

La Tracción vapor en el Ferrocarril Bobadilla-Algeciras

Manuel Jesús Martínez Selva
Doctor en Filosofía y Ciencias de la Educación
UNED. Centro Asociado de Algeciras

El ferrocarril Bobadilla-Algeciras fue construido a finales del siglo pasado y puesto en funcionamiento en la totalidad de sus 177 Km. el 26 de diciembre de 1.892.¹ La compañía inglesa que lo construyó, "The Algeciras-Gibraltar Railway Limited", en un principio pretendía una comunicación por ferrocarril con la colonia británica de Gibraltar. Los condicionantes políticos motivaron que esa línea finalizara en Algeciras estableciéndose la comunicación marítima con la Roca mediante vapores de la propia compañía. Configurada así la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla-Algeciras, en la pedanía antequerana entroncaba con la línea de los Ferrocarriles Córdoba-Málaga, por entonces ya de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y en Córdoba con las líneas de MZA.

Para la construcción del ferrocarril se adquirieron en 1882 dos pequeñas locomotoras-ténder tipo 030 a la prestigiosa casa inglesa Robert Stephenson & Co. Engineers de Newcastle-on-Tyne, las cuales salieron con los números de fábrica 2.521 y 2.522. Poseían un peso en servicio de 26.000 kg. y desarrollaban una potencia de 221 CV. Al concluirse la línea, la compañía explotadora se quedó con la 2.522, asignándole el número 20 y el nombre de "Jimena". Cuando la compañía pasó en 1.913 a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces esta locomotora conservó el número 20 siguiendo asignada a su línea originaria para pequeños trenes de mercancías y maniobras en la estación de Algeciras.

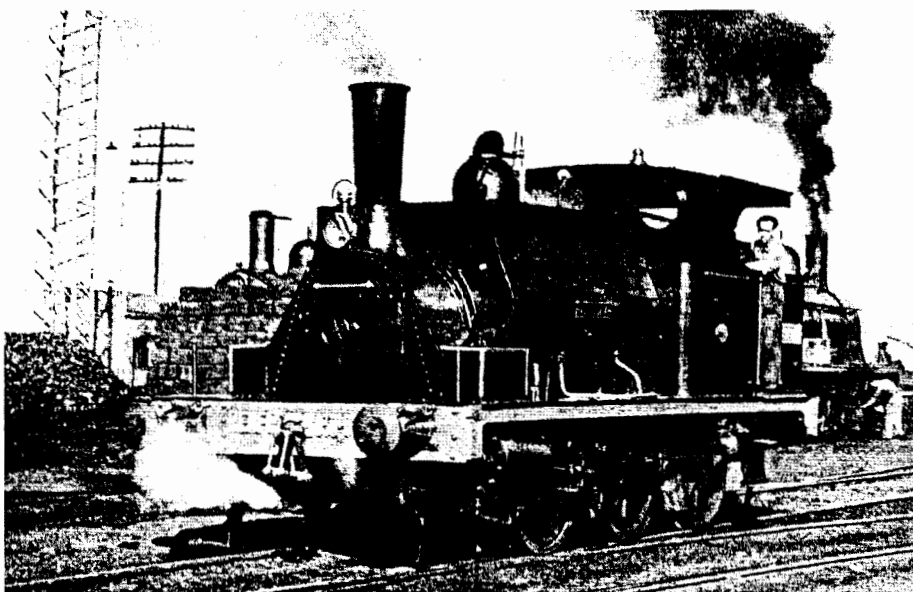


A principios de siglo, en Algeciras-Puerto, tren de mercancías. En cabeza, la "Jimena".

Al constituirse la RENFE tomó el número 030-0202. A mediados de los años sesenta se encontraba aún en activo realizando maniobras en la estación de Utrera. También su compañera, la 2.521, seguía en activo por estas fechas en Asturias, en la Sociedad Hullera Vasco Leonesa con el nombre de "Olabari".

¹ En subasta pública, celebrada el 14 de mayo de 1888, se otorgaba la concesión de la línea Bobadilla-Algeciras a los señores Greenwood y "Compañía de Londres". Al mes siguiente, una Real Orden autorizaba la transferencia de dicha concesión a la compañía inglesa "The Algeciras-Gibraltar Railway Limited", comenzándose las obras en septiembre del mismo año por los dos extremos de la línea para facilitar el acopio de materiales. El tramo entre Algeciras y Jimena fue el primero en inaugurarse y se abrió al tráfico el 13 de noviembre de 1890. La sección Bobadilla-Ronda lo hizo el 7 de septiembre de 1891. Por último, el tramo que conllevaba mayor dificultad, entre Ronda y Jimena, entró en servicio el 27 de noviembre de 1892. En 1893 se construyó un ramal al puerto de Algeciras que entró en servicio el 16 de diciembre.

Curiosamente todas las estaciones de la línea fueron proyectadas en Inglaterra y responden a un estilo "extrañamente andaluz", debido a que se utilizaron como modelo las estaciones coloniales de la "Imperial India".



Locomotora "Jimena" en Utrera. Año 1963.
Bobadilla-Algeciras nº 20.
Andaluces nº 20.
RENFE 030-0202.

FOTO MARSHALL

Locomotora Bobadilla-Algeciras nº 20. Andaluces nº 20. RENFE 030-202.

Diámetro de ruedas motoras: 1.079 mm.

Timbre de caldera: 6,3 kg/centímetro cuadrado.

Capacidad de agua: 4.543 metros cúbicos.

Capacidad de carbón: 2.000 kg.

Peso de la locomotora vacía: 21.000 kg.

Peso de la locomotora en servicio: 26.000 kg.

Esfuerzo de tracción: 2.436 kg.

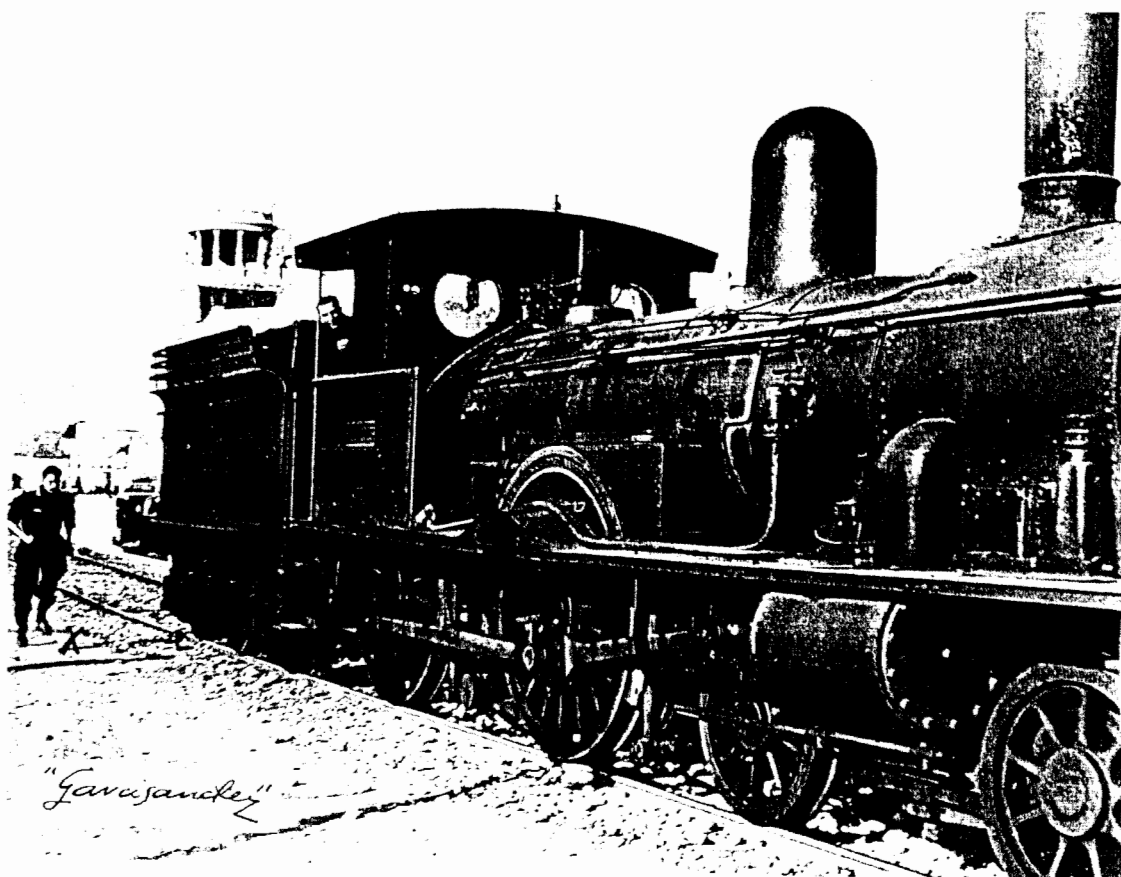
Potencia normal indicada: 221 CV.

Freno de husillo.

Alumbrado de aceite.

Para la tracción de sus trenes el Bobadilla-Algeciras adquirió dos tipos de locomotoras: ocho locomotoras 220, tipo "American", para el servicio de viajeros y nueve 130, tipo "Mogul", para los trenes de mercancías. Las ocho máquinas 220 fueron construidas en los años 1889 (números 1, 2 y 3), 1890 (números 4, 5 y 6) y 1913 (números 7 y 8) por la firma inglesa Beyer, Peacock & Co. Ltd. de Manchester, tenían un peso en servicio entre 40.640 y 42.824 kg. y una potencia que oscilaba, según las locomotoras, entre 589 y 595 CV. Como era normal en los ferrocarriles de la época todas recibieron un nombre, en este caso "14 de mayo" (número 1), "Ronda" (número 2), "Campillos" (número 3), "Cádiz" (número 4), "Guadaira" (número 5), "Bobadilla" (número 6), "Almoraima" (número 7), y "Castellar" (número 8). Al integrarse en Andaluces todas pasaron a esta compañía y conservaron sus números de origen. Sin embargo, sólo las números 4, 6 y 7 ("Cádiz", "Bobadilla" y "Almoraima") se encontraban en servicio al crearse RENFE y recibieron los números 220-2021², 220-2023 y 220-2031, respectivamente. Después de la introducción de locomotoras 240 fueron relegadas a servicios de mercancías y en 1956 fueron transferidas a Alicante para realizar servicios en el ramal de Albaterra

² La numeración de las locomotoras de vapor en RENFE sigue un peculiar sistema. Las tres primeras cifras aluden a la disposición de ejes, siendo el número intermedio el relativo a los ejes motores. La siguiente indica el número de cilindros y las tres últimas son el número propiamente dicho de la locomotora. Así la locomotora 220-2021 tiene dos ejes delanteros portadores, dos ejes motores y ningún eje trasero portador; dispone de dos cilindros y su número es el 021. En el caso de la 030-0202, el 0 que sigue al guión indica que se trata de una máquina-tender, con dos cilindros y número de serie 02. Cuando se trata de máquinas fuelizadas se coloca la letra F después de las cifras del rodaje.



Locomotora "Bobadilla" en Algeciras-Puerto. Año 1950.
Bobadilla-Algeciras nº 6.
Andaluces nº 6.
RENFE 220-2023.

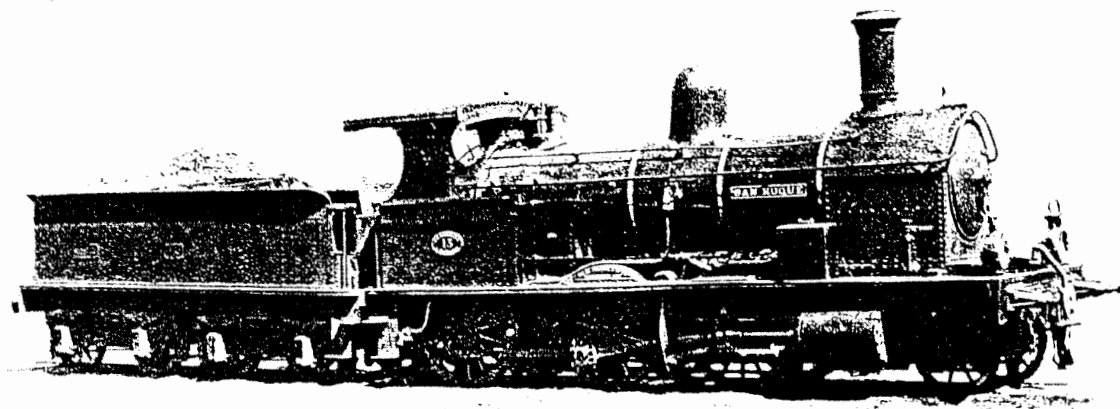
FOTO GARCISÁNCHEZ

a Torrevieja y a mediados de los sesenta todavía se encontraban en activo. La 220-2023, número 6, "Bobadilla", fue preservada del desguace y pasó a engrosar los fondos del Museo Nacional Ferroviario y se encuentra en la sede de este museo en Vilanova i la Geltrú. A estas locomotoras, las numeradas del 1 al 6, les cupo el honor de remolcar en 1897 la rama del mítico tren de lujo "Sud-expreso" que desde 1887, con trasbordo en la frontera, unía París con Madrid y Lisboa. En esa fecha de 1897 se decidió que la rama que salía de París con destino Madrid los lunes continuase hasta Algeciras. Se salía de la capital francesa (Gare de Paris-Austerlitz) los lunes a las 20,14 y se llegaba a Irún a la 8,25 de la mañana de los martes; tras el trasbordo el tren salía para Madrid adonde llegaba a las 23,40. Se partía de Madrid a las 0,25 horas del martes y se llegaba a Algeciras a las 19,00 horas del mismo día, tras un viaje de casi cuarenta y siete horas. En sentido contrario se salía de Algeciras a las 19,30 horas del miércoles para llegar a París (Gare de Paris-Nord) a las 19,15 horas del viernes. El tren contaba con dos coches camas y un coche comedor.³

También la misma compañía inglesa construyó las nueve locomotoras tipo 130 para trenes de mercancías. Las numeradas del 11 al 17 entraron en servicio en 1.890-1.891 y las número 18-19 lo hicieron en 1.913, y difieren estas últimas de las anteriores por un timbre de caldera más elevado y un peso algo mayor. Pesaban en servicio 40.133 kgs. y 42.141 kgs., respecti-

³ Tras el intento de 1897 este tren volvería a funcionar de nuevo en 1910 y 1921. Habría que esperar a la década de los cuarenta para que en 1948 se reactive de nuevo con la puesta en funcionamiento del efímero "Marruecos Exprés". Por fin, en 1972, se le acoplan al entonces "Algeciras-Ceuta Expreso" y hasta Madrid un coche de segunda clase, un coche literas (que rinden viaje en Hendaya) y un coche literas "Wastels" que, tras el cambio de bogies en la frontera, se acopla a un tren francés y llega hasta París. En verano y Navidad constituye, desde Algeciras, un tren independiente. A partir de septiembre de 1987 este tren recibirá el nombre de "Media Luna" y se independizará totalmente del ya llamado "Estrella del Estrecho" -expreso Algeciras-Madrid-. En septiembre de 1994, desaparece el coche literas directo a París, y el "Media Luna" se une hasta Madrid al "Estrella del Estrecho". En septiembre de 1995 el "Media Luna" deja de funcionar. Tan sólo lo hace y como rama del "Estrella del Estrecho" algunos días de verano, Navidad o Semana Santa.

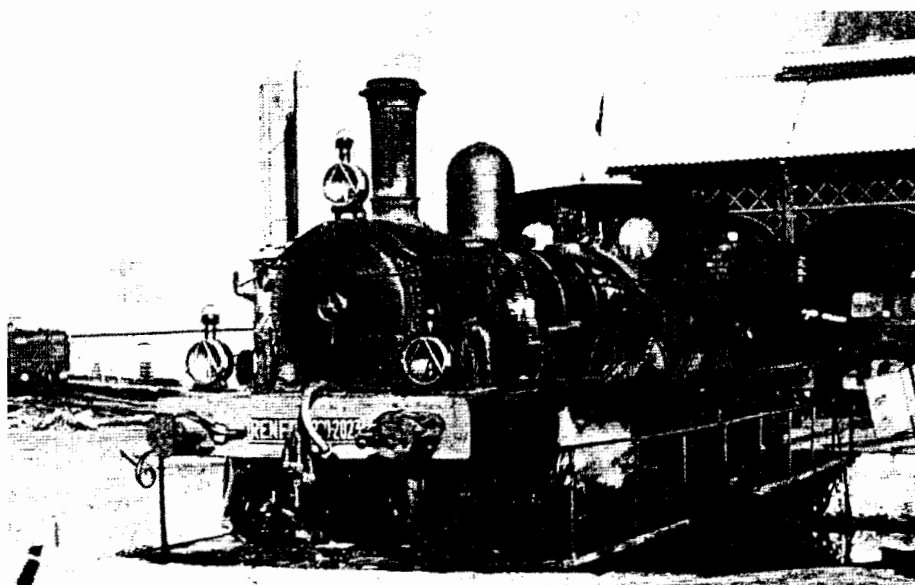
vamente, y desarrollaban una potencia de 656 CV. En origen llevaban grandes fanales cuadrados sobre la caja de humos, semejantes a los de las máquinas americanas. Recibieron los siguientes nombres: 11, "Algeciras"; 12, "Teba"; 13, "San Roque"; 14, "Málaga"; 15, "España"; 16, "Guadarranque"; 17, "Palmones"; 18, "Gaucín" y 19, "Cortes". Como vemos, todas las locomotoras de la Compañía del Ferrocarril "Bobadilla-Algeciras" fueron construidas en Inglaterra y llevaban nombres de estaciones de la



Locomotora "San Roque".
Bobadilla-Algeciras nº 13.
Andaluces nº 13.
RENFE 130-2003

FOTO RENFE

línea, del país y de las dos provincias que recorrían, y ríos cruzados por las vías. Se escapan a estas denominaciones las designadas como "14 de mayo" y "Guadaira", aunque lo lógico es que esta última se denominase "Guadiaro", río por cuyo valle discurre la traza ferroviaria entre Benaolán y San Pablo. La denominación de "14 de mayo" alude a la fecha en la que el Gobierno, 14 de mayo de 1.888, otorgaba la construcción de la línea. Todas pasaron a Andaluces y conservaron sus números. Igualmente, todas llegaron a RENFE que las numeró 130-2001/130-2007 y 130-2021/130-2022, ya que las dos últimas desarrollaban un esfuerzo de tracción mayor. Al crearse RENFE las números 13, 14, 15 y 16 (130-2003/2006) fueron transferidas al depósito de Huelva-Odiel para dar servicio en la línea Zafra-Huelva. Comenzaron a ser retiradas del servicio en 1.955, siendo la "Gaucín" la última en ser desguazada, en 1.959.



La nueva locomotora en Alicante, en 1962.

FOTO MARSHALL

Locomotora Bobadilla-Algeciras nº 1 a 8. Tipo: "14 de mayo". Andaluces nº 4, 6, 7. RENFE 220-2021/2023/2031.

Diámetro de ruedas motoras: 1.680 mm.

Timbre de caldera: 11,2 kg/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 37.858 a 39.893 kg.

Peso de la locomotora en servicio: 40.640 a 42.824 kg.

Esfuerzo de tracción: 4.733 a 5.796 kg.

Potencia normal indicada: 589 a 595 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de aceite.



Locomotora "Cortes". Año 1950.

Bobadilla-Algeciras nº 19.

Andaluces nº 19.

RENFE 130-2022.

FOTO RENFE

Locomotora Bobadilla-Algeciras nº 11 a 19. Tipo: "Algeciras". Andaluces nº 11-17 y 18-19. RENFE 130-2001/130-2007 y 130-2021/130-2022.

Diámetro de ruedas motoras: 1.371 mm.

Timbre de caldera: 11,2 kg/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 38.291 kgs./ 39.245 kgs.

Peso de la locomotora en servicio: 40.133 kgs/42.141 kgs.

Esfuerzo de tracción: 4.846kgs./6.027 kgs.

Potencia normal indicada: 656 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de aceite.

En 1.913 la compañía inglesa es absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, compañía que explotaba la mayoría de las líneas andaluzas a excepción de la línea de MZA (Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante), empresa a la que pertenecía la gran línea troncal de Andalucía, Madrid-Córdoba-Sevilla. Andaluces va a introducir en nuestra línea diversas máquinas tipo 030 y 130, que, en su conjunto, van a estar en servicio hasta la finalización de la tracción vapor-carbón en 1.968. Las 030 números 168-170/172-177/68-77/378-379 y 381-382, en total veintitrés locomotoras, van a estar asignadas a los depósitos de Algeciras, Cádiz, Córdoba y Utrera. Fueron construidas entre 1.877 y 1.901 por la Sächsische Maschinenfabrik Vormals Richard Hartmann de Alemania, a excepción de las número 68 a 77 que lo fueron por la Societé Russe de San Petersburgo, razón por la cual llevan las placas de construcción en ruso y francés. Las asignadas al depósito de Algeciras realizaron servicios de mercancías y de trenes de viajeros de escaso tonelaje así como la mayoría de las maniobras. En RENFE formaron las series 030/2509-2511, 030/2513-2518, 030/2542-2553 y 030-2555-2556. Todavía a principios de 1.968 se las podía ver llevando la composición del expreso Algeciras-Madrid desde la estación al puerto para su estacionamiento y los furgones del correo, también desde la estación al puerto y viceversa.



Locomotora 030-2517 en Córdoba. Año 1963.

FOTO MARSHALL

Locomotora Andaluces nº 168-170, 172-177, 68-77, 378-379 y 381-382. RENFE 030-2509/2511, 030-2513/2518, 030-2542-2553 y 030-2555-3556.

Diámetro de ruedas motoras: 1.300 mm.

Peso de la locomotora y tender en servicio: 56.300 kgs a 62.200 kgs.

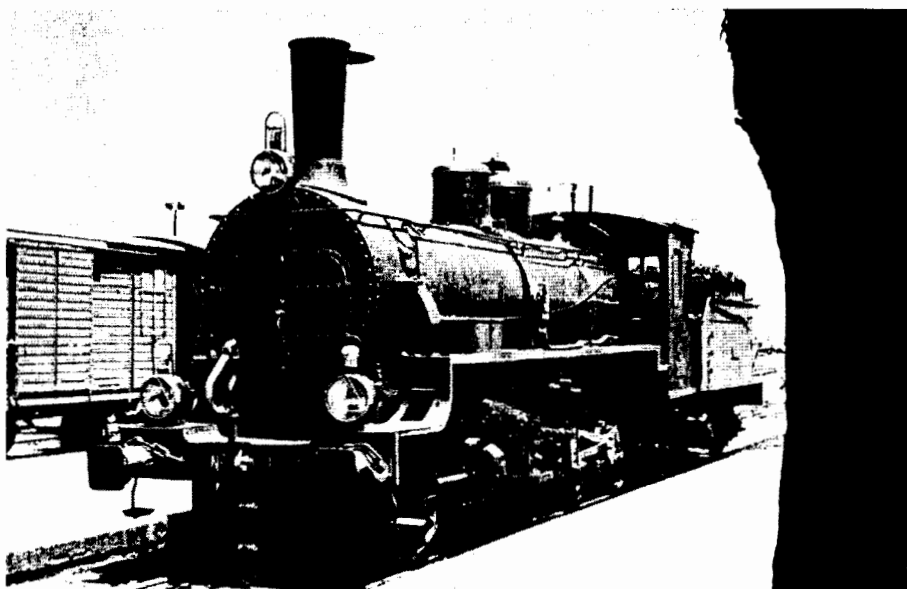
Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de aceite.

De una transformación en los talleres de Málaga entre 1.910⁴ y 1.927 de locomotoras 030 dedicadas a tráfico mixto y construidas por la Societé Pour L'Exploitation Des Etablissements John Cockerill de Bélgica en 1.885 (las 178-189) y la Societé Alsacienne en 1891 (las 251-270), surge la serie de Andaluces números 178-189 y 251-270, numeradas después en RENFE 130/2034-2045 y 2051-2070, locomotoras de mayor porte que las anteriores, pues pesaban en orden de servicio, máquina y tender, 70.100 kgs. Estas máquinas que hasta su baja fueron muy apreciadas por los maquinistas no se distinguieron precisamente por su estética, ya que "(...) su larga chimenea que aprovechaba en su totalidad la altura de 4.600 mm. del gálibo de Andaluces, contrastaba con la vieja y baja marquesina. Además el pesado mecanismo de distribución, con sus dos grandes excéntricas y sector tipo Gooch, también contribuía a darlas un aspecto bastante estrambótico"⁵. Fueron destinadas a remolcar trenes de

⁴Sin embargo en una locomotora figura la fecha de 1909. "Tres locomotoras de vapor" en VIA LIBRE, nº 66, junio de 1969, página 29.

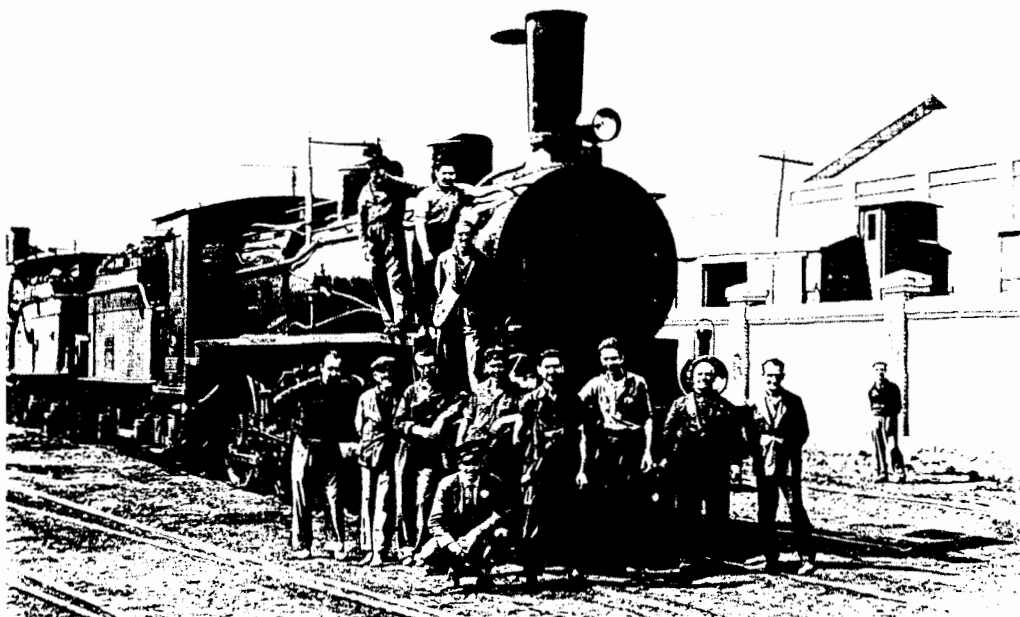
⁵ REDER, Gustavo: "Antología de la locomotora de vapor en España", en VIA LIBRE nº 51, marzo de 1968, pp. 24-25.



Locomotora 130-2066. "Cockerill" en Ronda en 1962.

FOTO MARSHALL

pasajeros en cortos recorridos y, las cuatro de dotación del depósito de Algeciras, a efectuar el recorrido Algeciras-Ronda traccionando el popular "corto de Ronda", misión que seguía cumpliendo a mediados de los años sesenta. Este tren, aunque sin aquella denominación, sigue existiendo en la actualidad. Tras unos años formado por una composición de coches y locomotoras diésel 1300 (UIC 313), a principios de los setenta tomaron el relevo los ferrobuses y a partir de 1.983 automotores de las series 593 y 592.



Locomotora "Cockerill" en el depósito de Algeciras. Año 1955.

FOTO SÁNCHEZ

Locomotora Andaluces nº 178-189 y 251-270. RENFE 130-2034/2054 y 130-2051-2070.

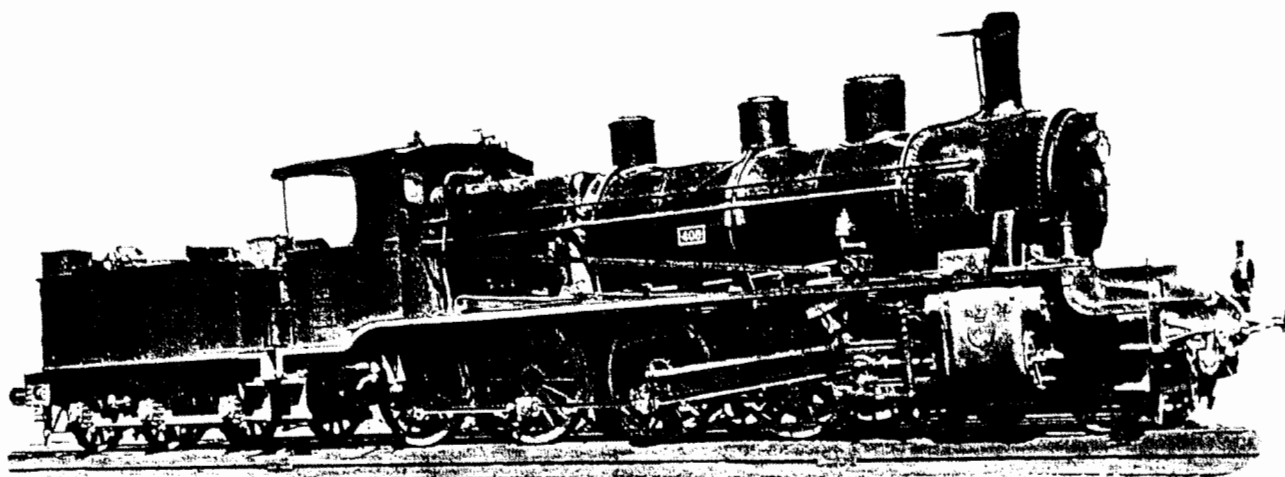
Diámetro de ruedas motoras: 1.500 mm.

Peso de la locomotora y ténder en servicio: 70.100 kgs.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de aceite.

Con destino a las líneas de Algeciras y Málaga, con fuertes pendientes, Andaluces recibió una serie de cincuenta locomotoras del tipo 240 numeradas del 401 al 450 (en RENFE constituirían la serie 240-2001/240-2050) construidas entre 1920 y 1922 por la Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer (las quince primeras), Berliner Maschinenbau, L. Schwartzkopff Aktiengesellschaft y Hannoversche Maschinenbau. Estas máquinas fueron asignadas a los depósitos de Granada (401-415) y de Córdoba (416-450) y tenían un diseño anticuado y un aspecto parecido al de una locomotora del siglo XIX, incluso en las quince primeras el tender era de tres ejes en lugar de bogies, ya que habían sido encargadas antes de la Primera Guerra Mundial. Tenían un diámetro de rueda de 1.620 mm. y un esfuerzo de tracción bajo, de 9.968 kg. Con un peso en servicio de 66.770 kgs. y una potencia de 1.575 CV. eran capaces de desarrollar en llano 70 km./h.



Andaluces nº 401-450.
RENFE 240-2001 / 240-2050

FOTO RENFE

Locomotora Andaluces nº 401-450. RENFE 240-2001/2050.

Diámetro de ruedas motoras: 1.620 mm.

Timbre de caldera: 13 kgs/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 60.840 kgs.

Peso de la locomotora en servicio: 66.770 kgs.

Esfuerzo de tracción: 9.968 kgs.

Potencia normal indicada: 1.575 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de aceite.

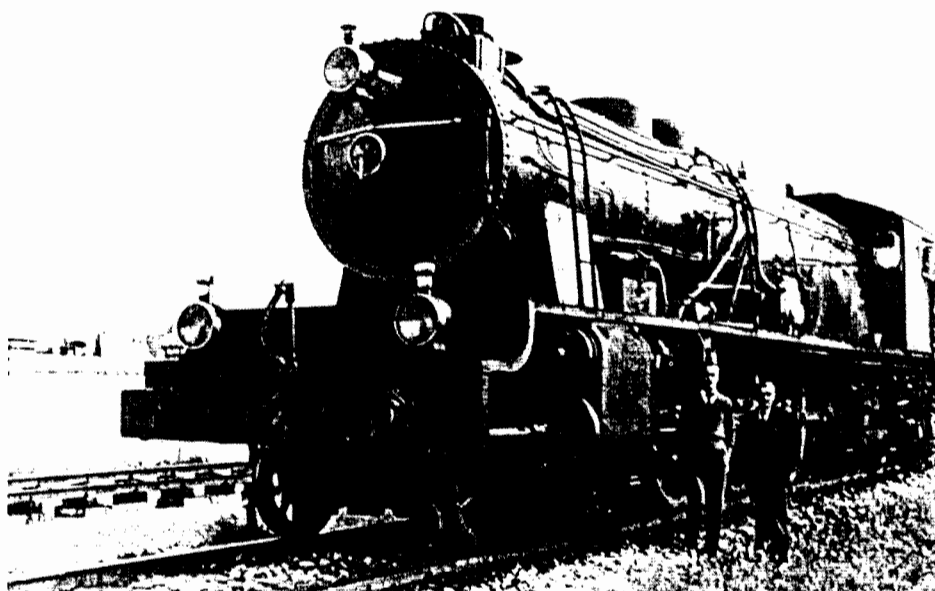
A partir de la década de los años veinte, el aumento del tráfico de pasajeros y mercancías así como el mayor peso del material remolcado, llevó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a solicitar un diseño de locomotora para tráficos mixtos que desarrollase un considerable esfuerzo de tracción en los difíciles perfiles de la línea Bobadilla-Algeciras. Hay que tener en cuenta que tras el suave ascenso hacia Jimena, en el punto kilométrico 42, la línea alcanza los 740 metros sobre el nivel del mar en Ronda, punto kilométrico 106, en sesenta y cuatro kilómetros, para llegar a los 788 metros en Setenil, punto kilométrico 123. En sentido inverso, desde Bobadilla, punto kilométrico 0, a 376 metros, se asciende a los 788 metros de Setenil en tan sólo cincuenta y tres kilómetros. Esto quiere decir que las pendientes son brutales, con rampas de hasta 26 milésimas, lo que unido a lo sinuoso de trazado, sobre todo entre Jimena y Ronda, dificultaba y dificulta enormemente la explotación. Adscritas al depósito de Puente Genil realizaron en nuestra línea toda clase de servicios de viajeros y mercancías. Tenían un peso en servicio de 89.330 kgs. y una potencia de 2.052 CV. Para desarrollar mayor esfuerzo de tracción, las ruedas motrices eran muy pequeñas, 1.410 mm. de diámetro, lo que provocaba una gran disminución de la velocidad, unos 50-60 km./h de máxima, pero ello no era obstáculo para una línea cuyo trazado, sobre todo entre San Pablo y Ronda, no permitía, ni permite, grandes velocidades. Estas



En Ronda con el correo, locomotora 240-2439. Año 1962

FOTO MARSHALL

máquinas del tipo 240 recibieron en Andaluces los números 4.201 a 4.235 y fueron construidas en España por La Maquinista Terrestre y Marítima entre 1.926-1.927 y 1.942-1.943 y son una adaptación de las 240 de la serie 1.400 de MZA. En RENFE formaron la serie 240-2431/240-2465 y se mantuvo completa hasta la desaparición de la tracción vapor-carbón en 1968. Como curiosidad traían en origen alumbrado de acetileno ya que todas las anteriores disponían de alumbrado de aceite o de petróleo.



La misma locomotora, en Algeciras, varios años antes.

FOTO RENFE

Locomotora Andaluces nº 4201-4235. RENFE 240-2431/2465.

Diámetro de ruedas motoras: 1.410 mm.

Timbre de caldera: 13 kgs/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 79.330 kgs.

Peso de la locomotora en servicio: 89.330 kgs.

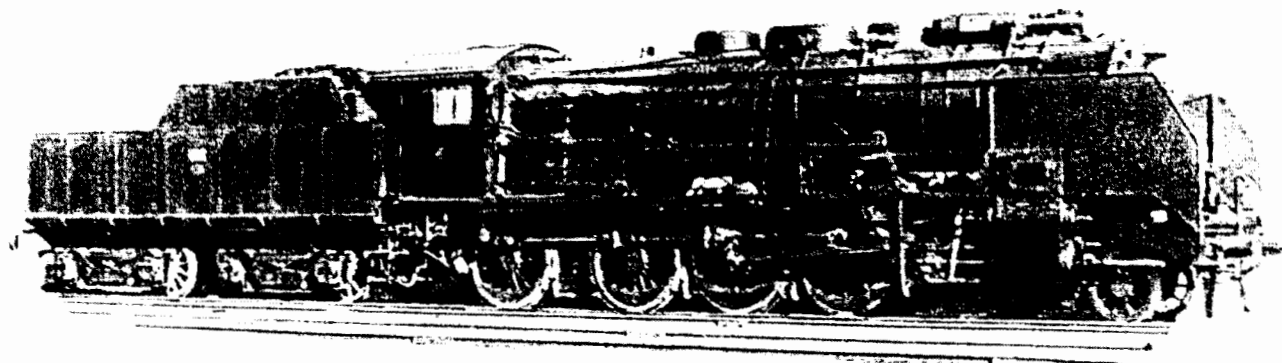
Esfuerzo de tracción: 15.203 kgs.

Potencia normal indicada: 2.052 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de acetileno.

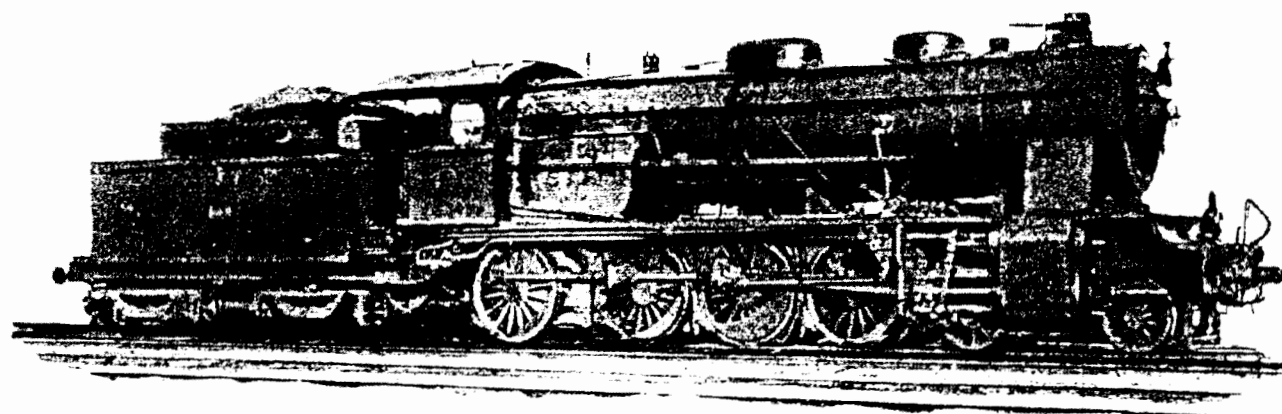
En 1935 entran en servicio en Andaluces cinco locomotoras tipo 240 números 4.251 a 4.255 con un peso en servicio de 103.502 kgs. y una potencia de 2.550 CV. Presentaban como novedad el alumbrado eléctrico. Sobre estas locomotoras se volverá a insistir más adelante.



Locomotora de Andaluces nº 4251-4255.
RENFE 240-2471 / 240-2717

FOTO RENFE

Después de la Guerra Civil el Estado se hace cargo de todas las compañías ferroviarias de vía ancha y constituye con ellas la RENFE. A partir de este momento y a pesar de que en la línea Bobadilla-Algeciras se van a mantener las locomotoras supervivientes del ferrocarril original y las que fueron traídas por Andaluces, llegarán a esta línea locomotoras procedentes de MZA y otras fabricadas ya para RENFE. A principios de los años cuarenta el expreso de Algeciras, el popular "expres", era remolcado desde Jimena hasta Córdoba por máquinas procedentes de MZA (números 1.401 a 1.565)⁶ y que en RENFE formaron la serie 240-2241/240-2315 y 240-2336/240-2425 fabricadas por La Maquinista Terrestre y Marítima entre 1920 y 1931 y conocidas entre los ferroviarios como "Mastodontes".⁷ Disponían de un peso en servicio de 90.850 kgs. y una potencia de 2.052 CV, siendo su alumbrado eléctrico. La razón de llegar sólo hasta Jimena se debía a que la vía no había sido renovada hasta Algeciras y no podía soportar el peso por eje de estas locomotoras. Hasta Jimena llegaba el "expres" remolcado por las Cockerill.



Locomotora de MZA nº 1401-1565.
RENFE 240-2241 / 240-2315 y 240-2336 / 240-2425

FOTO RENFE

Locomotora MZA nº 1401-1565. RENFE 240-2241/2315 y 240-2336/2425.

Diámetro de ruedas motoras: 1.600 mm.

Timbre de caldera: 14 kgs/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 77.400 kgs a 82.550 kgs.

⁶ La 1.404, en RENFE, 240F-2244, se encuentra en el Museo Ferroviario de Alcázar de San Juan.

⁷ Por regla general se le aplica la denominación de "mastodonte" a toda locomotora 240.

Peso de la locomotora en servicio: 86.600 kgs a 90.850 kgs.

Esfuerzo de tracción: 14.790 kgs.

Potencia normal indicada: 2.052 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado de petróleo y eléctrico (1561 a 1563).

Los años cuarenta y cincuenta supondrán la época dorada de la tracción vapor en España y la línea Bobadilla-Algeciras no podía estar al margen. Renovada la vía en toda la línea con carril de 45 kgs/m, comienza a ser recorrida por las máquinas denominadas RENFE, locomotoras de esta compañía que formaron la serie 240-2471/240-2717,⁸ serie en la que se integraron las locomotoras 4251-4255 de Andaluces anteriormente aludidas y otras semejantes de MZA y de la Compañía del Oeste. RENFE recibió treinta y cinco locomotoras de este modelo de las compañías citadas, construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima y decidió seguir construyéndolas hasta alcanzar un total de doscientas treinta y seis locomotoras pretendiendo lograr con ello un modelo unificado, de ahí el apelativo de RENFEs. Además de La Maquinista Terrestre y Marítima participaron en su construcción otros fabricantes españoles como Euskalduna, Babcock Wilcox, Devis y Macosa entre 1.942 y 1.953. Casi todas fueron fuelizadas y remolcaron en nuestra línea trenes de viajeros y mercancías.

Locomotora RENFE 240-2471/2717.

Diámetro de ruedas motoras: 1.630 mm.

Timbre de caldera: 17 kgs/centímetro cuadrado.

Peso de la locomotora vacía: 93.358 kgs a 96.900 kgs.

Peso de la locomotora en servicio: 103.502 kgs.

Esfuerzo de tracción: 17.910 kgs.

Potencia normal indicada: 2.550 CV.

Freno de husillo y de vacío.

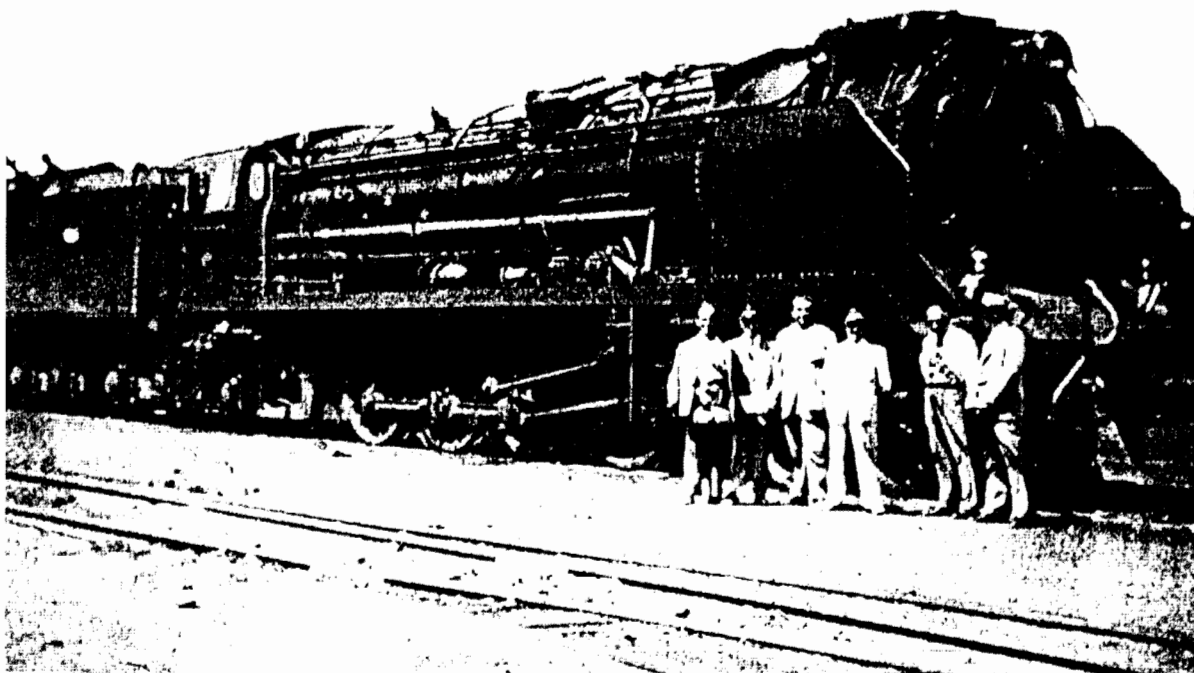
Alumbrado eléctrico.

Entre 1.944 y 1.952 fueron construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima las cincuenta y siete locomotoras de la serie 241-2201/2257.⁹ En un principio, al no haberse unificado todavía la numeración de RENFE, se les asignaron los números 2.701 a 2722. Poseían un peso en servicio de 133.000 kgs., 204.000 kg. con el tender, y desarrollaban una potencia de 2.650 a 2.700 CV, obteniéndose potencias de hasta 3.825 CV. Esta "Montaña" fue la locomotora más grande, pesada y potente de RENFE después de las míticas "Confederación", serie 242-2001/2010, y a un nivel similar a las "Santa Fe", serie 151-3101/3122. Su velocidad máxima era de 115 km/h, aunque en llano y en las condiciones más favorables difícilmente sobrepasaban los 100-110 km/h. Todas fueron fuelizadas entre 1953 y 1956, siendo prioritaria su fuelización dado su elevado consumo de carbón. Las locomotoras 2200 remolcaron en nuestra línea el "expres", el "correo" y el "Castellano Expreso", tren que recogía en Algeciras los viajeros procedentes de Nueva York de los paquebotes "Independence" y "Constitution" de la línea Nueva York-Génova y con destino España, Francia y el Reino Unido. Este tren de lujo funcionó, circulando tres veces al mes, desde el año 1955 hasta el año 1.964 y estaba compuesto por cuatro coches camas, un coche de primera clase y un furgón. El tren partía de Algeciras a las ocho de la tarde y llegaba a Madrid-Atocha a las nueve de la mañana, con paradas en Bobadilla, Córdoba, Alcázar (para repostar agua y fuel-oil) y Madrid, empleando en el trayecto trece horas. Hoy, cuarenta años después, con tracción diésel hasta Bobadilla y eléctrica de Bobadilla a Madrid, con una vía con carriles soldados de 54 kgs/m y traviesa de hormigón, con bloqueos tipo CTC o BA, etc., nuestro expres emplea en ese mismo recorrido casi doce horas. Magnífico tren aquel "Castellano Expreso" cuyo maquinista fue casi siempre D. Juan del Arco, Jefe Central de Material y Tracción y que conducía habitualmente los trenes de Franco. También D. Juan del Arco condujo el "Marruecos-Expres", tren que en el verano de 1948 circulaba semanalmente para facilitar en julio las vacaciones de los franceses residentes en Marruecos en Francia y en septiembre, el regreso. Impresionante era ver al "Castellano" subir las rampas de la cuesta del "Piojo" con su, a veces,

⁸ Las 240F-2591 y 240F-2705 se encuentran en el Museo de Vilanova i la Geltrú.

⁹ La 241F-2238 se encuentra en lamentable estado en la zona exterior y no expuesta al público del Museo Nacional del Ferrocarril en la antigua estación de Delicias en Madrid

doble tracción de "Atómicas" o "Bonitas",¹⁰ que así fueron llamadas estas fabulosas locomotoras por los ferroviarios, soltando humo y vapor por todos los escapes y haciendo un ruido infernal.



Una "Montaña" de RENFE 241, serie 2200, en Ronda, arrastrando el corre Algeciras-Granada. Año 1957

FOTO GONZÁLEZ

Locomotora RENFE 240-2201/2257.

Diámetro de ruedas motoras: 1.750 mm.

Timbre de caldera: 16 kgs/centímetro cuadrado.

Capacidad de agua: 28 metros cúbicos.

Capacidad de carbón: 9000 kgs (1ª serie), 8000 kgs. (2ª serie).

Capacidad de fuel: 14.580 kgs. (1ª serie), 12.800 kgs. (2ª serie).

Peso de la locomotora vacía: 120.000 kgs.

Peso de la locomotora en servicio: 133.000 kgs.

Peso del tender vacío: 31.000 kgs. (1ª serie), 24.000 kgs. (2ª serie).

Peso del tender en servicio: 68.000 kgs. (1ª serie), 60.000 kgs. (2ª serie).

Esfuerzo de tracción: 17.690 kgs.

Potencia normal indicada: 2.700 CV.

Freno de husillo y de vacío.

Alumbrado eléctrico.

La década de los sesenta ve el declive, agonía y muerte de la tracción vapor¹¹ en la línea Bobadilla-Algeciras. El Plan Decenal de Modernización de RENFE 1.964-1.973 preveía la desaparición de la tracción vapor-carbón en 1968 y la de vapor-fuel en 1973,¹² pero también estimaba la dieselización completa de nuestra línea. Con anterioridad a este plan hubo un plan comple-

¹⁰ La puesta en servicio en 1946 de un nutrido grupo de estas máquinas poco después del genocidio producido por las dos bombas atómicas americanas sobre Hiroshima y Nagasaki hizo que por su grandiosidad y potencia se les pusiera el sobrenombre de "Atómicas". En Cataluña fueron también conocidas como "Bonitas".

¹¹ Tal hecho se hubiera producido antes si se hubiera llevado a cabo la electrificación de la línea tal y como preveía el Plan de Electrificación de 1946.

¹² La tracción vapor, en este caso con el fuel como carburante, finaliza oficialmente en España el día 23 de junio de 1975, día en que D. Juan Carlos de Borbón, entonces Príncipe de España, apagó en la estación de Vicálvaro (Madrid) la locomotora del tipo Mikado 141F-2348.

mentario al Plan de Electrificación de 1946, que pretendía electrificar el eje Irún-Algeciras. Este plan complementario consideraba prioritario la dieselización del citado eje mientras se efectuaba su total electrificación. Se trata de los estudios de Baldwin-Lima-Hulton de 1950 y el de General Electric de 1952. Así, en 1958 comienzan las pruebas y a partir de 1960 se generaliza en el Expreso la tracción con locomotoras diésel de la serie 1600¹³ (UIC 316), las primeras locomotoras diésel de línea empleadas en España. En 1967 las 2100 (UIC 321) toman el relevo a las 1600 en el remolque de este tren. Poco a poco todos los trenes, tanto de viajeros como de mercancías, comienzan a sucumbir. En 1968, primero esporádicamente, después a turnos, por último regularmente, las 1300 (UIC 313) del depósito de Granada se hacen cargo del “correo” y del “corto”. En la primavera de 1968 cada vez es más esporádico ver a una “Atómica” maniobrando en el paso a nivel junto al puente “Matadero” después de soltar el correo. Los trenes de mercancías corren igual suerte. A pesar de que las 2200 y las RENFE estaban fuelizadas, también fueron confinadas en sus depósitos de Córdoba-Cercadilla y Puente Genil. El soplete fue su triste destino, (afortunadamente al menos un ejemplar de cada serie se preservó para el Museo Nacional del Ferrocarril). Triste destino, el del soplete y desguace o baja en el servicio, que también ha alcanzado ya a las tres series de locomotoras diésel que dieron el relevo a las vaporosas, pues las locomotoras 1600, 2100 y 1300 ya han sido dadas de baja en RENFE y su destino han sido, según las series y casos, los ferrocarriles argentinos, portugueses, empresas privadas de construcción ferroviaria y el soplete. Afortunadamente, si la mayoría de las locomotoras de vapor españolas fueron desguazadas preservándose muy pocos modelos para el Museo Nacional Ferroviario, estas últimas han encontrado acomodo en el mismo.

El ferrocarril supuso en Andalucía, como en todos los sitios el desarrollo y el progreso a la vez que una articulación del territorio. El noble ingenio que fue la máquina de vapor debía haber sido preservado en museos y algunas de ellas, en orden de marcha, realizar recorridos turísticos. Nuestra pobre cultura ferroviaria no es sino el reflejo de nuestro desprecio por la cultura en general. En los años cincuenta, sesenta y setenta seguían vivas las máquinas de nuestro ferrocarril, algunas ya casi centenarias. Un museo con la “Jimena”, la “Almoraima”, la “Algeciras”, la “Cockerill” ... sería el testimonio vivo de una historia que fue de nuestros abuelos y padres y que en esta comarca debemos empeñarnos en que también la sea de nuestros hijos. No obstante, podíamos iniciar la recuperación de la “Bobadilla” expuesta para deleite de los aficionados al ferrocarril en un lugar tan alejado de su lugar de nacimiento como de residencia.

¹³ Las primeras locomotoras diésel de línea, construidas por la casa americana ALCO, llegaron a España en 1955. La primera que llegó a España sería la 1615 y los ferroviarios le pusieron el apelativo de “Marilyn”. Estaba entonces de moda la actriz americana y el apelativo puede aludir al movimiento ronroneante que presentaba al ralentí o bien a su morro o delantera prominente.

BIBLIOGRAFIA

- ARENILLAS MELENDO, Justo: La tracción en los ferrocarriles españoles. Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe (GIRE). Madrid, 1986.
- Doble Tracción. Agosto-Septiembre de 1995. Nº 12. Ediciones Doble Tracción. Barcelona, 1995.
- GIRE: Plan de modernización y equipamiento de estaciones: Ronda. Gabinete de Información y relaciones externas de RENFE. Madrid, 1990.
- Maquetrén. Nº 37. 1995. A.G.B., S.L. Madrid, 1995.
- Hobby Tren. Nº 21, 28. 1995. J.B. Publicaciones. Barcelona, 1995.
- MARISTANY, M.: Máquinas, maquinistas y fogoneros. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 1985.
- MARISTANY, M.: Adiós viejas locomotoras. J. M. Casademont, Editor. Barcelona, 1973.
- MARSHALL, L.G.: Steam on the RENFE. Macmillan and Company Limited. London, 1965.
- MOPT. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Nº 400. Julio-agosto de 1992. Número monográfico dedicado a "Historia del Ferrocarril en España".
- TORREMOCHA SILVA, A. y HUMANES JIMENEZ, F.: Historia económica del Campo de Gibraltar. Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar. Algeciras, 1990.
- TRENES HOY. Nº 38-separata (septiembre de 1990), 29 (octubre-noviembre de 1989), 26 (mayo-junio 1989), 17 (agosto de 1988), 15 (junio de 1988), 13 (abril de 1988), 48 (julio de 1991). Gabinete de Circulación Interna de RENFE (GCI). Madrid.
- TREVOR ROWE, D.: Los ferrocarriles de España y Portugal. Aldaba Ediciones. Madrid, 1989.
- VIA LIBRE. Nº 6 (junio de 1964), 21 (septiembre de 1965), 26 (febrero de 1966), 28 (abril de 1966), 29 (mayo de 1966), 32 (agosto de 1966), 48 (diciembre de 1967), 49 (enero de 1968), 50 (febrero de 1968), de 51 (marzo de 1968), 52 (abril de 1968), 53 (mayo de 1958), 66 (junio de 1969), 69 (septiembre de 1969), 100 (abril de 1972), 264 (enero de 1986), 276 (enero de 1987), 277 (febrero de 1987), 279 (abril de 1987), 282 (julio de 1987), 283 (agosto de 1987), 284 (septiembre de 1987), 306 (julio de 1989) 315 (abril de 1990), 318 (julio de 1990), 354 (julio de 1993). Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- WAIS, Francisco: Historia de los Ferrocarriles Españoles. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 1987.