

Del vapor al Talgo



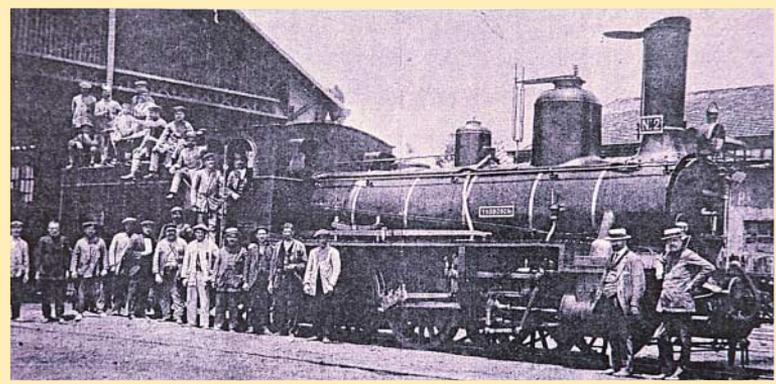
La aplicación de la expansión del vapor obtenido por el calentamiento del agua en una caldera al quemar carbón, madera o fuelóleo, para obtener movimiento, permitió el desarrollo de los ferrocarriles a principios del siglo XIX. La locomotora de vapor ha sido el tipo de tracción casi único hasta que empezó a ser desplazado, a mediados de los años 50 de este siglo, por las máquinas

Una locomotora de vapor se diseñaba pensando en el servicio que iba a prestar: trenes de viajeros rápidos, pesadas composiciones de vagones de mercancías, maniobras en una estación, etc. Por lo que han existido una gran variedad de modelos y de nombres para diferenciarlas unas de otras según estuvieran dispuestos sus ejes. Así pues, una máquina con dos ejes portadores delanteros, tres ejes motores acoplados y un eje posterior (bisel) trasero se

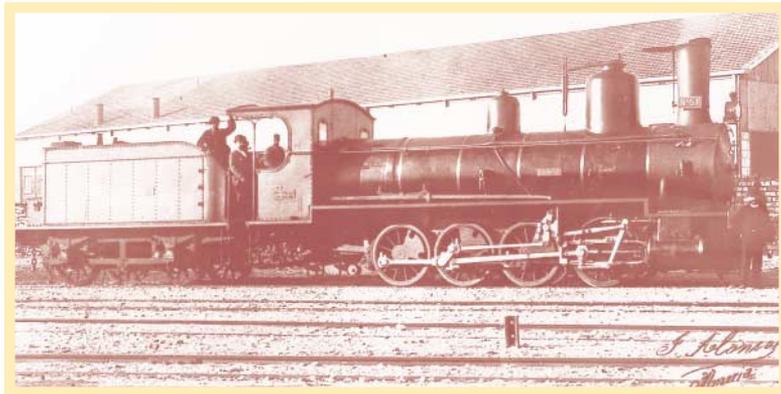
El Sur de España dispuso desde los primeros tiempos de locomotoras de tipo 030 y 040, construidas por Fives Lille, la misma empresa constructora de la línea. Eran máquinas mixtas con ruedas de 1.400 mm de diámetro que las hacían idóneas para acometer la subida por las duras rampas de la línea. La nº 1 portaba el nombre de FIGUEROLA y la nº 2 el de IVO BOSCH, en honor de los principales artífices del ferrocarril en Almería y siguiendo una tradición ferroviaria que se perdió con la llegada de Renfe, el dar nombre de personajes, ciudades, monumentos o accidentes geográficos a las locomotoras de ferrocarril.



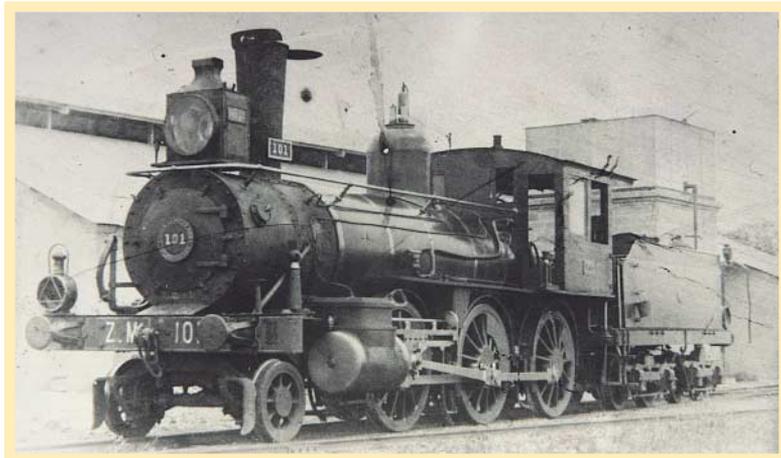
Locomotora de Sur de España nº 2 en el depósito de Almería, 1895
Revista Via Libre



Locomotora de Sur de España nº 51, en 1895
Colección J.M. Molina Sánchez



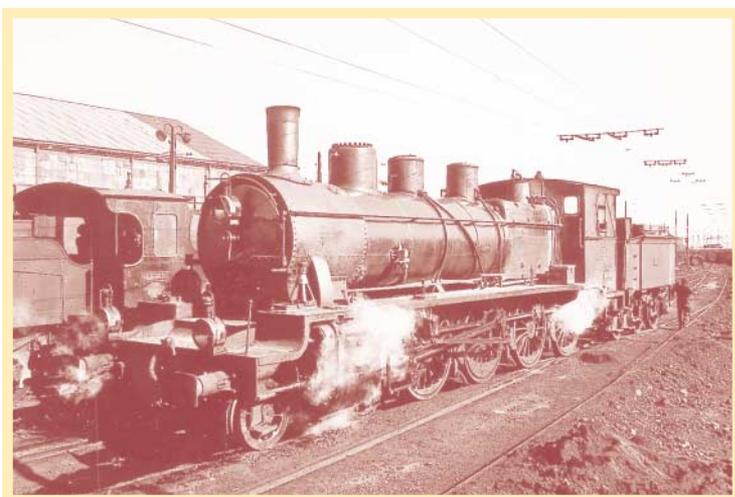
Locomotora nº 11 de Sur de España, todavía con el nº 101 del ferrocarril Zaragoza-Mediterráneo a principios de siglo,
Fondo F. Llauradó



La Compañía del Sur de España fue adquiriendo locomotoras de diferentes rodajes y potencia a varios constructores —Fives Lille, Krauss, Baldwin, Euskalduna, etc.— extranjeros y nacionales, tanto nuevas como usadas, siempre con una característica común: ruedas de pequeño diámetro, pensadas para el transporte de mercancías y diseñadas para el duro perfil de la línea con sus cerradas curvas. Sólo hubo una excepción, la serie de rodaje 230 adquirida a Euskalduna a finales de los años veinte, para reforzar el servicio de viajeros, que con sus 1.620 mm de radio en sus ruedas motrices podía desarrollar mayores velocidades.

Cuando Andaluces se hizo cargo de la explotación de las líneas de Sur de España introdujo mejoras en la tracción pues siempre había sido un punto débil en la explotación ferroviaria. Es de destacar la masiva puesta en servicio de locomotoras de tipo 140 de varios modelos, así como la aparición de las primeras series españolas con rodaje 240, también llamadas “Mastodonte”, que constituyeron la base de la tracción vapor moderna en España.

La Compañía de Andaluces encargó la construcción de sus locomotoras a diferentes fabricantes, tanto europeos y americanos como nacionales, siempre atendiendo a unas características similares como era la baja carga por eje, ruedas motrices de pequeño diámetro, salvo la 240, destinadas preferentemente al tráfico de pesados trenes de mercancías.

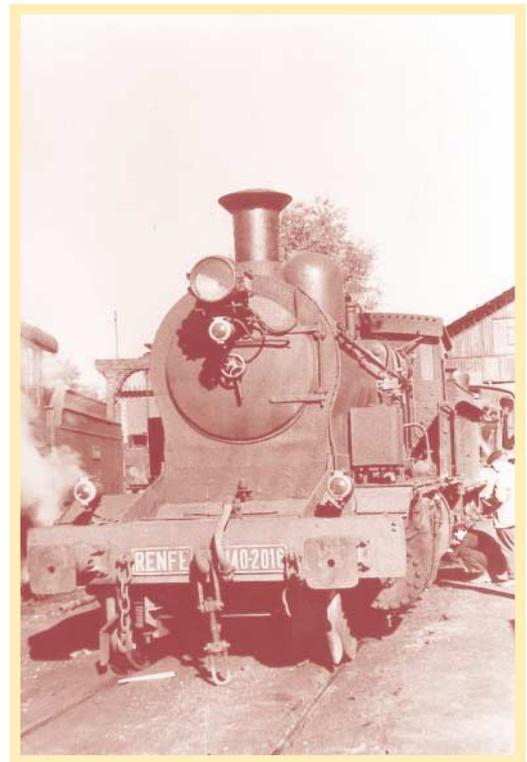


Locomotora 240 de Andaluces
en Almería en 1965
Fondo F. Uauradó

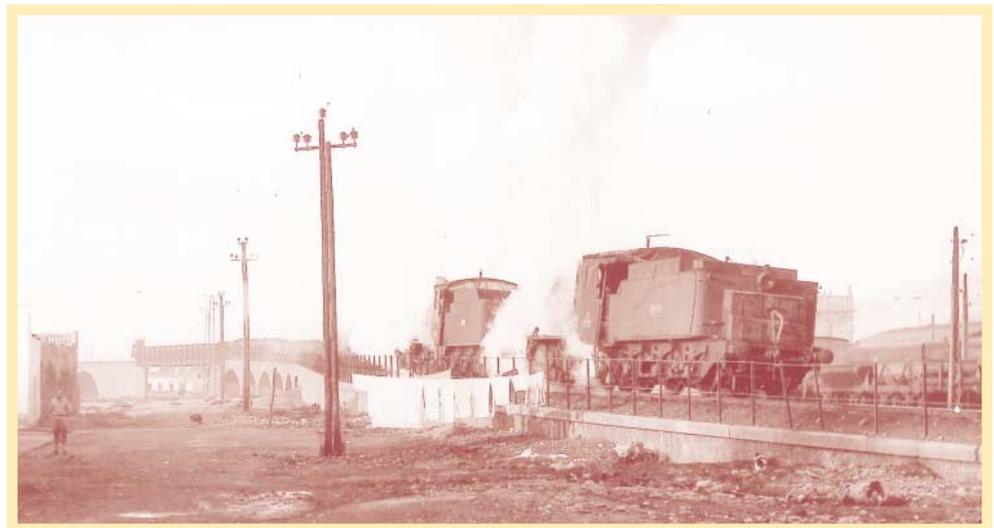




Locomotora 140 de
Andaluces en el depósito
de Guadix en 1965
Fondo J. Aranguren.



Las locomotoras 2360 y
2375 de Renfe empujan
en doble tracción por cola
unos vagones de mineral
en la rampa del
embarcadero de la
Compañía Andaluza de
Minas en 1961
Fondo J. Wiseman



Unificadas las compañías privadas en Renfe, la empresa estatal siguió el modelo anterior hasta la dieselización en 1966, habiendo circulado por la línea locomotoras de antiguas compañías, tales como de MZA y Oeste.

Los curiosos tractores eléctricos trifásicos que comenzaron a circular en 1911 entre Santa Fe y Gèrgal, ayudaron de forma determinante a mejorar la explotación de los trenes de mercancías en este duro tramo. Normalmente



Motor trifásico nº 3 en Santa Fe, 1965
Fondo F. Llauradó.

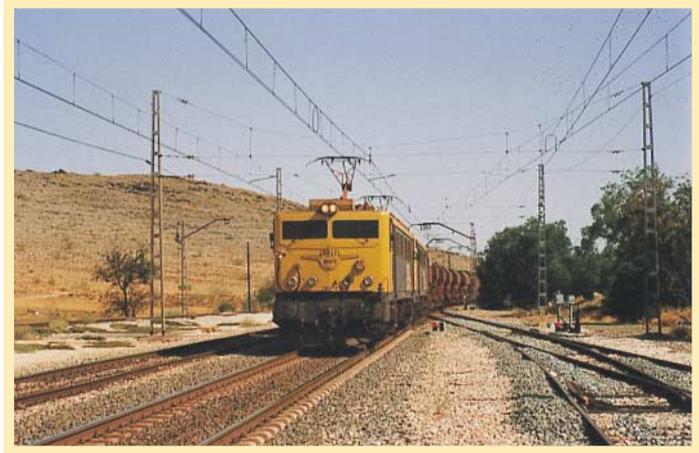


Locomotora Secheron nº 24
en Almería, 1965
Fondo J. Aranguren.

circulaban en parejas de dos unidades acopladas, tenían velocidad fija, bien a 12,5 Km/h o a 25 Km/h, y sus motores, en ciertos momentos, no solamente no absorbían energía, sino que podían generarla para devolverla a través del tendido aéreo. Prestaron servicio durante casi 60 años y, de las 7 unidades, la nº 3 sobrevive en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

Cuando se amplió el tendido eléctrico hasta Almería y Nacimiento, entraron en funcionamiento cuatro máquinas eléctricas trifásicas de aspecto diferente a los motores que tuvieron una vida corta de solo dos años. La nº 22 también se puede contemplar en el Museo de Madrid.

En 1989 se volvió a re-electrificar parte de la línea, entre Minas del Marquesado y Almería, pero ya a corriente continua de 3.300 voltios. Las locomotoras eléctricas de la serie 269 y 289 de Renfe no tenían nada que ver con sus antecesoras; máquinas de concepción japonesa, potentes y de gran adherencia al carril, llegaron a remolcar trenes de mineral de más de 2.000 Tm en doble tracción hasta finales de 1996, año en el que cesó la actividad minera.



Locomotoras 289 en doble tracción arrastran un tren de minas a su paso por Gérgal, 1996, Fondo Asafal.



Locomotora diesel de maniobras Deutz, Fondo Asafal.





Locomotora diesel
serie 313
Fondo Asafal.

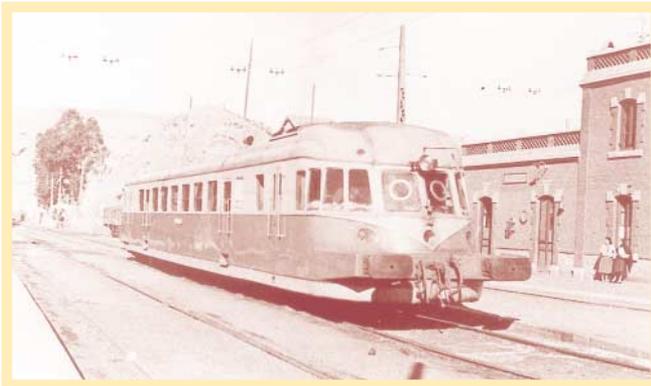


Locomotora diesel
serie 352
Colección: M. Alameda

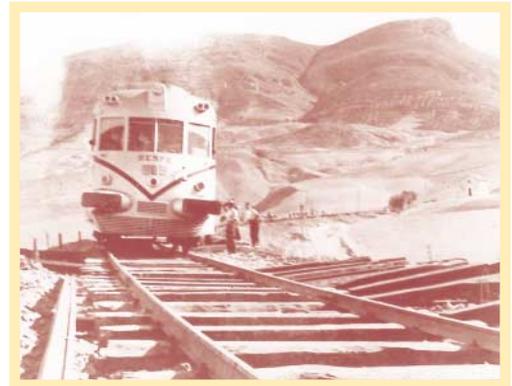


Locomotora diesel
serie 321
Colección: M. Alameda





Automotor diesel Renault efectúa
parada en Santa Fe en 1965
Fondo J. Aranguren



Automotor TAF en las
cercanías de Larva en 1954
Fondo Museo del Ferrocarril



Automotor FIAT en el depósito de
Almería en 1981
Colección: M. Alameda

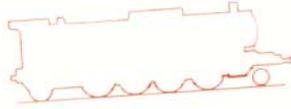


La máquina diesel por excelencia de la línea Linares-Almería ha sido la famosa Alco 1.300 de Renfe. Se diseñaron especialmente para el tráfico de minerales entre Alquife, Marquesado y Almería, prestando servicio durante más de 25 años de manera eficaz. Se podían conducir hasta cuatro locomotoras desde la cabina delantera y su potente sistema de frenado, así como su bajo peso por eje, la hacían idónea en la explotación de los trenes mineros.

Cuando puentes y viaductos se reforzaron y se renovó la línea, empezaron a llegar locomotoras de mayor peso por eje y potencia como la serie 321, las versátiles 333 y las renovadas 1.900 que habitualmente remolcan el tren expreso de Almería a Madrid, además de la veterana (35 años en activo) 352 de Talgo de una sola cabina y para su propia composición de viajeros. También los tractores diesel de maniobras 10.101, 10.300 y 10.700 han formado parte de este parque motor.

Sin embargo, la primera locomotora diesel que llegó a Almería fue la Deutz (números 1 y 2) de la Junta de Obras del Puerto, adquirida por este organismo en 1929 y puesta en servicio el 30 de junio de 1930. Podemos contemplar la nº 2 totalmente restaurada en el propio puerto.

Seguramente las personas de más edad recordarán la innovación que supuso en los años 50 la llegada de los automotores TAF que, según decía la publicidad, alcanzaban los 120 Kms/h. y tenían aire acondicionado. Los ferrobuses y los automotores Renault eran más modestos y se empleaban para ir a Granada y Linares-Baeza, hasta que fueron sustituidos a principios de los 80 por los conocidos "camellos"; y, como el progreso es inevitable, acaban de sucumbir ante los modernísimos TRD (Trenes Regionales Diesel) y los renovados trenes ligeros. El TER, de origen italiano, fue el automotor que nos comunicaba con Madrid antes del Talgo III.



Coches y vagones

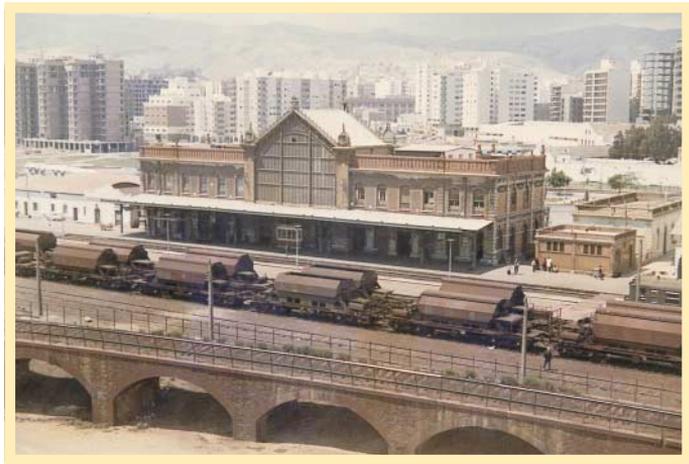
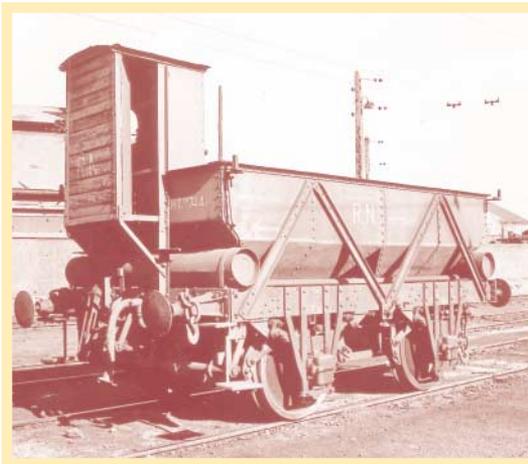
La línea Linares-Almería era esencialmente minera y, por ese motivo, los vagones de mercancías para minerales eran los más numerosos. En los primeros tiempos eran muy simples y apenas si podían cargar 12 o 15 Tm cada unidad si eran de dos ejes, predominando los vagones de bordes y, sobre todo, los tolva para la descarga por gravedad en los embarcaderos de Almería.



Vagón Tolva Motherwell de 1901 en Almería, año 1965
Fondo F. Lauradó



Tolvas de mineral TT2 en Almería, año 1972
Fondo F. López Gómez.



La evolución fue en consonancia con las mejoras efectuadas en la línea, por lo que se pasó del guardafreno que iba en la garita del vagón para accionar la palanca o el husillo para la frenada, al sistema de aire comprimido controlado desde la locomotora, así como al aumento de las cargas máximas de los vagones hasta las 56 Tm. de los actuales. Para otro tipo de mercancías había vagones cerrados, jaula para el ganado, cisterna, plataforma, incluso grúa, que también evolucionaron notablemente.

La empresa almeriense Francisco Oliveros S.A. tuvo especial relevancia en la construcción y reparación de vagones, desarrollándose una importante actividad industrial alrededor del ferrocarril.

La Compañía del Sur de España tenía coches (denominación ferroviaria para los vehículos de viajeros) de 1ª, 2ª y 3ª clase, coches mixtos, coches salón para directivos de la empresa o personalidades, coches pagadores del sueldo de los empleados y furgones para equipajes y pequeñas mercancías. Eran de dos ejes y no se comunicaban entre los distintos coches de un tren, además de accederse a los compartimentos directamente desde el exterior, salvo los de 1ª que contaban con un pasillo lateral. En un principio empleaban caloríferos de agua caliente bajo los asientos antes de instalarse la calefacción de vapor y, solamente cuando la Compañía de Andaluces se hizo cargo de la explotación, comenzaron a cambiar las cosas, adquiriéndose coches equipados de bogies y que se intercomunicaban por medio de fuelles, por lo que el salto fue notable.



Talleres Francisco Oliveros
S.A. de Almería,
construcción y reparación
de coches y vagones
Fondo Museo del Ferrocarril.



Coche de 3ª clase de Sur de España
en tiempos de Renfe
Colección J. Aranguren



Coche mixto de 1ª y 2ª clase de
Andaluces en época Renfe
Colección J. Aranguren



Coche de 1ª clase
Colección J.M. Molina Sánchez

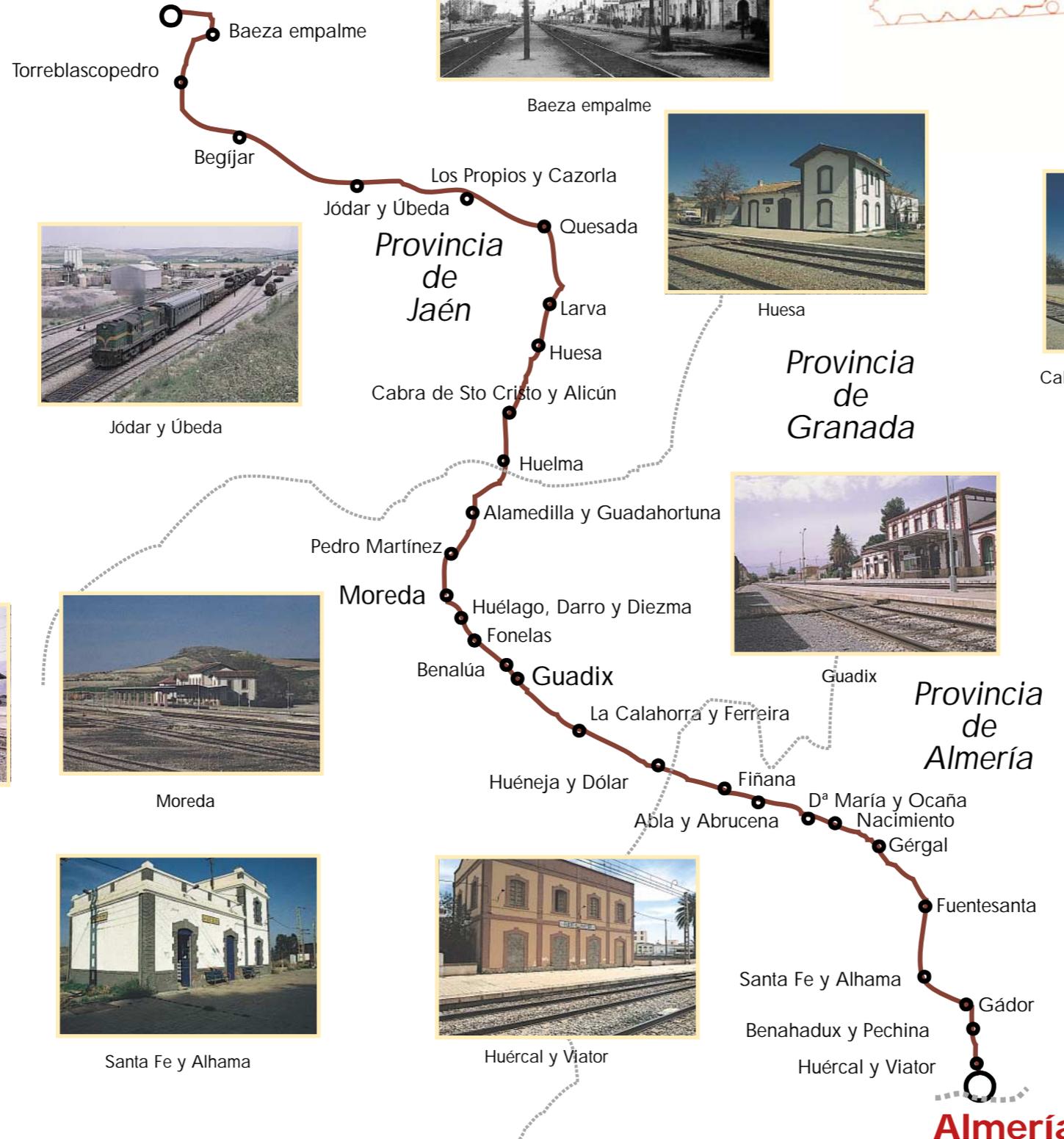


Además de otros vehículos de distintas compañías que circularon por la línea, Renfe acometió una modernización del parque desde la serie 3.000 —coches antiguos metalizados—, pasando por la importante renovación del parque desde los años cincuenta series 5.000, 6.000 y 8.000, hasta las más modernas series 9.000 y 10.000 —última generación de coches climatizados de pasillo central y compartimentos—. En los años ochenta la llegada del Talgo III supuso un importante avance en materia de comodidad y rapidez para los viajeros de nuestra provincia.

Las estaciones



Linares San José



Linares San José



Baeza empalme



Alamedilla y Guadahortuna



Pedro Martínez



Jódar y Úbeda



Huesa



Cabra de Sto Cristo y Alicún



Huéneja y Dólar



Benalúa



Fiñana



Moreda



Guadix



La Calahorra y Ferreira



Abla y Abrucena



Moreda

Guadix

Provincia de Almería



G^ergal



D^a María y Ocaña



Gádor



Santa Fe y Alhama



Huércal y Viator

Santa Fe y Alhama
Benahadux y Pechina
Huércal y Viator



Almería



Benahadux y Pechina

Almería