



CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL FERROCARRIL ESPAÑOL

TREN HISTÓRICO DE LAS FUERZAS ARMADAS

CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

ONTANEDA (CANTABRIA), ENERO DE 2012



ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN	3
2. PLANTEAMIENTO CONCEPTUAL DEL PROYECTO	4
3. MATERIALIZACIÓN DE LA INICIATIVA.....	7
3.1 MATERIAL FERROVIARIO INICIAL.....	7
3.1.1 LOCOMOTORA DE VAPOR	7
3.1.2 COCHE-SALÓN.....	9
3.1.3 FURGÓN AUXILIAR	10
3.1.4 PLATAFORMAS DE TRANSPORTE	10
3.2 OTRO MATERIAL FERROVIARIO	11
3.2.1 COCHE-SALÓN.....	11
3.3 MATERIAL EXPOSITIVO.....	15
3.3.1 CARRO DE COMBATE	15
3.3.2 OBUSES.....	16
4. CONCLUSIÓN	17

1. INTRODUCCIÓN

Los diferentes países de nuestro entorno rinden el debido tributo a la relación histórica entre el ferrocarril y el ejército. Todo ello en el marco de un reconocimiento social generalizado hacia el importante papel desempeñado por las fuerzas armadas en cualquier sociedad moderna.

Entendemos, por tanto, que resulta muy oportuna una iniciativa que venga a acabar con ese injusto olvido de la relación histórica existente entre el ferrocarril, como elemento estratégico de primer orden, y las necesidades de la defensa nacional. Iniciativa que, desde su naturaleza cultural, venga también a poner de manifiesto la relevante misión que recae en los integrantes de las **Fuerzas Armadas Españolas**.

Para el alcance del objetivo fijado se ha planteado el diseño de una composición ferroviaria destinada al transporte de material militar con la que recorrer las distintas líneas de la red nacional. La espectacularidad de su circulación, dada la presencia de una locomotora de vapor, un carro de combate y otros llamativos elementos, debe contribuir poderosamente al cumplimiento de los fines perseguidos.



*Material ferroviario perteneciente al antiguo **Regimiento de Ferrocarriles Nº 13**, utilizado como base para la formación del **Tren Histórico de las Fuerzas Armadas**.*

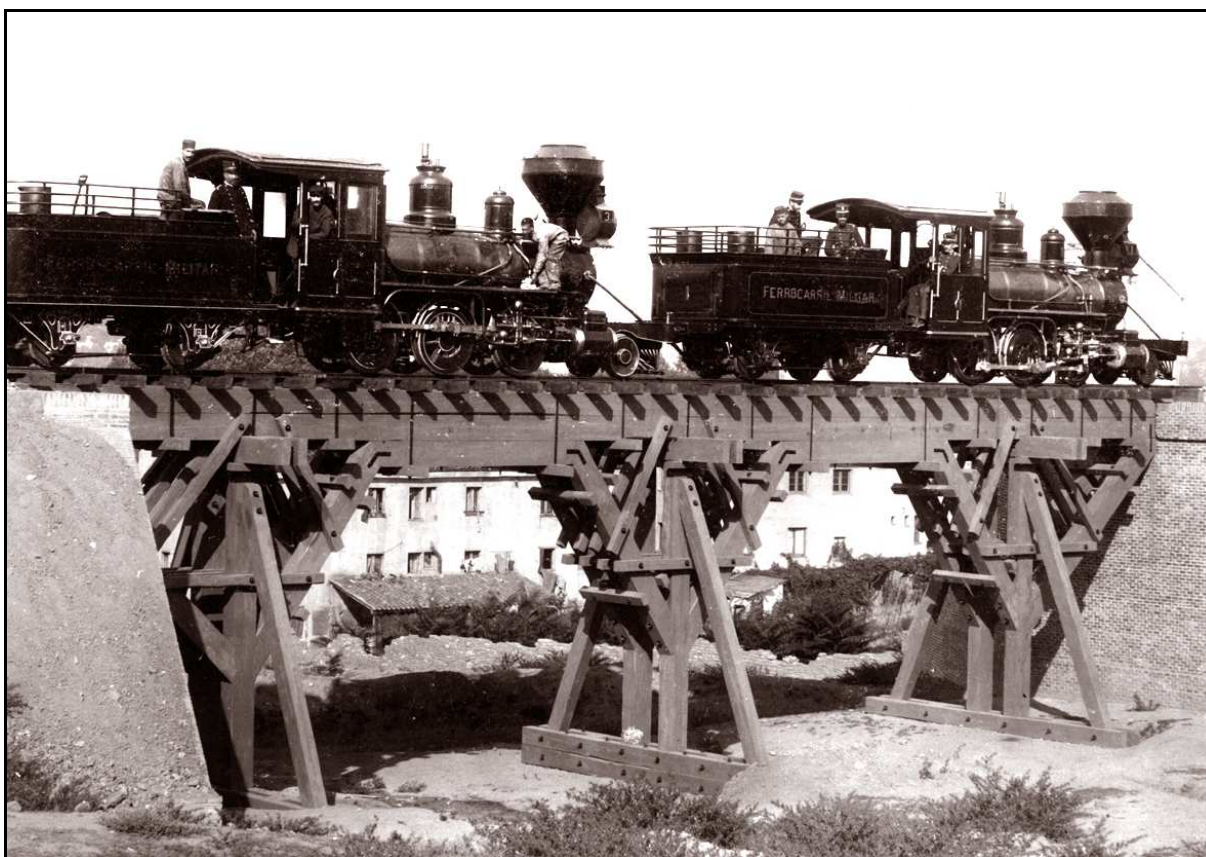
2. PLANTEAMIENTO CONCEPTUAL DEL PROYECTO

En la mayoría de los países, bien sea a través de sus museos o de otros cauces, la relación histórica entre la actividad ferroviaria y las necesidades logísticas de carácter militar, da lugar a un discurso cultural de profundo contenido y alta significación nacional.

En España, esa relación entre el ámbito ferroviario y el militar se remonta a mediados del siglo XIX, cuando se planteó el poder disponer de unas tropas especializadas que, en caso de guerra o anomalía grave, pudieran atender el servicio ferroviario e, incluso, cuando el gobierno lo estimase conveniente, hacerse cargo de la explotación de algunos tramos o líneas.

Debido a ese carácter técnico y especializado, las nuevas tropas se hallarían ligadas desde el primer momento al **Cuerpo de Ingenieros Militares** y su entidad iría aumentando progresivamente con el transcurso del tiempo. En un principio no existió más que una sola compañía. Más tarde fueron dos y, finalmente, cuatro. Así hasta que, por R.D. de 15 de diciembre de 1884, se creó el **Batallón de Ferrocarriles** con el objeto de “construir, reparar y explotar las vías férreas que fuesen necesarias al Ejército, enclavadas en el teatro de operaciones”.

Un hito en el fin de esa etapa de íntima ligazón al servicio de los intereses nacionales tuvo lugar con la reciente disolución del **Regimiento de Ferrocarriles Nº 13**, unidad que venía a recoger esa histórica trayectoria ferroviario-militar de más de un siglo y medio de existencia. Sin duda, se trató de un hecho triste y silencioso que pasó totalmente desapercibido.



Dos de las primeras locomotoras con que contaron las tropas militares españolas.



Prácticas de tendido de vías por parte de efectivos militares.

Ante semejante realidad, el **Instituto de Historia y Cultura Militar**, de una parte, y el **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español**, de otra, entendieron que podía resultar oportuno concebir una iniciativa de carácter cultural que viniera a dar respuesta a semejante realidad. Todo ello en el marco del patrocinio oficial que el **Ministerio de Defensa** presta desde hace años a las actividades del **Centro de Estudios**. Como es sabido, dicho patrocinio ha dado ya lugar a anteriores y muy relevantes actuaciones en línea con lo expuesto.

Así, se puso en marcha una ambiciosa actuación consistente en la formación de un convoy ferroviario de carácter cultural, formado por material de explotación histórico. Éste estará compuesto por locomotora de vapor (destinada a remolcar el tren), furgón técnico (de apoyo), coche/s para el transporte de mandos militares (en su caso, autoridades civiles), y varias plataformas destinadas a transportar un carro de combate, piezas de artillería y otros elementos de menor entidad.

La intención es que este convoy permanezca a disposición de la autoridad militar, así como de las diferentes administraciones e instituciones, de cara a aquellas ocasiones en que pueda resultar oportuna su circulación por aquellos trayectos de la red ferroviaria nacional que las circunstancias aconsejen.

La idea es que su circulación tenga lugar regularmente, coincidiendo con el Día de las Fuerzas Armadas, la Pascua Militar, el aniversario de gloriosos hechos de armas de nuestra historia, o cualquier otra ocasión propicia que pueda hallarse en sintonía con la finalidad que se persigue a través del diseño e implantación de este singularísimo convoy histórico.



*Locomotora de vapor “**San Fernando**”, al frente de un tren especial organizado en 2005 por el **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español**.*



*Locomotora, coche y furgón puestos a disposición del **Tren Histórico de las Fuerzas Armadas**.*

3. MATERIALIZACIÓN DE LA INICIATIVA

Establecidos los pormenores de la actuación, se iniciaron los trámites oportunos para la cesión al **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español** del material ferroviario que debía formar parte del convoy proyectado.

Paralelamente, los servicios técnicos del **Centro de Estudios** y los responsables de diferentes unidades militares, coordinadas en todo momento por el **Instituto de Historia y Cultura Militar**, contrastaron prolongados criterios acerca del material de combate que debía incluirse en la iniciativa para formar parte de la composición ferroviaria.

Tras todas estas actuaciones, y una vez establecido el material inicial en base al que debía conformarse este singular convoy cultural, sólo quedaba iniciar las labores al respecto.

3.1 MATERIAL FERROVIARIO INICIAL

3.1.1 LOCOMOTORA DE VAPOR

Mediante la Orden Ministerial 306/09549/2011, de 8 de junio, era puesta en manos del **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español** la locomotora de vapor EX-RENFE 240-2215, propiedad del **Ministerio de Defensa** y cuya titularidad ostenta el **Instituto de Historia y Cultura Militar**. Se trata de una máquina de rodaje 240 procedente de la **Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España**.

A esta locomotora, construida en 1933 por la casa valenciana **Construcciones Devís** (posterior **MACOSA**, actualmente **VOSSLOH**), le correspondió en la citada **Compañía** la matrícula 1015. Actualmente ostenta el nombre de “**San Fernando**”, patrón del Arma de Ingenieros, siendo popularmente conocida como la “vaporosa”.

El 27 de junio de 2011 era suscrito en Madrid, en la sede del citado **Instituto de Historia y Cultura Militar**, el contrato de depósito de la locomotora, por parte de nuestro presidente, D. Ricardo Oliver.



Vista lateral de la locomotora “**San Fernando**”.

Formalizada la cuestión, el 13 de julio siguiente fue retirada dicha locomotora de las instalaciones zaragozanas de la **Compañía de FFCC**, del **Batallón de Especialidades II**, perteneciente al **Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros Nº 12**.



Personal militar participando en las labores de carga de la locomotora, en San Gregorio.



Momento del traslado a talleres de la locomotora, por carretera.

La operación logística fue de una gran complejidad, dadas las grandes dimensiones y pesos de la locomotora. Ésta fue desprovista de su tender y ambos fueron cargados y trasladados por carretera hasta los talleres en que deberá ser restaurada, sitios en Lleida. Actualmente se trabaja en la elaboración del proyecto técnico de restauración.

3.1.2 COCHE-SALÓN

Mediante la Orden Ministerial 306/08708/2011, de 26 de mayo, era también puesto en manos del **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español** el coche-salón Tte. Gral. Díez-Alegría, propiedad del **Ministerio de Defensa** y cuya titularidad recae, igualmente, en el **Instituto de Historia y Cultura Militar**.

Este coche había sido construido en 1911 por la antigua **Fábrica de Vagones de Beasáin** (posterior **Compañía Auxiliar de Ferrocarriles** -actual **CAF**-) y ostentó la matrícula CCfhv 114 (más tarde, **RENFE CC 2914**).

Durante su adscripción al **Regimiento de Ferrocarriles Nº 13**, el vehículo fue transformado a su estado actual. Para ello se cerraron sus testeros, suprimiéndose las plataformas abiertas con las que contaba, y se reformó su interior. En la actualidad, la disposición interior del coche responde a una estancia diáfana con varios apartados. El mayor de ellos ocupado por una serie de mesas distribuidas a lo largo de ambos laterales del vehículo. En los extremos hay dos reservados con varios sofás y butacas.

La firma del contrato de depósito de este coche por parte de nuestro presidente, D. Ricardo Oliver, tuvo lugar en la sede del **Instituto de Historia y Cultura Militar** a la vez que el de locomotora “**San Fernando**”. Es decir, el 27 de junio de 2011.



Vista lateral del coche-salón.

3.1.3 FURGÓN AUXILIAR

Junto a la puesta a disposición del expresado coche-salón, tuvo lugar también en la misma fecha la del furgón auxiliar que iba ordinariamente incluido en la composición gestionada por el citado **Regimiento de Ferrocarriles Nº 13**, hasta su desaparición.

El cometido de este furgón es de carácter técnico, estando destinado a albergar un grupo electrógeno y diversas herramientas con las que hacer frente a cualquier incidencia que pueda producirse respecto al correcto funcionamiento del material ferroviario.



El furgón de apoyo, en cola de una composición durante un viaje conmemorativo.

3.1.4 PLATAFORMAS DE TRANSPORTE

Para el adecuado transporte del material de combate destinado a formar parte indisoluble de la composición ferroviaria proyectada, resultaban necesarias diversas plataformas.

Puestos en contacto con la autoridad militar, se ha accedido a la cesión de dos de estos vehículos, especialmente diseñados para transportar este tipo de elementos, siempre pesados y voluminosos.

En la actualidad se procede al examen y valoración del estado funcional de las plataformas de este tipo de que dispone el **Ministerio de Defensa**, al objeto de elegir las que encuentren en mejores condiciones.



Plataformas ferroviarias de transporte, sobre las que se ubicará y transportará el diferente material de combate asignado al convoy.

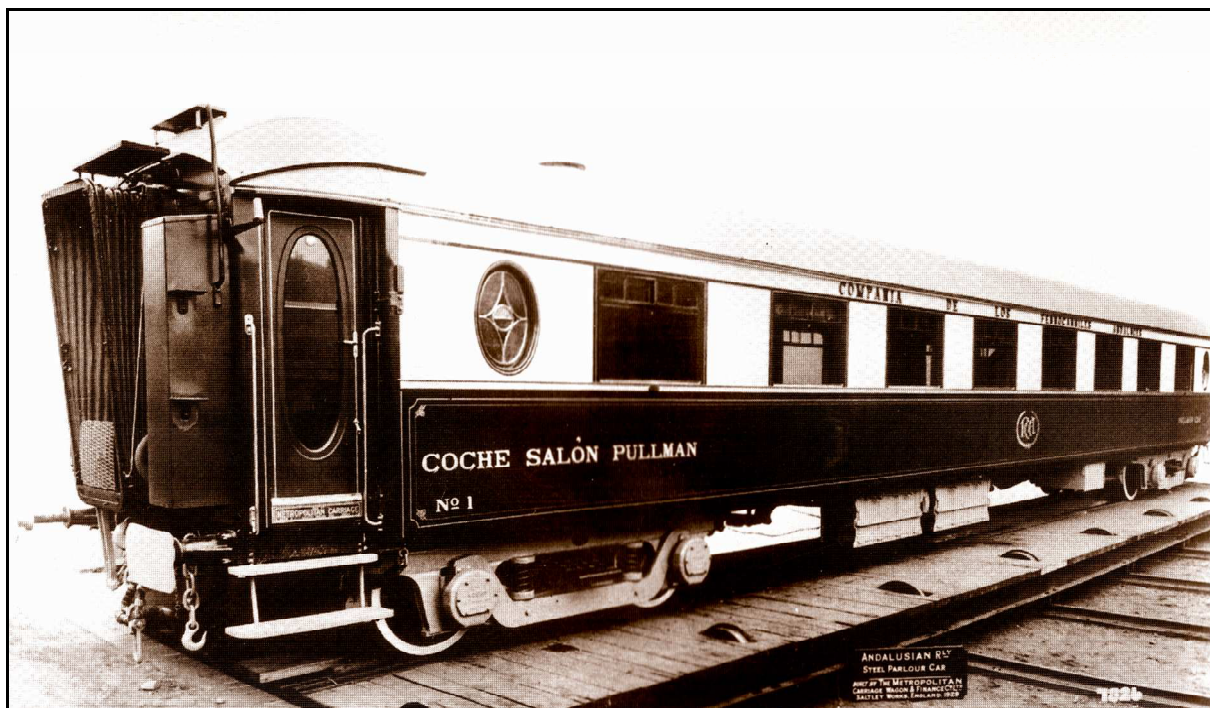
3.2 OTRO MATERIAL FERROVIARIO

3.2.1 COCHE-SALÓN

En principio, con el material ferroviario aportado por el propio **Ministerio de Defensa** resultaba suficiente para la puesta en marcha del convoy cultural proyectado. Sin embargo, el **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español**, dada la importancia que otorga a esta señalada iniciativa, ha decidido añadir a la composición otro vehículo más, esta vez, un vehículo de su propiedad. Concretamente, se trata del coche-salón **CEHFE ZZ-1** (antiguo **RENFE ZZ-1101**).

El vehículo en cuestión resulta absolutamente apropiado para formar parte de la composición ferroviaria en proceso de formación. Y ello como consecuencia de su especial significación en diversos órdenes que se analizarán a continuación y que resultan totalmente acordes con la finalidad perseguida por la iniciativa.

La construcción de este coche tuvo lugar en 1928 por la firma británica **The Metropolitan Carriage Wagon & Finance C^o Ltd.**, de Birmingham. Fue entregado como parte de una serie de seis distinguidos vehículos adquiridos por el Estado con motivo de la "Exposición Iberoamericana de Sevilla", los cuales quedaron bajo la gestión de la **Compañía de los Ferrocarriles Andaluces**. Se trata de un exclusivo coche de construcción metálica, muy similar a los que prestaban servicio en el mítico y lujoso **Orient Express**.



*Distinguido aspecto original que presentaban los seis vehículos de la serie construida en 1928 por **The Metropolitan Carriage Wagon & Finance C^o Ltd.***

Si bien ya era uno de los coches de mayor categoría de cuantos habían circulado por las líneas férreas españolas, tras la constitución de la **Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)** fue todavía objeto de algunas mejoras más.

Tras las modificaciones introducidas, el coche-salón quedó al servicio de las más altas autoridades del Estado para ser empleado en aquellas circunstancias que resultaran de especial importancia.

En esta línea, pronto tendría ocasión de protagonizar el servicio más señalado de toda su trayectoria. En 1948, sirvió para trasladar a España a Su Majestad el Rey, procedente de su exilio portugués. Como es sabido, fue en aquellas fechas cuando don Juan Carlos abandonó la residencia paterna en Estoril para trasladarse a nuestro país.

Sobre este particular, son muy conocidas las imágenes del NO-DO que recogen la llegada de un joven don Juan Carlos de Borbón, a bordo del "**Lusitania Expreso**", a la estación de Villaverde. Allí le esperaba una representación española.



Su Majestad el Rey, don Juan Carlos

En atención a lo expuesto, resulta evidente que nada puede resultar más indicado que añadir este distinguido e histórico coche a la composición, en virtud del mando supremo de nuestras **Fuerzas Armadas** que ostenta Su Majestad el Rey, don Juan Carlos I.



Vista del coche-salón, lado departamentos.



Detalle de uno de los testeros del coche-salón.



Vista del salón central del vehículo.



Aspecto interior de uno de los departamentos.

3.3 MATERIAL EXPOSITIVO

3.3.1 CARRO DE COMBATE

Al igual que había ocurrido anteriormente con el material ferroviario, mediante la Orden Ministerial 306/14233/2011, de 5 de septiembre, era puesto a disposición del **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español** un carro de combate tipo M-41, propiedad del **Ministerio de Defensa** y asignado al **Regimiento de Caballería España 11**.

Este carro, versátil y eficaz, corresponde a un modelo técnico profusamente utilizado en su día por diversas unidades militares de nuestro **Ejército de Tierra**. Su matrícula es la ET-98206.

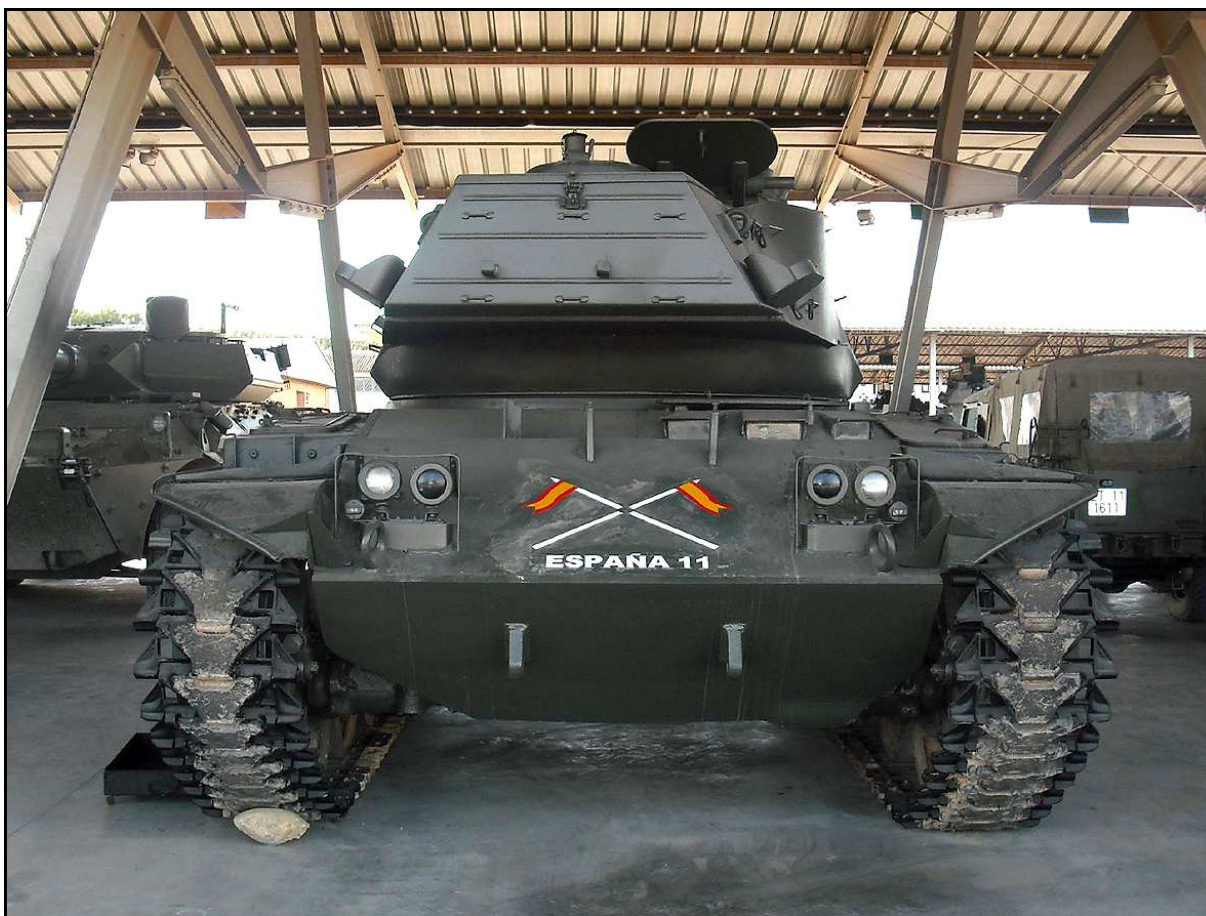
La firma del contrato de depósito de este vehículo por parte de nuestro presidente, D. Ricardo Oliver, tuvo lugar el 4 de noviembre de 2011.

Tras la asignación del carro, los cuadros técnicos de la **Brigada de Caballería Castillejos II**, con base en Zaragoza, a la que pertenece el fondo, han desarrollado una meritoria labor de restauración, tras la que el vehículo ha quedado en perfectas condiciones de ser exhibido.

Aunque la restauración llevada a cabo en esta primera fase es de carácter estético, la idea es que el vehículo recupere toda su capacidad de movimiento. Con ello, el carro podría embarcar y desembarcar de la plataforma de transporte destinada a su traslado y exhibición, posibilitando diversas demostraciones al respecto con ocasión de las celebraciones o circunstancias que así lo aconsejaran.



El carro, una vez restaurado, a falta de rotulación y distintivos.



El vehículo militar, una vez concluida su restauración.

3.3.2 OBUSES

Tras la puesta a disposición del carro de combate y mediante la Orden Ministerial 306/14234/2011, también de 5 de septiembre, eran también puestos a disposición del **Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español**, esta vez, dos piezas de artillería, igualmente propiedad del **Ministerio de Defensa** y cuya titularidad recae, también, en el **Instituto de Historia y Cultura Militar**.

Se trata de dos obuses, modelo 105/26, fabricados por la **Sociedad Española de Construcción Naval**, en su factoría de Reinosa, utilizados, también, por diversas unidades militares de nuestro **Ejército de Tierra**. Sus números de serie son 217 y 218, habiendo prestado su último servicio en la **Batería de Artillería de la Guardia Real**.

La firma del contrato de depósito de este material por parte de nuestro presidente, D. Ricardo Oliver, había tenido lugar el 31 de octubre de 2011.

Tras la asignación de ambos obuses, los cuadros técnicos de la **Agrupación Logística 11**, con base en Colmenar Viejo (Madrid), desarrollaron los oportunos trabajos de restauración, tras los que las piezas quedan ya en perfectas condiciones de exposición.

Las mismas disponen de la debida capacidad de movimiento para, mediante su remolque, poder ser embarcadas y desembarcadas en la plataforma destinada a su transporte, dentro del convoy cultural.



Uno de los dos obuses, ya restaurado, a la espera de su incorporación al convoy.

4. CONCLUSIÓN

Como ha quedado reflejado, la iniciativa planteada pretende venir a contribuir al reconocimiento social del papel de nuestras **Fuerzas Armadas**. En ese sentido, el objetivo de su puesta en marcha, como ya se consigna textualmente en los propios documentos que la regulan, es “significar ante la sociedad civil el papel de nuestras **Fuerzas Armadas**, contribuyendo a un mayor conocimiento y valoración de las mismas”.

Tras la definición de sus características concretas, los hitos ya alcanzados por lo que respecta a su materialización permiten contemplar positivamente el alcance de los objetivos fijados. Todo ello en el marco de la firme determinación de las partes implicadas.

Si eso es así, no cabrá más que celebrar el hecho de haber podido diseñar y poner en circulación un tren de unas características muy particulares, cuya existencia y utilización no habrá dejado de convertirse en un señalado servicio prestado al conjunto de la sociedad española.

Ontaneda (Cantabria), 26 de enero de 2012