



CADERNOS DE ISTORIA E ARQUEOLOXIA

FERROVIARIA

caderno nº8





A TRACCIÓN EN GALICIA

As primeiras locomotoras que circularon por Galicia pertencían a Compañía The West Galicia Railway Company, ferrocarril este coñecido polo “Compostelano”. Eran locomotoras pequenas tipo 030 das que se conserva un exemplar, a “Sarita”. Ca irrupción da Compañía do NORTE, aparecen novas e máis potentes locomotoras de vapor, xa con rodaxes tipo 040, 140 na primeira etapa. En Ourense, a MZOV utilizou maioritariamente as locomotoras tipo 030 aínda que nos derradeiros anos da súa existencia, antes de ser absorbida pola Compañía do Oeste, xa contaba con locomotoras tipo 240.

Nos anos 30 ca hexemonía de Norte e da Compañía do Oeste, nas liñas galegas e ata a creación da RENFE, puidéronse ver circular por Galicia todo tipo de locomotoras, dende as herdadas da MZOV ata as de grande potencia de Norte tipo Mastodonte, Montaña, Santa Fe e as Mikado de ALCO.

Despois da guerra civil, e a o igual que no resto de España, o material motor adscrito a os depósitos galegos estaba nun estado deplorábel. En 1941 nacionalízanse todas as compañías privadas dando lugar á RENFE, este feito repercutiría nunha mellora no mantemento do material, pero non houbo nestes primeiros anos, importantes adquisicións de novas locomotoras.

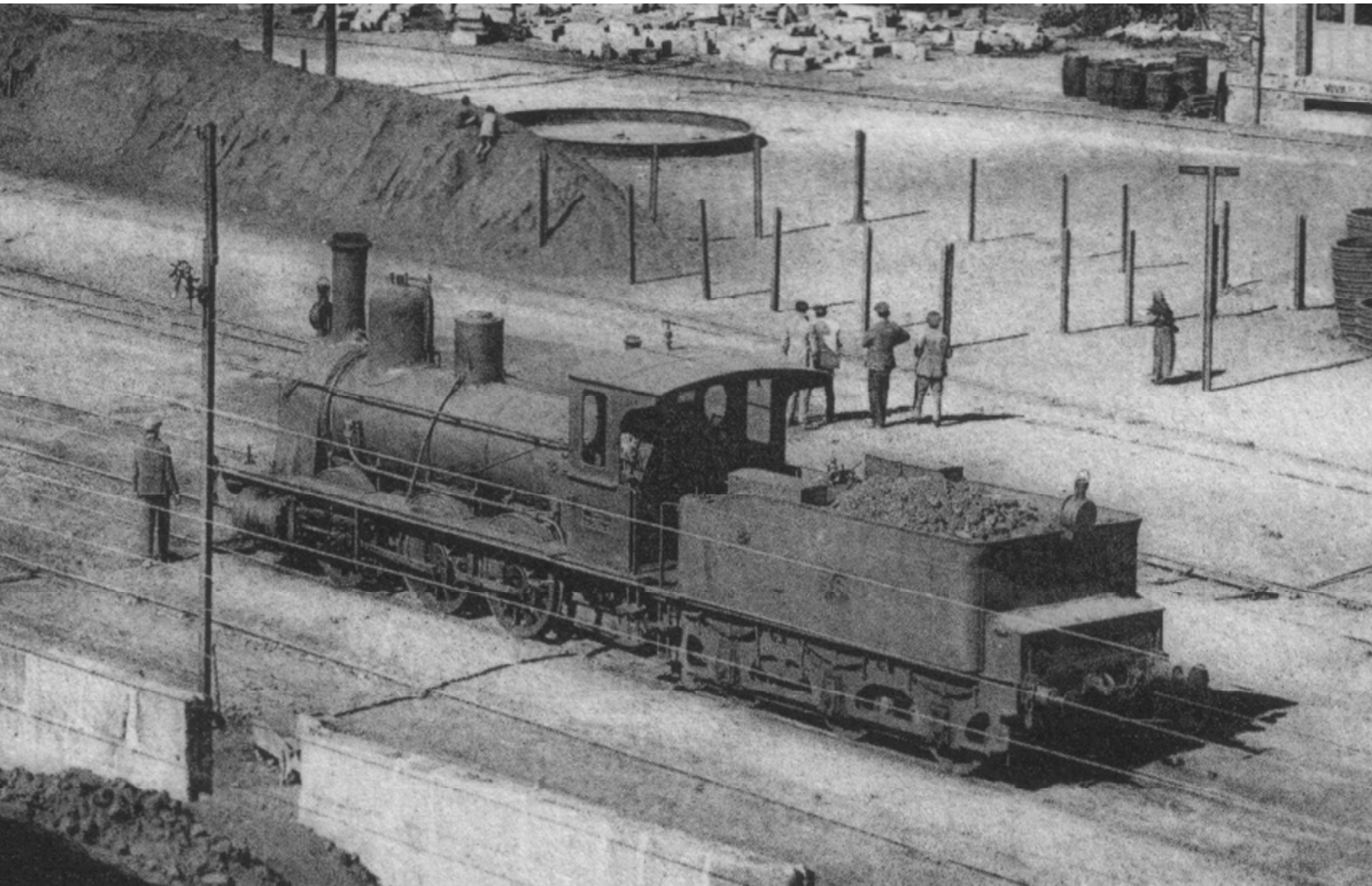
Nos anos cincuenta comézase a fabricar máquinas de vapor modernas e potentes, sendo o seu máximo expoñente as Confederación, tipo 242. As Mikado, tipo 141, chegarían a ser as raíñas das liñas española e das que houbo máis unidades na historia da tracción vapor española.

Páxina anterior: Locomotora nº 207 da MZOV saíndo da estación de Ourense-Canedo a principios do século XX

Abaixo: Locomotora tipo 030 da MZOV na estación de Vigo en 1915



Arriba: Locomotora serie 140-2505 entrando no depósito de Peliquín en 1958

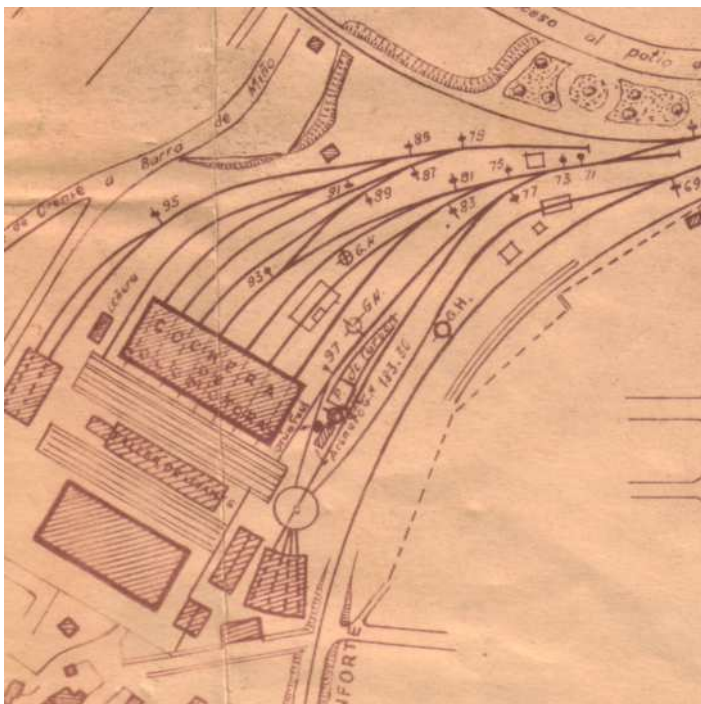
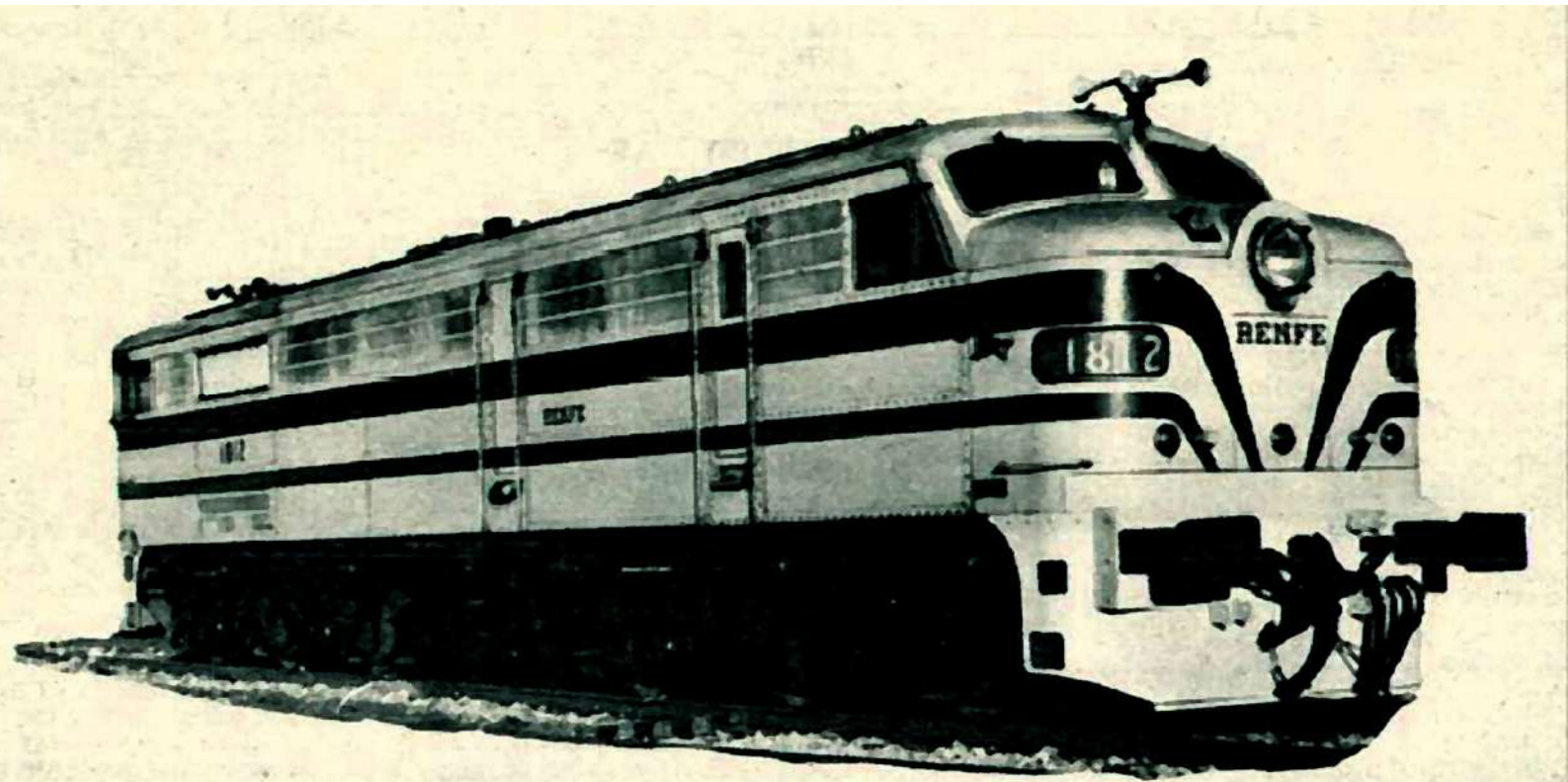


O PLAN GALICIA

A finais da década dos 50 do pasado século, a produción de mineral na conca de Ponferrada tiña a súa saída a través dos portos de Vigo e A Coruña. O aumento de produción que se incrementaba ano tras ano, leva a que RENFE elabore un estudo para a mellora das infraestructuras e a adquisición de novo material móbil para Galicia. Non solo para os novos tráficos que o mineral producía, senón tamén para a nova liña dereita con Madrid que estaba a piques de pórse en servizo. Así naceu o chamado Plan Galicia, que constaría de tres etapas, cada unha dependendo do aumento do tráfico previsto en canto as toneladas de mineral transportadas por ano. No mencionado plan incluíase a adquisición de 50 locomotoras diesel-eléctricas de gran potencia, do mesmo tipo que as 1600 adquiridas a ALCO para a modernización da tracción nas liñas andaluzas, e que estaban a ofrecer uns inmejorables resultados.

A compra de estas novas locomotoras para Galicia incluíriase dentro do chamado “Plan Quincenal de Modernización”, dentro do cal estaba previsto que en 1958 estarían xa en Galicia as 50 locomotoras.

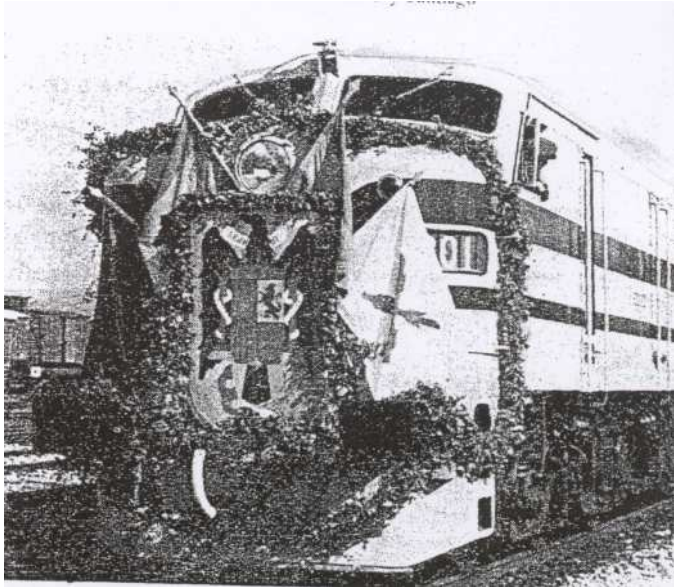
Para levar a cabo “El Plan Galicia”, houbo que recorrer a chamada “Ayuda Americana”, que viña a ser unha contrapartida económica a cambio do uso do territorio español para instalación de bases militares Norteamericanas. Desta forma en outubro de 1957, a RENFE recibe un crédito do “Export-Import Bank” de oito millóns de dólares. Este crédito tiña como condición que as locomotoras foran adquiridas a empresas norteamericanas, polo cal decidiuse mercar as primeiras vintecatro das cincuenta locomotoras previstas a compañía ALCO Locomotive, por un valor de 280.812 \$ cada unha de elas.



En xullo de 1958 chegan ao porto de Santurce onde son trasladadas a factoría de Euskalduna para poñelas a punto. Nun primeiro momento estas 24 locomotoras estiveron asinadas o depósito de Monforte de forma provisional mentres non se remataban as obras de adaptación para tracción diesel do novo depósito ourensán en Peliquín. Este depósito entrou en funcionamento provisionalmente en 1952, ano en que se inaugura a estación de Ourense Empalme, aínda que cos servizos mínimos, pois solo contaba cunha ponte xiratoria e a súa correspondente rotonda para catro locomotoras agás de un par de vías de servizo. Cando xa as obras estaban nun avanzado estado de construción decidese adaptalo para o mantemento e depósito de tracción diesel. Nun principio este depósito estaba proxectado para a tracción vapor, tendo una capacidade de 60 locomotoras ademais de unha nave destinada a reparación de ténדרes.

Arriba: Locomotora serie 1800 da RENFE en estado orixinal. (FOTO Vía Libre nº 38, febreiro 1967)

Esquerda: Plano do depósito de Ourense cando aínda estaba destinado a tracción vapor, ano 1955



Locomotora 1801 engalanada para a inauguración do F.C. Zamora - Ourense - A Coruña en setembro de 1958

AS GALEGAS 1800

As ALCO 1800 foron unhas locomotoras intimamente ligadas a comunidade galega, non en vano a serie completa de 24 locomotoras (1801 a 1824) tiñan a súa base en Ourense. A súa silueta pronto se fixo familiar nas liñas galegas dende 1958, aínda que durante algúns anos compartiron vía cás locomotoras de vapor. Comezaron traccionando os trens máis importantes que unían Galicia con Madrid pola recién inaugurada liña de Zamora. A elas se lles asignou a tracción dos expresos e tamén do famoso "Pescadero" un mercante con categoría de expreso. Ampliándose progresivamente o seu radio de acción a toda a rede galega.

Dereita: Boxe Commonwealth tipo Co pertencente a 1801

Abaixo: Unha ALCO 1800 sen identificar, traccionando o "pescadero" rebasando a avanzada da estación Ourense-Empalme na liña ZC

Tecnicamente estas locomotoras, ao igual que as súas irmás 1600, estaban baseadas no modelo DL500-C do catálogo da compañía norteamericana ALCO. Tanto as partes mecánicas como o motor diesel tipo 251-B de catro tempos de ALCO, sendo a transmisión fabricada po General Electric. Tiñan unha potencia nominal de 1500 CV (1105 kw). Os boxes eran de tipo Commonwealth con unha disposición de eixes tipo Co-Co, cun peso de 18,8 tm. e con rodas de 116 mm. de diámetro. Posuían dúas cabinas de conducción. As 24 locomotoras estaban provistas de mando múltiple podendo acoplarse ate un máximo de 3 locomotoras, o seu freo era tipo dual e estaban provistas de calderín de calefacción de vapor tipo Clarkson OK-4616. A velocidade máxima era de 120 km/h cun esforzo de tracción de 18.300 kg. o depósito de combustíbel tiña una capacidade para 2.500 kg, e o seu peso total era de 109,5 tm.

En canto as súas dimensión, tiñan un longo entre topes de 17,986 m. unha anchura de 2,746 m e unha altura de 4,019 m.

A súa librea foi orixinalmente branca e prata con franxas verdes, librea esta que mudou ca chegada da serie 2100 na década dos 60, onde se trocou as súas características cores por as unificadas por RENFE para todo o material diesel que sería verde con franxas amarelas.



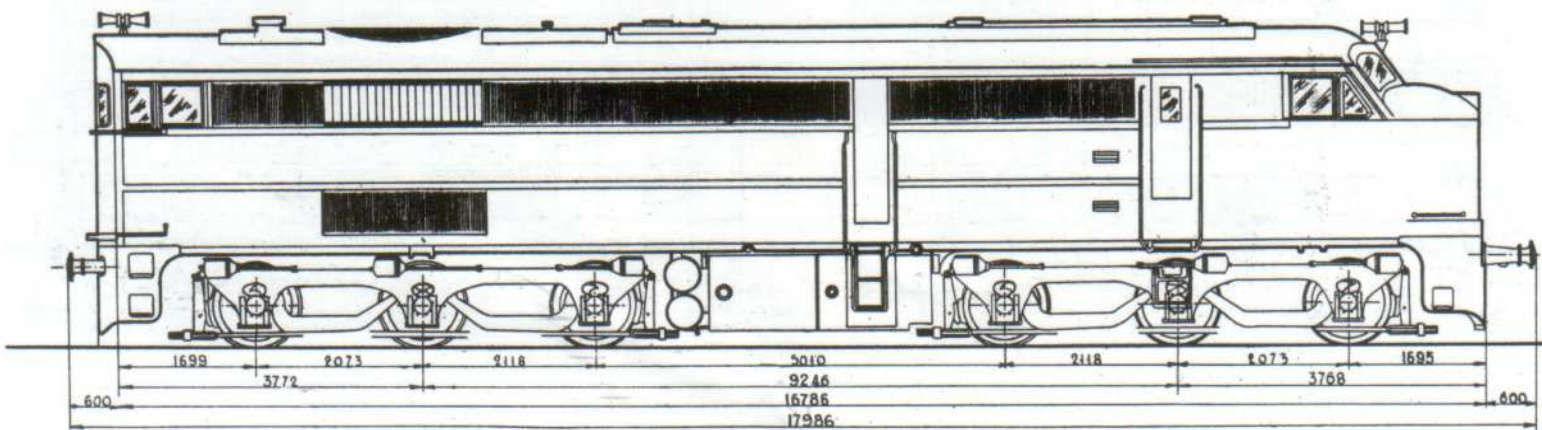


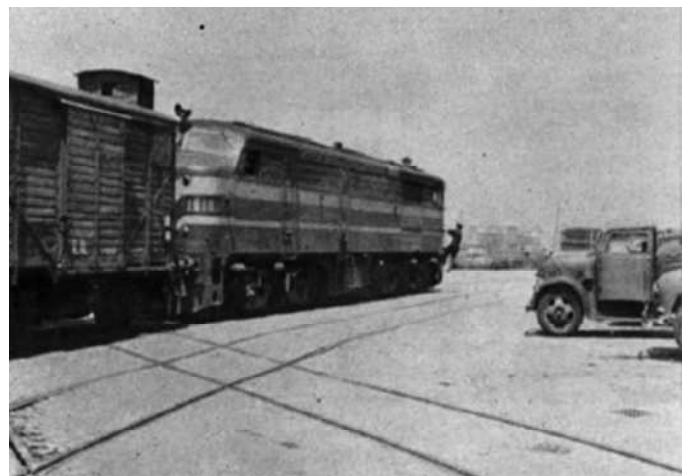


Foto superior: locomotoras 1821 e outra sen identificar na estación de Puebla de Sanabria a principios dos anos 80 (foto Tren Zamora)

Foto esquerda: Medidas da 1800 no álbum do material motor de RENFE (Vía Libre nº 38, febreiro 1967)

Unha das características principais en canto a estética destas locomotoras ó igual que as andaluzas 1600, era a diferenza que había entre o seus dous testeiros, o principal co seu inconfundíbel morro e a secundaria ca porta central de acceso, isto foi debido a que o modelo orixinal norteamericano solo dispuña de unha cabina de conducción, e RENFE solicitou no contrato que levaran dúas cabinas, con fin de evitar ter que darlle a volta o chegar o seu destino como ocorría ca 1615 que mantíña o seu estado orixinal. Entónces o que se fixo foi habilitar o outro testeiro con unha cabina auxiliar colocándolle dúas pequenas fiestras frontais e conservando a porta de intercomunicación.

Foto inferior: locomotoras 1800 saíndo co "Pescadero" no porto de Vigo en 1966 (Foto Vía Libre nº 28, abril de 1966)

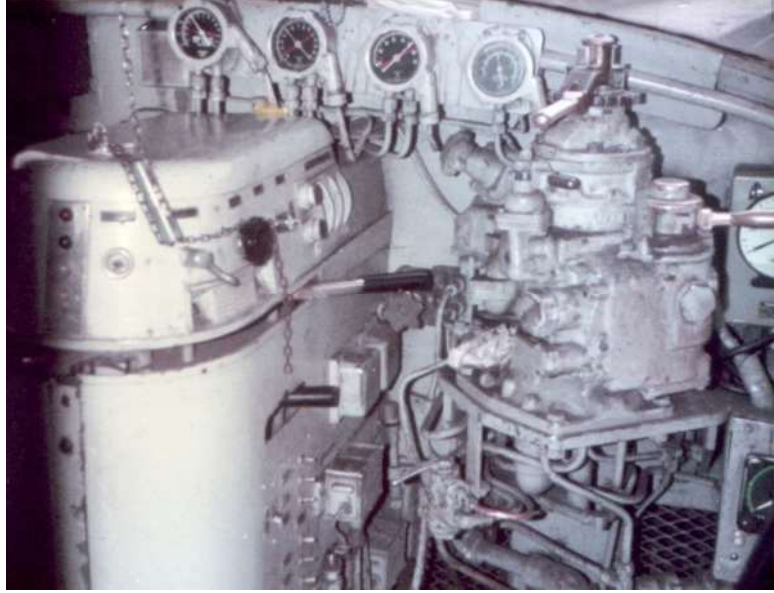


O HOME E A MÁQUINA

A o principio da posta en servizo das 1800, o seu equipo de condución era similar ao das locomotoras de vapor, estando composto por un maquinista e un axudante. Cada parella tiña asignada unha locomotora a que coidaban encargándose de supervisar o seu mantemento, por que coma ocorría cás de vapor a máquina formaba parte do equipo. As locomotoras mellor coidadas tiñan coma recompensa os servizos mais prestixiosos.

A introducción da tracción diesel supuxo unha importante mellora das condición de traballo dos maquinistas, atrás quedaban as penurias de traballar nunha marquesiña de locomotora de vapor, soportando as inclemencias do tempo e a suciedade producida pola propia máquina. Aínda que hoxe en día consideraríamos que a cabina da 1800 é bastante incómoda e ruidosa, para aquela época foi un verdadeiro avance en canto a comodidade do traballo. Outro punto a favor deste tipo de tracción era o seu mantemento, que en canto a súa simplicidade non se podía comparar co da tracción vapor.

Segundo os vellos maquinistas, estas locomotoras tamén tiñas as súas manías que había que coñecerlas moi ben, así por exemplo o calderín da calefacción de vapor do tren tiña que estar moi ben regulado, cousa que era bastante dificultosa, polo que o mesmo quecíanse os pasaxeiros, coma podían ir tremendo de frío senón se regulaba convenientemente. Outra inconveniencia engadida era cando en época invernal se conducía dende a segunda cabina, que o ter unha porta central entraba frío por todos lados e os maquinistas quedaban ateridos.



Posto de condución da 1803 coa disposición dos mandos orixinais.

COMEZA O DECLIVE

Ca chegada das 2100 no ano 1965, as 1800 teñen que compartir protagonismo na tracción dos trens mais importantes. En 1974 cando as 333 irrompen nas redes españolas, comeza o verdadeiro declive das nosas protagonistas, e pouco a pouco foron quedando relegadas a servizos menos glamurosos como eran os ómnibus e os mercantes. A partires de finais dos anos 80 xa é dificultoso atopar repostos polo que xa se empeza a canibalizar parte da serie co fin de aproveitar as pezas necesarias. A esto hai que sumarlle que o non ter freo dual no eran aptas para o remolque do material moderno, a excepción da 1809, actualmente pertencente a TECSA, que gracia a elo hoxe aínda continua en activo. Dende o primeiro de agosto de 1994, RENFE apartounas do servizo activo.

Unha 1800 compartindo plataforma cos ferrobuses na estación de Monforte de Lemos (Foto Vía Libre nº 114, xuño de 1973)





Accidente entre as locomotoras 1815 e 1824, en Abejera (Zamora) en novembro de 1962 (Foto Trenzamora)

OS ACCIDENTES

As 1800 víronse involucradas o longo da súa vida en varios accidentes, algún deles de moi aparatosos como e o caso do ocorrido en Abejera (Zamora) na liña de ZC no ano 1962. Este accidente tivo como tristes protagonistas as locomotoras nº 1815 e 1824 que traccionaban os expresos de Vigo e Madrid respectivamente. Outro accidente salientable foi o ocorrido entre as estación de Taboada e Ourense-San Francisco ao colisionar unha 1800 illada con dous tractores serie 10300 que ían en dirección Zamora.

O SOPRETE

Tristemente a maioría dos exemplares desta locomotora sucumbiron baixo o sobrete do desguace, pois cando entre 1993 e 1995 comezaron a ser dadas de baixa, RENFE intentou vendelas a outras compañías, pero o proceso resultou infructuoso e foi entón cando finalmente se decidiu vendelas como chatarra.

Foto do desguace da 1823 no depósito de Ourense en maio de 2000

Dúas imaxes do proceso de desguace das 1814 e 1811 en abril de 2000





Enriba: 1812 en proceso de restauración no museo de Monforte.
Dereita: 1809 de TECSA na estación de Pobra de Brollón.
Abaixo: 1818 de galga 7 polgadas de ASVAFER.



O REXURDIMENTO

Por sorte non todas as locomotoras que compuñan a serie sucumbiron baixo o sobrete, na actualidade podemos disfrutar aínda dos cinco exemplares que se salvaron, dúas delas en estado de marcha, a 1809 de TECSA e a 1812 primorosamente restaurada polo obradoiro da Fundación dos Ferrocarrís de Galicia volvendo a aplicarlle a librea orixinal. A 1801 que se atopa no museo de Vilanova, a 1808 restaurada por ACAF que, exposta a o lado do verederón sede da asociación compostelá e que actualmente funciona coma unha aula ferroviaria. E por último a 1821 no museo de Monforte a espera da súa restauración. Ademais destas locomotoras atópase a 1816 no depósito de Ourense pero que xa está nun estado no que a súa recuperación e case imposible.



Abaixo: Espectacular proceso de colocación da 1808 nos terreos da ACAF en Santiago de Compostela, o lado da súa sede, o coche “verderón” (Foto ACAF)





A 1812 da Fundación dos Ferrocarrís de Galicia asegura o futuro desta entrañable locomotora. (Ourense-Empalme, outubro de 2006)

Para saber máis:

"Vía Libre", Revista Maquetren especial ALCO Ibéricas
Álbum del parque motor de RENFE, Monografías Ferroviarias
nº 7

Fotografías:

Julio García; Museo Arqueolóxico Provincial de Ourense;
Arquivo Carrileiros; Vía Libre; Grupo Tren Zamora; ASVAFER;
ACAF.



Patrocina: S.A. de Obras y Servicios, COPASA

Autores: Paco Boluda e Manuel Hernández
Maquetación: Manuel Hernández
Portada: Paco Boluda
Corrección lingüística: Adrián Hernández Seoane
Colaboradores: Adif, Museo Arqueolóxico de Ourense,
Fundación de los Ferrocarrís Españoles. Grupo Tren
Zamora. ACAF. ASVAFER
Imprime: Ingrafor
Depósito Legal: OU 25-2007

Solicitud de números e atrasados:

- Nº 1: Estación Local de Ourense – San Francisco.
- Nº 2: O Viaducto do Miño e a Ponte das Lagoas.
- Nº 3: Ourense Empalme.
- Nº 4: A Inauguración do Ferrocarril de Puebla de Sanabria a Ourense y Carballiño.
- Nº 5: A Liña de Ourense a Vigo.
- Nº 6: Túneles ferroviarios na provincia de Ourense.
- Nº 7: Viaductos e pontes do F.C. Zamora–Ourense–A Coruña.

www.carrileiros.com
carrileiros@hotmail.com

Asociación Cultural Foula, Apdo. de Correos nº 80, 32080 Ourense
Antigo Cuartel de San Francisco, rúa Canle s/n

Queda prohibida a reprodución total e parcial de calquera das imaxes e texto deste caderno en calquera soporte, tanto mecánico coma dixital sen o consentimento expreso dos autores.



AS 1800

caderno nº8

