

LOS TRENES BLINDADOS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Jacinto M. ARÉVALO MOLINA
Capitán de Ingenieros

*Truena la locomotora,
el cañón, en sus entrañas.
Un huracán de explosiones
barre los montes de Ávila¹.*

LOS trenes blindados han sido uno de los medios de lucha menos conocidos de los ingenieros militares, y aunque utilizados desde antiguo en el Ejército español, Cuba y Marruecos, tienen una larga, interesante y prácticamente ignorada historia.

Pero es en la Guerra Civil española cuando estos trenes son empleados de una forma habitual, bajo un mando coordinado, con unas normas de uso y empleo táctico comunes a todos ellos, tanto como arma en sí o como arma de apoyo o en coordinación de otras unidades o armas.

En esta contienda tuvieron un amplio uso en las filas republicanas, aunque frecuentemente enmascarado dentro de la actuación de los vehículos blindados, con los que estuvieron usualmente asociados y confundidos.

Sobre los combatientes sí tuvo efectos de importancia, tanto para los que recibían su fuego, que veían que se les venía encima un enorme tanque

¹ HERRERA PETERE, José: "El Tren Blindado", en *Romances de Guerra*. Madrid, 1936.

blindado, como para los soldados a los que apoyaba, sobre los que extendía la potencia de sus armas como una sombra protectora.

Ante todo hay que tener en cuenta que en esta guerra, los trenes blindados no fueron en ningún momento un arma definitiva o fundamental para el desarrollo o decisión de ninguna batalla; sí apoyaron con su fuego a muchas de ellas que se entablaron en las cercanías de vías férreas, a veces incluso en forma de colaboración espontánea.

En los primeros momentos, el tren blindado se utilizó como fuerza de choque o ruptura del frente -de ello hay amplias muestras-; posteriormente su empleo fue decayendo y se utilizó principalmente para labores de suministro, vigilancia de frentes consolidados y, salvo marcadas excepciones, en combates esporádicos.

Debido a los nuevos métodos de lucha, y sobre todo por la acción de la aviación nacional, la influencia y acción de los trenes blindados fue decayendo; ya no disponían de la ventaja de la sorpresa, eran fácilmente descubiertos y atacados, además de que se les fue perdiendo *el respeto* porque empezaba a haber cañones que sí mordían en su blindaje.

Resulta revelador que en la mayoría de los partes nacionales en los que se menciona la actuación de un tren blindado, se citen casi siempre *dos trenes blindados*, cuando los datos republicanos sólo hacen constar uno, que era el que realmente había. Asimismo, es de destacar la relativa frecuencia de partes con la mención de *tren blindado capturado* o *tren blindado destruido*, cuando en la realidad no hubo una sola captura de un tren blindado y sí algunos destruidos, aunque menos de los que la propaganda nacional decía.

Los primeros días

En los primeros días de la guerra se blindaron múltiples y variados trenes; aunque algunos de forma cuando menos esperpéntica, otros sí tuvieron un adecuado blindaje pasando luego a engrosar unidades específicas.

Durante todo 1936 los trenes blindados dependieron (cuando dependieron) del comité de empresa o sindicato dominante en su sector; algunos pasaron a manos más expertas - militares o milicianos con alguna experiencia militar- pero no fue hasta la orden de creación del Ejército Popular de la República cuando estas unidades empezaron a tomar forma.

El último día del año, en la transformación de las Fuerzas de Defensa de Madrid en lo que sería el Cuerpo de Ejército de Madrid, se constituyen unas unidades de especialistas, entre ellas la brigada ferroviaria².

Esta brigada incluirá a todas las unidades de ferroviarios dispersas: Milicias Ferroviarias, Batallón de Choque Ferroviario, Trenes Blindados, Talleres y otros varios. Se formará, no sin dificultad, entre los meses de febrero y marzo de 1937, quedando incluidas por un lado las unidades que nos interesan -Trenes Blindados y apoyo- y por otro las unidades combatientes integradas en el recién creado Ejército Popular.

El 10 de enero de 1937, se nombra a Narciso Julián Sanz -antiguo ferroviario sindicalista con amplia experiencia como dirigente- mayor de Ingenieros y recibe la misión de agrupar, dentro de lo que habían sido las Milicias Ferroviarias, todos los trenes blindados existentes, formarlos y con ellos crear una nueva Arma.

En la misma orden se nombran los primeros mandos que, en unión de los militares profesionales que ya estaban en los trenes blindados, formarán el núcleo del Batallón de Trenes Blindados, primero, y de la brigada posteriormente.

En el cuartel, situado en la calle Príncipe de Vergara, de Madrid, comienza la labor: formación de soldados, maquinistas y ferroviarios para la conducción de los trenes; artilleros para los cañones emplazados en los mismos; infantes que formarían las fuerzas de choque y fusileros en cada tren; ingenieros especializados en las comunicaciones dentro y entre los trenes y éstos y las bases, además de los zapadores ferroviarios listos a retirar los explosivos y reparar las vías cortadas por el enemigo; sanitarios; cocineros, etc., en fin, un pequeño mundo.

Dentro de las grandes dificultades propias de esta empresa, y acuciados por la guerra, poco a poco se progresa, y los diferentes trenes blindados, a los que ya se han disciplinado y numerado, son una realidad³.

Este batallón se incluye dentro del Cuerpo de Ingenieros y a las órdenes de su jefe en la Zona Centro, el coronel Ardid.

Había, además, y casi desde los primeros días de lucha, otro batallón ferroviario en el frente de Somosierra, con personal combatiente a pie, del que salieron bastantes milicianos que luego lucharían en los trenes blindados.

² MARTÍNEZ BANDE, José Manuel: *La Marcha sobre Madrid*. Monografías de la Guerra de España, nº 1, Editorial San Martín, Madrid, 1982, p. 62.

³ La información en detalle sobre el Batallón de Trenes Blindados y especialidades está extraída fundamentalmente de las conversaciones del autor con don Narciso Julián Sanz.

De forma orientativa, pues alguno de estos trenes blindados no coexistieron en el tiempo y su composición varió según las necesidades, se ofrece la distribución más habitual de los cuatro batallones que se formaron:

Primer Batallón (Centro): Trenes Blindados nº 1 (Navalperal de Pinares-El Escorial); nº 2 (Villalba-Torrelodones) y nº 4 (Estación del Norte).

Segundo Batallón (Centro): Trenes Blindados nº 3 (Estación de Goya, de vía estrecha); nº 5 (Villaverde) y nº 6 (Guadalajara).

Tercer Batallón (Extremadura y Andalucía): Trenes Blindados nº 7 (Don Benito) y nº 8 (Peñarroya).

Cuarto Batallón (Cataluña): estaba previsto con los Trenes Blindados nº 9, 10 y 11, pero no se llegó a formar por el corte del frente. Lo formaron los Trenes Blindados nº 8 y 12 que actuaron en Levante.

Durante el año 1937 el Batallón Ferroviario de Trenes Blindados y Especialidades está circunscrito a Madrid, Guadalajara, Extremadura y Andalucía. Cuenta con cerca de dos mil soldados y mandos, pero toma un nuevo auge el año 1938, cuando pasa a formar parte de la División de Fuerzas Blindadas, formando la Cuarta Brigada: Trenes Blindados.

Ese año el mando y el estado mayor de la Brigada se trasladan a Valencia, donde está el mando de las Fuerzas Blindadas, y excepto algún momento determinado de la lucha, en que se requirió su presencia en otro punto, permaneció allí hasta el final de la guerra.

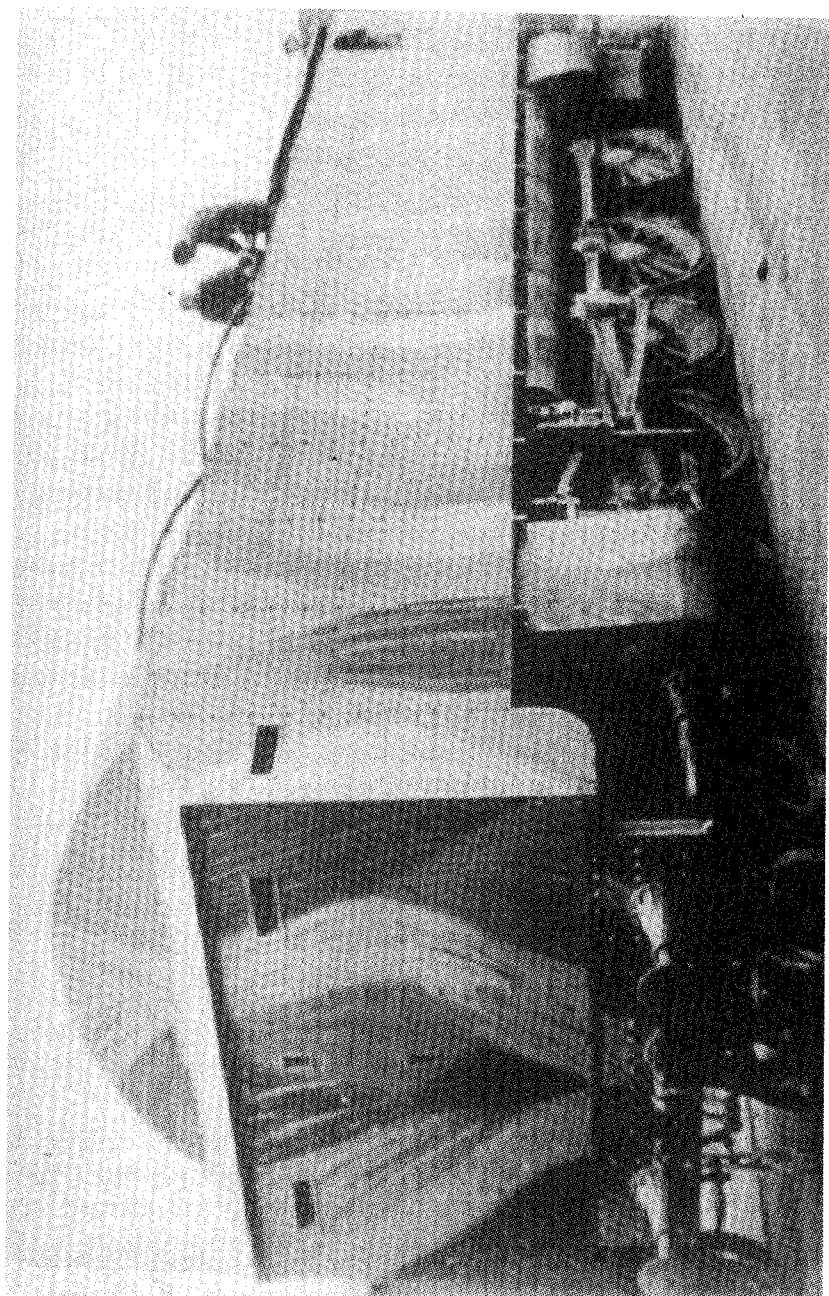
Los trenes de la sierra de Madrid

Nada más conocerse la sublevación en África y pasados los momentos iniciales de desconcierto, huelgas y determinación de las ciudades donde había triunfado o no la rebelión, aparecen las primeras reacciones en los ferrocarriles.

Debido a la estructura radial de los tendidos ferroviarios en España, la reacción inmediata y más fuerte se efectúa en Madrid, donde la dirección de las distintas compañías de ferrocarriles quedó descabezada.

Parte de los directivos, o estaban en la zona nacional o se pasaron rápidamente, y la mayoría de los que se quedaron - ingenieros y personal técnico- no eran de la confianza de los sindicatos, siendo retirados de los puestos técnicos o de dirección, por lo que éstos organizaron rápidamente comités para la gestión de los ferrocarriles.

Los sindicatos representativos de los ferroviarios en Madrid eran: el Sindicato Nacional Ferroviario, afecto a la UGT, y la Federación Nacional



Vagón artillero de uno de los trenes de la sierra de Madrid

de la Industria Ferroviaria, adherido a la CNT (estas siglas las veremos repetidamente en los trenes blindados).

A la semana escasa del alzamiento, ante la amenaza que se presenta en el Puerto del León por el avance de las tropas nacionales desde Ávila, y en apoyo del entonces coronel Mangada, salió el 23 de julio un primer tren armado, al parecer un autovía o automotor, en cuya cabina se instalaron unas ametralladoras⁴.

La protección del tren consistió simplemente en los colchones, bancos, mesas y maderas que se cogieron por el camino y alguna que otra chapa metálica.

El personal estaba integrado por obreros del ferrocarril y algunos militares de varias Armas. Según alguna versión: un oficial, seis soldados de ferrocarriles, varios ferroviarios y algún civil que se apuntó sobre la marcha.

Al mismo tiempo se organizan unidades de personal ferroviario que acude al frente como tropa de a pie, formando el embrión de lo que después serían las milicias ferroviarias.

El día 26 de julio se produce la primera acción de lo que los partes denominan un tren blindado, en apoyo de los carros de combate Renault del Regimiento de Carros de Madrid y junto con las tropas gubernamentales. El tren colabora en la defensa del Puerto del León; acción poco fructífera, pues se pierde ese mismo día⁵.

De forma simultánea, en los talleres ferroviarios comienza el blindaje de los trenes, ya de una forma más profesional.

Las primeras máquinas que se blindaron, a finales de julio, fueron dos de las conocidas como *Montaña*, de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, que eran de las más modernas y potentes de su clase.

Se protegieron la cabina del conductor y algunas partes sensibles de la caldera con planchas metálicas.

En el ténder se dispuso una especie de torreta con troneras y a algunos vagones de viajeros se les añadieron planchas metálicas y de hormigón, todo ello de una forma bastante precaria y circunstancial ya que se consideraba que la rebelión se sofocaría en pocos días.

A primeros de agosto se produce la primera salida conocida de un tren, con un vagón que sí podemos denominar blindado: un góndola con bogies

⁴ *La Libertad*, de 24 de julio de 1936. "El pueblo de Navalperal de Pinares, recuperado", última página, sin firma.

⁵ SALAS LARRAZÁBAL, Ramón: *Historia del Ejército Popular de la República*, Editora Nacional, Madrid, 1973, tomo I, p. 230; CNT, 7 de agosto de 1936, p. 4 (crónica de Nobruján).

de dos ejes en los dos extremos y, bajo una cubierta protectora, una plataforma armada con cañones en el centro, y un compartimento blindado para la protección del personal artillero⁶.

Este tipo de vagón, que rápidamente se incorpora a los dos trenes de la sierra, dará lugar a toda una serie de ellos, siendo uno de los más empleados y conocidos.

Uno de los trenes, mandado por el capitán Valero, tuvo su base en Navalperal de Pinares y bajaba a San Lorenzo de El Escorial a repostar. Fue muy popular desde los primeros momentos en que acompañó al coronel Mangada hasta que se estabilizó el frente. Estuvo toda la guerra en activo.

Posiblemente la acción más conocida de este tren fue la del ataque y posterior desbandada de la columna *Doval*, dirigida por el comandante de la Guardia Civil del mismo nombre, con gente más voluntariosa que instruida.

La columna sale de Ávila para Navalperal: primero es atacada por la aviación que produce el correspondiente pánico, luego interviene el tren blindado que aparece muy oportunamente, tras lo cual remata la ocasión la columna Mangada y les hace *cuantiosos prisioneros y un gran botín*, en la terminología de la época.

Esta y otras acciones afortunadas contribuyeron a la leyenda de la Columna Mangada, por otra parte bien ganada.

El tren se estacionó como fuerza de reserva en Navalperal con la misión, además del apoyo a la Columna Mangada, de proteger la carretera y accesos al pueblo y vía férrea. Cuando el tren era bombardeado se refugiaba en un túnel próximo, excelente refugio, del que salía cuando pasaba el peligro.

El otro tren blindado, operó primero en el tramo desde Robledo de Chavela a Zarzalejo, pasando luego al trecho desde Villalba a Las Matas, Las Rozas y Pozuelo de Alarcón. Tuvo su base en Torreloz, en una de las trincheras de la vía y estuvo activo toda la guerra.

Con el corte de la vía férrea en la Casa de Campo, en noviembre de 1936, y, por tanto, del acceso a los talleres de la Compañía del Norte, ambos trenes quedaron supeditados al apoyo, no tan eficiente como era de desear, de sus bases de aprovisionamiento, sin posibilidad de mejoras substanciales de su blindaje o de reparaciones de importancia.

⁶ *La Libertad*, 7 de agosto de 1936, página de portada.

Trenes de San Sebastián

Hubo dos trenes blindados, ambos muy elementales y de muy efímera vida.

Del primero de ellos, que operó en la línea de vía estrecha del Bidasoa, tenemos dos relatos en los que se hace una breve descripción de las vicisitudes de dicho tren y una fotografía de lo que parece ser un tren blindado de forma rudimentaria y aparecida en algún medio, sin referencias concretas ni especificación alguna⁷.

Según el primer relato, se aprovechó una vieja locomotora y un vagón de madera, destinados en sus tiempos al transporte de toros para las ferias; el primer maquinista, encargado de llevar el tren, cuando vio aquello dijo que él no conducía *eso*, encarcelándosele inmediatamente; el segundo se lo pensó mejor y aceptó, saliendo por la línea férrea Bidasoa arriba. Al llegar a las líneas enemigas hizo algunos disparos y volvió a toda máquina a Gasinaldía, lugar próximo a Biriatu donde, ante su asombro, fue aclamado como un héroe⁸.

El segundo relato lo da el capitán Pelegrí, uno de los asaltantes de Enderlaza y testigo presencial de los hechos: el día 15 de agosto y durante los últimos combates de las fuerzas gubernamentales para mantener la población, hizo su aparición por dos veces el tren blindado, con objeto de recoger al personal que la guarnecía, retirándose después⁹.

Este tren llevaba un blindaje muy elemental: la máquina se protegió con grandes planchas sujetas someramente por tornillos, en las que se pintó con grandes letras rojas UHP. El vagón era de carga y en él se colocaron algunas planchas metálicas con troneras. Se añadieron también al tren sacos terreros y colchones.

Del otro tren tenemos las referencias históricas, pero de momento ninguna fotografía o dibujo, aunque conocemos, al menos, dos actuaciones del mismo. A primeros de agosto colabora con las fuerzas gubernamentales al ataque a Oyarzun, ocupado por el coronel Beorlegui. En esta ocasión, el tren -al que se han añadido varias ametralladoras- transporta munición para los cañones del 155. Días después acude en apoyo de Tolosa que está casi

⁷ La identificación del tren ha sido posible por la eficaz colaboración del Eusko Tren, Museo Vasco del Ferrocarril, y en especial por su director don Juan José Olaizola Elordi.

⁸ STEER, G.L.: *El árbol de Guernica*. Ed. Felmar, 1978, pp. 24-25.

⁹ PELEGRÍ (Capitán): Carta dirigida al *Diario de Navarra* y publicada en el mismo el día 26 de agosto de 1936.

cercada por los nacionales, llevando en alguna ocasión municiones y otros suministros¹⁰.

Trenes de Aragón

El 28 de agosto de 1936 se presenta a la prensa en Valencia un tren blindado, construido en los talleres de Construcciones Devis (Valencia), por los obreros de la Central de Aragón, que sale inmediatamente para el frente de Teruel¹¹.

Este tren consta de una máquina, que ha sido protegida en su totalidad con planchas rectilíneas, pero dejando descubiertas las ruedas y los ejes del tender. Lleva pintada en letras muy grandes las palabras *Libertad* y *UGT*.

Los dos vagones de carga son del tipo de cubierta deslizante, a los que se han practicado aspilleras para fusilería en los laterales y frente. Se han protegido también los ejes. Llevan igualmente pintadas, en letras menores que las de la máquina, las siglas: *UGT* y *CNT*.

De ese tren no hay ninguna noticia posterior, ni referencia de acción bélica alguna.

Curiosamente, una de las pocas referencias que hay de la actuación militar de un tren nacional la tenemos también en esta zona. El día 26 de julio de 1936 sale un *tren explorador* de Teruel por la vía de Zaragoza, alcanza Caminreal encontrando la vía en perfectas condiciones, donde pasa la noche, llegando a esta última capital al día siguiente.

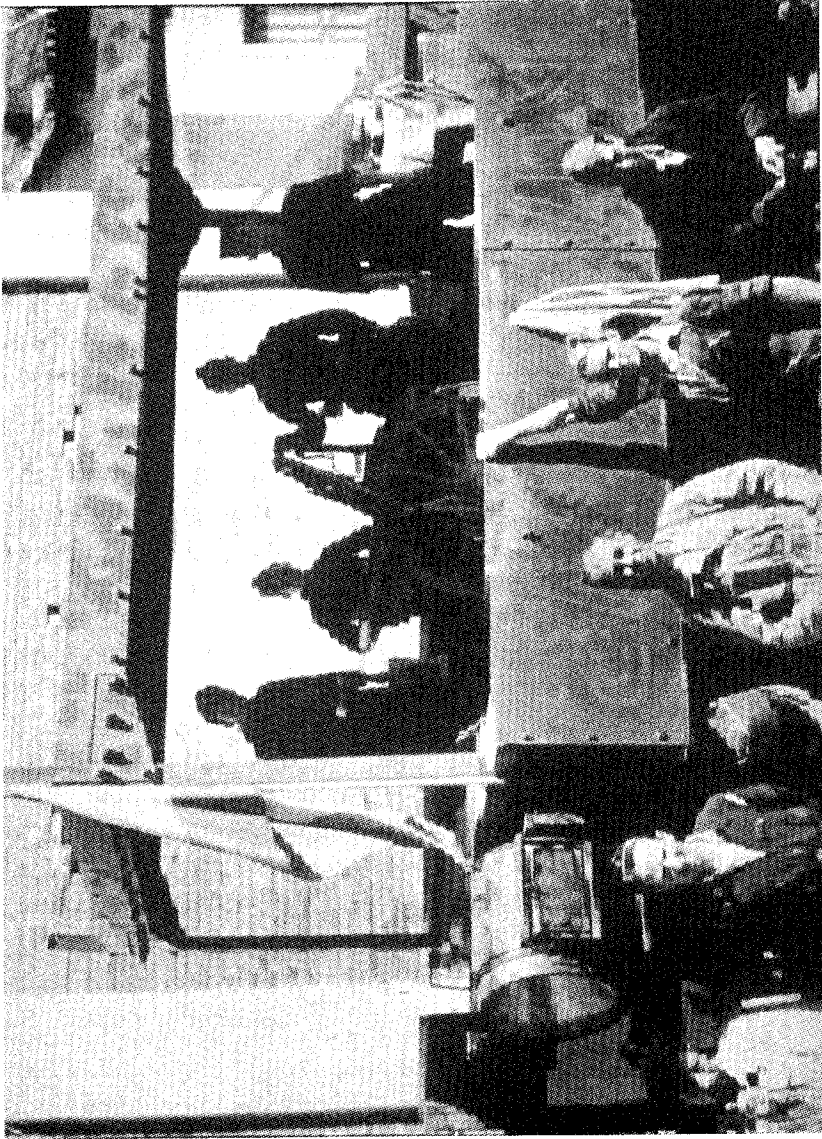
Trenes de Talavera y sur de Madrid

Ante la proximidad de las fuerzas rebeldes a Madrid se intensifica el blindaje de trenes y, a partir de finales de agosto, empiezan a salir de los talleres varios de ellos, ya con unas protecciones bastante respetables y un buen diseño de los vagones.

A finales de agosto sale de Madrid otro tren blindado, teniendo la particularidad de que es el primer blindaje total de la máquina y tender. Se

¹⁰ Archivo General Militar de Ávila (AGMA): *Informe del capitán de Aviación D. Carlos Núñez Mata*, DR-L.478.

¹¹ *ABC*, *Ahora* y *CNT* del 28 de agosto de 1936. Fotografías del mismo tren blindado. Los pies de foto son similares.



Vagón ametrallador del Tren Blindado «K»

protegen el frente, los laterales y la cabina del maquinista de una forma bastante eficiente.

Curiosamente lo más visible del tren son los grandes carteles de propaganda de los sindicatos que lo dirigen: *UHP* en el frente de la máquina, Sindicato Nacional Ferroviario y Federación Nacional de la Industria Ferroviaria en el lateral de la misma, y en el tender se lee *CNT*.

El tren, después de las fotografías de propaganda de rigor publicadas con amplia difusión los días 3 y 4 de septiembre, recibe nombre y es denominado Tren Blindado B¹². Sale para el frente de Talavera donde tiene su bautismo de fuego el día 30, acción que sería ampliamente reflejada por los periódicos, pero no por los jefes militares, que en sus informes no dejan bien parado al tren blindado.

Perdida Talavera, el general Asensio Torrado realiza un contraataque donde actúan aviación, tanques, camiones blindados y un tren blindado, aparentemente en no muy buen estado ya que, acabada la batalla, el general se justifica, alegando entre otras penurias, que *el tren blindado tenía la máquina estropeada*¹³.

Días después y en los combates cerca de Santa Olalla es en donde se produce la más conocida actuación de este tren blindado: se internó por sorpresa entre las fuerzas moras desplegadas en campo descubierto y les produjo un gran número de bajas. Posteriormente, y en el contraataque nacional, el tren recibió a su vez numerosos impactos y se produjeron varias bajas.

No vuelve a haber noticias de los trenes blindados hasta mediados del mes de octubre, en el que aparecen dos unidades combatiendo en pareja, los conocidos como H y K, hecho que sería muy habitual posteriormente aunque, de momento, se utilizarían como acompañamiento de infantería, al igual que la táctica que se empleaba con los tanques.

Se presenta el entonces comandante don Vicente Rojo, que se hace cargo del mando de los dos trenes, disponiendo que a las 24:00 horas, y dejando un espacio entre los trenes blindados de cien metros, se avance hasta la estación de Illescas. La infantería, a la que se acompaña y protege, se dirige hasta el pueblo en un intento de recuperarlo.

Se hace saber al comandante que hay un vagón descarrilado en la vía unos dos kilómetros antes de la estación, por lo que no podrán llegar a ella.

¹² FUENTE, José de la: "Estampas del frente" en *Ahora*, 3 y 4 de septiembre de 1936.

¹³ MARTÍNEZ BANDE, 1982, I, pp. 166 y 173.

Igualmente, ya que los trenes avanzarían con las luces apagadas, sería conveniente poner una luz en una de las troneras del último vagón del primer tren; así, si hubiera que retroceder, no habría peligro de colisión.

Su contestación fue que al que se negase a dirigirse a Illescas se le pegaba dos tiros y que no había que retroceder, sino avanzar.

A medianoche salen los dos trenes dejando una corta distancia entre ellos, pues debido a la obscuridad no pueden precisar bien las distancias. Pasan Bobadilla y se alejan de las fuerzas gubernamentales, reconocidas por sus voces de avance. El primer tren blindado llega a donde estaba el vagón descarrilado interrumpiendo la vía y, al no poder avanzar, se detiene.

De repente unas fuertes descargas de fusilería y morteros les indican que se encuentran en medio de las fuerzas nacionales, que les atacan tanto por delante como por detrás. El primer tren retrocede rápidamente y, naturalmente, entran en colisión ambos trenes, sin graves daños para ninguno.

Los dos trenes retroceden a toda máquina y no paran hasta Griñón.

Los conductores de las máquinas, que llevaban varios días sin descanso, son relevados y vuelven a Madrid. Los trenes siguen operando, siempre retrocediendo, hasta el 3 de noviembre, día en que las fuerzas nacionales llegan a rebasar la estación de Villaverde-Orcasitas y hay que abandonar la línea férrea.

Trenes de Oviedo

En septiembre de 1936 y en los talleres del Depósito de la Algodonera, próximos a Oviedo, los ferroviarios asturianos blindan, de forma rudimentaria, un tren que se utiliza en los primeros asaltos a la capital.

Posteriormente se le perfecciona el blindaje y se le adjudica una máquina, la número 3, siendo acompañado, además, por un tren auxiliar¹⁴.

El 21 de febrero de 1937 se produce una ofensiva contra la capital: uno de los frentes de ataque va por la carretera de Torrelavega. La principal defensa nacional la constituye El Mercadín, conjunto de parapetos fortificados defendidos por ciento sesenta hombres, todos voluntarios civiles.

Hay un fuerte ataque combinado de tanques y un tren blindado que va por la línea del Vasco Asturiano; tras una feroz lucha, de la que sólo sobreviven dieciséis defensores, El Mercadín cae.

¹⁴ Archivo RENFE: "Partes del Comité de Demarcación de Asturias y Gijón del Ferrocarril del Norte", 25 de mayo y 3 y 29 de junio de 1937.

Esta acción tendría amplia repercusión propagandística como una victoriosa ofensiva republicana y de exaltación de los trenes blindados; de hecho, los partes nacionales hablan de que los milicianos están apoyados por carros y dos trenes blindados. Seguramente confunden el tren auxiliar con otro tren blindado.

Dentro de la organización del Cuerpo de Ejército de Asturias, y formando parte del material de ingenieros, se incluye un tren blindado que, según parece, fue capturado por las tropas nacionales.

Trenes de Guadalajara

Las tropas republicanas que entran en Sigüenza a finales de agosto de 1936 eran ferroviarios montados en un tren desde el que sorprendieron a la escasa guarnición. Éste era un tren normal y no hay indicios de que fuese acondicionado para el combate.

Las primeras referencias concretas datan de octubre. Un tren blindado, venido del frente de Madrid e impresionante por sus dimensiones en la llanura alcarreña, operó principalmente en los sectores de Sigüenza, Jadraque y Cogolludo. Tenía la base en Humanes, con una dotación de unos sesenta hombres, entre milicianos, mandos y personal ferroviario. Su principal poder de fuego lo tenía la fusilería a través de sus numerosas troneras y sus potentes cañones.

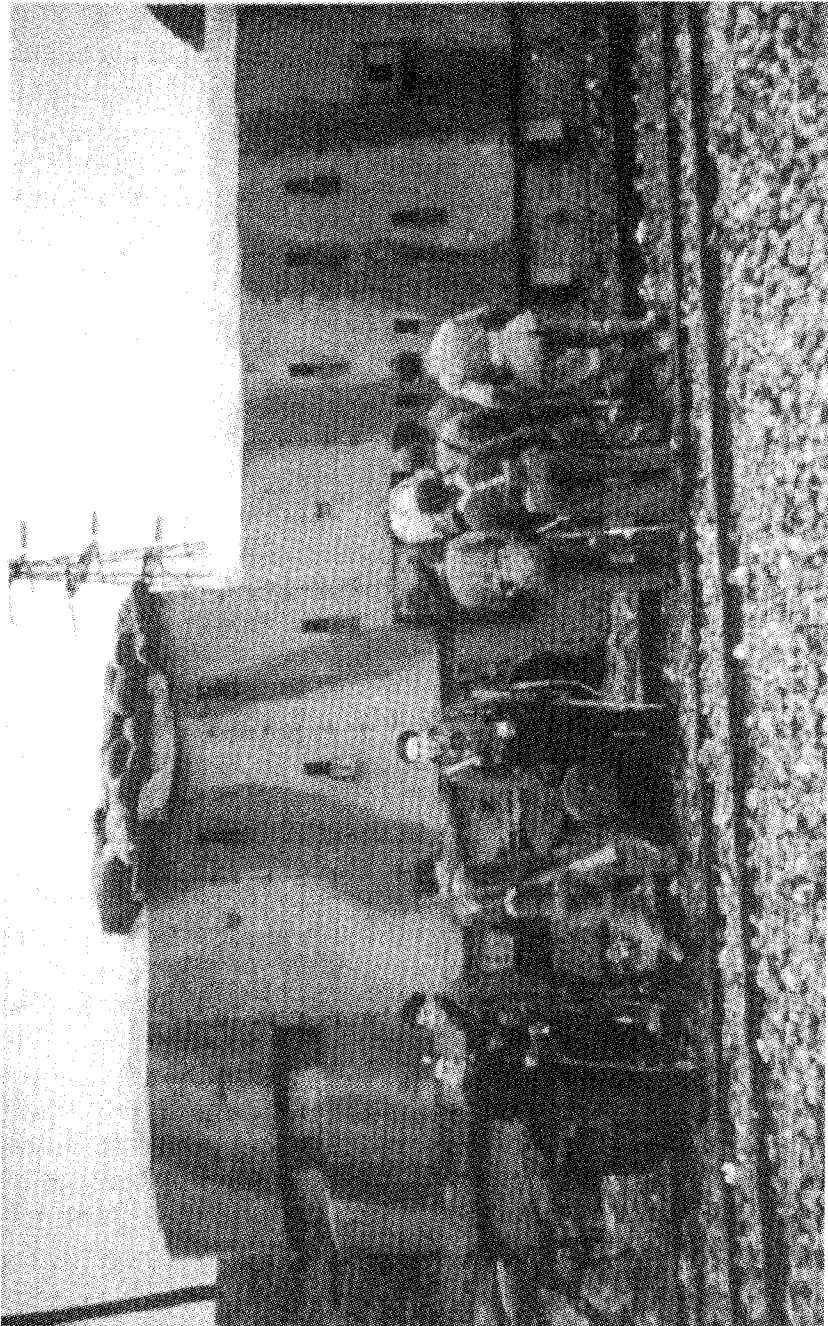
Como dato destacado y peculiar en esos comienzos de la guerra, es que disponía de un tren o máquina exploradora, que siempre le acompañaba cerca y delante detectando las posibles interrupciones de la vía.

Por la acción y propaganda de un periodista habitual en ese frente, estos trenes eran popularmente conocidos como *El tren de la muerte* y *El conejo de Indias*, respectivamente¹⁵.

Acude en apoyo de la Columna Barrón y llega a las proximidades de Sigüenza, donde trata de auxiliar a los combatientes que se habían hecho fuertes en la catedral.

Los combates duraron varios días y el tren blindado atacaba por la noche, al parecer con cierta fortuna, ya que algunos de los defensores que lograron escapar fueron recogidos por el tren. También participó en la batalla de Guadalajara a las órdenes del capitán Pintó, aunque no se sabe de qué forma.

¹⁵ BAJATIERRA, Mauro: Crónicas escritas en octubre de 1936 como corresponsal de CNT.



Pruebas de un vagón artillero con torreta giratoria

Este tren permaneció en activo durante toda la guerra, y la última referencia la tenemos en los días de la revuelta casadista, en marzo de 1939.

Con objeto de ayudar a sofocar la rebelión acude a Madrid el mayor Liberino González, dirigiéndose a Alcalá de Henares con un grupo de fuerzas, entre las que se encuentra el tren blindado. Ataca primero Alcalá y al día siguiente entra en Torrejón de Ardoz.

Se atribuye también a esta zona la actuación del denominado alguna vez *tren fantasma* o *tren de Sigüenza*, que operó por las tierras sorianas, norte de Guadalajara y sur de Aragón. De él sólo hay algunos datos inconexos y el recuerdo de alguno de quien se dijo *que se fue al tren blindado fantasma*.

Trenes de Madrid

En los días del ataque a Madrid hay vagas referencias a los trenes blindados, con escaramuzas aisladas. Posiblemente la noticia más relevante en los medios ferroviarios en esas fechas fue la creación del Batallón de Choque Ferroviario, dependiente del 5º Regimiento, bajo la instrucción táctica del capitán Julio Valero. Cuando la urgencia del momento pasó, este capitán y una gran parte del personal pasó a los trenes blindados.

Un dato curioso de este batallón es que siendo el ámbito ferroviario eminentemente masculino, en él formaron parte desde el primer momento un grupo de mujeres, las cuales pertenecían a un taller de confección de ropa para los ferroviarios, enclavado en la misma Estación del Norte.

Pasado el agobio de los días de noviembre y fracasado el primer empuje de las fuerzas nacionales para el asalto a Madrid, se vuelve a hablar de los trenes blindados, pero sólo en noticias esporádicas y muy breves.

Por esas fechas se hacen populares dos nombres referentes al tren blindado: su vehículo es apodado *cucú*, debido a que la plataforma ferroviaria que servía de chasis para los vagones blindados eran del tipo QQ y, por otro lado, sus ocupantes empiezan a recibir el nombre de *tiznaos*, posiblemente por su ennegrecimiento habitual debido al humo y grasa del tren.

Volvemos a ver en combate al tren blindado K, que participo en las acciones retardadoras del sur de Madrid, Villaverde, Basurero, Matadero y la carretera de Carabanchel, haciéndose muy popular en los duros días de diciembre.

Entre finales de ese año y enero de 1937 se construye y se realizan las pruebas de un nuevo tipo de vagón blindado: es también un góndola, pero especialmente preparado para llevar un cañón.

El cañón va instalado dentro de una torre octogonal y giratoria situada en un extremo del vagón y elevado sobre una plataforma, a la que se accede por una puerta lateral¹⁶.

En febrero, dentro de las acciones de combate habituales, destaca la del tren blindado de vía estrecha y con base en la Estación de Goya (también denominado Tren Rácano).

Este tren, que sostiene un duelo con nueve tanques en el sur de Madrid, por la zona de Campamento, sale victorioso destruyendo a cuatro de ellos y poniendo en fuga a los demás.

Se produce la batalla del Jarama y en algún momento un tren blindado apoyó la acción republicana con sus cañones.

También, y en el transcurso de la batalla, se formó una unidad con tropas de diversa procedencia, entre ellos soldados de los trenes blindados.

No está claro si abandonaron el tren por estar averiado, por encontrarse fuera de servicio o eran soldados de otros trenes no utilizados en ese momento.

A primeros de abril -en otra acción destacada en los combates en la Casa de Campo- el tren blindado B, mandado por el capitán Benito, apoya eficazmente con el fuego de sus cañones desde el Puente de los Franceses a las tropas republicanas y se recupera parte del Cerro Garabitas.

El mando y la dotación del tren serían después públicamente felicitados.

Para la batalla de Brunete, y dentro del II Cuerpo de Ejército, se prevén tres trenes blindados. En este caso en particular sí conocemos una de las misiones que se dan a los ingenios blindados, incluyendo los trenes: asegurar el transporte y abastecimiento de gasolina y los reconocimientos que han de preceder al ataque.

Asimismo, se prevé el transporte y protección de un grupo de baterías del 10'7 y del 4'5, que quedarán de reserva general sobre la vía férrea.

Durante el resto de la guerra quedan varios trenes en la capital y alrededores. Tal vez el más popular fue el que operaba en la zona de Delicias - Río Manzanares, en la vía hacia el pueblo de Villaverde, de donde no podía pasar por estar en poder de los nacionales¹⁷.

¹⁶ Filmoteca Nacional: "Sobre los sucesos de España". 462-(15).

¹⁷ Conversaciones con don Adolfo Matesanz Miguel, en Madrid, el 30 de noviembre de 1998.

Trenes de Andalucía

Tanto en Andalucía como en Extremadura, la composición de los trenes blindados era muy similar, si no la misma, ya que se trasladaban trenes de uno a otro frente por la proximidad de los mismos.

A primeros de 1937 y en los talleres centrales de la Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza, en Águilas (Murcia), se blindan las dos únicas máquinas diesel que había entonces en España que, aunque de escasa potencia (unos 200 CV), tenían la ventaja de que la ausencia de humos las hacían indetectables a gran distancia.

El conductor de uno de los trenes, el nº 8, era don Alfonso Burgos López que, afortunadamente, ha dejado un relato bastante exhaustivo de dicho tren y sus vicisitudes.

El tren constaba de tres unidades principales: la máquina diesel ya nombrada, dos vagones QQ y unas vagonetas de carga en las que iba bien el material de reparación de vía, o un peso como lastre para protección de las posibles minas o artefactos puestos en la vía. Llevaba como armamento principal un cañón de 75 mm., varias ametralladoras en afuste fijo y una dotación de unos veinte hombres, mas los maquinistas, y tres mandos: el capitán J. Pérez y los tenientes Huete y Tormo.

Disponía también de telefonía interior y otros sistemas de comunicación, tanto con los maquinistas como con el exterior.

A finales de febrero, acabado el blindaje de la máquina, se piensa en enviar el tren blindado a Espeluy, cerca de Andújar (Jaén), para colaborar en la toma del Santuario de Santa María de la Cabeza, pero se cambia de idea y se envía a la línea férrea de Almorchón a Córdoba, teniendo a Zújar como base de aguada.

Uno de los más graves percances que sufrieron los ferroviarios ocurrió cerca de la estación de la Granjuela: en esta ocasión, el tren blindado sufrió un corte de la vía férrea detrás de él y, cuando algunos miembros de su dotación estaban reparándola, cayó una bomba de artillería matando a varios de ellos. A pesar del corte y las bajas el tren logró pasar.

Otro suceso grave ocurrió durante un descanso. Cuando se encontraban el teniente Huete y otros compañeros en la estación de Valsequillo cayó una bomba entre ellos: fueron enterrados frente a la estación.

El frente seguía relativamente tranquilo, sólo le molestaba los bombardeos, lo que les obligaba en ocasiones a dormir en las alcantarillas y puentes que había debajo de la vía férrea; incluso acondicionaron una con traviesas y vigas para que pasara el agua por debajo. Encima estaban las camas.



Locomotora 1008 de la Compañía M.C.P., blindada en octubre de 1936.

No participaron en ningún acto bélico de relevancia y emplearon el tiempo en limpiar y tener a punto la máquina, y en los ratos libres completaban las comidas a base de la fauna local, lagartos y culebras incluidas.

Aquí tuvo lugar una de las más curiosas anécdotas de la guerra. El día 2 de septiembre de 1937 y en pleno combate frente a Peñarroya, cayó una verdadera lluvia de metralla sobre los trenes blindados. En uno de ellos, un artillero con gran presencia de ánimo, contaba los disparos que explotaban cerca y, como en los escrutinios electorales, al llegar a las centenas coreaba la cifra el coche entero¹⁸.

Así, unas de las veces se oyó, entonado por catorce voces:

- ¡Seiscientos!

Cuando posteriormente el jefe del tren dio el parte de novedades, tuvo lugar una sabrosa e histórica conversación:

- ¿Ha tenido usted muchas bajas?

- Ninguna.

- ¿Desperfectos en el tren?

- Ninguno, dos cortes de vía rápidamente reparados.

- ¿Y les han tirado...?

- Seiscientos treinta cañonazos.

- Vamos, si yo fuera el jefe de esa batería, me pegaba un tiro.

A finales de 1937, se ordena el traslado del tren a Levante.

Trenes de Extremadura

También fue Extremadura uno de los frentes que recibió la visita, primero, y la actuación después, de los trenes blindados. La primera referencia la tenemos en fecha tan temprana como el 5 de septiembre de 1936, día en el que un contingente de tropas transportadas en un tren blindado desde Madrid, se incorpora a la lucha en Extremadura¹⁹.

A principios de 1937 se incorporó a ese frente el nuevo tren blindado camuflado con la máquina de gasoil, el nº 7.

Participa en la ofensiva nacional sobre el Tajo en mayo de 1937, en la batalla de Pozoblanco y en los ataques a Torrehermoso-Azuaga con suerte adversa.

¹⁸ *Nuestras Armas*, nº 14, p. 5.

¹⁹ ABC de 5 de septiembre de 1936.

Sus últimos combates los realiza en la llamada bolsa de Mérida, de donde escapa a tiempo, dirigiéndose a Cataluña.

Trenes del Levante

Está clara la estancia en el Levante español de al menos tres trenes blindados: el Tren Blindado nº8 (uno de los diesel construido en Águilas), el Tren Blindado nº12 (construido en Sagunto), y el denominado nº1, llegado en fecha no concreta del frente de Madrid.

Pasó también por ese frente el otro tren blindado diesel, y posiblemente algún otro de vapor no identificado, de lo que sólo hay muy vagas referencias.

El 15 de abril de 1938 el general Aranda llega al Mediterráneo, cortándose las comunicaciones entre Cataluña y Valencia.

Aquí queda un doble frente: al norte y al sur del corte en Vinaroz. A efectos de este apartado nos centraremos en el frente sur, los trenes que cruzaron el Ebro o los que había en Cataluña están tratados en su capítulo.

El ataque en dirección a Castellón se presenta como el objetivo último de esta fase de la guerra en la que abundan los bombardeos, tanto de la aviación -muy potente en esos momentos- como de la marina, bien desde los barcos o con los hidroaviones, además de los ya habituales de la artillería.

Los objetivos fueron variados: centros fabriles, estaciones de ferrocarril y nudos de comunicaciones, convoyes y trenes -entre éstos eran objetivo prioritario los militares- y parece ser que también algún tren blindado fue alcanzado.

El Tren Blindado nº8, procedente de Extremadura, se dirige a principios de 1938 a la línea férrea de Valencia a Tarragona.

Tras un accidentado viaje pasan Valencia y sólo pueden llegar a la estación de Alcalá de Chivert, donde se quedan a la espera de órdenes y acontecimientos. Pasan un tiempo al compás de los vaivenes de la contienda. El ejército nacional intentando copar a los republicanos en bolsas y éstos retrocediendo hasta pasar Castellón. Participa en los combates de la forma habitual: apoya a la infantería, y cuando la cosa se pone muy mal, atrás a toda máquina.

Es en una de estas ocasiones cuando el tren vivió su mayor peligro. En un intento de recuperar Villarreal de los Infantes, y en las cercanías de Burriana, aguantan un intenso fuego; pasada una hora de combate se da el orden de retroceder, lo que se cumple a máxima celeridad. Nada más pasar

un puente oyen una enorme explosión; luego se enterarían que habían volado el puente y se salvaron por segundos.

Llegados a Burriana sacaron de uno de los vagones blindados media docena de milicianos muertos, un proyectil procedente de un tanque había entrado por una tronera de ametralladora, matando a sus ocupantes. Fue la mayor baja de personal de trenes blindados producida en un combate.

Siguen la lucha y retrocediendo poco a poco llegan a Valencia, donde una noche en la que los maquinistas estaban acostados, oyen grandes voces procedentes de los milicianos del tren: no hacen caso y siguen durmiendo. Por la mañana comprueban que la tropa y mandos habían abandonado el tren blindado, dejándolos solos con la máquina.

Ese mismo día, enterados de que la guerra había acabado, los maquinistas abandonan la máquina.

La locomotora volvió a sus funciones normales en RENFE. Actualmente, retirada del servicio, se conserva en el Museo Nacional Ferroviario de Madrid.

El Tren Blindado nº12

Por una afortunada coincidencia de factores, unido al celo profesional e histórico de las personas por cuyas manos pasó, se conservan en el Regimiento de Ferrocarriles nº13 de Madrid los planos originales de un tren blindado construido el año 1937 en la factoría de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, en Sagunto.

Estos planos muestran hasta el menor detalle del tren, con todo el proceso de fabricación, medidas, pesos y piezas necesarias, tornillería, etc.

Se conserva también el primer plano o boceto del conjunto del tren, que luego sería ampliado en detalle y modificado sobre la marcha, según se desprende de las anotaciones marginales y de que la locomotora propuesta no es la que posteriormente se blindó.

Este tren -el primero y único de una prevista serie de auténticas fortalezas móviles- denominado oficialmente Tren Blindado nº12, tuvo una capacidad de fuego impresionante: cuatro cañones Skoda del 76, ocho ametralladoras Maxim, dos ametralladoras antiaéreas Vickers y dos fusiles ametralladores de disco, además del armamento portátil de los fusileros.

Mide en conjunto casi cincuenta metros y, aunque el peso total superaba las trescientas toneladas, con la máquina que iba equipado alcanzaba una velocidad y movilidad respetables; considerándose un arma muy apreciada y con elevada potencia de fuego.

Otro aspecto a destacar son los detalles del blindaje en algunos puntos concretos del tren: las torres para los cañones y el casquete del tender son de acero al cromo-níquel, de 20 y 23 mm. respectivamente; el blindaje, casi en su totalidad, es doble; una chapa de acero exterior de 16 ó 14 mm. según zonas, cámara de aire de 14 mm. y chapa interior de 7 mm.

Circuló principalmente por la línea de Teruel a Sagunto. Tenía su base en el túnel de Navajas y acudía a Barracas a suministrar carbón y agua.

Participó en los combates en la Sierra de Espadán, y luego en las proximidades de Valencia, ciudad donde le llegó el final de la guerra.

Como pieza de autenticación de este plano, y de la existencia real del tren, se conserva la correspondencia que generó la orden de quitar el blindaje al tren, el 28 de mayo de 1939.

El Tren Blindado nº 12 participó en varios combates en ese frente, normalmente haciendo pareja con alguno de los dos anteriores: un procedimiento de lucha que ya había demostrado su eficacia en multitud de ocasiones.

Trenes de Cataluña

A principios de la guerra, y acompañando a las columnas que desde Barcelona se dirigen hacia Aragón y Extremadura, parten los primeros trenes blindados.

En Aragón desaparecen pronto, pero en Extremadura permanece uno con mando y voluntarios catalanes hasta final de 1937, cuando este personal es reemplazado por miembros de la Brigada de Trenes Blindados.

Entre ese año y 1938 se blindan en los talleres ferroviarios de La Maquinista Terrestre y Marítima en San Andrés, Barcelona, tres unidades compuestas de locomotora, tender y un solo vagón artillado, que recibieron la numeración de trenes blindados nº 9, 10 y 11, respectivamente.

Justo momentos antes de la voladura del puente ferroviario en Tortosa, logró pasar por él el Tren Blindado nº7, diesel, dirigiéndose a la estación de Amposta-Aldea, desde donde apoyó a las unidades que combaten en el Ebro, llevándoles municiones y víveres²⁰.

Debido a la cercanía de los frentes el tren actuaba principalmente de noche, subiendo por la vía con gran estruendo y regocijo del enemigo que lo tiroteaba a placer, afortunadamente con poca puntería.

²⁰ AFÁN ALCARAZ, Juan.: "Trenes Blindados en la Guerra Civil Española", en *Carril*, diciembre de 1985, p. 27.

En esta zona se atribuye también la estancia de alguno de los tres trenes blindados en Barcelona, con idénticas misiones, pero sin datos contrastados.

Las tropas nacionales avanzan rápidamente, y uno de los trenes pasa por la Estación del Norte, en Barcelona.

No hay ningún dato sobre la actuación de los trenes blindados en esta zona y fase de la guerra, sólo un rumor insistentemente propagado y que contribuyó a incrementar el pánico ya de por sí elevado de los fugitivos: en Gerona se propaló la noticia de que el ejército franquista avanzaba con una columna motorizada y trenes blindados, lo que hizo que la ciudad quedase prácticamente desierta.

Su final es incierto: algunas fuentes indican que uno se quedó en Manresa hasta el final de la guerra, y otro aparentemente llegó a la frontera francesa, pues se conserva la fotografía de uno en La Tour de Carol.

Epílogo (triste)

En los últimos días de lucha había en los diversos frentes republicanos diez trenes blindados plenamente operativos.

Nada más acabar la Guerra Civil, se dio la orden de desguazarlos todos, con el pretexto o excusa de que era necesario el material móvil.

Gran parte de los miembros que formaron sus dotaciones fueron depurados.

Luego vendría el olvido.

El Ejército Español no ha vuelto a tener trenes blindados.



Miliciano 1936

BIBLIOGRAFIA

- ABC. Periódico de Madrid, años 1936 y 1937.
- AFÁN ALCARAZ, Juan: "Trenes blindados en la Guerra Civil", en *Carril*, diciembre de 1985.
- Ahora. Periódico de Madrid, años 1936 y 1937.
- ALBERT, F.C.: *Carros de combate y vehículos blindados de la guerra 36-39*. Borrás Ediciones, Barcelona 1980.
- ARRARÁS IRIBARREN, Joaquín: *Historia de la Cruzada Española*, Ediciones Españolas, Madrid 1941.
- BAJATIERRA, Mauro: *Crónicas del frente de Madrid*. Ed. Oficina de Propaganda y Prensa, C.N.T., Barcelona 1937.
- BURGOS LÓPEZ, Alfonso: *Recuerdos de nuestra guerra*. Inédito, Archivo RENFE, sin fecha.
- CABEZAS, Juan Antonio: *Morir en Oviedo*. Ed. San Martín, Madrid, 1984.
- COLAS LAGUÍA, Emilio: *La gesta heroica en España. El Movimiento patriótico en Aragón*. Ed. Heraldo de Aragón, Zaragoza 1936.
- Diario de Navarra*. Periódico de Navarra, 1936.
- CORA, María Manuela de: *Retaguardia enemiga*. Ed. Heimdal, Bayeux, 1989.
- FERNÁNDEZ PRIDA, José: "Reparación de los puentes ferroviarios destruidos durante nuestra Guerra de Liberación", en *Noticiero Militar de Ferrocarriles*, septiembre de 1957.
- FERNÁNDEZ SANZ, Fernando: "Un recuerdo para que nunca se repita", en *Vía Libre*, nº 271, agosto de 1986.
- FILMOTECA ESPAÑOLA. Películas: *Irish Movietone News*, 444, (2); *Sobre los sucesos de España*, 461, (2-19); *Sobre los sucesos de España*, 462, (15).
- GARCÍA LINARES, Faustino: *Vida de un ferroviario*. Inédito, Archivo RENFE, sin fecha.
- JULIÁN SANZ, Narciso: *Cómo operan los Trenes Blindados*, Ed. Prensa Obrera, Madrid, 1938.
- LÁZARO ÁVILA, Carlos: "Los trenes blindados en la Guerra Civil Española", en *Armas y Municiones*, núms. 112 y 114.
- El Liberal*. Periódico de Madrid, años 1936 y 1937.
- La Libertad*. Periódico de Madrid, años 1936 y 1937.
- La Voz*. Periódico de Madrid, año 1936
- MALMASSARI, Paul: *Les Trains Blindés, 1826-1989*. Ed. Heimdal, Bayeux, 1989.

- MARTÍNEZ BANDE, José Manuel: *La marcha sobre Madrid*. Monografías de la Guerra de España, nº 1. Ed. San Martín, 1987; idem: *La lucha en torno a Madrid*, Monografías de la Guerra de España, nº 2, Ed. San Martín, 1984; idem: *Nueve meses de Guerra en el Norte*, Monografías de la Guerra de España, nº 4, Ed. San Martín, 1980; idem: *La ofensiva sobre Valencia*, Monografías de la Guerra de España, nº 12, Ed. San Martín, 1977; idem: *La campaña de Cataluña*, Monografías de la Guerra de España, nº 14, Ed. San Martín, 1979; idem: *La batalla de Pozoblanco y el cierre de la bolsa de Mérida*, Monografías de la Guerra de España, Ed. San Martín, 1981.
- MELÉNDEZ JIMÉNEZ, Adolfo: “Trenes Blindados”, en *Guión*, enero de 1987. *Memoria de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte*. Madrid, 1941.
- MÉNDEZ LUENGO, Ernesto: *Grandeza y Holocausto del Tren Blindado*. Inédito. Archivo RENFE, sin fecha.
- MIRALLES BRAVO, Ramón: *Memorias de un comandante rojo*. Ed. San Martín, Madrid 1975.
- El Mono Azul*. Periódico de Madrid, 1936 y 1937.
- Nuestras Armas*. Periódico de las Milicias Ferroviarias y luego del Batallón y de la Brigada de Ferrocarriles y Trenes Blindados, Madrid, 1937.
- Romances de guerra*. Ed. Asociación de Intelectuales Antifascistas, Madrid, 1936.
- ROMERO, Luis: *El final de la guerra*. Ed. Ariel, Barcelona, 1976.
- SALAS LARRAZÁBAL, Ramón: *Historia del Ejército Popular de la República Española*. Editora Nacional, cuatro volúmenes, 1973.
- STEER, G.L.: *El árbol de Guernica*, Ediciones Felmar, 1978.
- URRUTIA, Federico de: *Estampas de la Guerra*. Editora Nacional, Bilbao. Cuatro álbumes, 1937-1939.