

ESTAS MAQUINAS, RECEPCIONADAS A PARTIR DE 1965,  
FUERON DADAS DE BAJA Y ENAJENADAS EN SU MAYORIA

## Compra y venta de las Alco 1300

La decisión habitual de Renfe con respecto al material motor que quedaba excedente dentro del parque motor por excesivas averías, por demasiados años en activo o por la entrega de material sustitutivo más moderno, era el desguace. Sin embargo, en estos años finales de la década de los 90, Renfe ha redescubierto que la venta de ese material a otras compañías es una práctica rentable. Junto a otras piezas, la mayoría de las locomotoras enajenadas a otras empresas han correspondido a máquinas de la serie 1300, las Alco que brillaron, principalmente, en Andalucía oriental.

Durante 29 años, como media de vida útil englobando a toda la serie, funcionaron en Renfe 40 de estas locomotoras fabricadas por la antigua Euskalduna (1301 a 1340), y 10 más (1341 a 1350), importadas desde Norteamérica al licenciataria del modelo, Alco. Su entrada en servicio a partir de 1965 supuso la progresiva desaparición de un gran número de locomotoras de vapor, y también, en 1966, de la tracción eléctrica entre Nacimiento y el puerto de Almería.

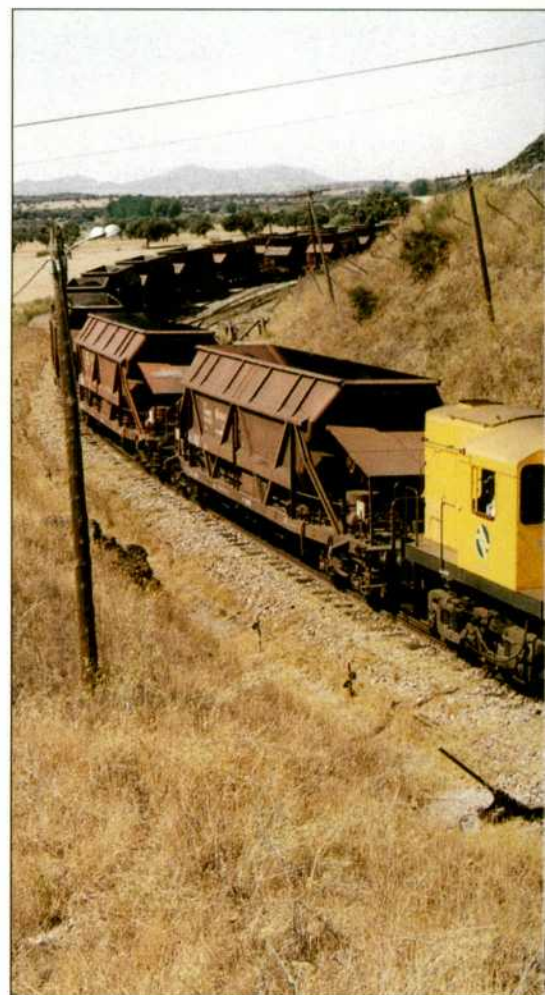
Con 1370 cv de potencia y 84 toneladas de peso, ofrecieron un rendimiento magistral en los duros trazados de Almería, como recuerda **Santiago López Martínez**, actual jefe de maquinistas de Granada. "Siempre daban la talla, hasta remolcando trenes de 1.834 toneladas en sentido descendente, que convertían en aros de fuego sus ruedas por efecto del freno. Eran composiciones de 25 tolvas cargadas, y en la pendiente entre Doña María y Nacimiento, se hacía necesario que una doble tracción por cola ayudara a la doble tracción de cabeza".

Dadas las singulares características de estas máquinas, no sólo triunfaron remolcando trenes de mineral en el cargadero de Los Canos, en la mina de Alquife o en las del Marquesado, sino que su utilidad para el servicio de viajeros también fue relevante, como lo demuestra el estudio de sus gráficos en los primeros años de la dé-

La serie 1300 constó de 50 máquinas que Renfe recibió entre 1965 y 1967. Con un rendimiento ejemplar que cualquiera de sus maquinistas aún recuerda hoy día, según pasaron estas locomotoras diesel a ser excedentes dentro del parque motor, fueron siendo enajenadas a otras compañías, como CP, TBA, o la MSP.

cada de los 70. A su cargo tenían varios omnibus y semidirectos, como el Linares Baeza-Almería, el Granada-Moreda, el Bobadilla-Granada, el Córdoba-Almorchón, o el Puente Genil-Linares Zarzuela; trenes correo como el Granada-Guadix-Almendricos-Murcia-Alicante; y también trenes de mayor categoría, como el expreso 811 entre Granada y Moreda, y el 821 entre Almería y Moreda. Al respecto, Santiago López afirma que "como ambos expresos se fusionaban en Moreda, y hasta Linares Baeza las 1300 eran las titulares del tren, se unían las dos máquinas de uno con la del otro, y cada noche circulaba este expreso en ese tramo en triple tracción, así como el inverso, el 812-822". Cuando en 1969 circularon por primera vez trenes expresos entre Barcelona y Granada-Almería, estas Alco los encabezaron desde las capitales andaluzas hasta Murcia, y viceversa.

**Choques frontales.** Que a los pocos meses de entrar en activo por completo esta serie una de ellas, la 1346, tuviera un espectacular choque frontal en las proximidades de Gádor, parece que fue un preludio de la mala suerte que tuvieron estas locomotoras a lo largo de los años. Por ejemplo, 1968 fue un año negro para las 1300, ya que tres de ellas protagonizaron accidentes. Por un lado, la 1316 y la 1343 chocaron frontalmente entre Fiñana y Abta-Abrucena, y por otro, cerca de Guadix, la 1322 tuvo un accidente



La 1306 fue la última de la serie que funcionó en Renfe.

idéntico contra un tractor de la serie 10300.

Sin duda, la situación de la cabina, entre los dos capots, salvó la vida a los maquinistas en estos casos. El 9 de diciembre de 1977, el percance lo sufrieron cuatro locomotoras a la vez, ya que los dos trenes que chocaron iban en doble tracción. **Santiago López** lo narra con emoción: "Un tren con 2.000 toneladas se escapó bajando, y no paró en Fiñana para hacer el cruce, por lo que chocó a más de 100 km/h. con el otro convoy que estaba estacionado en la señal de entrada a la estación. El impacto fue brutal, pero los seis ferroviarios salvaron milagrosamente la vida. Eso sí, la 1302, 1317, 1319 y 1347 quedaron destrozadas, aunque fueron reparadas".

Como últimos ejemplos de accidentes graves, citar el sufrido por la 1312 en la estación de Doña María, en el año 1984, y el que padeció la 1313 en diciembre de 1988 en Jódar. En este último percance, siendo el choque contra una locomotora 333, como las 1300 ya estaban en su ocaso, y además, la máquina quedó en muy mal estado, Renfe decidió desguazarla allí mismo.

Y es que, en la segunda mitad de los



JOAQUÍN L. DEL RAMO

años 80, las 1300 perdieron bastante protagonismo. Se vieron limitadas en exclusiva a encabezar trenes de mercancías por varias circunstancias, como el número excedente de locomotoras diesel 1600 y 2100 que producían las electrificaciones de Andalucía occidental, o que su característico freno de vacío se había quedado vetusto ante el de aire comprimido. Pero el golpe mortal lo recibieron estas máquinas el 17 de mayo de 1989, cuando fue inaugurada la electrificación de la línea Almería-Minas del Marquesado, que hasta entonces había sido su último reducto fuerte de actuación.

**Los últimos años.** La compañía portuguesa CP adquirió, a partir de junio de 1989, locomotoras 1300 de Renfe. Tras una reparación en la desaparecida factoría de Ateinsa en Villaverde-Bajo, 18 máquinas pusieron rumbo al país vecino, las numeradas como 1301, 2, 5, 7, 8, 11, 14, 15, 17, 20, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 37, y 1339. Con el fin de mejorar las prestaciones de este modelo, Renfe decidió en 1991 que, en los citados talleres, padecieran una reparación seis locomotoras, 1306, 16, 21, 26, 42, y 1346, siendo la principal modificación la instalación del equipo de freno

dual, y un esquema de pintura negro y amarillo acorde con los tiempos modernos en Renfe.

La prolongación de su actividad arrastrando trenes de mercancías, centralizada en la provincia de Córdoba, tuvo su final en el año 1993, cuando la 1326 abandonó este tipo de trabajo en la zona de Peñarroya. De forma paulatina, Renfe fue reclasificando esta serie como máquinas de maniobras, y su radio de acción se extendió por varias zonas de Andalucía, como el puerto de Málaga, Cádiz, Sevilla, Jerez, y, por supuesto, Granada y Almería. En 1995 se inició la enajenación masiva de las 1300, básicamente a la compañía argentina TBA, que adquirió 18 locomotoras, enviadas en varios lotes.

Renfe se vio obligada a emprender una necesaria puesta a punto de

las máquinas antes de embarcarlas para cruzar el Océano Atlántico, y así, tras pasar por el TCR de Villaverde Bajo y adaptar el ancho de sus ejes a 1.672 mm., fueron viajando la 1304, 21, 36 y 42; meses

después la 1318, 22 y 44; el tercer lote lo compusieron la 1310, 48 y 50; después les tocó el turno a la 1323, 24 y 25; y el que parecía que iba a ser el último envío, en diciembre de 1996, estuvo formado por las locomotoras 1326, 33, 43 y 49.

Sin embargo, ya entrado el año 1998, los argentinos de TBA solicitaron comprar una unidad más, y se preparó la 1306, que era la última de la serie que ese año aún funcionaba en Renfe. El pasado 14 de mayo, en el citado TCR, concluyó la adaptación para TBA de la 1306.

Al respecto de este éxodo masivo de las 1300, **Santiago López** apunta que "seis de estas máquinas ostentan un récord, ya que la 1342, 43, 44, 48, 49 y 50, han cruzado el Atlántico en dos ocasiones, una en 1965 para iniciar su vida en Renfe, y esta otra reciente de regreso al continente americano". Además de las unidades enajenadas a Argentina, en 1995, la empresa Cebasa, de Huelva, adquirió la 1316, y más recientemente, la Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP), compró tres locomotoras, 1341, 46 y 47, en las cuales se redujo el ancho de sus ejes para circular por la vía métrica de esta empresa.

Por lo tanto, tras esta dispersión de la serie, Renfe ha vendido 40 de las 50 locomotoras que adquirió en los años 60. La historia de las otras diez máquinas es más triste, ya que fueron desguazadas en su mayoría (1303, 12, 13, 19, 27, 31, 38 y 1340), estando apartadas desde hace varios años la 1309 y 1345, ambas en mal estado. **Juan Carlos Casas** □



JUAN CARLOS CASAS

Brillando bajo el sol, la 1336 espera iniciar un servicio.