

III E 358
V. C. VI
a-2

Historia de la tracción vapor en España

Tomo VII

Vapor en la Renfe 1941 - 1975

SEGUNDO PERIODO (1950-1975)

Fernando F. Sanz - Gustavo Reder - Pedro Pintado

Biblioteca Ferroviaria

MM05258

Portada: En una de las presentaciones de la locomotora Confederación en Madrid, se aprovechó el regreso a su base de Miranda para remolcar el Iberia Expreso. No sabemos si ésta fue la única ocasión en que dicha locomotora realizó el recorrido completo desde Madrid remolcando dicho tren. La imagen fue captada por el fotógrafo oficial de la Renfe, Manuel Cuenca, en las inmediaciones de El Plantío, poco después de la salida del tren de Madrid Príncipe Pío.

Diseño y confección: Pedro Pintado Quintana
Arte final y diseño de portada: Ramón González
Corrección de pruebas: María del Carmen Tamayo Molinero
Imprime: Gráficas Jomagar
Editado por: Abomey Maquetrén S.L.
Apartado de correos 35102
28080 Madrid
Tfno. 910829283
Distribuido por: Maquetrén

I.S.B.N.: 978-84-948391-6-0

Depósito legal: M-15753-2020

PRÓLOGO:

EL HOMBRE Y LA MÁQUINA

Teniendo en cuenta que este es el primer prólogo que escribo, apelo a la benevolencia de los lectores para que me perdonen si este no es de su agrado pero quedará compensado, sin duda, por lo que viene a continuación, que es el último libro de una gran obra en la que el principal autor, Fernando, publicó el primer libro en 1995, hace 26 años.

El libro que tienen entre sus manos es el que culmina una larga crónica que se denomina la historia de la locomotora de vapor pero esa denominación es engañosa o, como poco, incompleta pues los siete tomos que la componen, de los cuales este ejemplar constituye la segunda parte del séptimo, no sólo nos muestran la historia de la Locomotora de Vapor, en mayúsculas, si no que narra la cronología de un país y de sus gentes, desde que se empezó a gestar la implantación de la máquina de vapor aplicada al movimiento de los trenes en la península, a mediados del siglo XIX, hasta que se procedió a su supresión en 1975, es decir, 125 años de memorias, aventuras y anécdotas.

No se puede explicar la locomotora de vapor sin las circunstancias que la rodean, desde su funcionamiento y su manejo, pasando por su mantenimiento y reparación, hasta las instalaciones por las que se traslada, es decir, las vías, las estaciones y lo que conllevan como la señalización, las infraestructuras —puentes y túneles—, y también los modos de explotación de las máquinas y de los trenes que arrastran: viajeros y/o mercancías. Precisamente por eso esta historia ha intentado explicar todo eso y mucho más, como, por ejemplo, el factor humano.

La historia comenzó a ser contada, como ya hemos dicho, en 1995, con una de las dos grandes compañías ferroviarias que han dominado el ferrocarril de vía ancha en España, la compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante —MZA—, continuó por la otra grande, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España —Norte— y siguió con todas las demás que conformaron una red de empresas privadas, incluso del Estado, hasta que, tras el golpe de estado de 1936 y la Guerra Civil que provocó, el gobierno formado por el bando ganador procedió a la nacionalización de todas las compañías privadas de vía ancha para crear la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles —Renfe—. Esta última etapa de 34 años, entre 1941 y 1975, ya ha sido parcialmente contada en el libro I del tomo VII, concretamente el periodo que llega hasta 1950, por lo que nos queda el último periodo, de 25 años, quizás el más triste porque, conforme vamos avanzando en la lectura, nos aproximamos al final fatídico, para los nostálgicos del vapor, cuando el 23 de junio de 1975 se apagó oficialmente la última locomotora de vapor en la estación madrileña de clasificación de Vicálvaro.

El hecho de conocer el final de la historia no la hace menos interesante pues, al igual que en los anteriores tomos de esta colección hemos visto el nacimiento de muchos ferrocarriles y el crecimiento de muchos de ellos, aquí veremos el final del último periodo que incluye la construcción de algunos modelos de máquina, la modificación de otros para quemar fueloil en lugar de carbón y la parte más dolorosa pero inevitable: los desguaces.

Como decíamos al principio, el título de esta colección puede dar a entender que sólo se describirá la historia de la locomotora de vapor pero se puede comprobar, desde las primeras páginas, que todo lo que rodea a las locomotoras de vapor se describe con el mismo grado de rigor y amenidad. No en vano la profesión de Fernando era la de periodista y ese oficio no se pierde tras la jubilación. Por eso, este tomo y los anteriores están llenos de historias que explican el Ferrocarril en España, al menos el que circula por la vía ancha.

Aficionados o profesionales. Toda esta historia no se podría haber contado sin los aficionados, entre los cuales me encuentro, que han hecho posible la recogida de documentos, la toma de fotografías, la investigación y, sobre todo, la puesta a disposición de todo lo encontrado a otros aficionados y, en ciertos casos a todos aquellos profesionales que han querido compartir los conocimientos que les proporcionaban y sumarlos a sus propias investigaciones. No descubrimos nada nuevo si ponemos de manifiesto el poco apego que se tiene, en general, en este país por la conservación del patrimonio industrial, entre el que se encuentra casi todo lo relacionado con el ferrocarril, y de la documentación asociada al mismo, de tal manera que, parafraseando a Larra cuando dijo, «escribir en España es llorar», investigar en España es llorar, por ello no tendremos palabras de agradecimiento suficientes para todos aquellos aficionados que, a lo largo del tiempo, han complementado, contrastado y, muchas veces, corregido, todas aquellas informaciones que han circulado y transmitido, a veces carentes del necesario complemento gráfico, y a veces llenas de errores y de datos no contrastados.

El estudio del ferrocarril en España ha estado huérfano de un cuerpo de doctrina serio, por más que, desde antes incluso del inicio de este medio de transporte no han dejado de aparecer libros y estudios, generalmente parciales, tanto geográficamente, como temáticamente. Por ello, la obra que cierra este último libro intenta, y creo que lo consigue, abarcar casi toda la historia de la locomotora de vapor en España.

Dejamos el «casi» en la frase anterior debido a que no se han tratado las locomotoras de vía estrecha ni las de los ferrocarriles industriales, todas las cuales darían para otra obra de varios volúmenes si, como en esta obra, se tratara toda la génesis, desarrollo y epílogo de todas las empresas y personas que las componían.

Cuando nos referimos al papel que los aficionados han tenido para rescatar la historia del ferrocarril, lo podemos comprobar en las páginas de esta obra donde, a lo largo de los siete tomos, hemos podido ver innumerables fotografías de todos aquellos que, tras inmortalizar escenas ferroviarias, han prestado sus imágenes para ilustrar muchas de sus páginas. Muchos de ellos han fallecido y una gran parte eran extranjeros que venían a nuestro país aprovechando, sobre todo en la segunda mitad del siglo pasado pero también antes, que en España la tracción vapor todavía seguía en funcionamiento con máquinas centenarias, cuando en la mayor parte de Europa, tras la Segunda Guerra Mundial, el vapor desapareció rápidamente.

Esas fotografías, como decimos, nos han permitido ilustrar esta historia y las imágenes que captaron y que no han tenido cabida en estos tomos constituyen un fondo documental que son una auténtica joya para futuros trabajos similares a este. Entre los amigos que han colaborado con sus fotografías citamos sólo a algunos pocos como Aranguren, Cabrera, Maristany, Marshall, Rowe o Wyrsh, todos ellos fallecidos y, alguno de ellos recientemente, cual es el caso de Lawrence G. Marshall, un gran amigo personal, excelente fotógrafo y mejor persona, cuyas fotografías de locomotoras españolas han enriquecido no sólo esta obra si no otros muchos libros y revistas relacionados con el ferrocarril. No es al único que he conocido personalmente pues también conocí a Javier Aranguren y a Trevor Rowe, y los calificativos aplicados a Lawrence, o Lorenzo como a él le gustaba que lo llamaran, son aplicables también a Trevor y a Javier, por lo que he llegado a la conclusión de que la mayor parte de los aficionados al ferrocarril, al menos los que yo he conocido, son o han sido excelentes personas, lo cual puedo corroborar con otros muchos, quizás muchísimos, aficionados españoles y algún extranjero que conozco, alguno de los cuales también ha dejado su huella en las páginas de este último libro y de muchas de los anteriores.

Pero no sólo las fotografías de los aficionados han mejorado esta obra pues otros amigos han aportado documentos, planos y, sobre todo, información que han permitido a Fernando completar los datos que faltaban para hilar la historia, siempre incompleta, de nuestros ferrocarriles.

El título de este prólogo, el hombre y la máquina, hace alusión a todos aquellos que han hecho posible el funcionamiento, el mantenimiento, el paso y la utilización de la locomotora de vapor como motor del ferrocarril, desde los empresarios que, con una visión mercantilista y nada romántica, entendieron que el ferrocarril podía ser un negocio —muchos evidentemente se equivocaron— y la locomotora de vapor no dejaba de ser un medio más para su objetivo, hasta los que, formando una pareja de conducción, maquinista y fogonero, cuidaban a su máquina como si de un familiar se tratase, manteniéndola limpia, engrasada y bien alimentada, pasando por todos aquellos seres desconocidos a la vista de la gente pero tan necesarios para que el ferrocarril se moviera como los anteriores: el personal de Vía y Obras, el de los Talleres de reparación, los trabajadores de los Depósitos de locomotoras, los jefes de estación con sus factores de circulación y los peones, etcétera, que han tenido su lugar en esta obra con relatos e historias personales que permiten entender cómo funcionaba este medio de transporte cuando el motor del mismo era la locomotora de vapor.

Por todo ello animo a los lectores a que vean en estas páginas que siguen, al igual que en los tomos anteriores, todas las historias que hay dentro de esta Historia.

Pedro Pintado Quintana, julio de 2021, año de pandemia

ÍNDICE

CAPÍTULO III	
EL ESPLENDOR DEL VAPOR. DE 1950 A 19637	LOCOMOTORAS SERIE 141-2101/2125 y 141-2201/2414 .. 46
• Antecedentes del Plan General de Reconstrucción	• Datos técnicos
• El impulso de Rafael Benjumea Burín	• Puesta en servicio
OBJETIVOS DEL PLAN GENERAL DE RECONSTRUCCIÓN8	• Modificaciones
• Otras reformas	• Reparto total
LOS PROYECTOS SOBRE TRACCIÓN VAPOR 10	• Algunos ensayos y opiniones
• Incremento del parque	• Posibilidades limitadas
REFORMAS PROGRAMADAS 11	SE INICIA LA DIESELIZACIÓN 57
• Adaptación de la tracción vapor	• La modernización del parque
• Reducción de modelos	1954: EL AÑO ESTELAR DE LA TRACCIÓN VAPOR 58
• Trabajos de reparación y conservación	SITUACIÓN DE LOS DEPÓSITOS EN 1954 59
• Operaciones de levante	• Depósitos de la 1ª Zona
• La reparación diaria	• Depósitos de la 2ª Zona
• Final de la construcción de locomotoras de vapor	• Depósitos de la 3ª Zona
RECORRIDOS POR TIPOS DE TRACCIÓN 18	• Depósitos de la 4ª Zona
• Mejora del parque	• Depósitos de la 5ª Zona
• Realizaciones de las Zonas	• Depósitos de la 6ª Zona
• Situación de los depósitos	• Depósitos de la 7ª Zona
PRIMEROS EFECTOS DEL PLAN GENERAL DE RECONSTRUCCIÓN 23	¿DISTRIBUCIÓN LORND O LENTZ? 73
• Mejoras en el servicio de viajeros	• Abandono final
• Manual práctico para maquinistas y fogoneros	• Características singulares
• El tráfico y las cargas en las líneas de la Renfe	• Más de 2.000 patentes
• La primera rama del sistema radial	• Montada en Euskalduna
• La segunda rama	• El tender de la 240-2717
• La tercera rama	EL AÑO 1955 78
• La cuarta rama	• El primer periodo de los grandes desguaces
• Las líneas integradas	LOCOMOTORAS SERIE 242-2001/2010 79
EL AÑO 1951 30	• Un tender pequeño
DESARROLLO DEL PLAN DE RECONSTRUCCIÓN 31	• Características técnicas
• Necesidad de revisión del Plan	• Pruebas
• Locomotoras previstas	EL FINAL DE UNA ÉPOCA 85
EL AÑO 1952 33	• Un gran profesional
• Los nuevos ferrocarriles	• La entrega al Museo del Ferrocarril
• Razones políticas de la construcción de ferrocarriles	• Otros datos de 1955
• El ferrocarril como arma estratégica	EL AÑO 1956 88
• Otras mejoras	APROBACIÓN DEL PROYECTO FRANCO-CROSTI 89
EL PLAN LABORAL 36	SERVICIO MARÍTIMO FERROVIARIO 91
FUELIZACIÓN 36	EL AÑO 1957 92
• Fueloil como complemento del carbón	EL AÑO 1958 92
• Primeras fuelizaciones	XVII CONGRESO INTERNACIONAL DE FERROCARRILES 95
• Dificultades que hubo que afrontar	• Se inicia el declive
• Ventajas económicas	EL AÑO 1959 97
• Otros problemas	• Desaparición de <i>TRENES</i> y <i>Ferrovianos</i>
EL AÑO 1953 42	EL FERROCARRIL Y LA POLÍTICA ENERGÉTICA 99
• Sustitución de puentes	• Tres gráficos
• Otras realizaciones y proyectos	• Segundo y tercer gráfico
• Mejoras en la señalización	• Apuesta por la tracción eléctrica
• Depuración de aguas	EL AÑO 1960 103
• Las Escuelas de Aprendices	
SITUACIÓN DEL PARQUE EN 1953 45	

LOCOMOTORAS SERIE 282-0421/0430	104
<ul style="list-style-type: none"> • La dedicación de los maquinistas a su locomotora • El trabajo en las <i>Garratt</i> de Valencia • Reparto de las <i>Garratt</i> de mercancías • Últimas locomotoras construidas en España • Compás de espera • Volvamos al año 1961 	
EL AÑO 1962	110
<ul style="list-style-type: none"> • Dotaciones en el año 1962 • Depósitos de la 1ª zona • Depósitos de la 2ª zona • Depósitos de la 3ª zona • Depósitos de la 4ª zona • Depósitos de la 5ª zona • Depósitos de la 6ª zona • Depósitos de la 7ª zona 	
EL INFORME DEL BANCO MUNDIAL	120
<ul style="list-style-type: none"> • Tres hechos calificados de trascendentales • Autonomía de gestión a la Renfe • Síntesis de la situación • Evolución del parque de tracción 	
CAPÍTULO IV	
DECLIVE Y FINAL DE LA TRACCIÓN VAPOR (1964-1975)	123
EL PLAN DECENAL DE MODERNIZACIÓN	124
<ul style="list-style-type: none"> • Amplia información • Situación límite en los años 60 • Reducción del coste del combustible • Desguaces masivos 	
SITUACIÓN DE LA RENFE	130
<ul style="list-style-type: none"> • Material motor y móvil • Instalaciones de reparación, suministros y depuración • Efectivos de personal 	
EL AÑO 1964	134
<ul style="list-style-type: none"> • Los objetivos del Plan de Modernización • Estaciones de clasificación 	
TRANSFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRACCIÓN	140
<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos para talleres y depósitos • Objetivos de carácter social • Creación de la revista <i>Via Libre</i> 	
LOS TRENES POSTALES	142
<ul style="list-style-type: none"> • El Correo • Expansión de la correspondencia • Unificación del parque de coches de Correos • Trenes exclusivos de Correos • El mayor tráfico postal • 30 años del servicio 	
PROSIGUEN LAS FUELIZACIONES	150
EL AÑO 1965	151
IMÁGENES DEL TIEMPO VIEJO	152
<ul style="list-style-type: none"> • Vagones de tres y cuatro ejes 	
EL AÑO 1966	155

EL AÑO 1967	156
<ul style="list-style-type: none"> • Clausura de la tracción vapor en la 4ª zona • La entrega a una profesión • El depósito de Salamanca • El primer museo del palacio de Fernán Núñez • Organización y contenido del museo • El final de la tracción vapor en Madrid Delicias 	
EL MUSEO DE MADRID DELICIAS	165
<ul style="list-style-type: none"> • Instalación del Museo del Ferrocarril • La vieja guardia • Mis contactos con Gustavo Reder 	
EL AÑO 1968	178
EL AÑO 1969	182
EL AÑO 1970	187
<ul style="list-style-type: none"> • Recorridos con tracción vapor 	
EL AÑO 1971	189
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones del servicio • Otros depósitos • 25 años de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid 	
EL AÑO 1972	199
<ul style="list-style-type: none"> • Los últimos depósitos 	
LA ESTACIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VICÁLVARO	201
<ul style="list-style-type: none"> • Bajada de otro escalón en el adiós al vapor 	
EL AÑO 1973	206
EL AÑO 1974	206
<ul style="list-style-type: none"> • Rescate, exposición y símbolo 	
1975: EL ÚLTIMO AÑO	208
CLAUSURA DE DEPÓSITOS	209
EL ÚLTIMO DÍA	210
EPÍLOGO:	
EL FINAL DE UN VIAJE QUINCUGENARIO	213
APÉNDICE:	
HOMENAJE A KARL WYRSCH	215
TRAYECTOS DE DOBLE TRACCIÓN Y DE TRIPLE TRACCIÓN	216
DATOS COMPLEMENTARIOS SOBRE DOBLE Y TRIPLE TRACCIÓN	221
DOTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS EN 1954	223
DOTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS EN 1962	224
DOTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS EN 1972	225
PARQUE DE TRACCIÓN VAPOR EXISTENTE EN OCTUBRE DE 1974	225
DATOS COMPLEMENTARIOS DE LOS PUENTES GIRATORIOS	226
LA DUREZA DEL AGUA PARA LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR	228
LOCOMOTORAS DE VAPOR CONSTRUIDAS ENTRE 1939 Y 1961	229
CARACTERÍSTICAS DE LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR (1939-1961)	232
LOCALIZACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS EN ANTERIORES TOMOS	234
FUELIZACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS	237
BAJAS DE LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR	242
SEÑALES ACÚSTICAS CON EL SILBATO DE LAS LOCOMOTORAS ..	254
CAMINO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL	255
BIBLIOGRAFÍA	256

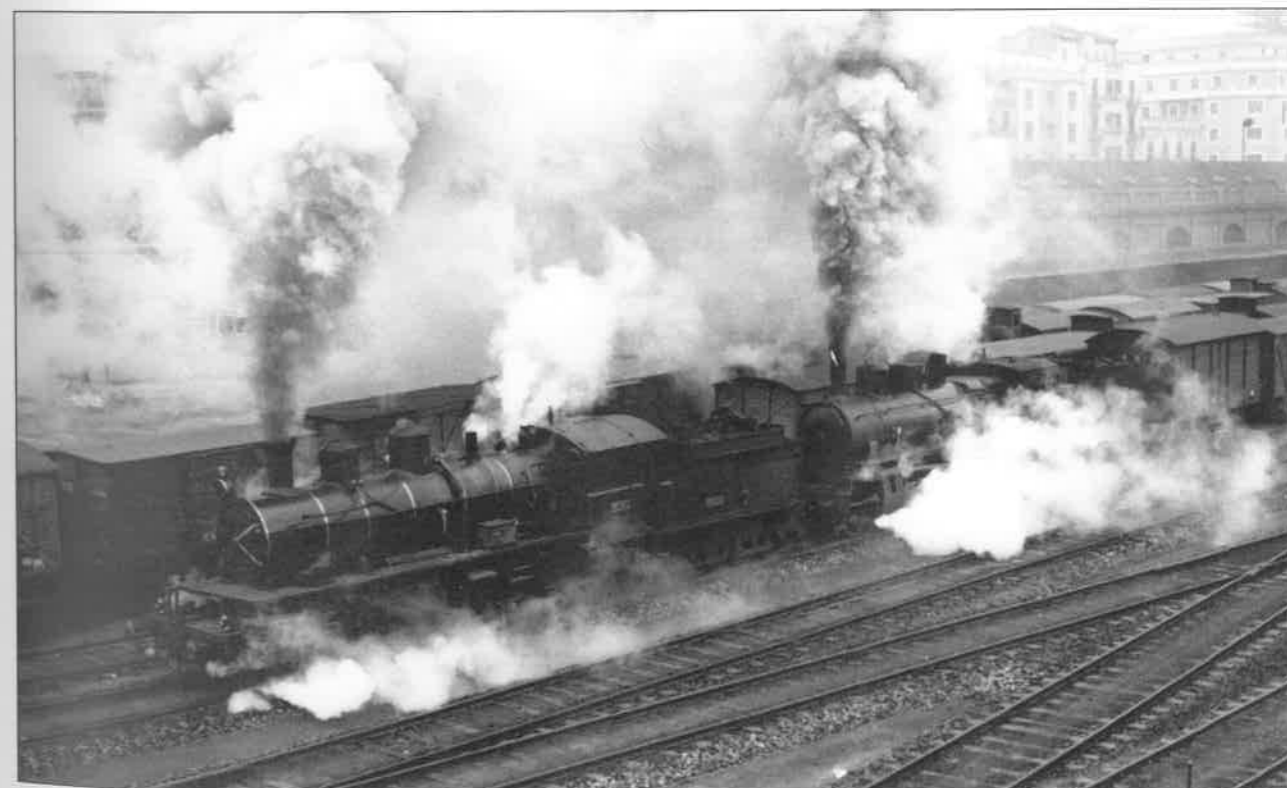
SEGUNDO PERIODO (1950-1975)

CAPÍTULO III. EL ESPLENDOR DEL VAPOR. AÑOS 1950 A 1963

El acontecimiento del año 1949 había sido, sin duda, la aprobación del Plan General de Reconstrucción. Cuando la situación económica comenzó a mejorar en España, se hizo necesario afrontar la modernización y mejora de la red ferroviaria, las instalaciones y el material. Desde la creación de la Renfe en 1941, la única posibilidad que había existido fue la de mantener el servicio y reparar los daños más importantes de la Guerra Civil, con algunas decisiones complementarias, entre las que sobresalieron los planes de construcción de locomotoras que, repetimos, fueron el de 1939, nada más concluida la guerra civil, con un total de 150 locomotoras, el de la Santa Fe, de 22, el primero de la Renfe en 1941 con 130, el de 1945 con 122 y el del Plan General de Reconstrucción con 125.

El resto de esas realizaciones obedecían más a esas circunstancias de mantener los servicios, que a proyectos de visión global para poner los ferrocarriles españoles a nivel similar a los de los países occidentales europeos. Pese a la situación del país, que se agravó con el inicio de la II guerra mundial, como se ha puesto de manifiesto en el tomo anterior, se estudiaron las posibilidades de realizar planes parciales de mejora y otro de electrificación, al margen de la importancia de las obras que supuso la de las líneas Madrid-Ávila y Segovia que comenzó a realizarse por la compañía del Norte antes de la Guerra Civil. A su término, prácticamente había desaparecido todo el material acumulado para iniciar los trabajos de instalación.

El Gobierno de Franco, consciente de la importancia política de esa actuación, afrontó la continuidad de esa electrificación, nada más concluida la contienda. Fue ésta la actuación más directa del Estado en los ferrocarriles asumiendo los importantes costes de esa inversión en la que ya no participaba la Compañía del Norte. El resto de actuaciones que exigía el panorama desolador de los ferrocarriles españoles solo pudo afrontarse en una primera fase, dedicándose a las reparaciones indispensables de los daños de la guerra ocasionados en el material existente, en la vía y en las infraestructuras para que los trenes siguieran circulando. Esas circunstancias impusieron también importantes retrasos en los planes de construcción de locomotoras que tuvieron que afrontar el problema de la restricción de las importaciones con motivo de la II Guerra Mundial.



2 VII 001.- Correo Valencia-Cuenca-Madrid en doble tracción reforzada con motivo de las Fallas de 1960. Foto: Wyrsh.