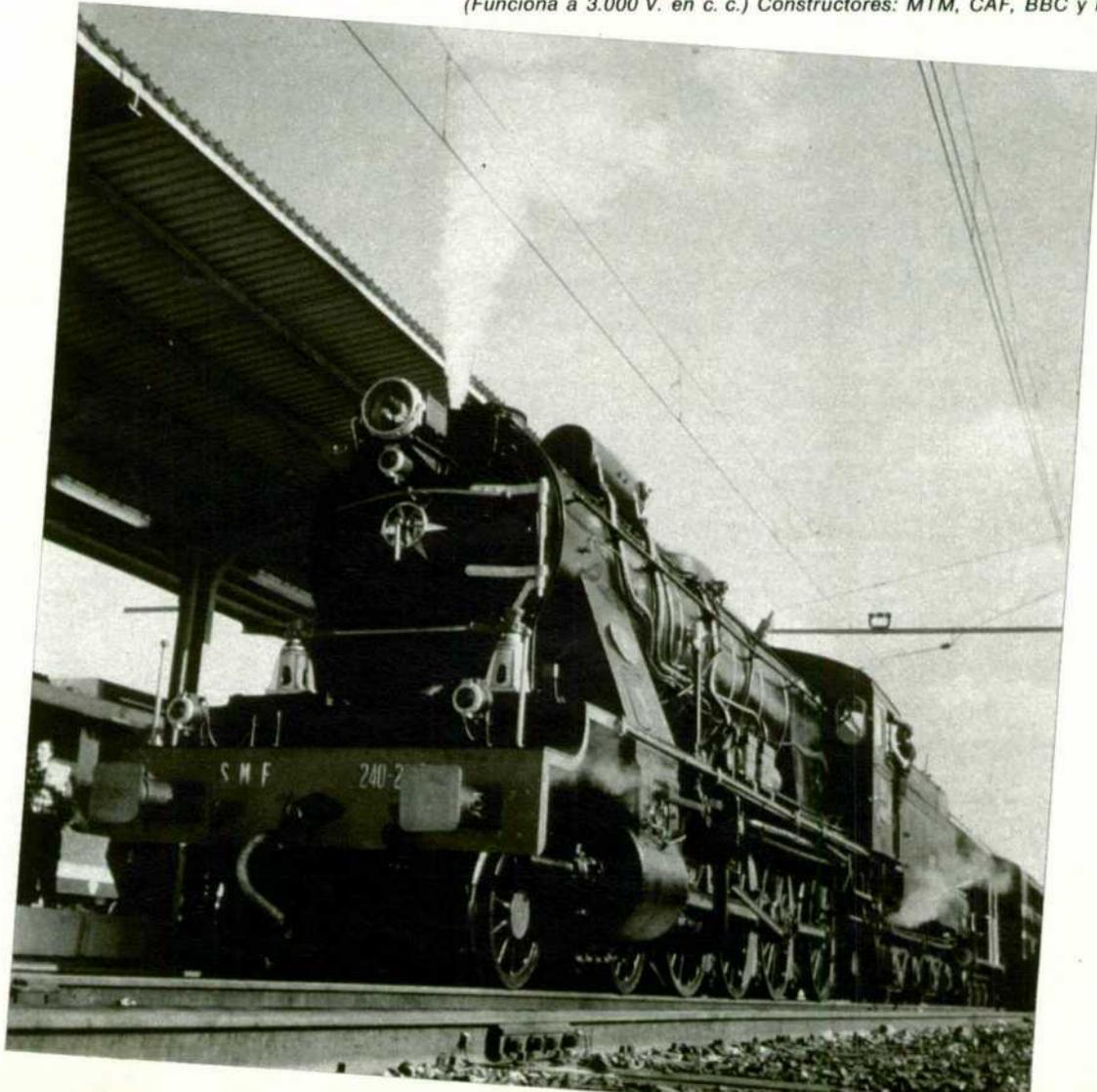
Las electrificaciones se reanudaron después de la guerra civil, con las líneas de Madrid a Avila y Segovia, cuya locomotora más característica fue la 7500, una de las cuales se encontraba también en la exposición, conservada para el Museo del Ferrocarril.

Siguieron después las electrificaciones de los pasos de la cordillera cantábrica y del tramo León-Ponferrada. En este último, la máquina empleada fue la 7700, tal vez la de línea estética más conseguida entre las eléctricas que han circulado por las vías férreas españolas. Igualmente este modelo estaba representado en la exposición, lo mismo que el que se empleó en el paso de Despeñaperros —la 7800—.

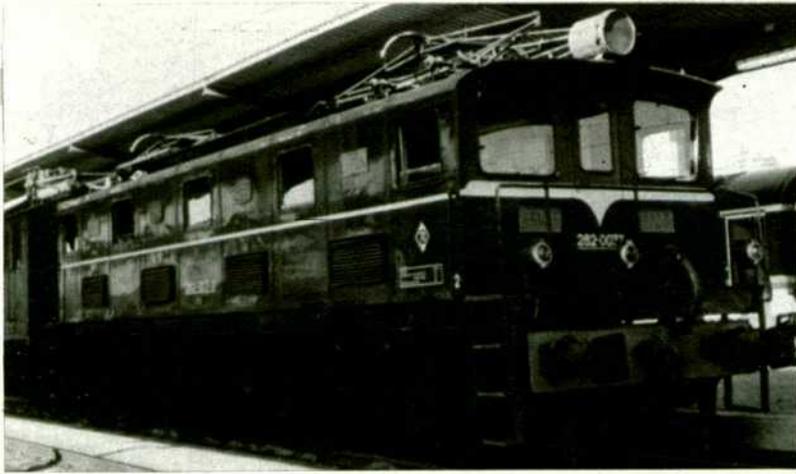
Finalmente, también se expusieron locomotoras de las series más modernas de RENFE: la 269, de las que se han construido un total de 265 unidades, y las 250 y 251, recién incorporadas al parque. Hay que destacar que las últimas citadas



LOCOMOTORA ELECTRICA SERIE 250 (Depósito de Barcelona-Casa Antúnez): 160 km/h., 124 t., 4.600 kW. 1982/84. Las locomotoras de gran potencia de la serie 250 se empezaron a incorporar al parque de RENFE en 1982. La serie constará de 40 unidades (construidas las cinco primeras en Alemania y el resto en España), de las cuales las cinco últimas con "chooper". Se trata de locomotoras birreductoras (aptas por ello para remolcar trenes de viajeros o de mercancías) dotadas cada una de dos bogies monomotores. Destaca especialmente su amplia cabina de conducción dotada de aire acondicionado, con diseño ergonómico, etcétera. (Funciona a 3.000 V. en c. c.) Constructores: MTM, CAF, BBC y KM.



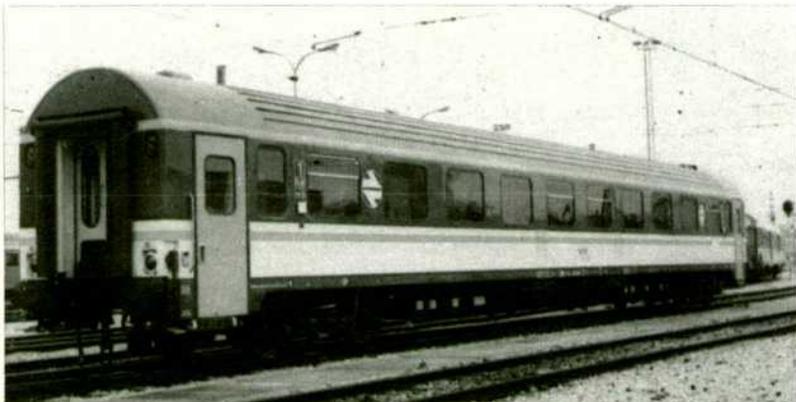
LOCOMOTORA 240-2215 (Regimiento de Zapadores Ferroviarios). Esta locomotora fue construida por Devis en Valencia en 1930 para la Compañía Oeste, donde lleva el número 1015. Al pasar a RENFE recibió su numeración actual. Prestó servicios fundamentalmente en el depósito de Salamanca. En la actualidad pertenece al Regimiento de Zapadores Ferroviarios que la conserva en Campamento.



LOCOMOTORA ELECTRICA SERIE 282 (Depósito de Olaveaga): 70 km/h., 67,5 t., 825 kW. 1932. Estas locomotoras llevan más de cincuenta años en servicio activo, habiendo circulado siempre en la misma línea: Bilbao-Santurce/San Julián de Muskes. Procedentes del Bilbao-Portugalete, la modificación más significativa que han sufrido a lo largo de su dilatada vida junto a la ría de Bilbao han sido la numeración: Primero eran 21-25 del BPT, luego 1101-1105 de RENFE y ahora 282-001/005 según la numeración UIC. Al finalizar 1983 quedaban en servicio las cinco locomotoras iniciales de la serie, pero dos han sido dadas de baja en los primeros meses de 1984. Constructores: BW, GEE.



LOCOMOTORA DIESEL ELECTRICA SERIE 319 (Depósito de Valencia-Fuente de San Luis): 120 km/h., 105 t., 1977 CV. 1966. Las locomotoras de la serie 1900 (319 según el criterio UIC) fueron construidas entre 1966 y 1962, alcanzándose un total de 103 unidades. Las diez que fueron construidas en Estados Unidos (1961-1970) se distinguen perfectamente del resto de la serie por tener una sola cabina de conducción. Están asignadas a los depósitos de Valencia y Zaragoza. 20 locomotoras de esta serie están siendo reconstruidas en 1984, dando lugar a la subserie 319-200 decorada en azul-amarillo y dotada de una caja diferente. Constructores: Macosa, GM.



COCHE SERIE AA 10000: 160 km/h., 43 t., 60 pl. 1984/(85). Los coches de la serie 10000 se empiezan a construir en 1984, todos ellos en España. Son coches de departamentos y pasillos lateral, dotados de aire acondicionado, megafonía, cierre automático de puertas, etcétera, y aptos para circular por líneas de ancho internacional mediante cambio de bogies. El primer pedido de coches de primera clase incluye 20 unidades. Constructores: CAF, Macosa, BM.



LOCOMOTORA ELECTRICA SERIE 278 (Depósito de Alcázar de San Juan): 110 km/h., 120 t., 2.200 kW. 1945/60. Las 29 locomotoras de la serie 7800 (numeradas como 278, según el criterio UIC) han prestado servicio en León y Cataluña, pero desde hace muchos años están asignadas al depósito de Alcázar, remolcando fundamentalmente trenes de mercancías. Fueron todas ellas construidas en Sestao e inicialmente iban pintadas en dos tonos diferentes de verde. (Funcionan a 3.000 V. en c. c.) Constructores: Naval y Westinghouse.

son las más potentes que ha tenido RENFE.

Locomotoras Diesel

El parque de locomotoras Diesel estaba representado por la 1615, la primera Diesel de línea que circuló en RENFE, con la excepción de las del Talgo II. Conocida popularmente por la "Marylin", por su origen americano, comenzó a prestar servicio a partir de 1954 en Despeñaperros. Fue el prototipo que sirvió de base para la serie 1601-1617, en la que se integró con el ya citado número 1615.

Otra locomotora característica, también representada en la exposición, fue la de la serie 1900, de las que entre 1966 y 1972 se construyeron 103 unidades, de las cuales 10 tenían una sola cabina de conducción.

También estuvo expuesta una locomotora de la serie 4000, que, a diferencia de las anteriores, que son Diesel-eléc-

tricas, es del sistema Diesel hidráulico. Se construyeron 32 y se emplearon principalmente en la línea Madrid-Barcelona antes de su electrificación.

Mención especial merecen las máquinas Diesel-hidráulicas de la serie 354, diseñadas para remolcar los trenes Talgo-Pendular, pero al haberse decidido remolcar estos trenes en los tramos electrificados con locomotoras eléctricas, han comenzado a ser empleadas para la tracción de trenes convencionales en los trayectos no electrificados.

Coches camas y coches de viajeros

Así como en el pasado, según hemos dicho, se han celebrado algunas exposiciones de locomotoras, es la primera vez que se han expuesto coches de viajeros de tan amplia gama como los reunidos en Chamartín que abarcaban los más característicos de RENFE. Estaban

allí los coches de las series 5000, 8000 y 9100, así como los metalizados de las antiguas compañías, uno transformado en coche-cine (antiguo 1600 Norte) y otro de la serie 3300, antiguo coche de MZA. Había también uno de los famosos "Costa", coche de madera construido en 1920 por la American Car and Foundry para MZA, con sus característicos balconcillos, y el BB 1225, que es el coche del parque comercial más antiguo de RENFE.

Asimismo había un coche de dos ejes, de madera, de 3.ª clase, construido en 1912 para MZA, que fue restaurado en 1984 por la Jefatura de Explotaciones Forestales y pertenece ya al Museo del Ferrocarril.

También se expusieron los nuevos coches de la serie 10.000, de la 1.ª y 2.ª clase, y los coches literas de la serie 9600, así como los furgones de la serie 9400, que se han incorporado al parque en estos días.

Había igualmente una com-

pleta representación de coches-camas. Entre ellos estaba un coche tipo T2, construido entre 1978 y 1980, de los que hay 64 en servicio; otro del tipo YF, de los que hay 61 en servicio, y un tercero del tipo LX, uno de los más lujosos que puso en circulación la compañía y que antes de venir a España recorrió otras líneas europeas.

Finalmente hay que destacar también la presencia de un coche-restaurante de los llamados clásicos de los que todavía existen 19 en el parque español.

Una exposición en suma que debe repetirse y cuya documentación, tan cuidadosamente recopilada por el técnico del Gabinete de Información y Relaciones Externas, Alberto García, bien merecía ser publicada para un conocimiento más completo de estos temas. Aprovechamos dichos textos para documentar las fotos que aquí se ofrecen.

FERNANDO F. SANZ