



1935. Junto a uno de los trenes pioneros de la automoción española, y de izquierda a derecha, los señores: desconocido, Uriza, Bustinduy Bolinaga, Santiago Puertas, Krahe Herrero, Aleixandre López, Peironcely Puig de la Bellacasa (don Manuel), Gómez Mora, Villar Lopesino, Dumaic, Peironcely Puig (don Ramón), Werle, Ruiz de la Prada, Siegrist Spinedy, desconocido, Ribó Jacomet y dos desconocidos.



EL primer vehículo automotor que circuló por una línea férrea española fue un Diesel eléctrico WE-401, que efectuó su viaje inaugural, entre Madrid-Toledo (y regreso), el 25 de septiembre de 1935. De aquello hace, pues, ahora cuarenta años. El WE-401 era el primero de una serie de cuatro automotores que la extinguida compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) había encargado para la dieselización de sus líneas.

El corto trayecto entre ambas ciudades castellanas fue como un paseo triunfal, nos recuerda don Alfonso Burgos López, en la actualidad jefe de Servicio en Estudios y Documentación de la Dirección de Compras de RENFE, por aquellas fechas operario automotorista que, con técnicos de las casas Maybach, Brown Boveri, de la CAF y de la Dirección de MZA, realizó —el 11 de septiembre de 1935— las pruebas de velocidad, frenado, etc., con un automotor de la citada serie, sobre diversas líneas explotadas por compañías que más tarde se integraron en RENFE.

El señor Burgos López nos facilita amablemente algunos datos para reconstruir las circunstancias que rodearon a tan importante innovación de los sistemas de tracción ferroviaria en nuestro país.

UNOS DUROS EXAMENES

Antes de poner en rodaje las cuatro locomotoras citadas —así como otras cuatro Renault, traídas de Francia; cuatro equipadas con motor Busmeister Wain, danesas; dos máquinas de transmisión mecánica, una

Entre Madrid y Toledo HACE CUARENTA AÑOS CIRCULO EL PRIMER AUTOMOTOR DIESEL POR UNA LINEA ESPAÑOLA

- Los antecedentes de aquella importante innovación —introducida por la compañía MZA—, según el testimonio de uno de aquellos operadores automotoristas.

de ellas con motor Busmeister y la segunda del sistema Deutsche Werke, montados todos ellos por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona—, la Compañía MZA convocó un concurso examen teórico y práctico, con vistas a proveer plazas de conductores y mecánicos, entre sus empleados fijos. Se presentaron al examen noventa agentes, los cuales afrontarían —marzo de 1935— una serie de pruebas, que se prolongaron por espacio de quince días en los talleres generales de Atocha.

El señor Burgos López recuerda aún el contenido del programa de dichas pruebas. En el examen práctico de taller había que superar los ejercicios prácticos siguientes: prueba de ajustador y de tornero, y de soldador de autógena y eléctrica; montaje de centrado de mecanismos (en el depósito de Madrid-Atocha); cementación, temple y rectificado; trabajo de plegado en chapa fina; trazado de piezas y chapa; empalme de cables; reconocimiento de aislamientos; instalación de aparatos de medida; montaje de líneas interiores; instalación de

motores, y, al final, soldadura de cobre con estaño, latón y plata.

CURSILLO TEORICO INTENSIVO

Veinticinco de los aspirantes superaron las difíciles pruebas enumeradas. Los aprobados iniciaron a continuación un cursillo que duraría tres meses, también en la estación de Atocha, dirigido por cinco ingenieros de la compañía: don Manuel Villar Lopesino, don Emilio Siegrist Spidney, don Pedro Vidaurre, don José María Ruiz de la Prada y don Carlos Flores. Con carácter teórico, el cursillo versó sobre las materias de Electricidad, Mecánica, Motores de aceite pesado y eléctricos, Física, Química, Matemáticas, Geometría, Dibujo lineal y Reglamento de Señales, Policía y Circulación.

Aquella preparación era dura y exhaustiva, dice don Alfonso Burgos. Y quedaba todavía el último de los obstáculos: sufrir un examen psicotécnico en la Escuela de Ingenieros Industriales. Los pocos que resultaron útiles tras esa selección

(previo examen de la vía, conduciendo los automotores) recibieron el título de operarios automotoristas. Como ya se ha dicho, don Alfonso Burgos fue uno de aquellos automotoristas a quienes correspondió circular por diversas líneas del país, con un automotor de la serie WE-403.

El trabajo de los primeros automotoristas fue, sin duda, arduo. Ellos eran los únicos responsables de la conducción del tren, ya que aún no existía el cargo de ayudante. El revisor, aparte de su cometido específico, tenía que llevar la hoja de marcha, y con arreglo a unas instrucciones, debía parar el automotor en el supuesto de que no funcionara el dispositivo de seguridad ("hombre muerto") o si el conductor sufría un desvanecimiento repentino habría de guiar el tren hasta la estación más próxima.

A MAS DE CIENTO POR HORA

Realizados los distintos ensayos, se realizaron servicios con tales automotores —de 96 plazas— y con remolques —de 102 plazas— en los llamados "correos" (llevaban un departamento servido por un agente postal ambulante), que cubrían el trayecto Madrid-Cuenca. También se hizo el servicio Madrid a Cuenca por Toledo; también a Barcelona, y ya en la posguerra, constituida la RENFE, a La Coruña, Vigo y otros puntos.

Del gráfico de velocidades y del perfil general correspondiente al viaje inaugural del 25 de septiembre de 1935, se desprende que la velocidad alcanzada por este tipo de automotor fue, en algunos tramos, de algo más de 110 km/h., cota nada despreciable para aquellos tiempos. De hecho —nos señala, para concluir, el señor Burgos López—, en rectas largas y trazados rasantes, podían incluso superar los 120 km/h. ■