



El tren blindado, algo más que una canción popular de la Guerra Civil

Posted on [julio 24, 2011](#) by [Mikel Iturralde](#)



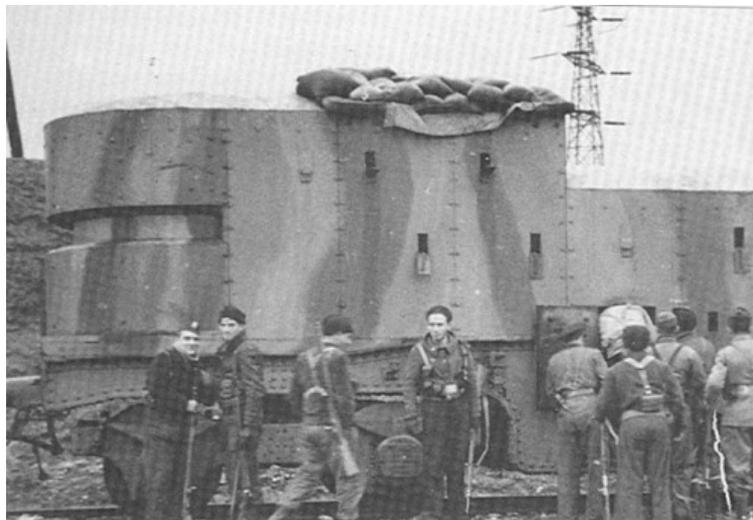
Aprovechando una canción popular recopilada por **Federico García Lorca**, ‘Los Contrabandistas de Ronda’, se compuso durante el verano de 1936 una coplilla, conocida como ‘El pino verde’ o ‘**Anda, Jaleo**’, que ensalzaba las acciones de un **tren blindado** que acababa con tres de los generales sublevados contra el gobierno de la República: **Francisco Franco, Emilio Mola y Gonzalo Queipo de Llano**. Como todas las canciones que nacían de adaptaciones del pueblo, tuvo muchas versiones, aunque la más popular cantaba las virtudes de esa mortífera arma de guerra.

*“Yo me subí a un pino verde/por ver si Franco llegaba/y sólo vi un tren blindado/lo bien que
que
Anda jaleo, jaleo, jaleo,/silba la locomotora/y Franco se va a paseo/y Franco se va a paseo.
paseo.
Por tierras altas de Burgos/anda Mola sublevado, /ya veremos cómo corre/cuando llegue
el tren blindado.
Anda jaleo, jaleo, jaleo,/silba la locomotora/y Mola se va a paseo/y Mola se va a paseo.
Yo me fui en el tren blindado/camino de Andalucía/y vi que Queipo de Llano/al verlo retrocedía.*

Anda jaleo, jaleo, jaleo./silba la locomotora/y Queipo se va a paseo/y Queipo se va a paseo”.

Probablemente, el insigne **poeta granadino** no llegó ni tan siquiera a oír cómo el pueblo, parafraseando su coplilla, cantaba la letra de ardor guerrero porque un pelotón justiciero acabó con su vida entre Víznar y Alfacar (Granada) en la madrugada del 19 de agosto de 1936. Y casi en el mismo lugar donde las balas segaron su vida, sus cobardes asesinos hicieron desaparecer sus restos, aún hoy en paradero desconocido.

Ese tren blindado, que Federico García Lorca no pudo ver ni cantar, tuvo cierto protagonismo durante la contienda civil, si bien nunca llegó a alcanzar los éxitos del más popular de la historia, el transporte que utilizó **León Trotsky**, fundador del Ejército Rojo y primer presidente del Consejo Revolucionario Militar, con el que realizó 36 viajes entre 1918 y 1921.



El tren de Trotsky constaba de dos locomotoras armadas y doce vagones en los que se incluían dependencias personales (incluso con baño), salas para secretarías, imprenta (con la que hacían su propio diario *En Route*), telégrafo y antena, depósitos de gasolina, una estación eléctrica, una biblioteca, una banda de música, dos aviones y un garaje para dos coches (uno de ellos un Rolls-Royce requisado al zar y provisto de ametralladoras fijas).

La idea de aplicar material blindado a un tren nació en mediados del siglo XIX, pero hubo que esperar hasta 1899, en la **guerras coloniales** inglesas, para ver los primeros trenes blindados, aunque ya en la guerra civil americana y en el conflicto franco-prusiano se pudieron ver algunos intentos para abrigar los frágiles convoyes donde viajaban las tropas. Cuaquier cosa servía para la protección, madera, sacos de arena, vías de tren... y el armamento se componía fundamentalmente de ametralladoras y fusiles.

Los rusos hicieron buen uso de los trenes blindados durante la guerra civil de 1917 a 1922, lo que posteriormente indujo a Polonia y Checoslovaquia a fabricar sus propios trenes. **Alemania** también se esforzó en el blindaje de los trenes durante la I Guerra Mundial, con la finalidad de cubrir sus líneas de abastecimiento en los territorios de **Polonia** y el este de **Rusia**; después de 1918 siguió utilizándolos en su frontera del este.

En realidad no había un tren blindado estándar; el modelo de cualquier tren dependía enteramente del material disponible en el momento de su fabricación, del parque ferroviario, las locomotoras y el armamento.

Los soviéticos los utilizaron sobre todo para las ofensivas y en contadas veces para la defensa (como es el caso de **Tsaritsyn/Stalingrado**). Estos trenes ya contaban con un armamento más poderosos, cañones de 6 pulgadas, ametralladoras y un blindaje compuesto por chapas de acero. Según fueron evolucionando otras armas como la aviación y los carros de combate los trenes blindados fueron armados con cañones antiaéreos y con anti-tanque.

El tren blindado de la **Guerra Civil española** no fue único. Hubo muchos y de distinta composición. Aunque el Ejército sublevado al mando de Franco no llegó a utilizar este tipo de armamento, casi todas las zonas en manos de la **República** adaptaron algunos de los vehículos ferroviarios para el combate. E incluso en algunos talleres se llegaron a fabricar este tipo de transporte como arma bélica. En especial dos trenes construidos al efecto en **Aguila** destacaron sobre todos los demás.

Los trenes blindados ya fueron utilizados en la Península durante la **revolución de Asturias**, en octubre de 1934. Las columnas revolucionarias que marcharon sobre **Oviedo** lo hicieron acompañadas de una locomotora y dos vagones, blindados al efecto, aunque de forma más bien improvisada. Escogieron la locomotora número 4 del **Ferrocarril Vasco-Asturiano**, construida por la fábrica Dübs (UK) en 1903. Blindaron la máquina con planchas de acero de poco espesor y practicaron aspilleras para poder disparar los rifles. Los vagones disponían de un sistema de comunicación con la locomotora para poder transmitir órdenes a la locomotora. La vida operacional de este 'tren blindado' fue breve; no resistió las armas de las tropas gubernamentales que acudieron a sofocar la rebelión.

A los primeros intentos improvisados, incluso a pocos días del golpe contra la República, se suceden proyectos mucho más serios elaborados en los talleres ferroviarios y con blindajes muy poderosos que convertían los tradicionales trenes de la época en poderosas máquinas de destrucción. Según la catalogación de los especialistas, llegaron a funcionar en España **unos seis o siete modelos distintos**, ateniéndonos a la composición, características del armamento, la dotación de personal y el blindaje.

El **tren de asalto**, réplica exacta de los clásicos vehículos de la época bolchevique, tenía como misión principal las incursiones rápidas en zona enemiga. Soldados de infantería utilizaban el tren para el traslado a las zonas de combate que abandonaban en cuanto conseguían el propósito de su acción. Este convoy iba encabezado por un vagón de artillería, una máquina protegida, vagones cerrados para los soldados y una plataforma de dos ejes.

El tren **blindado ofensivo** solía ir encabezado por una plataforma de dos ejes, que también cerraba la composición, el vagón donde iba montada la artillería, la locomotora protegida y los vagones de la infantería. Los cañones son algo mayores que en el anterior de forma que le permite la entrada en combate a media distancia. Los soldados pueden atacar al enemigo o defender la posición, cuándo se ve atacado por los defensores locales. Es el modelo más utilizado.

El tren **blindado defensivo**, con menor poder artillero que el anterior, se utiliza principalmente para la defensa de las poblaciones, aunque tampoco rehúye los combates en el frente. La infantería ocupa el vagón de cabeza, de forma que lo puedan abandonar para peinar la zona asignada, mientras en el vagón de cola se colocaba una torre giratoria con la

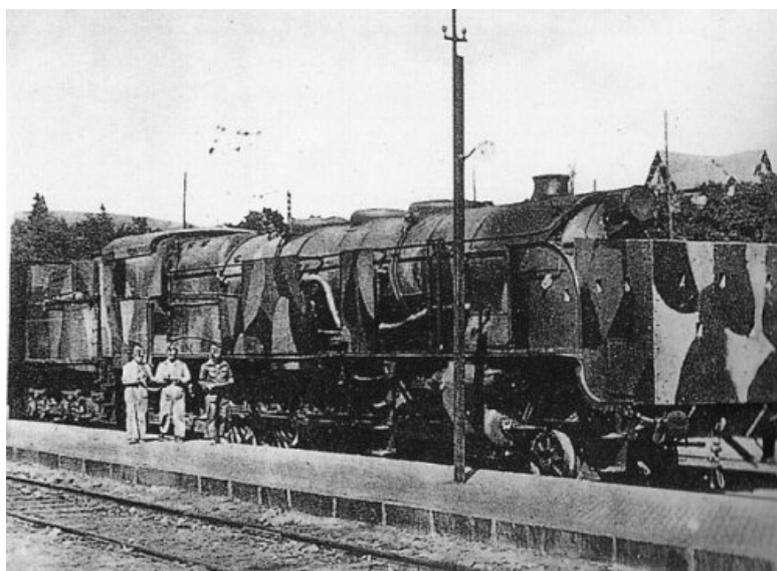
que se podía batir amplias zonas e incluso disparar por encima de la máquina. El tren blindado de infantería llevaba un vagón de dos ejes en cabeza y en cola, otro vagón para la infantería y una máquina semiblindada. Los soldados nunca abandonan la composición que, por sus reducidas dimensiones, no puede llevar más tropa para desplegarse por el terreno.

El **'tren fantasma'** se dedica a atacar por sorpresa y de noche las poblaciones enemigas, lo que le hace merecedor del apodo. Es un convoy de infantería, pero a diferencia del anterior tiene un gran número de soldados asignado a su servicio, en ocasiones por encima de una compañía. Esto le permite atacar o defender desde el mismo tren, mientras que un pequeño grupo puede abandonar el convoy para hostigar por sorpresa al enemigo y replegarse rápidamente, antes de que las tropas del otro bando puedan reaccionar. La composición la encabeza una plataforma de dos ejes, a la que siguen los vagones de infantería, el vagón con las tropas de asalto, y la máquina semiblindada.

El **blindado mixto**, quizá el menos conocido de todos y sólo descrito en algunos documentos, lo encabeza un vagón mixto de artillería, al que le sigue una máquina blindada, más vagones de artillería y una plataforma de dos ejes que cierra la composición.

El **blindado mixto y de transporte** es el más sólido y completo de todos los trenes que participaron en la Guerra Civil española. Son las composiciones que salieron de la **fábrica de Aguilas** que, a pesar de su tosco aspecto, alcanzaron rápida notoriedad porque su blindaje fue superior al de todos sus antecesores. Prueba de ello fue el ardor con el que se empleó en la **batalla del Ebro**, una de las más cruentas y violenta de la contienda española. Durante tres meses aguantó los continuos ataques de las tropas franquistas sin apenas daños. Fueron además las primeras máquinas diesel dedicadas al arte de la guerra. En algunas ocasiones, sus vehículos eran tapados con lonas para pasar por inocuos trenes de mercancías. Como los anteriores, iba equipado con varios vagones para la infantería y las piezas de artillería.

Aunque la imaginación y la necesidad obligó a tirar de improvisación, en su mayor parte las locomotoras que se utilizaron para arrastrar los trenes blindados fueron: Norte, serie 4600, conocidas como 'Montaña'; serie 1400 de MZA; serie 1000 de MZA; locomotora 1-8 del Ferrocarril Central de Aragón; máquina de Norte 2550; locomotora del Ferrocarril de Aragón, serie 2000; serie 4000 de Norte; ténder Aurrera de los Ferrocarriles Vascongados (gemela de la Zarautz) y tractores diésel de MZA 2201 y 2202.



Talavera, Guadarrama y Guadalajara (bautizado como 'el de la Muerte' o como 'El Terror de los Facciosos' actúa al principio de la guerra, con una dotación de 70 hombres armados con fusiles y ametralladoras y uno o dos cañones; se le designo como 'tren K') son quizá los primeros escenarios donde se hacen ver. Pero les siguen bastantes más: **Sagunto** (el famoso tren número 12, el más sofisticado construido en los talleres de la Siderurgia del Mediterráneo); Córdoba, Badajoz y Extremadura (donde operaron los blindados construidos en **Aguilas**, uno de los cuales acaba en Francia como se ve en la imagen que ilustra este post, y que se bautizaron como 'Thaelmann' y 'Matteotti'); el tren del **Bidasoa** (con la máquina-tender Zarauz construida en 1892 por la firma inglesa Nasmith & Wilson para el ferrocarril de Elgoibar a San Sebastian que luego formó parte de los Ferrocarriles Vascongados); Aragón (en especial uno construido en los talleres Davis de Valencia, arrastrado por una locomotora de la Compañía Central de Aragón); Cataluña (los numerados como blindados 9, 10, y 11 salen de los Talleres de la Maquinista Marítima y Terrestre de San Andrés en 1937).

Estaciones como **Almorchón**, Medellín, Mérida, Badajoz y Don Benito también conocen la presencia de estos imponentes convoyes que tiene destinos y misiones diferentes, según el curso de la acción bélica. Solo a unos días de acabar la guerra, el despliegue en Levante permite fijar la presencia del número 1 en el Kilómetro 3,300 del Ferrocarril Valencia-Barcelona; el número 12 en el kilómetro 36,500 de la misma línea; y el número 8 en el túnel de Navajes. El Ejército de Franco captura el número 8 y el 12 en la estación de **Valencia**; aunque nada se sabe del primero. También se repiten numerosas acciones bélicas en el frente de **Madrid**, con escenarios que incluyen Aranjuez, Torrejón, Parla, Getafe e incluso en las proximidades del 'Puente de los Franceses'. También en el frente asturiano se pudo ver en acción a algunos de estos colosos, bien reconvertidos o transformados en auténticas moles ofensivas.

Salvo las imágenes de la época, no quedan otros vestigios sobre estos trenes de tan efímera vida y protagonismo. Bien porque fueron destruidos, desguazados o reconvertidos, el final de la guerra también supuso el ocaso para estas máquinas.

(Foros de la Guerra Civil, revistas Carril y TrenMania)