

EL PARQUE DE VAPOR AL FINAL DE LA GUERRA CIVIL

El primer inventario de RENFE se hizo en 1943 (II)

En el número anterior analizábamos las consecuencias de la Guerra Civil en el parque de líneas de vía ancha. Se ponía de manifiesto que, pese a la larga duración del conflicto, sólo fueron destruidas media docena de máquinas. En esta segunda entrega se examinan los balances realizados por las distintas compañías al concluir la contienda y el primero que realizó la RENFE en 1943.

Fernando Fernández Sanz

Otra consecuencia de la Guerra Civil fue la interrupción de las estadísticas que llevaban a cabo las grandes compañías. 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 con pequeñas referencias al material de tracción e incluso en ellas hay contradicciones. Las más completas se encuentran en la ya citada historia publicada por la Compañía del Norte después de terminar la guerra.

La situación era la siguiente:
Locomotoras en servicio: 392
Necesitadas de reparación: 392

En buen estado	372
Total.....	764
Locomotoras fuera de servicio:	
En reparación.....	40
Necesitadas de gran reparación.....	291
A desguzar.....	69
Total.....	400

Sumadas las 764 locomotoras en servicio, las 400 fuera de servicio y las 14 de vía estrecha que, según la Memoria del Norte de 1939, no se habían incluido en estos recuentos arrojan un total de 1.178 máquinas; es decir, exactamente la dotación del parque al iniciarse la Guerra Civil en 1936. Puede llamar la atención esta conclusión si se piensa que durante la guerra se destruyeron al menos 2 locomotoras (según se indicaba en el trabajo anterior: una de la serie 400 en el sitio de Oviedo y la 4541), y además habría que tener en cuenta que durante la guerra Euskalduna hizo entrega al Norte de otras 3 locomotoras, serie 400, que lógicamente deberían estar incluidas ya en el recuento de 1939. Parece probable que en ese primer recuento no se incluyeran estas 3 máquinas nuevas pues en otro, hecho el 4 de junio de aquel mismo año, se dice que el número de máquinas existentes era de 1.184 y se indica que las 6 más relación al anterior recuento correspondían a las entregadas por Euskalduna; es decir,

ron al menos 2 locomotoras (según se indicaba en el trabajo anterior: una de la serie 400 en el sitio de Oviedo y la 4541), y además habría que tener en cuenta que durante la guerra Euskalduna hizo entrega al Norte de otras 3 locomotoras, serie 400, que lógicamente deberían estar incluidas ya en el recuento de 1939. Parece probable que en ese primer recuento no se incluyeran estas 3 máquinas nuevas pues en otro, hecho el 4 de junio de aquel mismo año, se dice que el número de máquinas existentes era de 1.184 y se indica que las 6 más relación al anterior recuento correspondían a las entregadas por Euskalduna; es decir,

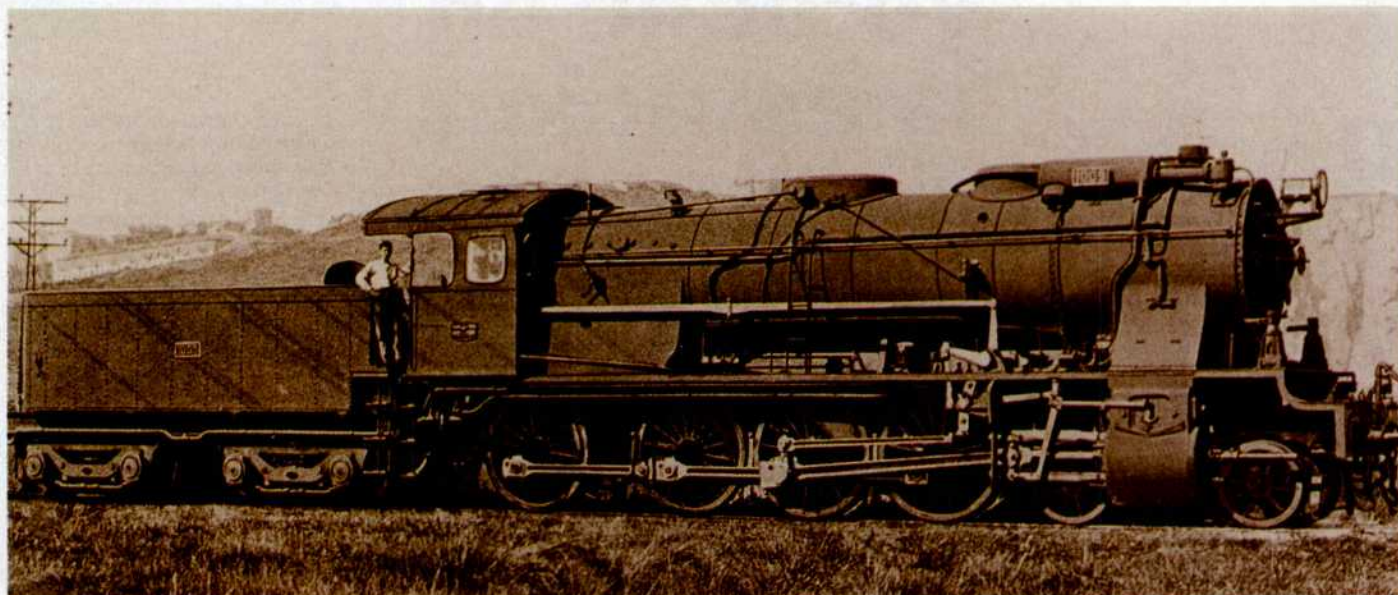
parte del lote de 10 construidas en los años 1938 y 1939.

De todas estas argumentaciones cabe deducir que, aunque en la Guerra Civil quedaron destruidas algunas locomotoras del Norte, en aquellos primeros recuentos se incluyeron probablemente entre las consideradas para desguace, tal vez con el afán de poder valorar más los daños producidos por la contienda a la hora de negociar una posible indemnización.

En la misma nota de junio de 1939 se informaba que del material recuperado, 360 locomotoras estaban apartadas para su gran reparación, aunque 70 de ellas era más conveniente destruirlas por tratarse de máquinas de modelos antiguos.

OTRAS MEMORIAS. También las compañías de M.Z.A., Andaluces, Oeste, Central de Aragón y Santander-Mediterráneo, entre las principales empresas ferroviarias, redactaron memorias en las que resumían su actuación durante los años de la guerra.

Por lo que respecta a M.Z.A., en 1936 quedaron en zona nacional 347 ó 349 locomotoras (se dan ambas cifras en distintos lugares). Si restamos dicha cantidad de la dotación total de 1.129, resulta que en zona republicana quedaron 782 ó 780. Al terminar la guerra



De la serie 1000 del Oeste se blindaron las locomotoras 1007 y 1008 lo que les permitió participar en operaciones de guerra.



Una 4500 del Norte remolca un tren en la estación de Cercedilla antes de la electrificación de la línea.

se indica que de este último total se recobraron 778 locomotoras, que sumadas a las de la zona nacional suponen una diferencia de 2 menos respecto a las existentes en el inventario de 1936. Una de estas dos locomotoras perdidas en la guerra fue la 912, tipo "Pacific", y la otra la 567, tipo 0-4-0. Como podemos apreciar también pérdidas mínimas, pero de las 1.127 locomotoras que constituían la dotación al final de la guerra, sólo podían prestar servicio 557, mientras que las 570 restantes estaban completamente inútiles.

La Compañía de Andaluces no publicó resultados globales al finalizar la contienda por lo que es más difícil precisar las bajas de su parque durante la misma. Sabemos que en mayo de 1936, fecha en que la compañía fue incautada por el Estado ante su situación de quiebra, el parque constaba de 395 locomotoras. El siguiente inventario es del 1 de febrero de 1941 que da una cifra total de 368 locomotoras. Hay una diferencia, por tanto, de 27 máquinas entre 1936 y 1941. Sin embargo, la diferencia entre ambos inventarios no es exclusivamente debida a los desguaces producidos, ya que cinco máquinas corresponden a las de la serie 4301, 4310, tipo 2-4-1 que en el inventario de Andaluces de mayo de 1936 aparecen todavía y que correspondían a los números

4302, 4303, 4306, 4307 y 4310. Estas máquinas pasaron finalmente, como las otras cinco de la serie, a la Compañía del Norte.

Las restantes locomotoras de Andaluces desaparecidas entre 1936 y 1941 fueron las siguientes: 3 de la serie 1 a 3 (tipo 2-2-0); 9 de la serie 101-120 (tipo 1-2-0); 5 de la serie 59-67 (tipo 0-3-0); 5 de la serie 91-98 (tipo 0-3-0); la 201, (tipo 0-3-0); y la 31, (tipo 1-2-0 tender). En total estas diferencias entre ambos inventarios suman 29 máquinas, pero como en el de 1941 vuelven a figurar las locomotoras números 332 y 333 que no aparecen en el de 1936, se llega a la citada cifra de 27 máquinas.

Como puede apreciarse todas las locomotoras desaparecidas eran de pequeño modelo, muy anticuadas, por lo que respecto a las máquinas de Andaluces puede decirse lo ya afirmado anteriormente. Las bajas como consecuencia de la Guerra Civil obedecieron en su mayor parte a los desguaces realizados con máquinas que era imposible aprovechar.

En cuanto a la actuación de la Compañía durante la guerra, la Memoria sólo indica que se prestaron locomotoras para la explotación de las líneas de Córdoba a Sevilla y de Mérida a Sevilla, ambas de M.Z.A., compañía a la que se alquilaban además otras 11 máquinas. Otras 22 fueron alquiladas al

Oeste y 7 al ferrocarril de Alcañiz a Puebla de Híjar.

El parque de Andaluces, más heterogéneo y de inferior calidad al de las otras dos grandes compañías españolas, sería el que más desguaces experimentaría en los cuatro años siguientes a la guerra.

Al finalizar la contienda, la Compañía Nacional del Oeste redactó una Memoria que recoge varias informaciones sobre las vicisitudes sufridas por su parque de locomotoras en ambos bandos. Limitándonos ahora a las diferencias producidas en el parque durante la guerra, sabemos que el 1 de enero de 1936 el parque constaba de 231 locomotoras; hasta el 31 de diciembre de 1940 se dieron de alta 16 locomotoras y 26 de baja por lo que al final de 1940 el parque constaba de 221 máquinas.

A la vista de las máquinas a las que afectaron los desguaces pueden establecerse unas conclusiones similares a las que se han hecho respecto a las anteriores compañías.

Los datos del ferrocarril central de Aragón son igualmente de carácter general, aunque más precisos en los totales puesto que figuran las dotaciones del comienzo de la guerra y las máquinas que había al finalizar ésta. En 1936 el parque era de 59 locomotoras, de ellas 34 quedaron en zona nacional y 25 en zona republicana. Al finalizar la contienda se recuperaron todas.

De las restantes compañías de ancho normal español que luego constituyeron la RENFE, ninguna tenía más de 30 locomotoras de dotación en 1936. Las más importantes eran: Lorca-Baza y Aguilas (28 máquinas), Zafra-Huelva (27) y Santander-Mediterráneo (27). Ninguna de estas 82 locomotoras causó baja durante la guerra y todas llegaron a la RENFE. Habría que incluir además los datos de otras 10 pequeñas compañías y las máquinas del propio Estado de las que no hay datos precisos. Tomando como referencia el Anuario de Ferrocarriles de Torres del 31 de diciembre de 1935 estas pequeñas compañías tenían en total 55 locomotoras, el Estado 9 y el ferrocarril Bilbao-Portugalete, explotado en tracción eléctrica y, por tanto, no incluido en el citado Anuario en la tracción vapor, aún tenía 11 locomotoras de este tipo en el parque de reserva. No son datos muy precisos, pero son los únicos de que disponemos para compararlos con los del inventario de marzo de 1943 realizado por la RENFE. Según este último, las máquinas procedentes de las citadas compañías y del Estado fueron 60. Las 15 de diferencia respecto a 1935 se reducen si tenemos en cuenta las siguientes bajas comprobadas o datos no incluidos en la relación de 1935: 3 máquinas de Sevilla-Carmona, incorporadas a Andaluces y desguazadas en 1942; 4 del ferrocarril de Villacañas-Quintanar, desguazadas también en 1942 y, finalmente, 1 del Bilbao-Portugalete, vendida en 1940 y 5 del Estado no incluidas en la relación del Anuario Torres de 1935.

A la vista de estos datos, cabe deducir una conclusión similar a las establecidas antes con las compañías más importantes. Las destrucciones de locomotoras durante la Guerra Civil fueron mínimas y las bajas que se produjeron entre 1936 y 1943 se debieron principalmente a los desguaces de máquinas anticuadas que ya no merecía la pena reparar.

Fotos: Wyrns y archivo Sanz. □