



Rotonda del depósito de Cerro Negro en los años 50 del siglo XX.

SU ACTIVIDAD MAS DESTACADA FUE CON TRACCION VAPOR

Adiós al depósito de Atocha, tras 160 años de servicio

Durante muchos años, por los vastos terrenos que desde dicha estación se extendían hacia el Sur, limitados por dos calles: la avenida de la Ciudad de Barcelona y la de Méndez Alvaro, prolongándose hasta Villaverde y Vallecas, se habían construido numerosas dependencias ferroviarias formando el conglomerado más importante de España dedicado a esta actividad. La compañía de Madrid-Zaragoza y Alicante tuvo la previsión de adquirir esos terrenos cuando eran baldíos en las afueras de la capital para instalar en ellos sus vías de carga y descarga del material de pequeña y gran velocidad, un gran depósito de máquinas, los talleres generales de reparación y los de material fijo, y la estación de clasificación de Santa Catalina, a los que había que unir las empresas subsidiarias constructoras de material ferroviario.

Esa importancia se mantuvo en tiempos de Renfe, que durante bastantes años se convirtió en la empresa más importante de España siendo, tras el sector agrario, la que generaba el mayor número de empleos.

El depósito de locomotoras era el corazón del ferrocarril. En esa dependencia se encendían y apagaban las máquinas, allí

El pasado 18 de noviembre han concluido oficialmente sus servicios las locomotoras diesel del depósito de Madrid – Atocha. Fue el segundo que inició su actividad en España y el más importante de la red durante muchos años, aunque su actividad más destacada, como tal depósito de locomotoras, la desempeño con la tracción vapor, cuya clausura se efectuó en octubre de 1967. Desaparece así uno de los símbolos más significativos que ha tenido el ferrocarril en Madrid, tan presente en la zona de influencia de la estación de Atocha.

iniciaban o concluían su viaje el maquinista y el fogonero – la famosa pareja de tracción, inseparables y siempre con la misma locomotora a su servicio -, pero en el depósito se cuidaba de estos ingenios mecánicos con las labores programadas de mantenimiento o de las pequeñas reparaciones que durante su recorrido dejaban

anotadas los maquinistas. Para ello se contaba con una nutrida plantilla de especialistas y obreros al mando de un jefe que, para mayor dedicación, tenía su vivienda en el mismo depósito.

El depósito de máquinas ejercía también su influencia en el entorno urbano que le rodeaba. Los varios centenares de personas que trabajaban en él preferían elegir la vivienda en sus alrededores, dadas las dificultades de desplazamiento que había hasta hace pocos años. Surgieron así en torno a estas instalaciones barrios de ferroviarios de tracción y en poblaciones pequeñas se convertían en el principal núcleo de actividad económica y social. Incluso hubo casos en que, a la sombra de un depósito de locomotoras construido en lugares apartados, se crearon núcleos urbanos que vivían exclusivamente del ferrocarril. Fueron los casos de Arroyo, Castejón, Vadollano y otros. Esa integración se acusaba también en los nombres de las calles que servían a las instalaciones ferroviarias y así, en el caso de Madrid, todavía hay una que lleva la apropiada denominación de Cerro Negro, nombre con el que fue designado el propio depósito de Atocha, alusivo sin duda a la pátina que puso en ese lugar el humo

Historia

de las locomotoras y la gran cantidad de carbón que era necesario acumular para su uso.

Eran muchos los maquinistas que, en los tiempos de la tracción vapor, vivían por esa zona de Vallecas, en las proximidades de la vía. Por ello, solían utilizar el silbato de su locomotora de forma convenida con su mujer para avisar desde el tren a su paso por las cercanías de la casa de su próxima llegada a la estación, forma la más adecuada para que la comida estuviera a punto.

Ahora que ha llegado el final del depósito de Madrid - Atocha, tal vez merezca la pena hacer un examen de su historia.

El depósito. En los primeros tiempos, las máquinas del ferrocarril de Madrid - Aranjuez permanecían estacionadas en las proximidades de la estación que era también muy rudimentaria. Todavía en tiempos de Renfe existió una zona de vías de apartadero, conocida como la casa de la Parra, donde se apartaban las primeras locomotoras de la compañía. Luego M.Z.A. adquirió amplios terrenos en la zona e instaló en ellos su depósito de máquinas, que experimentó sucesivas ampliaciones a medida que aumentaba el parque de locomotoras. En el de Cerro Negro, denominación con el que, según se ha indicado, era conocido este depósito, llegó a contar con tres rotondas, la característica instalación de estas dependencias con su puente giratorio para mover las máquinas.

En contraste con el de Madrid - Atocha, el depósito de Madrid - Príncipe Pío, contaba con instalaciones más escasas por la falta de terreno donde había sido construido. En cuanto al de Madrid - Delicias, con mayores posibilidades que el de Príncipe Pío, era inferior a ambos por la menor importancia de las líneas que servía.

El depósito de Madrid - Atocha fue el más importante de la compañía M.Z.A. por lo que lógicamente contaba con las mejores máquinas. Allí empezaron a utilizarse, a principios del siglo XX, las célebres "Compound", tipo 2-3-0, de las series 651 - 680 y 801 - 875 (RENFE 230-4001 a 4103) que marcaron un hito en la evolución de la locomotora de vapor. Fue también Atocha el depósito que contó con el mayor número de locomotoras de la serie 1700 (RENFE 241-2001 a 2095), la más lograda de M.Z.A. Finalmente, ya en tiempos de la Red Nacional, allí se pusieron en servicio las 2400, conocidas por "las RENFE", máquina utilísima en los duros



Cargadero de carbón en Cerro Negro.

años de la postguerra española. Era simple y robusta, con una conducción sencilla y un mantenimiento fácil. Contrastaba con ella, la serie 1800, que iba a ser la máquina de velocidad, elegida por M.Z.A. a mediados de los años 30, con su vistoso recubrimiento carenado, lo que hizo que se la conociera como "linda tapada", pero que al reducirse su timbre de 20 a 18 atmósferas disminuyó notablemente sus prestaciones. Formaron en Renfe la serie 241-2101 a 2110 y no eran muy apreciadas por el personal, dado lo incómodo de su cabina de conducción.

También tuvieron su primera base en el depósito de Cerro Negro las "Montaña" de Renfe derivadas de las 4600 de la antigua compañía del Norte. Las sirvió de prototipo la 4648, transformada en los talleres Babcock & Wilcox de Bilbao, entre 1938 y 1939, con algunas de las mejoras introducidas por Chapelon.

Organización. Sin embargo, las máquinas más genuinas del depósito de Cerro Negro, en la época de Renfe, fueron las eficaces 2700 MZA, cuya primera serie 241-2201 a 2222, entregadas en su totalidad para prestar servicio en el mismo, merecieron el sobrenombre de "las atómicas", bautizadas así por el personal del depósito por que su imponente aspecto hacía que se relacionaran con la primera bomba atómica arrojada por entonces en el Japón. Con estas máquinas se consiguieron las mejores marcas de la tracción vapor del depósito. Hacían los recorridos de Madrid a Zaragoza, a Albacete y a Córdoba, y en los últimos años del vapor hicieron completo el recorrido Madrid - Badajoz.

En el primer inventario sobre el parque motor realizado en 1942, tras la creación

de RENFE, habían quedado en servicio 45 depósitos procedentes de las antiguas compañías, habiéndose suprimido algunos de los más pequeños o que coincidían en una misma localidad con otro de mayor importancia. Así se clausuraron en Alicante el antiguo depósito de la línea de Andalucía, dependiente de la compañía de Andaluces; en Soria, el de la compañía de Torralba - Soria, y en Villacañas, el de la compañía Villacañas - Quintanar de la Orden. También se suprimieron las reservas de Tarragona, procedente de M.Z.A., la de Sevilla - San Bernardo, de Andaluces, y los depósitos de Alcañiz y Murcia - Zaraique se convirtieron en reservas, aunque la primera ya fue suprimida al año siguiente.

El servicio de tracción se organizó en siete demarcaciones - León, Madrid - P. Pío, Madrid - Atocha, Miranda de Ebro, Barcelona, Valencia y Sevilla de las que dependían los citados 45 depósitos.

La jurisdicción del de Madrid - Atocha abarcaba, en la línea de Zaragoza, hasta Fontanar; en la de Aranjuez - Cuenca, hasta Arguisuelas, donde concluía por entonces el servicio de la línea directa hasta Valencia; en la de Alicante, hasta Templeque; abarcaba también el ramal Castillejo - Toledo y en la línea de Badajoz hasta Mascaraque. La longitud total de estos trayectos era de 483 kilómetros y su longitud virtual de 634, equivalente al 1,31 por ciento de más. Este concepto de longitud virtual se empleaba como exponente de las dificultades de la tracción. Con ello se advertía fácilmente la desventaja que tenían los depósitos con trayectos en los que abundaban las rampas. Los más acusados eran los de Guadix y Valencia - Alameda. El primero con el 1,87 de porcentaje de longitud virtual y el segundo, que abarca-

ba toda la antigua línea del ferrocarril Central de Aragón, el 1,65.

En el primer inventario citado del 31 de diciembre de 1942, las máquinas en servicio en Madrid – Atocha eran 123, dotación sólo superada por el de Zaragoza – Arrabal con 129. Había reservas en Aranjuez y Algodor y puestos fijos en Guadalajara, Cuenca, Toledo y Tarancón.

Situación en 1945. Los quince años que median entre 1945 y 1960 fueron, sin duda, las de mayor actividad del depósito de Atocha. Superadas casi por completo las consecuencias de la guerra civil en el parque de tracción, 1945 es tal vez el mejor año para analizar la pujanza de este depósito en la explotación del ferrocarril. En Madrid – Atocha había 225 maquinistas y 29 fogoneros autorizados; es decir que podían desempeñar el trabajo de los primeros. Llama la atención, no obstante que el número de fogoneros fuera de sólo 67. Estas cifras representaban el 5 por ciento del total de maquinistas de la red y el 2,3 por ciento de los fogoneros, contradicción evidente, ya que al trabajar en parejas las respectivas plantillas debían estar más equilibradas. La explicación hay que buscarla en el hecho de que para los trabajos de fogonero se utilizaba en muchas ocasiones al personal del taller, muy dispuesto a esta tarea para conseguir un puesto fijo en la tracción, donde los salarios eran mayores por las primas y las traslaciones.

A su vez, el depósito empleaba a 494 agentes de diversas categorías. Estas eran las siguientes: cuatro contramaestres; 10 jefes de equipo; seis capataces y subcapataces; 167 montadores y ayudantes, categorías que junto a la de los caldereros y sus ayudantes, con 74 empleados, ocupaban como es lógico una gran proporción del personal del depósito, donde se efectuaban operaciones de revisión, levante y pequeñas reparaciones. En dicho año, se efectuaron un total de 72, sólo superadas por el depósito de Valencia – Término, con 88. Conviene recordar que las grandes reparaciones o cuando una locomotora cumplía su ciclo de recorrido, era necesario enviarla a los Talleres Generales.

El resto del personal del depósito de Atocha, en dicho año 1945, era el siguiente: 17 torneros y ayudantes; cinco carpinteros y ayudantes; un pintor; ocho taladradores, cepilladores, engrasadores y ayudantes; 36 encendedores; tres llamadores; nueve guardaguías; ocho guardas y porteros; 93 peones y otros 20 cargos no especificados. Es decir, una complejo nómina



Entrada al depósito de Cerro Negro. A la derecha línea de Alicante.

que mostraba las diferentes funciones que exigía el trabajo con locomotoras de vapor. Como curiosidad, hay que señalar esa categoría de los llamadores, cuya misión era despertar a los maquinistas y fogoneros a la hora en que debían tomar el servicio pues el depósito mantenía su actividad las 24 horas del día, los 365 días del año y en su dormitorio del personal de tracción pernoctaban los de otras residencias que habían rendido viaje en Atocha y debían volver pasadas unas horas a su residencia.

Recorridos. En aquel año 1945, las máquinas del depósito de Cerro Negro (Madrid – Atocha), hicieron un recorrido medio anual de 36.783 kilómetros, con un consumo de 24,8 kilogramos de carbón por kilómetro. Otra característica que distinguía a este depósito era el de ser el único en el que, en los kilómetros de recorrido anuales, los servicios de viajeros superaban a los de mercancías. En concreto, en dicho año, fueron de 2.281.491 kilómetros en los primeros y 837.960 en los segundos.

Periodo 1949 – 1967. En 1949, el depósito de Madrid – Atocha había pasado de 123 a 148 máquinas y como novedad respecto al anterior inventario antes citado, figuraban en su parque las series 2700 y las Montaña de Renfe, serie 241-4067 a 4094.

En 1953, el vapor alcanzaba todavía el 90 por ciento de la tracción ferroviaria de Renfe y estas locomotoras alcanzaron el máximo de su parque en 1954 con un total de 3.449. unidades. En este último año

prestaban servicio en el depósito de Atocha un total de 131 locomotoras; es decir, 17 menos que en 1949, pero su parque había mejorado al haberse incorporado locomotoras más modernas que permitieron desplazar a otras más antiguas. En concreto, habían disminuido de forma notable las pequeñas máquinas tipo 0-2-0, 1-2-0 y 0-3-0 y las máquinas más representativas habían pasado a ser las de la serie 2700 de las que había 24 de ellas 16 fuelizadas, sistema de mejora de la tracción vapor que empezó a implantarse en 1952. Es curioso constatar también que



Un tren de Ferrobuses pasa bajo el puente de señal

ya no prestaban servicio en Madrid – Atocha las máquinas de la serie 2400, tan representativas en los años 40. En su lugar, aparecían ocho de la serie 1400 (RENFE 240-2241 a 2425), también una de las mejores máquinas que circularon por los ferrocarriles españoles, construidas a partir de 1920 por La Maquinista Terrestre y Marítima.

En los años siguientes, es significativo señalar la puesta en servicio de 18 máquinas, tipo 1-4-1, la popular Mikado, construida para Renfe con un total de 242 unidades y que fue la última de vapor en mantenerse en servicio.

Cuando en octubre de 1967 se clausuró la tracción vapor en este depósito su importancia ya había disminuido al emplearse otros sistemas de tracción complementarios. En concreto los automotores TAF y luego los TER que habían hecho disminuir el número de trenes de viajeros de largo recorrido en tracción vapor. También se empleaban Ferrobuses en los incipientes servicios de cercanías y cortos recorridos a las provincias limítrofes.

Las máquinas de vapor de la dotación eran 160, pero de ellas solo prestaban servicio 42, aunque la plantilla del depósito era todavía de 400 personas. Su jefe era Faustino García Linares, un ferroviario de pura cepa, cuya figura y personalidad han sido tratados con frecuencia en estas páginas. De ese total de locomotoras, ya solo prestaban servicio 42 estando el resto ya apartadas o en reparación. Cuando se clausuró la tracción vapor, sus locomotoras se distribuyeron por los depósitos de



Primera rotonda. Imagen de 1996.

Zaragoza – Campo Sepulcro, Arcos de Jalón, Arroyo y Ciudad Real.

Por entonces la tracción vapor se alternaba también con la de locomotoras diesel de largo recorrido. Entre ellas, las diesel-hidráulicas de gran potencia – 4.000 CV – serie 4001 a 4030 que iniciaron su recorrido en la línea de Madrid a Barcelona. Una de ellas, la 4003, consiguió en septiembre de 1967 un recorrido mensual de nada menos que 12.356 kilómetros. Pero el mantenimiento aplicado a este modelo igual al de las diesel-eléctricas, cuando necesitaban una atención más delicada, uni-

do a su distribución de los engranajes que controlaban automáticamente los cambios de velocidad en torno a los 60 kilómetros por hora, muy habituales en los itinerarios de Renfe, lo que los hacía funcionar casi contantemente, hicieron que su vida útil fuera de solo 20 años, mientras las diesel-eléctricas de la serie 2100 con 2.180 CV, también con base en Madrid- Atocha aún se mantienen en activo en otros servicios. Hubo también en este depósito, aunque por poco tiempo, locomotoras diesel de la serie 1900 de dos cabinas y de potencia más reducida puesto que solo tenían 1.154 CV.

Las últimas locomotoras diesel de servicio en este depósito han sido las de la serie 333 que tal vez han sido las más eficientes del parque con sus 1.875 CV. En el momento del cierre trabajaban 69 agentes en el Depósito, atendiendo un parque de 42 locomotoras de la serie 333, una de la serie 319 y tres de la serie 321. En lo que se refiere a locomotoras de maniobras, estaban adscritas seis de la serie 308 y doce de la serie 310.

En un principio se aplicaron los mismos principios que en la tracción vapor en los recorridos del personal de estas locomotoras diesel, con el sistema de turnos, aunque asignando dobles parejas en cada máquina. De esta manera se llegaron a hacer recorridos sin cambio de locomotora entre Madrid y Mora la Nueva, con las 2100; entre Madrid y Valencia, con las 1900 y entre Madrid y Badajoz con las 4000. Una página más para la historia del ferrocarril. **Fernando F. Sanz** □



de Madrid-Atocha a finales de los años 60 del siglo XX.