



Trenes blindados

Autor: F. Cruzado Albert

Desde que nació el ferrocarril, todos los países, desde el punto de vista militar, encontraron en él, un importante medio para el rápido desplazamiento de tropas y material. Con el tiempo, se pudo comprobar que un tren con armamento propio (fusiles y artillería) era una magnífica arma en las guerras de la época.

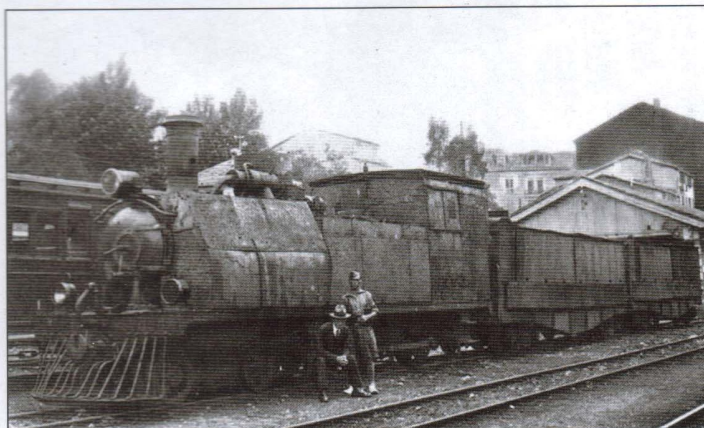
En Cuba, en 1879/80 el Ejército Español empieza a utilizar el tren para todo tipo de cometidos, de transporte a convertirlos en blindados, siendo en la guerra de 1895 al 98 cuando el ejército se vuelca con gran interés sobre la nueva arma.

También en la Guerra de África 1909/21 España utili-

za trenes, tanto para el transporte como para el uso estrictamente militar de los trenes blindados.

Es en la Revolución de Asturias de 1934, dónde aparecen los primeros trenes blindados que circulan por la península. Uno de estos trenes fue construido en la Fábrica de Mieres en Octubre de 1934. Para su

5.- Detalle de la plataforma del vagón de artillería. Se aprecia perfectamente el cañón de 70 mm, Mod. 1908 Schneider.



Javier Fernández

◀ Tren Blindado construido en la Fábrica de Mieres en octubre de 1934.

La Actualidad Española



▲ 2.- Esta fotografía presenta lo que fueron los primeros trenes de asalto. Su composición consiste, en cabeza: vagón de artillería, máquina con casamata frontal y cabina protegida, furgón de correo metálico para infantería y en cola, vagón cerrado, también para la infantería, arma principal de este "Tren de Asalto".

construcción se utilizó la locomotora número 4 del Ferrocarril Vasco Asturiano. Esta locomotora fue construida en 1903 por Dübs en Inglaterra. La vida de este tren debió ser efímera ya que su blindaje no era del espesor necesario para detener los proyectiles de las fuerzas nacionales. Es de destacar el empleo de aspilleras a nivel del suelo de los vagones blindados, teniendo que dispa-

rar los sirvientes de las armas a través de ellas forzosamente tumbados en el suelo.

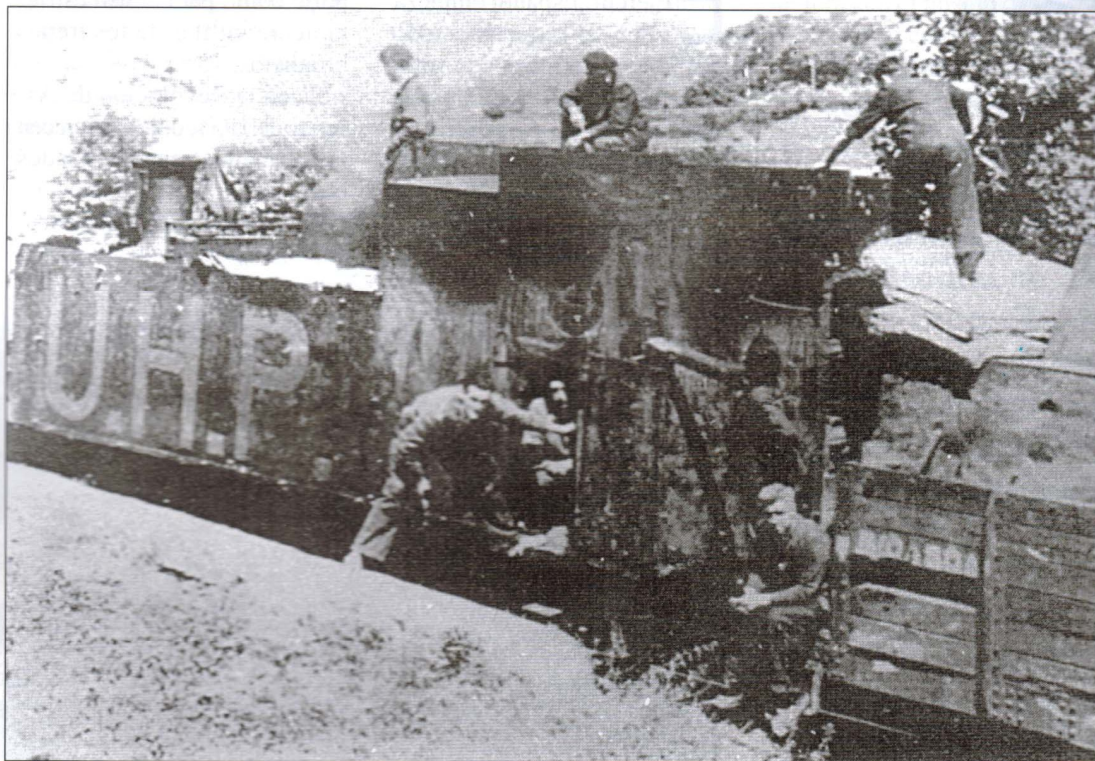
Evolución de las distintas composiciones

Tren A. Es una composición, réplica exacta de los clásicos convoyes empleados por los bolcheviques. Su misión principal es llegar a una población

enemiga, bajar la infantería y conquistar el pueblo en sangrientas luchas callejeras, llegando al cuerpo a cuerpo. Su armamento principal es la infantería, que después de la lucha sube al tren y se marcha.

Tren B. Es podríamos decir, el clásico tren blindado compuesto por artillería para el combate a media distancia y la infantería, que en muchas ocasiones baja del convoy para proteger a éste del enemigo. A veces simplemente, con un par de soldados se consigue neutralizar al tren al cortar la vía. También la infantería sirve para perseguir a los atacantes del tren, cuando estos desaparecen en el bosque o en las montañas. Éste modelo de composición participa en numerosas acciones, como por ejemplo en Talavera.

Tren C. Este convoy ya no tiene el poder artillero de sus antecesores, porque ahora los TB empiezan a ser apartados de la línea del frente y se les asigna tareas de reconocimiento y patrulla; Aunque ello



1.- Posiblemente se trata del tren blindado de Irún, el primer TB de la Guerra civil. Obsérvese el blindaje, simple e improvisado, incluso se protege con colchones. Lo importante era actuar.

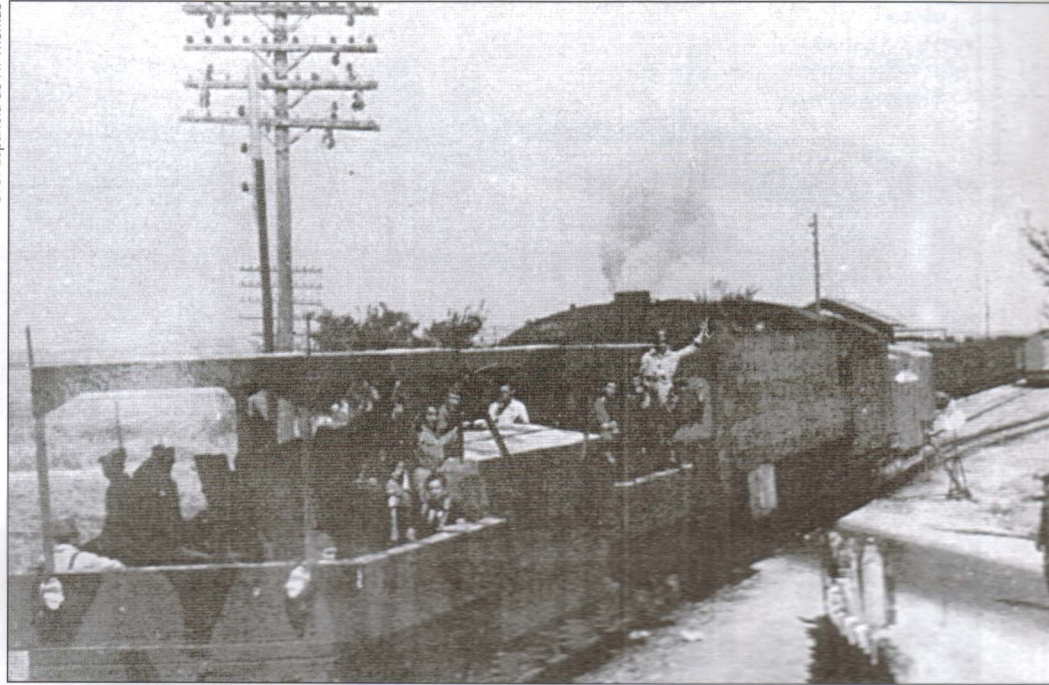
P. Malvarriero al autor

no significa la retirada del frente. La infantería que ocupa el vagón de cabeza, es muy útil para peinar zonas. El vagón de cola, con su torre giratoria de 360° puede batir amplias zonas con sus disparos, incluso tirando por encima de la máquina.

Tren D. Este convoy actúa en Aragón y Guadalajara, sin saber exactamente su destino final. Es un tren puramente de infantería, la cual nunca abandona el convoy y que por sus reducidas dimensiones, no le permite llevar tropa que pueda desplegarse sobre el terreno.

Tren E. Se trata del convoy más famoso de la Guerra Civil: el Tren Fantasma. Sus actuaciones nocturnas con ataques por sorpresa, le hacen acreedor de este apodo popular. Se trata de un tren íntegramente de infantería, con gran cantidad de hombres en número superior a una compañía, que si conviene, mientras unos disparan desde los vagones de combate de cabeza, otros, los ocupantes del coche (unos 50) bajan del tren y atacan por los flancos a las sorprendidas tropas volviendo rápidamente al tren que se repliega a su base.

G.C. Española de H. Thomas

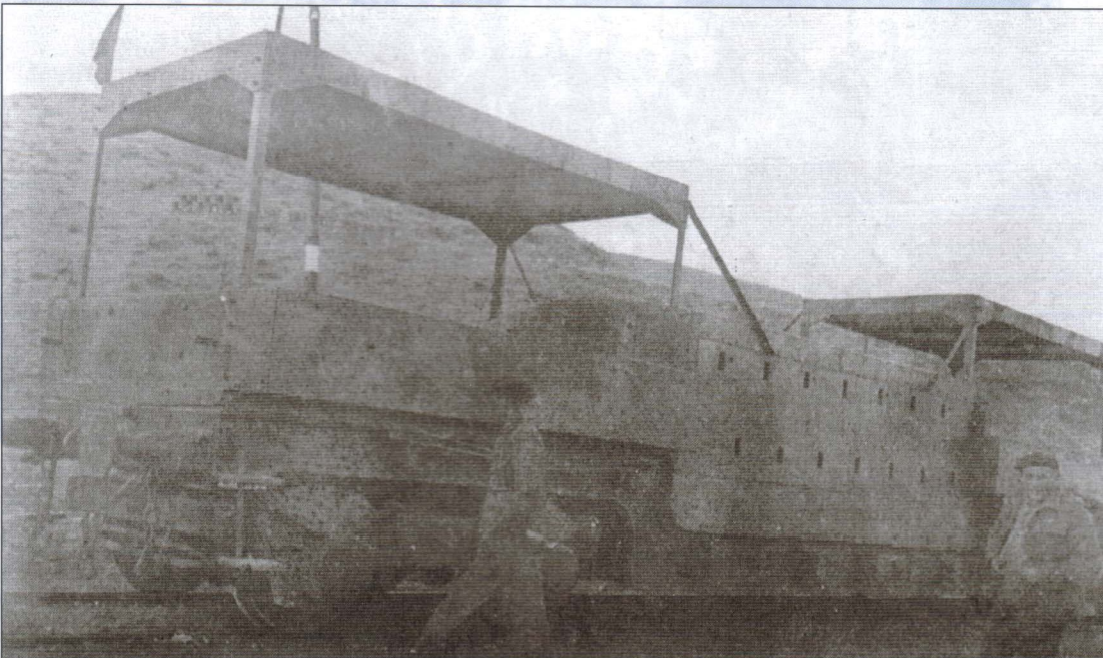


¿Es quizá la primera acción de unos "comandos" del ferrocarril?

Tren F. Esta composición, de la máquina con armamento propio y vagones de última generación, es supuesta ya que desgraciadamente no existe (hasta el momento) ningún documento gráfico que lo confirme. Si que existen fotos de los vagones y la máquina, por separado.

Tren G. Se trata de uno de los también famosos "Trenes de Águilas". Su notoriedad es debida a que su blindaje (a pesar de su mal aspecto) es superior al de los trenes anteriores y queda plenamente demostrado durante la participación de esos convoyes en la Batalla del Ebro. A pesar de la gran cantidad de impactos recibidos, durante los tres meses de duros combates en dicha ba-

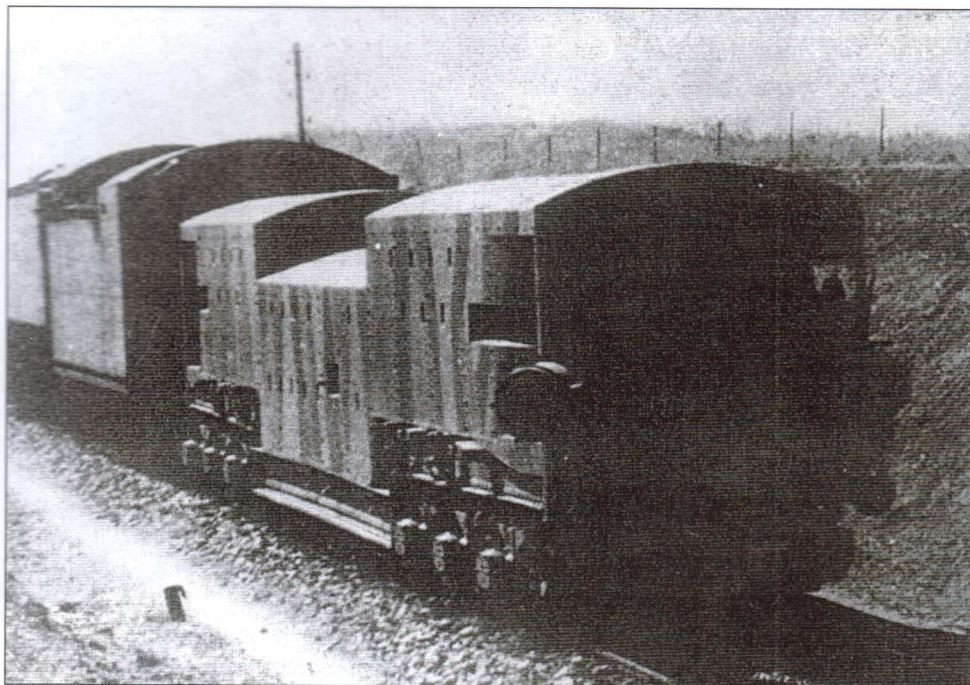
3.- Parece ser el convoy que intervino en la lucha por Talavera. Su composición consiste, en cabeza vagón de artillería, máquina blindada y en cola vagón para infantería.



Francisco Albert Jurado

4.- Vagón de artillería utilizado en los primeros tiempos de la guerra. Plataformas en los extremos para los cañones de 70 o 75 mm. y casamata central para infantería.

G. C. Española de H. Thomas



▲ 7.- Vagón de infantería clásico de la G. C. Se trata de una góndola con bogies de tres ejes.

talla, ninguno afecta a los convoyes que regresan a sus bases sin daños de importancia. Indudablemente, el hecho de ser los primeros trenes del mundo movidos por máquinas diesel, les hace especiales y a esto hay que añadirle que todo el convoy tiene una vía figurada en el techo para su mejor camuflaje. Debe comentarse que en algunas ocasiones, se les ta-

pe con lonas para simular un pacífico tren de mercancías.

Descripción del material de arrastre

M1.

Locomotora y tender 2-4-1 números 4601/4656 y 4690/4699.

Compañía: C.H. del Norte.

Construcción: Hanomag,

Euskalduna, Babcock & Wilcox y La Maquinista T. y M. En 1925 y otros años.

Longitud total: 25,500 m.

Peso total en servicio: 163.500 kg.

Potencia normal indicada: 2.450 cv.

(Ver en composición A y en foto 2)

*Locomotora con casamata frontal para media docena de tiradores y cabina protegida.

M2.

Locomotora y tender 2-4-1 números 1701/1795.

Compañía: M.Z.A.

Construcción: La Maquinista T. y M. De 1925 a 1931.

Longitud total: 23,030 m.

Peso total en servicio: 163.440 kg.

Potencia normal indicada: 2.232 cv.

(Ver en composiciones B y C y en fotos 3-7 y 11)

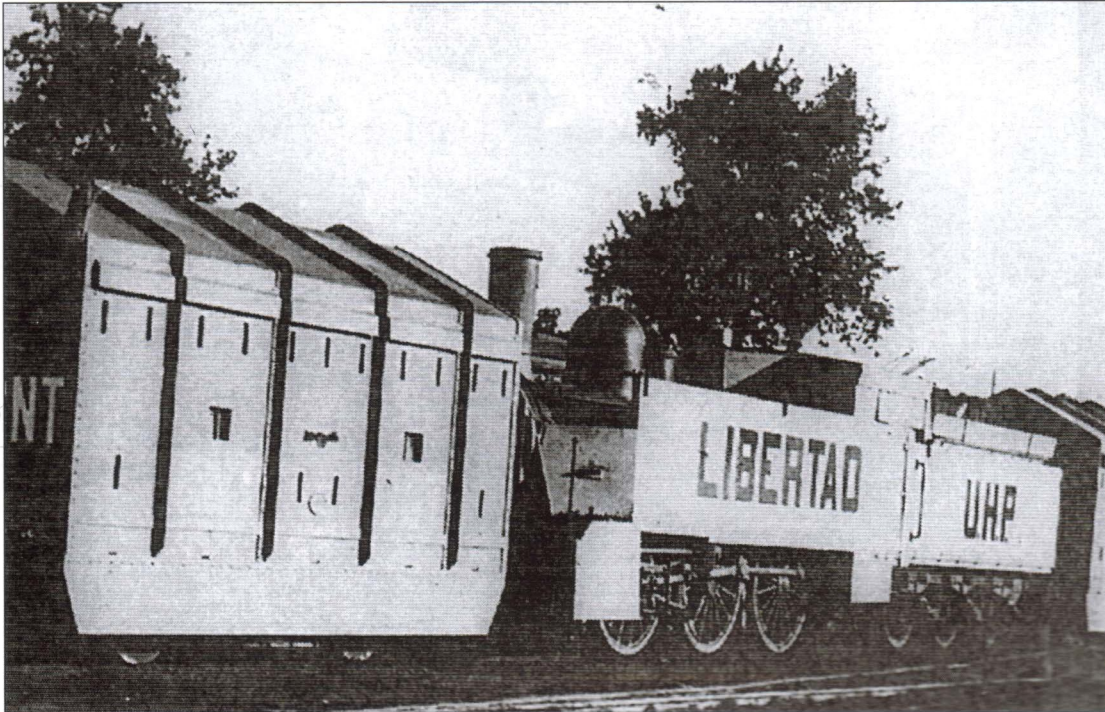
*Locomotora con blindaje casi total exceptuando el rodaje. En la casamata de la testera se aprecian troneras para fusiles ametralladores Lewis y aspillera para los mosquetones. En la casamata posterior situa-

8.- Día alegre en que los obreros acaban de montar este TB que no tardará en salir hacia el frente de Aragón



Francisco Albert Jorda

Blitzkrieg - Warzawa



9.- Tren blindado "Libertad". Se trata del mismo tren que la foto número 8.

da en el tender, el armamento es igual o similar al de la casamata frontal.

M3.

Locomotora y tender 2-4-0 números 1401/1565.

Compañía: M.Z.A.

Construcción: La Maquinista T. y M. De 1920 a 1931.

Longitud total: 20,850 m.

Peso total en servicio: 147.350 kg.

Potencia normal indicada: 2.052 cv.

(Ver en composición E y en foto 10)

*Locomotora con blindaje parcial sólo en la máquina, que la protege en las partes vitales

y la cabina. El tender no tiene ningún tipo de protección sólo unos sacos terreros.

M4.

Locomotora y tender 0-3-0 números 1/8

Compañía: F.C. Central de Aragón.

Construcción: Couillet.

10.- Este es el tren que se hizo famoso por su manera de actuar, el "Tren Fantasma". Sus incursiones nocturnas le valieron este sobrenombre.

La Vanguardia



12.- Tren blindado completo. Su composición consiste, en vagón de control, vagón de infantería con ametralladoras, máquina con blindaje parcial y vagón de artillería con cañón de 57 mm.



Longitud total: 15,561 m.
Peso total en servicio: 40.500 kg.

Potencia normal indicada: 960 cv.

(Ver en composición D y en fotos 8 y 9)

*Locomotora blindada, exceptuando el rodaje. No dispone de ningún armamento fijo, ni tan siquiera está acondicionada para ello, si bien las planchas laterales pueden servir de parapeto a los tiradores.

M5.

Locomotora y tender 2-4-0 números 4001/4045.

Compañía: C.H. del Norte.

Construcción: Ste. Alsacienne

de Cs. Ms. y Henschel, de 1913 a 1921.

Longitud total: 21,650 m.

Peso total en servicio: 128.700 kg.

Potencia normal indicada: 2.050 cv.

(Ver en composición F y en fotos 14 y 15)

*Locomotora blindada, exceptuando el rodaje. Se trata de la única máquina de la Guerra Civil con armamento fijo propio. El montaje de blindaje y el armamento lo realiza la factoría de la Maquinista Terrestre y Marítima que tiene en el barrio de Sant Andreu de Barcelona. En la testera le ha sido montada una casamata con

dos ametralladoras en soporte de rótula, para tiro en los flancos delanteros. El paramento blindado lateral de la máquina tiene una serie de pequeñas aspilleras para el tiro con fusil. En el tender se le ha montado una torreta con giro de 360°, ametralladora especial para tiro antiaéreo.

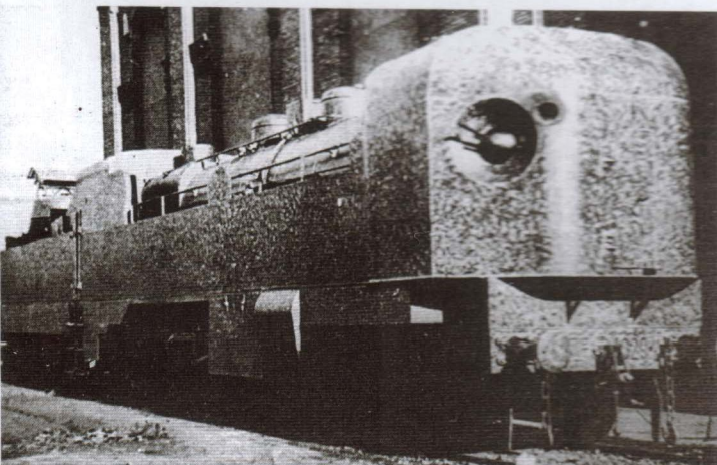
M6.

Tractor Térmico números 2201/2202.

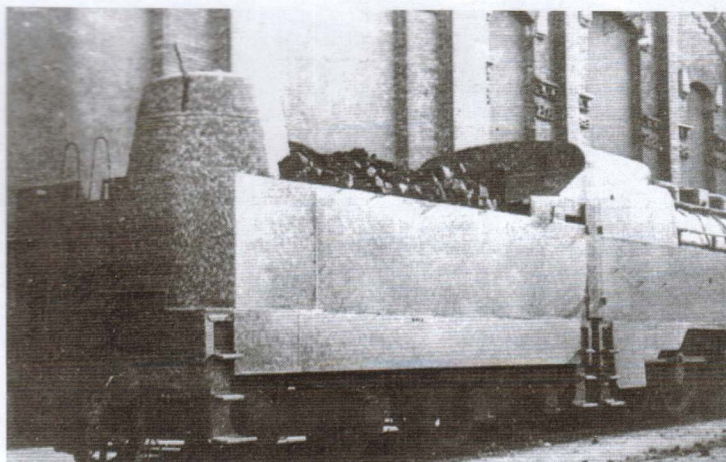
Compañía: M.Z.A.

15.- Vista posterior de la misma máquina (Norte 4029). En el tender, la torre armada con una ametralladora, tiene un puesto predominante para la defensa antiaérea.

14.- Espléndida foto de la máquina 2-4-0 blindada por la Maquinista terrestre y Marítima de Barcelona. Obsérvese la casamata frontal armada con dos ametralladoras en soporte de rótula.



M. Gurgi



M. Gurgi

Construcción: La Maquinista T. y M. En 1935.

Longitud total: 7,300 m.

Peso total en servicio: 30.000 kg.

Potencia normal indicada: 200/210 cv.

(Ver en composición G y en fotos 18 y 20)

*Tractor térmico de dos ejes, totalmente blindado, incluso las ruedas. Esta máquina diesel al igual que su gemela forma parte de los famosos Trenes de Águilas. En su techo también lleva la vía simulada de los vagones.

Descripción del material remolcado

1 Vagón Plataforma de 2 ejes. En explotación y construcción por diversas compañías a partir de 1929.

Longitud total: 7,700 m.

Peso total en servicio: 8.700 kg.

Carga máxima: 10.900 kg.

(Ver en composiciones A, C, E, F, G y en fotos 10, 12 y 18).

*Este vagón tiene diversos cometidos, desde llevar un gran dado de hormigón para que con su peso haga saltar las posibles minas colocadas en la vía, (evitando con ello que puedan resultar dañados los vagones armados), al transporte de herramientas, y repuesto de vía (por si resulta afectada) e incluso colocar sobre éste, armamento adicional o algún vehículo blindado.

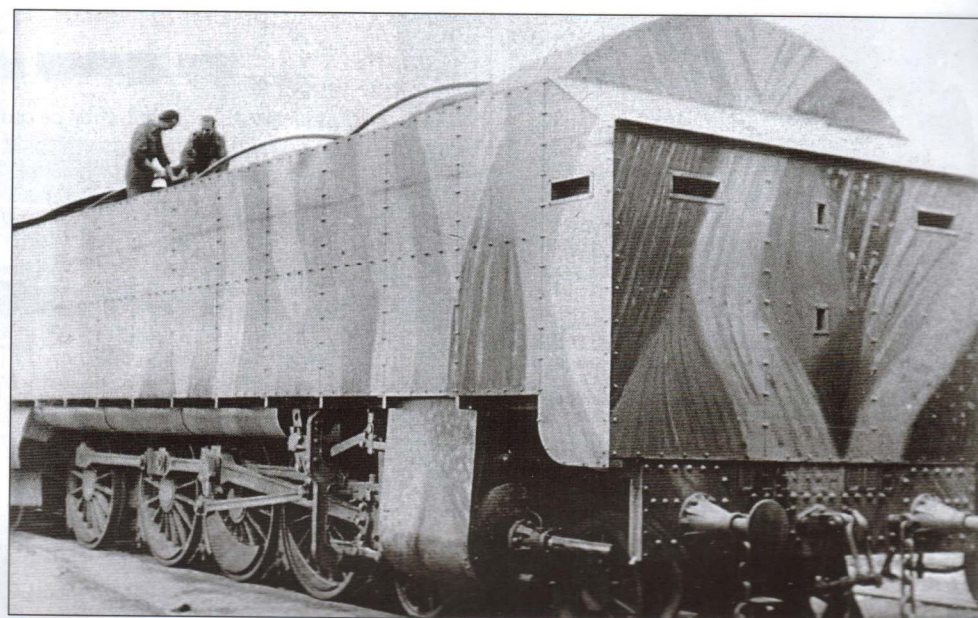
2 Blindaje colocado sobre vagón plataforma de 2 ejes, de construcción y en explotación por diversas compañías.

Longitud total: 7,700 m.

Tara: 8.700 kg.

(Ver en composición D y en fotos 8 y 9).

*Vagón de infantería de 2 ejes de blindaje total. En los laterales pueden observarse 2 ba-



11.- Locomotora blindada (241). Obsérvese las troneras para los fusiles ametralladores Lewis.

ses de soporte cilíndrico para ametralladoras y 11 aspilleras superiores y 4 inferiores para fusiles. En el frontal, por lo visto, la tronera permite el tiro de cañón de infantería R. Arellano de 40 mm. El acceso se realiza por la testera opuesta.

3 4 5 Blindaje sobre vagón góndola tipo Q.Q. de bogies de dos ejes.

Longitud total: 16,320 m.

Tara: 23.460 kg.

Carga máxima: 40.000 kg.

(Ver en composiciones A, B, C y en fotos 2, 3, 4, 5, 12).

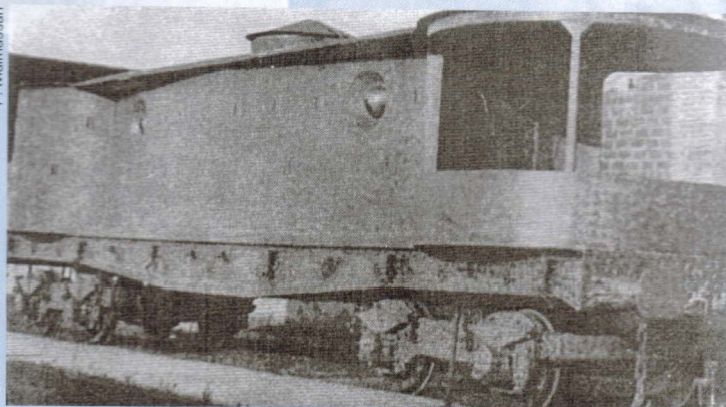
3 Vagón de artillería (Ver en fotos 2, 3, 4 y 5) góndola sobre bogies con dos plataformas en extremos para albergar los cañones de 70 mm. (mod. 1908 Schneider). Campo de tiro de los cañones: el de testera de ca-

beza 270° y el posterior 90° (por lado). Casamata central para infantería con 14 aspilleras por lado. Los artilleros disponen de un techo plano de protección, que a la vez permite colocar armamento ligero antiaéreo.

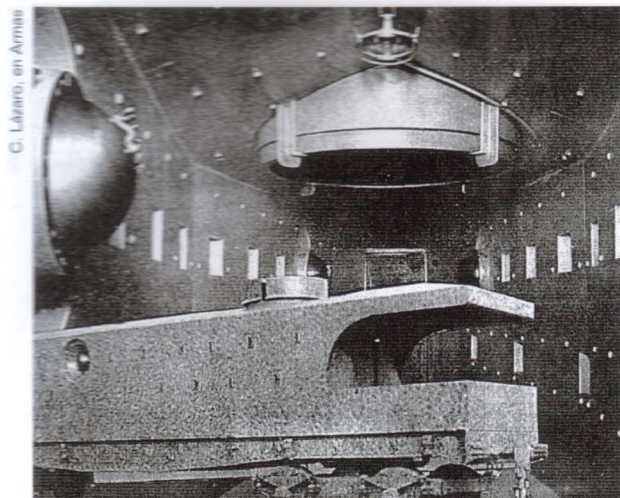
4 Vagón de infantería (Ver en foto 12) (góndola sobre bogies). Su armamento consiste en dos ametralladoras en cada extremo del casco cubriendo la parte frontal y lateral. Es curioso el enorme parecido con los nidos de ametralladoras terrestres tan vistos en la costa.

En los laterales centrales del casco se observa una ametralladora fija en soporte de cilindro, además de las 18 aspilleras por lado para fusiles.

El casco no es continuo sien-



16.- Vagón de artillería de los últimos modelos construidos. Véanse las dos rótulas por lado para el soporte de las ametralladoras, además de la plataforma para el cañón de 57 o 70 mm. Posiblemente fue construido por la MTM.



▲ 17.- Composición fotográfica de los vagones de artillería de última generación. La foto interior corresponde al vagón MTM de la foto anterior. En la vista exterior del vagón, se aprecian perfectamente, la plataforma para el cañón de 57 o 70 mm, rótulas laterales para ametralladoras y torreta con ametralladora para tiro antiaéreo.

do escalonado porque sigue la forma del góndola.

5 Vagón de artillería (góndola sobre bogies). El casco blindado es corrido a todo lo largo del vagón. El extremo dispone de una torre giratoria de 360° con un cañón Maxim-Nordenfolt de 57 mm. En los laterales además de algunas aspilleras para fusiles dispones de una ametralladora fija por lado. Este vagón, acostumbra a estar situado a la cola del convoy, ya que con su cañón puede batir todas las zonas, incluso en tiro horizontal a la redonda.

6 a 10 Blindaje sobre vagón plataforma de bogies de dos ejes (Ver foto 10).

Longitud total: 14,000 m.

Tara: 20.000 kg.

(Ver en composiciones E, F, G y en fotos 10, 16, 17, 18 y 19).

6 Vagón de infantería (ver en foto 10), plataforma sobre bogies con blindaje corrido a lo largo de todo el vagón con pequeñas casamatas adosadas a los laterales. Las largas troneiras permiten el tiro de fusiles o armas automáticas. La torre superior giratoria de 360° dispone de una ametralladora para incluso el tiro antiaéreo.

7 Vagón de artillería de nue-



Esquema A. Ver foto 2. (Tren de asalto); Composición por cabeza: 3 vagón de artillería, M1 máquina protegida 2-4-1, 11 Furgón de correo (infantería), 13 vagón cerrado (infantería), 1 plataforma de dos ejes.



Esquema B. Ver fotos 3-4-5-6 y 11 (Tren blindado ofensivo); Composición por cabeza: 3 vagón de artillería, M2 máquina blindada 2-4-1, 4 vagón de infantería.



Esquema C. Ver fotos 11-12 y 13 (Tren blindado defensivo); Composición por cabeza: 1 plataforma de dos ejes (control), 4 vagón infantería, M2 máquina blindada 2-4-1, 5 vagón de artillería, 1 plataforma de dos ejes.



Esquema D. Ver fotos 8 y 9 (Tren blindado de infantería); Composición por cabeza: 2 vagón de infantería de dos ejes, M4 máquina semi-blindada 0-3-0, 2 Vagón de infantería de dos ejes.



Esquema E. Ver foto 10 (Tren blindado de infantería); Composición por cabeza: 1 plataforma de dos ejes (Control), 6 Vagón de infantería, 6 Vagón de infantería, 12 Vagón de infantería (asalto), M3 máquina semi-blindada 2-4-0.



Esquema F. Ver fotos 14-15-16 y 17 (Tren blindado mixto); Composición por cabeza: 7 vagón mixto de artillería, M5 máquina blindada 2-4-0, 8 Vagón de artillería mixto, 1 Plataforma de dos ejes. (Composición supuesta).



Esquema G. Ver fotos 18-19 y 20 (Tren blindado mixto y de transporte); Composición por cabeza: 9 vagón de infantería, 10 vagón de infantería, M6 Máquina con blindaje total (tractor térmico), 1 Plataforma de dos ejes.

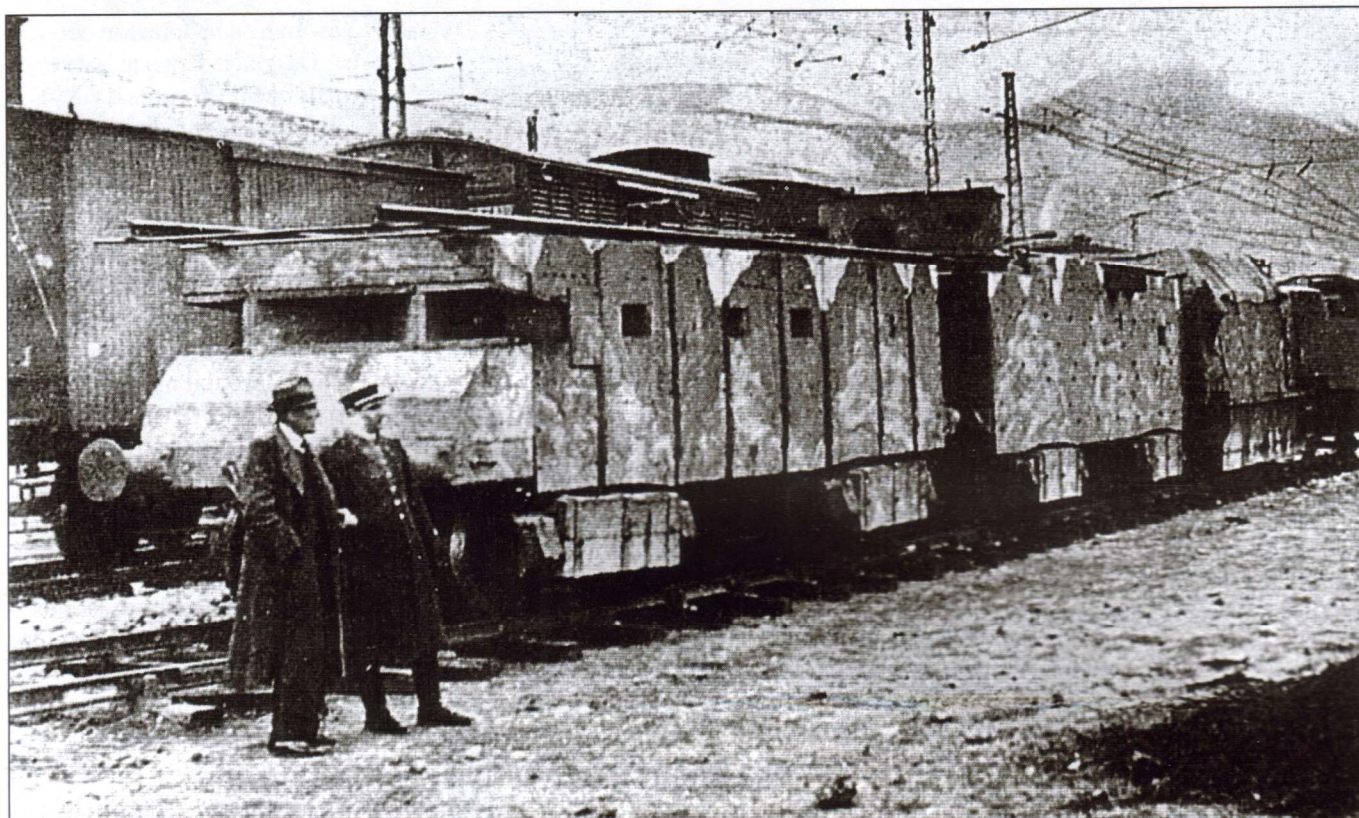
va generación (ver fotos 16 y 17). En uno de los extremos dispone de plataforma protegida para albergar un cañón de 70 o 57 mm. En los laterales tiene dos soportes de rótula para ametralladoras y buen número de aspilleras para fusiles y torreta superior giratoria para ametralladora. Su blindaje consiste en paramentos de planchas de acero, exteriores e interiores y hormigón entre ambas.

8 Vagón de artillería de nue-



▼ 6.- Plano del cañón más utilizado en los Trenes Blindados Españoles 1936/39. Cañón de montaña de 70 mm, mod. 1908 Schneider.

P. Malmassari



va generación (ver foto 17). En un extremo dispone plataforma abrigada para cañón de 57 mm. En cada lateral tiene un soporte de rótula para ametralladora y gran cantidad de aspilleras para fusiles en gran cantidad a dos niveles. En el techo tienen una torreta giratoria de 360° equipada con una ametralladora antiaérea. Su blindaje también es la combinación: plancha acero, hormigón y plancha de acero.

9 Vagón de infantería y transporte (Ver en foto 18) (plataforma sobre bogies). Blindaje corrido a todo lo largo del vagón. En extremo de cabeza dispone de amplias troneras para ametralladoras y en laterales sus tres troneras permiten disparar con fusiles ametralladores. En el techo, y metido dentro del casco tiene una ametralladora para el tiro antiaéreo. En su cubierta lleva los carriles y traviesas para evitar la observación aérea. Los bogies están convenientemente protegidos. (Trenes de Águilas).

10 Vagón de transporte armado (ver fotos 18 y 19) (plataforma sobre bogies). Blindaje corrido a todo lo largo de la plataforma. Muy cerca de uno de sus extremos dispone en el techo, que al igual que el vagón anterior imita a la vía, una torreta armada con una ametralladora. En los laterales tiene troneras y aspillera. Gran parte del vagón está adaptado para el transporte. Los bogies también están protegidos.

(Trenes de Águilas).

11 Furgón correo de plataforma de bogies de dos ejes. Utilizado por diversas compañías.

Construcción: Carde y Escoriaza entre 1931 y 1936.

Longitud total: 16,550 m.

Peso total: 37.500 kg.

(Ver en composición A y en foto 2).

*Furgón de correo metálico. Es lo más moderno que existe

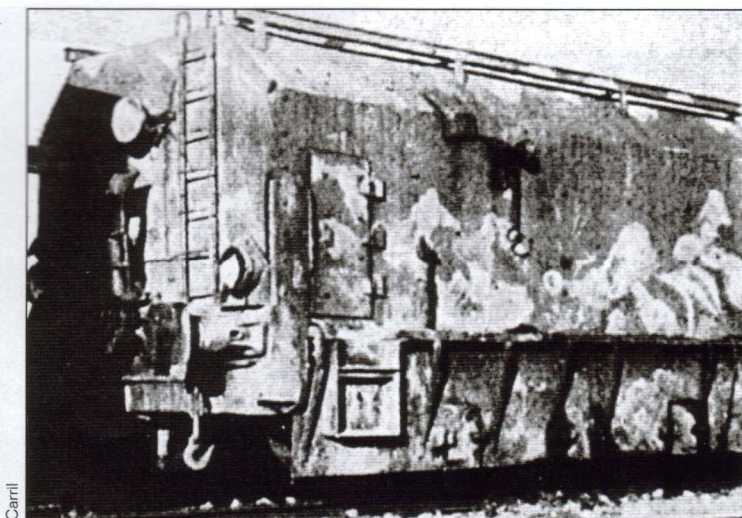
18.- Foto de la composición total de un TB de máquina diesel. Quizá se trate del veterano de la batalla del Ebro refugiado en la estación Francesa de la Tour de Carol.



GCE

19.- Detalle de la cubierta (con ametralladora para tiro antiaéreo) de uno de los trenes de Águilas. Obsérvese la vía simulada sobre el techo de los vagones.

20.- Fotografía de una de las máquinas diesel que movían los trenes de Águilas. También tiene la vía simulada sobre el techo



Carril

por aquel entonces en la red ferroviaria española. Aunque su "blindaje" no sea el adecuado para un enfrentamiento militar, sí que es suficiente para repeler disparos a cierta distancia creando con ello mucha seguridad de protección a los tripulantes circunstanciales del vagón. El armamento consiste en el que portan sus ocupantes y que sólo utilizan a través de sus puertas o ventanas y cuando salta a tierra para atacar a pie.

12 Coche de pasajeros tipo "Costa".

Revestido con planchas de metal, sin linternón.

Compañía: M.Z.A.

Construcción: entre 1914 y 1930.

Longitud total: 18,500 m.

(Ver en composición E y en foto 10).

*Coche de pasajeros tipo "Costa". Esta vagón ha sido protegido con una serie de planchas metálicas que impiden que los disparos de fusilería penetren en su interior donde unos 70 hombres esperan órdenes de poner pie a tierra y atacar, volviendo luego a subir y desaparecer rápidamente de la zona de operaciones.

13 Vagón cerrado de dos ejes. En construcción y explotación

por diversas compañías a partir de 1929.

Longitud total: 7,700 m.

Peso total: 21.000 kg.

(Ver en composición A y foto 2).

*Vagón cerrado de 2 ejes que tiene el único cometido de llevar a parte de la infantería o pertrechos de las tropas que

forman de la dotación del tren.

Desgraciadamente, este es un país que poco cuida o valora su historia. Sea de la ideología o tendencia política que sea, los hechos pasados son historia gusten o no. Por un bando, se exageraron las acciones victoriosas de los T.B. por parte del Ejército Popular, la influencia de la Revolución Rusa en este bando pesaba mucho. El otro bando, una vez finalizada la contienda, fuere por falta de material rodante tras la devastadora guerra o por cuestiones políticas, hizo desaparecer todo vestigio de los Trenes Blindados, dejando a las generaciones posteriores sumidas en un profundo desconocimiento del tema. ■

"A los corceles de hierro se les despoja de su armadura y su historia es borrada..."

F. Cruzado Albert

Bibliografía

- Les trains blindés 1826-1940 (Ed. Heimdal, Paul Malmassari).
 - Rojo y Azul: Imágenes de la Guerra Civil Española (Ed. Almena).
 - Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española (Ed. Poniente).
 - La artillería en la Guerra Civil (Quirón Ediciones).
 - Blitzkrieg 1936-1940 (Wydawnictwo Militaria).
 - Aritiglierie Ferroviarie e Treni Blindati (Albertelli Editore).
 - Lokomotiven zihen in den krieg (Verlag J.O.Slezak).
 - Mezzi corazzati e blindati (C. Periodici s.p.a).
 - Los grandes hechos del siglo XX (Ed. Orbis).
 - Parque Motor RENFE (J.M.C.).
 - Railways and War (Brandford Press).
 - La Guerra Civil Española (Ed. Urbión).
 - España en llamas.
 - Noticiario Militar de Ferrocarriles (Ministerio del Ejército).
 - ABC 1936-1939 (Ed. Prensa Española).
 - Ferrocarril (Ed. ITC).
 - Entre el añil y el cobalto (Instituto de historia y cultura aeronáutica).
 - Historia militar de la Guerra Civil Española (Ed. Nacional).
 - La Guerra Civil Española (Ruedo Ibérico).
 - Historia ilustrada de la Guerra Civil Española (Ed. Danae).
 - Ejército Popular Republicano 1936-1939 (Ed. Almena).
 - The Ebro 1938 (Osprey Military).
 - La Guerra de España (La actualidad Española).
 - Crónica de la Guerra Española (Ed. Codex).
 - La Legión Cóndor 1936-1939 (Ed. San Martín).
 - Vehículos Blindados de la Guerra Civil 1936-1939 (del autor).
- Otras publicaciones:
- Artículo de Don C. Lázaro Ávila (Armas y Municiones).
 - Artículo de Don J. Afán Alcaraz (Carril).
 - R. Surlémont (Military Modelling).
 - Revista Vértice.
 - Revista Nueva España.
 - Época.
 - Historia y Vida.
 - La Vanguardia 1936-1939.