

Conferencia sobre Los ferrocarriles Andaluces

Fernando Fernández Sanz

El acto de hoy tiene para mi dos significados importantes: el primero es lógicamente la presentación del libro de los Ferrocarriles Andaluces. Pero quiero subrayar igualmente lo que supone hacerlo en este palacio singular. Permítanme hacer un trasunto de la famosa frase de Bonaparte delante de las pirámides de Egipto, cuando dijo a sus soldados: ¡Cuarenta siglos os contemplan!

Yo que, ahora, llevo siempre en mi bolsa de viaje, además del cepillo de dientes y la afeitadora, los recuerdos y la melancolía, miro los muros de la patria mía; es decir estas paredes, los salones brillantes que tanto esplendor tuvieron, sus despachos y antesalas, sus múltiples escaleras y recovecos y pienso que he repartido esas miradas por estos lugares durante más de 50 años de mi vida profesional.

Aquí he conocido a importantes personalidades ferroviarias, con las que mantuve contacto, como don Francisco Wais, impulsor del primer museo del ferrocarril que se instaló en esta sala precisamente y escribió la primera historia del ferrocarril en España; don Jesús Lasala, creador de la excelente biblioteca que conserva el mayor fondo de documentación ferroviaria de España, aunque ya son pocos los días que le quedan aquí de permanencia. De ella he sacado abundante cosecha de datos para mis libros.

Otra persona que traté en algunas ocasiones fue don José María García Lomas quien ostentó importantes cargos directivos y ha dejado escrita una notable obra histórica y, en fin, un sinnúmero de trabajadores ferroviarios con los que he compartido confidencias y opiniones. Aquí trabajé también en la búsqueda de datos con Gustavo Reder en la sala situada en la planta alta, dedicada entonces a biblioteca, todavía sin sistematizar en la que se podían recoger personalmente los libros para consultarlos bajo el control de su primer bibliotecario Bertín Delgado.

El palacio se ha transformado a lo largo de todos estos años y ahora tiene una organización burocrática moderna, lejos de aquellos primeros tiempos de relaciones casi familiares.

Sin embargo, su solera, no puede presumir con textos de fantasía o de iluminados que los hayan recogido, de si existió alguna vez la leyenda de un fantasma como en tantos otros palacios de Madrid, tal vez porque se construyó ya en el siglo XIX en pleno vigor del liberalismo, poco más de diez después de la desamortización de Mendizábal.

Y esto del fantasma no lo digo a humo de pajas porque pudo haberlo tenido, como quedará evidenciado con un breve bosquejo histórico del entorno de este singular edificio, situado en uno de los barrios históricos más singulares de Madrid.

Me refiero en concreto al vecino convento de Santa Isabel, frontero con él. Su fundadora, doña Prudencia Grillo era una dama de alcurnia y singular belleza, cuyo prometido – un caballero de su clase - , se enroló en la Armada con la que Felipe II preparó la invasión de Inglaterra.

Cuenta Pedro de Répide que antes de partir, dijo a su amada que estuviera atenta por si ocurría algún hecho extraordinario en su casa, situada en la vecindad del teatro del Príncipe. Si ello sucedía, sería señal segura de su muerte. Pasadas varias semanas, un día sin explicación aparente se abrieron los cajones de un comodín del dormitorio de la dama, al tiempo que se corrían las cortinas del dosel que la guarnecía. La noticia de la muerte del caballero llegó poco tiempo después y, lógicamente, doña Prudencia profesó en religión, fundando en su mansión un lugar de acogida de beatas.

No era lugar apropiado por las músicas que se oían desde el cercano teatro y en tiempos de Felipe III y con protección real, las beatas fueron convertidas en monjas agustinas y en unos terrenos fronteros a la que luego sería calle de Santa Isabel, se fundó el nuevo convento que pronto adquirió merecida fama de religiosidad. Pero el fantasma que había inspirado la vocación de su fundadora, no emigró y debió quedarse en las inmediaciones del teatro del Príncipe, donde estaría rodeado de más jolgorio.

Quiero añadir, puesto que este palacio era visitado por la reina Isabel II, que en las cercanías está la calle Argumosa, nombre de uno de los primeros cirujanos españoles quien al contemplar las heridas de las manos de Sor Patrocinio, la famosa monja de las llagas, que tanta influencia tuvo con la reina, dio el diagnóstico de que bastaría un poco de asepsia e higiene, sin que intervinieran otras manos pecadoras, para que esas llagas cicatrizaran. Naturalmente el doctor perdió la cátedra que tenía.

En cuanto al palacio, se construyó en 1847 como mansión de los duques de Fernán Núñez quienes entre otros méritos financiaron la mitad del coste del paseo de coches del Retiro, desde la puerta abierta al final de la cuesta de Moyano, en las cercanías de Atocha, hasta la primitiva Casa de Fieras.

Junto a la entrada de la puerta de Claudio Moyano, también estuvo la primera Escuela de Ingenieros de Caminos, edificio que conserva en su interior un gran cuadro con la locomotora de mayor diámetro de rueda de las que ha circulado en España y de la cual se habla luego.

Aprovecho la oportunidad para alertar a los responsables de esta Fundación y excitarles a que intenten que ese cuadro sea trasladado al Museo del Ferrocarril.

Ya en el siglo XX, el titular del ducado de Fernán Núñez era capitán en el ejército de Franco que intentaba conquistar Madrid en el otoño-invierno de 1936. Estaba en el frente de la Casa de Campo, cuando pasó un coronel a caballo y se levantó para hacer el saludo de rigor. Recibió un tiro en la cabeza que le causó la muerte instantánea.

Terminada la guerra los herederos vendieron el palacio a la compañía Nacional de los ferrocarriles de Oeste-Andaluces, en un millón seiscientos mil pesetas de entonces. La operación se realizó por iniciativa de Carlos Botín Polanco, director de esa compañía ferroviaria y primo hermano del padre de Emilio Botín, actual presidente del Banco de Santander.

Carlos Botín era ingeniero de Caminos y entusiasta del atletismo, afición que compartía con otros dos ingenieros como él – Enrique Grasset y Federico Reparaz. Botín llegó a participar en la olimpiada de Amberes. Pienso que estas tres vidas paralelas podrían haber sido tomadas como protagonistas de una carrera similar a la de los atletas de la película “Carros de fuego”, cuya banda sonora acompaña a los jóvenes universitarios que corren por la playa entrenándose para las olimpiadas. Recuerden que aquella música tuvo un gran éxito en España en los años 80.

Los tres ingenieros españoles se limitaron a alcanzar puestos de relevancia ferroviaria. Botín en el cargo – ya citado – de director del Oeste -, Grasset director general provisional del Norte después de la guerra civil y Reparaz, secretario del Consejo de Administración de dicha compañía y luego en la Renfe.

Concluido este bosquejo de los datos, creo que poco conocidos de este palacio y a falta de fantasma exterior, tengo que recurrir a los míos; es decir a mis recuerdos todavía ligados a esta casa.

Cuando se fundó Vía Libre, fueron asignadas a la revista las dos primeras habitaciones que se encuentran nada más entrar por la puerta que se abre a la izquierda del zaguán. En una de ellas, nos alojamos los dos redactores, el secretario de Redacción, la secretaria del director, el administrativo encargado de los trámites burocráticos y el ordenanza. Vamos, como suele decirse, el camarote de los hermanos Marx.

En la otra habitación se instaló el director, Victoriano Fernández Asís, gallego que ejercía, periodista conspicuo como ponían en evidencia sus numerosos enemigos en el gremio y que, como tercera cualidad, llamaba a todo el mundo de usted, ese tratamiento en peligro inminente de extinción.

Dependiendo de la entonación con que expresara esa palabra podía adivinarse su estado de ánimo. Me contó Manuel Pilares, ferroviario, cuentista, negro de guionistas de cine, tertuliano del Gijón, amigo mío y secretario de redacción de Vía Libre, del que ya he hablado por sus merecimientos en otro libro, la expresión con la que Fernández Asís despidió al primer confeccionador de la revista: ¡No estoy contento con usted, señor tal! Y no dijo más.

Victoriano Fernández Asís colocó a la revista, en menos de un año, con una tirada de 75.000 ejemplares, de ellos casi todos suscriptores ferroviarios. Porque aquellos ferroviarios sentían su profesión con una entrega peculiar característica en todos los ferrocarriles del mundo y ahora es otra de las cosas desaparecidas.

He recalcado la importancia de este lugar para mi profesión porque fue en esta revista Vía Libre donde yo me doctoré como escritor de ferrocarriles, de manera similar a lo que me contó Faustino Garcia Linares, un maquinista que trabajó para el ferrocarril durante 70 años: “Yo me hice maquinista en la 706 del Oeste”.

Pero ya no nos podemos desviar por esta historia que, por otra parte, también he contado en otra ocasión.

El trabajo en Vía Libre me permitió conocer las circunstancias del ferrocarril y a los ferroviarios en todas sus facetas, no solo profesionales sino de contacto humano por los numerosos viajes, entrevistas, investigación de datos técnicos, históricos y económicos que se publicaron en sus páginas. Si tuviera que destacar alguno de los temas tratados, me referiría fundamentalmente al de la “Historia del ferrocarril en el mundo”, escrito durante 16 años para sus entregas mensuales. Mientras vivió, colaboré en esa tarea con Gustavo Reder con el que mantuve una estrecha relación profesional, en especial también en la acumulación de documentación para la “Historia de la tracción vapor”. Los contactos con maquinistas, personal de tracción y especialistas en la materia me proporcionaron igualmente una importante y necesaria documentación para esta Historia, cuyo tomo III, Las Locomotoras de Andaluces, se trata hoy de contar.

Fundación de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces

La compañía de los Ferrocarriles Andaluces no se fundó hasta 1877, por lo que fue la última en constituirse de las tres más importantes de España. De las otras dos, la de MZA se creó el 31 de diciembre de 1856 y la de los Caminos de Hierro del Norte de España, el 29 de diciembre de 1858. Sin embargo, la empresa propulsora de esta última, el Crédito Mobiliario Español, ya realizaba desde dos años antes las gestiones para la construcción de la gran línea de Madrid a Irún.

Como es sabido, el Crédito Mobiliario Español había sido fundado por los hermanos Pereire, descendientes de judíos sefarditas, saint simonianos y probablemente masones, como parece demostrar la estrella de cinco puntas que eligieron como emblema de la compañía del Norte. Este símbolo también lo utilizaron los Rothchild, aunque no lo divulgaron en sus ferrocarriles. Esta estrella de cinco puntas se mantuvo en pleno vigor al haber sido adoptada también como símbolo por el ejército rojo de Rusia en 1918, símbolo que pasó a la Unión Soviética y ahora en España, siempre con retraso, todavía pervive formando parte de la enseña de Esquerra Republicana de Cataluña.

La primera línea vertebral ferroviaria que se estudió en los albores del ferrocarril fue la de Irún a Cádiz, pasando por Madrid. Los hermanos Pereire se hicieron con la concesión del trayecto entre Madrid e Irún. Por su parte, Rotschild, que había adquirido el ferrocarril Madrid a Alicante al marqués de Salamanca, se hizo con la concesión de Alcázar a Ciudad Real, con estación intermedia en Manzanares, lugar en el que por entonces se quedó la prolongación hasta Cádiz. Sin embargo, por el Sur, la Sociedad General de

Credito, otra sociedad de capital francés, a través de los hermanos Gilhou, obtuvo la concesión del recorrido entre Sevilla y Cádiz, mientras los Pereire se hacían también con el trayecto de Córdoba a Sevilla.

Quedó solo pendiente el tramo entre Manzanares y Córdoba para completar ese eje vertebral. Resultaba poco atractivo a los intereses de las distintas compañías porque existía el obstáculo de Sierra Morena y el terreno por el que discurriría la línea tenía escasa riqueza agraria, ninguna industria y muy poca población. Sin embargo, Rotschild lo consideraba fundamental para impedir la expansión de los Pereire por Andalucía y pujó temerariamente por obtener su concesión, lo que logró, pero realizando un mal negocio lo que le desengañó sobre las posibilidades del ferrocarril en España.

Entretanto, el ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz dio escasos resultados y de nuevo se puso a subasta. Una vez más los Pereire pretendieron adquirir este ferrocarril para dar continuidad a su línea de Córdoba a Sevilla, pero tropezaron con el interés de Jorge Loring, uno de los promotores del ferrocarril Córdoba – Málaga, que albergaba ya el propósito de formar una gran compañía ferroviaria en Andalucía. Consiguió la concesión del Sevilla-Jerez-Cádiz, lo que también acabó con los deseos de los Pereire de obtener una línea importante en Andalucía por lo que vendieron la suya del Córdoba a Sevilla a MZA que ya se había constituido.

La retirada de Andalucía de los dos grandes banqueros, promotores de las compañías de MZA y Norte, facilitó el propósito de Jorge Loring, quien en 1858 había fundado la Sociedad Minera y Metalífera de Belmez, con Agustín Martínez Heredia y Martín Larios. Los tres compartían los proyectos de construir el ferrocarril de Córdoba a Málaga y prolongarlo hasta Belmez para aprovechar el carbón de las minas del Guadiato. Los esfuerzos de Jorge Loring y Martín Larios para crear, antes que los ferrocarriles, una industria moderna en Málaga merecieron después el que fueran honrados con un título de marques.

El marquesado fue dado con cierta magnanimidad real a los promotores ferroviarios. Además de los citados recordemos al marqués de Salamanca, polifacético financiero promotor de ferrocarriles; al marqués de Campo, impulsor de la compañía de Almansa-Valencia-Tarragona; al jurisconsulto Alonso Martínez, que fue marqués también y ocupó la presidencia de la compañía del Norte durante bastantes años y es además el único con vitola ferroviaria que ha merecido que una estación del Metro de Madrid lleve su nombre, cuando los masones tienen al menos dos que además escaparon al rigor de la memoria histórica durante el franquismo.

Y por supuesto no podemos olvidar al duque de Zaragoza, que ostentaba el ducado con grandeza de España, antes de hacerse ferroviario en la compañía del Norte. El duque era famoso en los años 20 y 30 del pasado siglo porque conducía la locomotora de los trenes del rey Alfonso XIII. Se enorgullecía de esa profesión como se puso de manifiesto en su esquila mortuoria en la que destacaba aislada la palabra *ferroviario*.

En su propósito de crear la compañía de ferrocarriles en Andalucía, Jorge Loring se asoció con el financiero Joaquín de la Gándara, residente en París, el cual consiguió interesar a varios capitalistas franceses para que contribuyeran a financiar el proyecto. Así fue y en 1877, con la aportación de las líneas de Sevilla a Jerez y Cádiz, Córdoba a Málaga, Utrera a Osuna y las concesiones del Jerez a Bonanza, Osuna-La Roda y la opción de compra del Córdoba – Belmez, se creó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que desde el primer momento ya pudo establecer con sus líneas comunicación ferroviaria en cinco de las ocho capitales andaluzas.

Una vez constituida, la compañía de Andaluces se hizo cargo primero de la línea de Córdoba a Belmez para contar con los carbones de su cuenca. Esta línea se construyó sin tener en cuenta los costes de su explotación.

Nada más salir de Córdoba se inicia la subida a Cerro Muriano con una rampa de progresivo gradiente durante 15 kilómetros que alcanza las 30 milésimas y en un tramo las 33. Ello impuso unas condiciones de explotación muy difíciles. Hubo que instalar vías de seguridad en cuatro estaciones con una vía apartadero enarenada para detener los trenes que se escapaban en la rampa. La aguja del cambio de vía siempre estaba orientada hacia la vía apartadero y los maquinistas de los trenes que descendían tenían que detenerse en la señal, situada al lado de la aguja que, una vez parado el tren, podía abrirse para que entrara en la estación. Para esta línea se ensayaron locomotoras con tender motor para utilizarlas en la rampa, pero no dieron los resultados esperados.

Andaluces construyó después otras dos líneas transversales para unir sus dos troncales más importantes que eran la de Sevilla-Jerez-Cádiz y la de Córdoba a Málaga. La primera de las nuevas líneas se tendió entre Córdoba y Marchena, estación del Utrera-Morón-Osuna que discurría casi paralela a la de MZA entre Córdoba y Sevilla, y que servía a la rica zona agraria de Écija. La segunda, más al Sur, salía de Linares y por Jaén, Martos, Cabra y otras poblaciones, llegaba a Puente Genil en la línea de Córdoba a Málaga. Se conseguía así comunicar también con el distrito minero de Linares, por entonces el más importante del mundo en la extracción de plomo, lo que facilitaba su exportación por el puerto de Málaga. De esta línea no me resisto a citar un comentario de un ferroviario de Puente Genil que me contó un sucedido con un capataz de Vía y Obras que trabajaba en ella y que demuestra el arraigo que tenían al ferrocarril sus profesionales, muy acendrado en el personal de tracción, pero también a lo que parece en el que trabajaba en la vía.

Se había producido en julio de 1936 el levantamiento del ejército de África y los sindicatos ferroviarios decretaron huelga general, al tiempo que se organizaron algunos piquetes para estudiar la posible voladura de los puentes. Uno de ellos se dirigió hacia el existente cerca de Cabra y encontró sentado en la base del puente al capataz de Vía y Obras que poco antes se había sumado a la huelga.

A la pregunta de los del piquete para que dejara libre el puente, el capataz el se negó y entonces le preguntaron:

- ¿No estabas tu también en huelga?

El capataz asintió y dijo:

- Claro que lo estoy, pero la huelga es la huelga y el puente es el puente.

Jorge Loring tuvo el proyecto de prolongar la línea del litoral mediterráneo hasta Almería, aunque los obstáculos de todo tipo que presentaba el proyecto le hicieron desistir. Si se hizo con el recorrido entre Alicante y Murcia, que quedaría aislado del resto de la red de Andaluces, durante toda la existencia de la compañía. La línea, inaugurada en 1884, funcionó con material propio formado por ocho locomotoras mixtas y cuatro de mercancías, todas tipo 030.

La compañía de Andaluces sin grandes centros industriales ni núcleos importantes de población, con líneas demasiado cortas para conseguir suficientes rendimientos en toneladas-kilómetro, dependía casi en exclusiva del transporte de productos agrarios y nunca logró resultados económicos aceptables.

La estación de Bobadilla

Pese a todo, en el siglo XX Andaluces aun mantuvo su política de expansión. En 1913 se hizo con la compañía de Bobadilla a Algeciras, que había sido construida por los británicos para comunicar Gibraltar con la red ferroviaria española. Ello se hacía en Bobadilla, el mayor empalme de líneas de Andaluces que llamó la atención del escritor americano John Doss Pasos, en uno de sus viajes por España el cual la definió como *la estación en la que todo el mundo transborda*.

Y así era y así se mantuvo en tiempos de la Renfe, lo que convertía también a su magnífica Fonda en un buen negocio, con mala fama por la poca calidad del género que servía, seguramente por aquello de *Al ave de paso, cañazo*. Aquí en Bobadilla, me contó Juan Afán otro gran maquinista, de cuya historia también se ha hablado, un sucedido del que fue protagonista visual.

A finales de los años 40, remolcó desde Algeciras el tren en el que viajaba el Jalifa, máxima autoridad en el protectorado español de Marruecos que acudía a visitar a Franco. Entre las medidas de seguridad adoptadas se decidió que dos policías de la secreta fueran con la pareja de conducción en la cabina de la locomotora. Por aquel entonces, era habitual como símbolo de elegancia llevar chaqueta blanca de vestir y así iban uniformados los policías para una ocasión tan importante.

La subida desde Algeciras a Bobadilla es dura y se pasan varios túneles al cruzar las últimas estribaciones de la cordillera Penibética. En el recorrido de los 178 kilómetros se tardaban, por entonces, en el tren más rápido cinco horas. No hay que explicar como llegaron a Bobadilla en la cabina de una locomotora de vapor las chaquetas blancas de los policías.

El Sur de España

En 1916, Andaluces se hizo cargo también de la gerencia de la Compañía del Sur de España que explotaba las líneas de Linares a Almería y de Moreda a Granada. Esta línea es una de las de perfil más difícil de los ferrocarriles españoles. La zona que atraviesa está prácticamente desierta y no ofrecía atractivo económico para una empresa privada. Finalmente hubo que aumentar la subvención ofrecida, ya que se trataba de comunicar Almería con el resto de la red ferroviaria, cosa que no se logró hasta 1899. Se redactaron tres proyectos de la misma, desechándose el más favorable para la explotación que seguía el curso de los ríos Guadalquivir, Guadiana Menor y Fardes hasta las inmediaciones de Guadix por que obligaba a construir obras de fábrica muy costosas y la perforación de varios túneles importantes.

Se eligió otro trazado más económico que discurre por las alturas, pero debiendo salvar barrancas y pendientes, lo que obligó a la construcción de 91 viaductos metálicos, aunque prácticamente sin túneles, lo que compensaba el coste de la construcción. Entre esos viaductos destacaban el de Hacho de 620 metros de longitud, el más largo de esas características de la red española y el del Salado que tiene también los tres tramos metálicos de mayor luz de la red, con sus 105 metros de longitud cada uno, sostenidos por pilas de mampostería de 78 metros de altura.

Esta línea tenía en realidad carácter de ferrocarril minero porque a través de ella se exportó un importante tonelaje de mineral de hierro de sus yacimientos de Granada y Almería. Precisamente, el obstáculo mayor se encontraba en la rampa de 25 kilómetros en la provincia de Almería, entre Gador y Nacimiento con gradientes de 25 y 27,5 milésimas, lo que obligó a la electrificación temprana de este tramo. Se inauguró en 1911 y fue por tanto la primera electrificación ferroviaria española en vía de 1,676 metros. Pero esa electrificación se utilizaba solo para los mercancías, mientras los trenes de viajeros siguieron remolcados por locomotoras de vapor.

Los anticipos reintegrables y la Caja Ferroviaria

Ante la agudización de la crisis de las compañías ferroviarias por las consecuencias de la I Guerra Mundial, fue necesario por parte del Estado la concesión de los llamados anticipos reintegrables a las empresas ferroviarias, entre ellas a la de Andaluces.

Tres años después las compañías ferroviarias españolas pudieron realizar importantes mejoras en el material, la vía y las instalaciones gracias a la Caja Ferroviaria, prevista en el Estatuto Ferroviario aprobado por el gobierno de Primo de Rivera en 1924. La crisis de 1930 y la nueva política ferroviaria aprobada por el primer gobierno republicano, que eliminó la citada Caja, llevaron a la compañía de Andaluces a una situación de quiebra que desembocó finalmente en la necesidad de su incautación por el Estado en mayo de 1936.

El parque de locomotoras

A diferencia del parque de tracción de MZA y Norte las locomotoras de Andaluces fueron inferiores en sus prestaciones porque las adquisiciones tenían que adaptarse a una vía más débil, a unos recorridos más cortos y a un sistema de explotación con pocos trenes de viajeros.

El parque de Andaluces puede dividirse en cuatro periodos.

- El primero estaría formado por las locomotoras de las compañías que se integraron en Andaluces al crearse dicha empresa. Este periodo abarca desde 1856 a 1880.
- El segundo está formado por las locomotoras adquiridas ya por Andaluces entre 1880 y 1900.
- El tercero es el de una modesta modernización del parque.
- Y el cuarto las adquisiciones facilitadas con la ayuda del Estado con los anticipos reintegrables y la entrada en vigor del Estatuto Ferroviario.

Las locomotoras del **primer periodo** fueron las 33 procedentes del Sevilla-Jerez-Cádiz, entre las que destacaron las seis de eje motor libre, tipo 111, de las cuales dos tenían un diámetro de rueda de 2,134 metros, el mayor de las locomotoras españolas. De las restantes, 14 eran de dos ejes acoplados y ocho de tres ejes.

El ferrocarril de Utrera-Morón-Osuna solo aportó cuatro locomotoras, también de eje libre, pero de características inferiores a las del Sevilla-Jerez-Cádiz. El ferrocarril de Jerez a Bonanza y la prolongación de la línea desde Morón a Osuna se explotaron con máquinas del Sevilla-Jerez-Cádiz y luego las que aportó Andaluces.

El Córdoba-Málaga puso en servicio 37 locomotoras, de ellas 20 tipo 120 y 17 tipo 030. Tenían las mismas características que sus similares de MZA, al haber sido adquiridas siguiendo las directrices del marqués de Salamanca.

El Córdoba-Belmez inició sus servicios con locomotoras tipo 040 alquiladas al ferrocarril Ciudad Real – Badajoz. Después puso en circulación cuatro tipo 030, dos de ellas con tender motor para la rampa de Cerro Muriano, experiencia que no tuvo éxito, y compró de segunda mano 10 del tipo 040, adquiridas al Ciudad Real –Badajoz. También para la rampa de Cerro Muriano se adquirió otra 040, pero en este caso de tipo tender.

El ferrocarril Urbano de Jerez que fue el único del mundo construido para servir a las numerosas bodegas de la ciudad, tuvo cinco locomotoras, tipo 020T, una de las cuales está en una sala del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias.

El **segundo periodo** abarca las primeras locomotoras compradas por la compañía de Andaluces. Fueron 77 en total, de ellas 69 tipo 030 y ocho tipo 040, que fueron las únicas de ese modelo compradas por Andaluces.

Las 030 se dividían en 29 de diámetro de rueda de 1300 mm., todas suministradas por Hartmann, 8 de 1430 mm. también de Hartmann y 32 de 1500 mm de Cockerill y Grafenstaden. Estas últimas se transformaron en tipo 130.

El **tercer periodo** es el de modernización. Consistió en la compra de 10 locomotoras Compound, tipo 230 y otras 10 articuladas, sistema Du Bousquet, tipo 031+130 para la línea del Córdoba-Belmez.

En este periodo habría que incluir también las tres pequeñas locomotoras tender procedentes de los Ferrocarriles Vecinales de Andalucía, cuya línea, en realidad es un ramal, de Puerto de Santa María a Sanlúcar que se integró en Andaluces en 1919.

A diferencia de MZA y Norte, Andaluces por falta de recursos no siguió la política de compras de los años previos a la primera guerra mundial y encontró la alternativa de transformar 36 de sus locomotoras, de las que 32 eran del tipo 030, convertido en 130 y cuatro del 040, convertidas en 140. De esta manera, ya no volvió a adquirir locomotoras hasta que recibió ayudas del Estado a través de los anticipos reintegrables y luego las del Estatuto Ferroviario.

Con eso se entra en el **cuarto periodo**. Por los anticipos reintegrables adquirió 70 locomotoras distribuidas así: 20 de tipo 140 y diámetro de rueda de 1410 mm. y 50 del tipo 240, con diámetro de rueda de 1.620 mm.

De acuerdo con el Estatuto Ferroviario, se propusieron 80 locomotoras, aunque finalmente se adquirieron 88, distribuidas así: 20 tipo 140 prácticamente iguales a las anteriores, con tender de bogies y otras 15 para el Sur del mismo modelo con un diámetro de rueda algo menor y un tender de dos ejes; otras 20, tipo 240, 10 tipo 241 y 23 tipo 230.

Aparte de esas máquinas, la empresa minera Alquife compró otras cuatro locomotoras, tipo 140 que en seguida vendió a la compañía del Sur y eran iguales a las de ese modelo de la compañía.

Fuera del presupuesto de las ayudas de la Caja Ferroviaria se adquirieron otras 10 máquinas, tipo Pacific financiadas por la Exposición Universal de Sevilla. Tenían un diámetro de rueda de 1.900 mm.

Finalmente para compensar la venta de las locomotoras Montaña que no dieron el resultado esperado, el gobierno permitió la adquisición de cinco máquinas, tipo 240 con diámetro de rueda de 1.610 mm. que sirvieron de prototipo para las posteriores 2400 puestas en servicio después de la Guerra Civil.

1 diciembre 2010

