

Locomotora 867 de M.Z.A. extraída del Guadalquivir en las proximidades de Lora del Río.

DESTRUIDAS SOLO MEDIA DOCENA DE MAQUINAS

El parque de vapor al final de la guerra (I)

Hace ahora tres años —en el número 271 de VIA LIBRE— con motivo de cumplirse el 50 aniversario de su iniciación, hacíamos un balance de lo que supuso la Guerra Civil para los ferrocarriles españoles. Se cumple ahora también el 50 aniversario de su conclusión y con ella el inicio de una dura etapa de reconstrucción que no pudieron afrontar las compañías privadas, lo que llevó a la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Fernando Fernández Sanz

En varias ocasiones hemos aludido a las dificultades que entrañaron aquellos años, sobre todo desde el punto de vista humano y que las circunstancias políticas impidieron dejar testimonio de toda su crudeza. Es un asunto que nos gustaría ir documentando sucesivamente, pero de difícil ejecución al no existir testimonios escritos de la misma. Únicamente han llegado a nosotros algunos documentos de recopilación e inventario que hicieron las

compañías para hacer balance de situación al finalizar la guerra y algunas referencias orales de los testigos directos que adolecen a veces de inevitables inexactitudes.

Curiosamente ello ocurre también con algunos de los citados documentos escritos e incluso de las estadísticas que, por algún ejemplo que hemos investigado, no ofrecen demasiado rigor.

Este es el caso de los datos relativos a las locomotoras de vapor, cuyo inventario

exacto siempre fue una de las principales preocupaciones de las antiguas compañías. Cuando concluyó la contienda se hicieron los oportunos recuentos de material que recogido en diversas obras por el ingeniero Sr. García Lomas se convirtieron en datos oficiales, pese a que no se ajustaban a una realidad estricta. De las 3.146 locomotoras que había en España en 1936, al finalizar la Guerra Civil sólo quedaban en servicio 1.837 y 1.292 se encontraban inútiles.

De acuerdo con estas cifras, el número total de locomotoras desaparecidas durante la contienda fue de 25, ya que las máquinas existentes en 1936 hay que sumar las ocho construidas durante la guerra al hacer la diferencia con las existentes en 1939. No obstante, el parque se había utilizado de manera tan exhaustiva que al finalizar la guerra todas las máquinas en servicio necesitaban prácticamente de gran reparación.

Por otra parte, en un estudio publicado en 1962 por la industria de material ferroviario se decía que en 1939, al concluir la Guerra Civil había 1.837 locomotoras en servicio y 1.175 fuera de servicio, considerando inútiles o destruidas 117.

La gran diferencia entre ambas estadísticas está en cierto modo justificada porque la inmensa mayoría de las máquinas consideradas en un principio como inútiles fueron luego reparadas por la necesidad imperiosa de aprovechar al máximo las disponibilidades de material ante las dificultades y lentitud con que se fabricaban las nuevas series de locomotoras programadas.

MINIMA CANTIDAD. Pero incluso la reducida cifra de locomotoras desaparecidas dada por García Lomas merece algunas puntualizaciones que disminuirán esas destrucciones a media docena, cantidad que parece irrisoria en una contienda que duró casi tres años. Ello tiene una primera explicación en el hecho de que las instalaciones ferroviarias no fueron objeto de ataques masivos por parte de la aviación, como luego ocurrió en la II Guerra Mundial.

En segundo lugar, cuando las instalaciones ferroviarias fueron durante mucho tiempo línea de frente, las locomotoras que en ellas había no sufrieron daños irreparables, como fue el caso de Madrid o el más significativo de Oviedo, asediada por los republicanos durante casi un año y donde habían quedado bloqueadas 47 locomotoras, de las que sólo una fue considerada como irrecuperable.

Según el primer inventario sistemático realizado por la RENFE en marzo de 1943, las máquinas desaparecidas en el periodo 1936-1943 fueron en su casi totalidad modelos pequeños y anticuados que ya no salían a la línea y se dedicaban a simples servicios de maniobras y en casos excepcionales a reforzar trenes de segunda categoría. Las series de gran modelo, de tres y cuatro ejes acoplados, llegaron íntegramente a la RENFE con media docena de excepciones. Son, por lo tanto, estas últimas locomotoras las que cabe dar por desaparecidas por efecto de la guerra, mientras que las más numerosas de modelos anticuados desaparecidas deben interpretarse que fueron desguazadas por ser completamente inútiles antes que desaparecidas con motivo de la contienda.

Un ejemplo del afán de recuperar el mayor número posible de locomotoras, dadas las dificultades de poner en servicio otras de nueva construcción, fueron las dos de la serie 400 Norte que en un primer momento, según se indica en la "Historia de la Compañía del Norte", de Javier Marquina, se dieron como destruidas en el sitio de Oviedo, y que finalmente sólo una se dio de baja —la 4736—, única también de la serie 400 que había sido destruida antes de 1943.

Otras locomotoras destruidas durante la contienda, aunque quepan dudas sobre una de ellas, fueron los números 4541 y 4550 también del Norte, que no fueron numeradas por la RENFE. La duda apuntada antes surge cuando sabemos que esta serie tuvo varias explosiones de caldera, como la de la 4541 ocurrida en febrero de 1937 poco después de pasar el puente sobre el río Ebro en Tortosa, camino de Valencia, y la de la 4509 en Villada en 1942. La 4541 ya no fue recuperada y se la dio de baja, pero ignoramos las causas de la desaparición de la 4550. Queda, por tanto, el interrogante de si esta baja se debió o no a acción de guerra.



La serie 4500 del Norte tuvo dos bajas durante la contienda. Los números 4541 y 4550.

OTRAS BAJAS. También cabe dar como desaparecidas en la guerra a las máquinas número 567 de M.Z.A., tipo 0-4-0, y la número 912, tipo "Pacific" de la misma compañía.

Son estas cuatro máquinas de modelos relativamente modernos las únicas que faltan en el inventario de 1943. Las restantes bajas, todas de locomotoras de dos y tres ejes acoplados de pequeño modelo y muy antiguas, se desguazaron —como se ha indicado— más probablemente después de la guerra por estar prácticamente inservibles.

Por tanto, cabe deducir que las destrucciones directas no rebasaron la citada

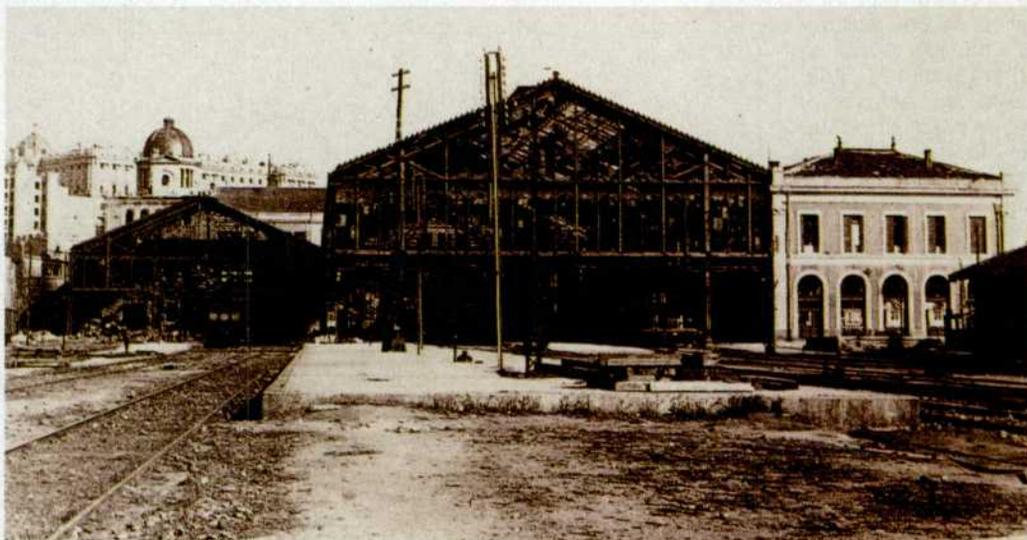
media docena de máquinas.

El caso de la máquina número 867 de M.Z.A. es demostrativo del criterio conservador que se seguía con las locomotoras. Dicha máquina fue extraída del río Guadalquivir en las proximidades de Lora del Río en el estado que muestra la fotografía que reproducimos. Pese a ello fue reparada por los Astilleros de Cádiz quedando como muestra a su vez la fotografía que acompaña a la anterior.

Otra consecuencia de la guerra fue la interrupción de las estadísticas que llevaban las grandes compañías y en menor grado las pequeñas. Por ello es difícil establecer un inventario exacto de las

locomotoras a partir de la iniciación de la contienda. Los escasos datos que se publicaron eran informaciones globales sobre explotación con pequeñas referencias al material de tracción e incluso en ellas hay contradicciones. Las más completas —como se ha indicado— se encuentran en la historia publicada por la compañía del Norte después de terminar la guerra.

En el próximo número analizaremos estos datos y los relativos a las restantes compañías para confirmar la aseveración sobre las locomotoras destruidas durante la Guerra Civil. (Fotos: Archivo Sanz) □



La estación del Norte de Madrid al concluir la Guerra Civil.