

FUSION DE LOS REGIMIENTOS DE ZAPADORES FERROVIARIOS

Texto y fotos: Angel Luis Díaz



Banderas y estandartes pasando ante las tropas, y tras éstas, la locomotora de vapor con los coches restaurados.

El pasado 16 de enero tuvo lugar el acto de fusión de los Regimientos de Zapadores Ferroviarios nº 13 y Movilización y Prácticas de Ferrocarriles nº 14 en el Regimiento de Ferrocarriles nº 13. Los actos tuvieron lugar en la estación Militar de Campamento.

Testigo de excepción del acto fue la locomotora de vapor tipo Mastodonte 240-2215 ex 1015 Oeste, meticulosamente cuidada y, por supuesto, en funcionamiento. Nunca había estado una locomotora tan bien cuidada como lo está esta vaporosa en la actualidad.

Para el traslado de los asistentes se utilizó un coche Break procedente de la Compañía del Norte y el coche nº 125 procedente de la línea I del metro de Barcelona (ancho Renfe), restaurado por el Metropolitano de Madrid.

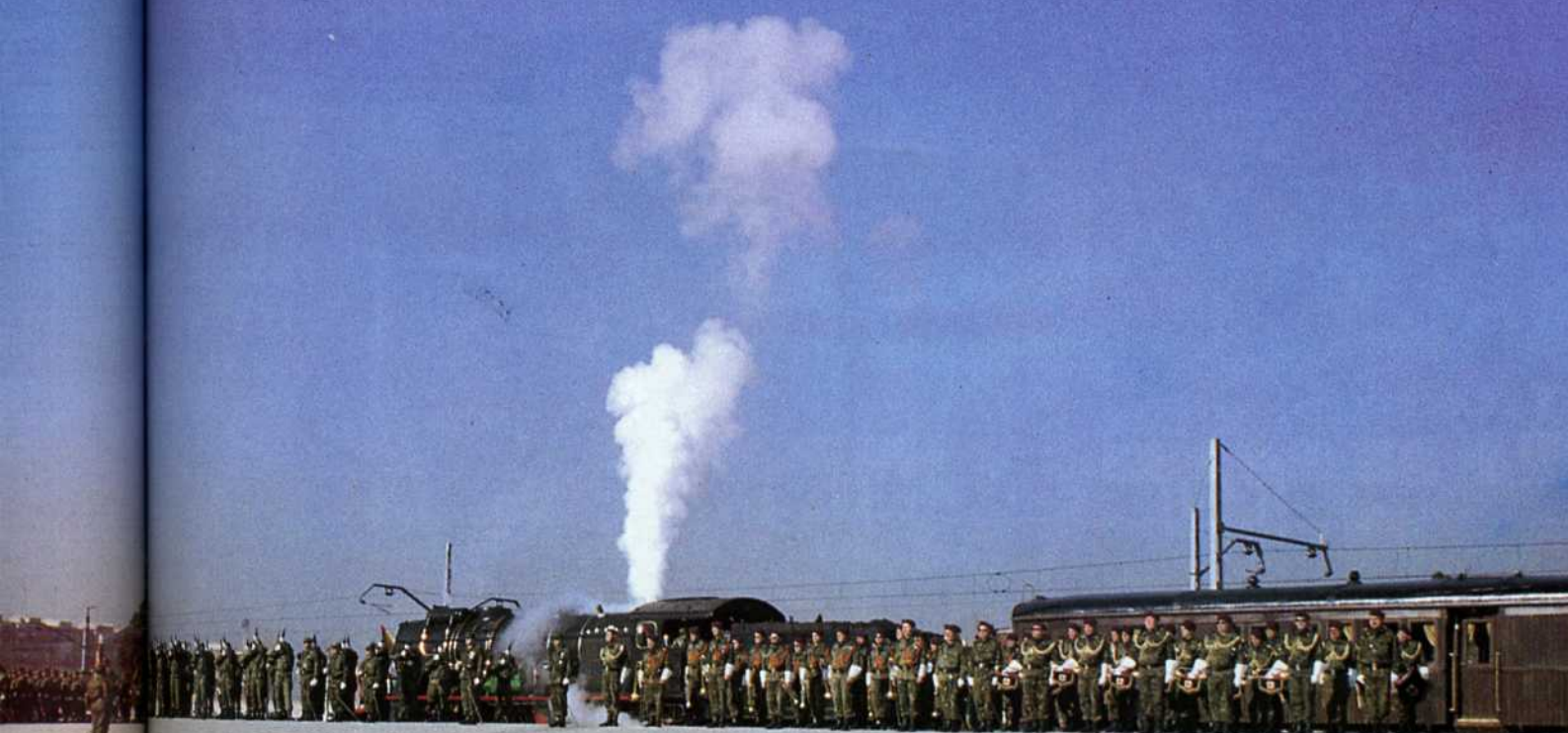
Este entrañable acto castrense de fusión de los Regimientos de Cuatro Vientos y Leganés, concluyó con el traslado de los asistentes, desde la estación militar de Campamento hasta Cuatro Vientos, en el mencionado tren.

¿Pero, cuál es el origen de las Unidades de Ferrocarriles? Para conocerlo, tenemos que remontarnos a mediados del siglo pasado, tras la inauguración de las primeras líneas ferroviarias se puso la vista en ellas dada su importancia estratégica y militar. En la misma medida que aumentan los trazados ferroviarios, crecía la idea de la creación de tropas especiales, con los conocimientos que ello requería, encomendándose este servicio al Cuerpo de Ingenieros Militares.



Las primeras Unidades de Ferrocarriles propiamente dichas se crean en el año 1873, formadas por cuatro Compañías, siendo separadas al año siguiente del Regimiento de Zapadores Minadores. El proyecto de organización de los Regimientos de Ferrocarriles se completa con la Real Orden del 5 de Abril de 1878.

En 1883 las tropas de Telégrafos y Ferrocarriles se separan de las tropas de Pontoneros, que constituirían el primer Batallón del Regimiento, creándose el Tren de Servicios Especiales, dependiendo de un Brigadier, y dividido en tres secciones. Una de ellas era la de Ferrocarriles, cuya misión exclusiva era la instrucción permanente de su personal, tanto a nivel teórico como práctico, en los Servicios de Tracción y Explotación de la vía, así como la reparación o en su caso destrucción. Esta Sección serviría de base para las cuatro Compañías estimadas como necesarias.



Desde la parte posterior, la locomotora de vapor fue testigo del acto.



Coche n° 125 de la línea I del Metro de Barcelona, restaurado y presente en el acto.

La 240-2215 seguramente sea la locomotora mejor cuidada de toda España, y por supuesto, en perfecto estado de funcionamiento.



Con la creación, el 15 de diciembre de 1884, del Batallón de Ferrocarriles, cobra cuerpo la Unidad específicamente ferroviaria, con el objeto de construir, reparar y explotar las vías férreas necesarias para el servicio del Ejército.

En 1896, durante la guerra de Cuba, se crea en aquella colonia un Batallón de Ferrocarriles, el cual no sólo prestó servicios de su especialidad, sino que además fue empleado en todos los cometidos peculiares de las Tropas de Ingenieros y en muchas ocasiones desempeñaron cometidos propios de la Infantería.

Por un Real Decreto del 4 de octubre de 1912, se crea el Primer Regimiento de Ferrocarriles, para paliar la escasez de plantilla con que contaba el Batallón, estando constituido por ocho Compañías de Depósito y ocho Compañías Activas. Este Regimiento prestaría relevantes servicios entre los años 1912 a 1918, periodo caracterizado por las continuas huelgas.

La necesidad de mantener el servicio ferroviario en situaciones anormales, hizo comprender al Gobier-

no la necesidad de contratar con el Regimiento la permanencia en los servicios de Tracción y Movimiento de un número de soldados que, armonizando sus categorías militares y ferroviarias, quedasen en las empresas con carácter de permanentes. De esta forma se creaba un convenio en el que se estipulaban los derechos y obligaciones de este personal, al que se denominó "prácticos".

Durante la campaña de Melilla intervienen tres Compañías del 1º Regimiento, en Agosto de 1921. Y en Octubre, una de las Compañías destacadas en Tetuán se encarga de la construcción del ferrocarril Tetuán-Xauen.

La II República acaba con el Régimen de los "prácticos" y con el sistema de reclutamiento. El Decreto de 8 de Julio de 1931 disponía que los Regimientos de Ferrocarriles existentes se fundiesen en uno sólo, denominado "Regimiento de Ferrocarriles".

Una Ley del 2 de Marzo de 1935 vuelve a organizar los dos Regimientos de Ferrocarriles y la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles, bajo el mando de un General de Brigada.



La 240-2215, rebosante de potencia se acerca a la locomotora tipo 040 n° 3 de vía métrica del extinguido Ferrocarril Madrid-Cuatro Vientos-Leganés.



Llegada de la mastodonte, espléndidamente adornada para el acto, a la estación militar de Cuatro Vientos.



Coche "Break" VE 10 MT procedente de la Compañía del Norte.

Durante el periodo que abarcó la Guerra Civil, casi todas las Unidades quedaron en zona republicana, con lo que la tarea de organizar el servicio en la zona nacional se vió enormemente dificultada. No obstante, en ésta última, se organizó el Servicio de Ferrocarriles, supliendo la escasez de material con su preparación, disciplina y heroísmo. Finalizada la Guerra Civil se constituye la Dirección General de Transportes, dentro de la cual se encuentra la Jefatura de Ferrocarriles, y el 12 de Diciembre de 1939 se reorganizan los Regimientos de Ferrocarriles 1 y 2, quedando constituídas

en 1940 las Agrupaciones de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles y de Zapadores Ferroviarios.

El 10 de Noviembre de 1940, la Agrupación de Zapadores Ferroviarios, ubicada en Leganés, pasa a Cuatro Vientos, antiguo destacamento de los Regimientos de Ferrocarriles disueltos.

En Octubre de 1946 se firma un convenio con Renfe, por medio del cual, el personal de la Agrupación completaría su instrucción, realizando los trabajos prácticos considerados necesarios, pasando, al concluir sus estudios, a ser agentes de Renfe.

El 11 de Marzo de 1963 cambian su nombre las Agrupaciones, pasando a denominarse Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles y Regimiento de Zapadores Ferroviarios.

En 1971 se firman una serie de convenios con los Metros de Madrid y Barcelona, con el objeto de que la tropa del Regimiento pueda completar su instrucción práctica en las líneas y servicios de estas empresas.

En 1977 se firma un convenio de similares condiciones, con los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE).

En 1988 se produce una importante transformación en el Regimiento, reduciéndose sus seis batallones a cuatro. En este año, también finaliza el convenio que se mantenía con Renfe desde 1946. Como consecuencia de ellos también desaparecen los antiguos Prácticos.