



El tren de las FUERZAS ARMADAS

El convoy, a excepción de la locomotora, ya se puede visitar en el Museo do Ferrocarril de Galicia

LA difusión de la relación histórica entre el ferrocarril y el Ejército es el principal objetivo del Tren Histórico de las Fuerzas Armadas. Esta iniciativa, en la que colaboran el Instituto de Historia y Cultura Militar (IHYCM) y el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (CEHFE), consiste en la creación de un convoy ferroviario de carácter cultural integrado por elementos históricos y, en su mayoría, relacionados con el Ejército de Tierra.

Concretamente, este tren está integrado por una locomotora de vapor —alías *la Vaporosa*—, dos vagones salón, dos plataformas en las que se exhibe material militar y un furgón técnico de apoyo.

Y, a excepción de su máquina, ya se puede visitar en el Museo do Ferrocarril de Galicia, en Monfor-

te de Lemos (Lugo), donde se han trasladado sus diferentes elementos, tras el acuerdo alcanzado el pasado año entre el CEHFE y la citada institución gallega.

El proyecto del tren histórico prevé que el convoy recorra las líneas ferroviarias españolas en ocasiones señaladas,



Entrada al actual emplazamiento del Tren Histórico de las FAS, en la localidad lucense de Monforte de Lemos.

como el Día de las Fuerzas Armadas o la Pascua Militar, y que participe en celebraciones o conmemoraciones de carácter civil cuando otras administraciones lo soliciten. Asimismo, podría realizar recorridos que incluyan la visita a museos.

MUSEO VIVO Y RODANTE

El director del Museo do Ferrocarril de Galicia y secretario del patronato de la Fundación dos Ferrocarrís de Galicia, Luis Blanco, explica que el objetivo de la instalación que dirige es que todo lo que se expone esté en movimiento, que sea un «museo vivo, donde todo el material aquí exhibido rueda, porque tenemos vías interiores para hacerlo», lo que aporta un valor añadido a los diferentes fondos que se enseñan, afirma.

Así, a la espera de que se pueda trasladar la locomotora para su restauración, trabajan en la recuperación del carro de combate que se exhibirá en una de las plataformas. No obstante, todo este material ya puede ser contemplado, puesto que —según manifiesta el director del museo—, la sección de restauración también está

abierta al público y, por tanto, los visitantes pueden ver como se trabaja en la misma. Para Blanco, «es conveniente que la gente vea el esfuerzo que supone preservar la Historia».

En este caso, el especial interés en que todas las piezas funcionen tiene también su razón de ser en que el proyecto implica que este tren pueda circular, con lo cual se convertirá en un «museo vivo y rodante», indica Luis Blanco.

Las visitas al Museo do Ferrocarril de Galicia son de lunes a viernes de 10.00 a 14.00 y de 16.00 a 19.00 horas, excepto los viernes por la tarde. Los sábados, domingos y festivos sólo hay visitas guiadas concertadas para grupos no inferiores a 20 personas. La página web del museo es www.muferga.es.

VUELTA AL PASADO

Todos los elementos del convoy han sido utilizados y, menos uno de los coches salón, son titularidad del IHYCM. El instituto del Ejército los ha cedido en depósito por cinco años renovables al Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español para desarrollar el proyecto del que es promotor.

Visitar el convoy supone, por tanto, un paseo por el pasado reciente de nuestra historia. En él, la locomotora y los dos coches salón, especialmente, sitúan varios años atrás al viajero cultural del siglo XXI.

La máquina fue construida en 1933 por la casa valenciana *Construcciones Devú*, posteriormente *MACOSA* y actualmente *VOSSLOH*. Procede de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y lleva el nombre de «San Fernando», patrón del Arma de Ingenieros, pero es conocida popularmente como *la Vaporosa*, explica el documento sobre las características y objetivos de este proyecto.

El último destino de la locomotora fueron las instalaciones zaragozanas de la Compañía de Ferrocarriles, del Batallón de Especialidades II, perteneciente al Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros nº 12. Actualmente se encuentra en unos ta-

lles de Lérida, pero está previsto su traslado a Monforte de Lemos para su reparación y puesta en marcha.

El presidente del CEHFE, Ricardo Oliver, señala que es necesario arreglar el hogar de la caldera e instalar un nuevo sistema de frenado, puesto que el que tiene está anticuado y no cumple la normativa actual al respecto.

Desde el primer momento, este Centro ha buscado financiación para poder rehabilitar la locomotora pero, aunque hay negociaciones con diferentes empresas, todavía no se ha conseguido.

No obstante, Oliver asegura que «todos lo ven con buenos ojos, les gustaría acometer el proyecto, pero nos



Los trabajos de restauración llevados a cabo en la institución gallega también están abiertos a la curiosidad de los visitantes, que pueden seguir sus evoluciones en sala.

dicen que esperemos a un mejor momento económico».

Por su parte, Luis Blanco explica que los únicos talleres que reparan este tipo de elementos históricos de ferrocarril son los de Lérida —donde está la máquina— y los del museo que él dirige y como, finalmente la restauración se hará en Galicia, el traslado de la locomotora tendrá que realizarse por carretera en un vehículo especial, puesto que no puede circular por vía ferroviaria.

EL COCHE DÍEZ-ALEGRÍA

El coche salón *Teniente general Díez-Alegría* es otro de los vistosos elementos de este convoy. Fue construido en 1911 por la antigua Fábrica de Vagones de Beasaín, después Compañía Auxiliar de Ferrocarriles y hoy CAF.

Con el tiempo y durante su adscripción al Regimiento de Ferrocarriles nº 13, el vehículo fue transformado en lo que podemos ver actualmente. Se reformó su interior, se cerraron sus testeros y se suprimieron las plataformas abiertas.

Ahora, la disposición interior del coche responde a una estancia 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.

El *Teniente general Díez-Alegría* funciona todavía. De hecho, ha podido ser trasladado por vía férrea sin ningún problema al igual que el resto de elementos del convoy. No obstante, para mejorarlo se ha restaurado la caja y el bastidor del mismo.

En este sentido, Blanco manifiesta que se ha realizado un proceso de limpieza y

El proyecto prevé que la unidad histórico-militar circule por la red ferroviaria como parte de una actividad cultural

La Milicia y el interés en el ferrocarril

La relación de los ámbitos ferroviario y militar se remonta a mediados del siglo XIX, cuando se planteó el poder disponer de unas tropas especializadas que, en caso de guerra o emergencia, pudieran atender el servicio ferroviario o, incluso, si el gobierno estimaba conveniente hacerse cargo de la explotación de algunos tramos a líneas.

Al tratarse de una labor técnica y especializada, las nuevas tropas estuvieron ligadas desde el primer momento al Arma de Ingenieros. En un principio, se creó una sola compañía. Más tarde fueron dos y, finalmente, llegaron a ser cuatro.

El Real Decreto de 15 de diciembre de 1884 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». Este batallón se dividía en dos secciones: Vías y Obras, y Explotación.

A finales de 2008, se disolvió el Regimiento de Ferrocarriles número 13, con lo que se puso fin a 124 años de existencia. Durante todos esos años, había pasado por diferentes reorganizaciones orgánicas. Su última ubicación estuvo en Zaragoza.

restauración minucioso. No sólo se han pintado las piezas. También, se ha retirado, lijado y pulido toda la pintura anterior. Así, una vez liso, se ha aplicado una capa de imprimación con antioxidante, para volver a pintar y a poner toda la numeración técnica.

FURGÓN AUXILIAR Y DE REPARACIÓN

A la vez que se puso a disposición del CEHFE el *Diez-Alegría*, también se cedió un furgón auxiliar, que iba ordinariamente incluido en la composición gestionada por el Regimiento de Ferrocarriles nº 13 hasta su desaparición. Dicha unidad tiene una función de carácter técnico, estaba destinada a albergar un grupo electrógeno y diversas herramientas para solucionar cualquier incidencia que pueda producirse.

El material ferroviario aportado por el Ministerio de Defensa resultaba suficiente para la puesta en marcha de este tren histórico pero, dada la importancia que el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español otorga al proyecto, decidió añadir otro vehículo más. Éste de su propiedad.

Se trata de un exclusivo coche de construcción metálica, muy similar a los que prestaban servicio en el mítico y

lujoso *Orient Express*. Su construcción tuvo lugar en 1928 por la firma británica *The Metropolitan Carriage Wagon & Finance Co Ltd.*, de Birmingham.

Este coche fue adquirido en su día por el Estado con motivo de la *Exposición Iberoamericana de Sevilla*, y se quedó bajo la gestión de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Al constituirse la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), fue objeto de algunas mejoras más y quedó al servicio de las altas autoridades del Estado para su uso en circunstancias de especial importancia.

Este vehículo sirvió para trasladar al Rey Don Juan Carlos a España

desde su exilio portugués en 1948, según se destaca en la documentación del proyecto. Fue entonces cuando el príncipe dejó la residencia paterna en Estoril para mudarse a nuestro país por primera vez.

Este vagón, por tanto, profundiza en la vertiente histórica del tren y su relación con las Fuerzas Armadas, ya que el Rey es su mando supremo.

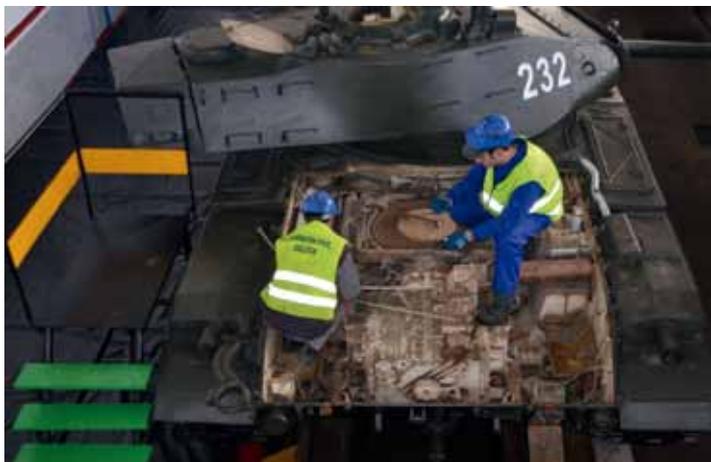
El director del museo de Galicia asegura que este coche vagón «está impecable». Sólo ha sido necesario realizar una limpieza general y colocar algunos elementos históricos. Concretamente, se ha colocado un maniquí con un uniforme de la Guardia Real y se está en conversaciones con el Museo de Cera (Madrid) para que les puedan ceder por una temporada la figura de Su Majestad, expuesta en dicha institución, para colocarla en el salón.

IMÁGENES DEL NO-DO

Antes de entrar en dicho vehículo, hay una fotografía explicando su relevancia histórica. Se puede visitar, y luego, se ofrece también la posibilidad de visionar en el coche cine imágenes del NO-DO que recogen al futuro Rey de España, con tan sólo 10 años, llegando a bordo del *Lusitania Expresso*, concretamente en el vagón incluido ahora en el Tren Histórico de las Fuerzas Armadas.

El material militar del convoy se exhibe en dos plataformas, especialmente diseñadas para transportar este tipo de elementos, que suelen ser pesados y voluminosos. Destaca aquí, el carro de combate *M-41*, un modelo utilizado, en su día, por diversas unidades del Ejército de Tierra. Una vez que se cedió el material al Centro de Estudios, los cuadros técnicos de la Brigada de Caballería *Castillejos II*, con base en Zaragoza, desarrollaron una labor de restauración estética.

En la actualidad, se realiza la rehabilitación técnica del vehículo para que pueda moverse sin necesidad de ser remolcado. El director del museo gallego asegura que el proceso es un poco lento porque es



Labores de restauración en el carro de combate *M-41* que forma parte de los vehículos del ferrocarril de las Fuerzas Armadas.



Arriba, la locomotora del tren de la FAS. Debajo, interior del coche Díez-Alegría.



El vagón del *Lusitania Expreso* en el que llegó Don Juan Carlos a España en 1948 forma parte del proyecto ferroviario.



Panorámica y recreación del dormitorio de la unidad en la que viajó desde Estoril Su Majestad el Rey.

una labor casi artesanal y sólo puede estar un trabajador en su interior.

Los dos obuses que se exhibirán son calibre *105/26*, fabricados por la Sociedad Española de Construcción Naval, en su factoría de Reinoso (Cantabria) y, al igual que el carro de combate, fueron utilizados por diversas unidades del Ejército, prestando su último servicio en la Batería de Artillería de la Guardia Real.

PIEZAS DE ARTILLERÍA

Tras la asignación de ambos obuses a este proyecto, los cuadros técnicos de la Agrupación Logística 11, con base en Colmenar Viejo (Madrid), restauraron ambas piezas. En los dos casos, disponen de capacidad de movimiento para, mediante un remolque, poder ser embarcadas y desembarcadas en la plataforma destinada a su transporte en dicho convoy cultural de las FAS.

Hasta aquí se ha realizado la descripción de las diferentes unidades que ya forman parte del Tren Histórico de las Fuerzas Armadas, pero no se descarta poder aumentarlos en el futuro.

Luis Blanco, por ejemplo, se muestra partidario de que se añadan más

vagones a medida que el Instituto de Historia y Cultura Militar pueda ir aportando nuevo material histórico. «La locomotora de un tren puede arrastrar más o menos elementos y, por lo tanto, cuanto más Historia lleve tras de sí, mejor», concluye.

El proyecto de poner en marcha un tren conmemorativo de las Fuerzas Armadas surgió hace unos tres años. Desde entonces, el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español, con el apoyo del IHYCM, ha trabajado por hacerlo realidad. Así, ya a lo largo del 2011 tuvo lugar la cesión en depósito por parte del Instituto al citado Centro de los elementos del convoy que le pertenecen.

ÚLTIMA INCORPORACIÓN

La financiación de las labores acometidas hasta ahora se ha llevado a cabo con fondos propios del CEHFE. En el último año, además, el *Museo do Ferrocarril de Galicia* se ha sumado al proyecto, lo que ha permitido que la mayor parte del convoy esté ya expuesto y se puedan ir rehabilitando algunas cuestiones pendientes. El titular del Centro, Ricardo Oliver, destaca la importancia de esta

última incorporación, así como del soporte logístico que ofrece al proyecto.

El objetivo ahora es que la iniciativa se mantenga y siga adelante, que no se quede en el olvido mientras se siguen buscando fondos económicos para el arreglo de la locomotora, además de dar su correspondiente valor a cada pieza que se vaya restaurando.

En esta línea, Luis Blanco afirma que tienen previsto que representantes del Instituto de Historia y Cultura Militar puedan acudir al museo en primavera para hacer la presentación de la restauración y de la prueba de funcionamiento del carro de combate.

También están interesados en proponer al IHYCM una exhibición con el material con que cuentan en colaboración con una asociación de recreación histórica —que suele trabajar con el museo— y que aportaría a la iniciativa soldados e indumentaria de época. Si logran el consentimiento de las autoridades militares, la llevarían a cabo en Monforte de Lemos y luego en la capital gallega, Santiago de Compostela.

Ana I. Moreira

Fotos: IHYCM/Museo do Ferrocarril