

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

SERVICIO DE TRACCIÓN Y MERCANCÍAS

► Cocheras y talleres

El servicio de tracción de una estación necesita ser atendido por una serie de edificios que abriguen los coches y máquinas, permitiendo hacer las pequeñas reparaciones necesarias para su mantenimiento.

Las cocheras son las edificaciones que atienden a esta función, y existían para carruajes y locomotoras¹. Las que albergaban los carruajes solían ser de planta rectangular, mientras que las cocheras de locomotoras podían ser rectangulares, rotondas o semirrotondas (dependiendo del número de máquinas).

Cocheras para carruajes. Basta colocar bajo un hangar de planta rectangular un número de vías paralelas que se unen a la salida del edificio por un carretón con foso o una batería de placas giratorias. En España, la longitud de las vías dentro de la cochera suelen ser de 8 m. al menos hasta finales del siglo.

Las cocheras o depósitos de locomotoras. Por muy pequeñas que sean, incluso para dos máquinas, llevan un anexo para el jefe del depósito y los mecánicos y tienen también sus vías unidas al exterior por una aguja y una placa giratoria en el tronco común para permitir retornar a las máquinas.

Aunque son de distintas formas, todas ellas tienen varios elementos comunes: puente giratorio para volver las máquinas, guías hidráulicas y muelles de carbón, vías de acceso que permitan entrar y salir una máquina sin mover a las demás, grandes puertas, fosa de picar, distribución de agua, ventilación y luz, departamentos para oficinas, habitaciones de maquinistas, talleres y almacenes.

Hay tres tipos principales: cochera rectangular, rotonda y semirrotonda.

Si no sobrepasaban las seis máquinas se utilizaba la de forma rectangular, que era como se hacía al principio, en que los depósitos eran pequeños. En su interior se disponen las vías transversalmente y una batería de plataformas fuera comunica las distintas vías con las principales de la estación. Un gran inconveniente era el tener que separar en cada maniobra la máquina del ténder, por lo que se suspendió la plataforma por un carro de servicio que exigió abrir una puerta para cada vía, haciéndose muy difícil caldear la cochera en invierno, con el agravante de que el carro, expuesto a la intemperie, se dañaba, debiendo repararse frecuentemente.

Más frecuentes son las rotondas y semirrotondas. En las primeras, las vías convergen en el centro, donde hay una placa giratoria para las maniobras, generalmente también cubierta, aunque por economía a veces no se hace. La vigilancia es aquí más cómoda y se caldea con mayor facilidad, pero tiene el inconveniente de que sólo sirve para un número determinado de locomotoras (entre 18 y 25) y no puede ampliarse.

Finalmente las semirrotondas están basadas en el mismo principio que las rotondas, pero tienen la ventaja de poderse ampliar y ser más económicas por cubrirse sólo la parte que ocupan las máquinas. El número óptimo de máquinas que admite oscila entre 10 y 24. Su gran defecto es la gran cantidad de hojas de puerta que exige y que la hace muy difícil de calentar, y la placa giratoria, que sin protección resulta costosa

de mantener. En España se dejan los huecos abiertos, conservándose bien las máquinas gracias a lo poco riguroso de las condiciones climáticas.

Cualquiera que sea el sistema elegido, debe estar provisto de un taller para las reparaciones de mantenimiento, un anexo para oficinas, un cuerpo de guardia donde los mecánicos se cobijen, coman y puedan asimismo pasar la noche.

En su construcción es importante el aspecto de la iluminación y ventilación, que se logra a través de una linterna, y el material usado en la cubierta, que no puede ser metálico por ser enseguida atacado por los vapores sulfurosos de las locomotoras que, mezclados con el agua de la condensación del vapor, produce ácido sulfúrico altamente perjudicial.

Para el aprovisionamiento del carbón se disponen unos muelles de madera o albañilería, que a veces tienen dos pisos. Para el agua es preciso establecer unos depósitos que en países cálidos pueden estar sin cubierta o envolvente, pero que en los fríos hay que preservar de las heladas y caída de las hojas, etc. con peligro de que el agua con impurezas obstruya los tubos del generador, por lo que se recubre con una cubierta de zinc o de ladrillo.

Además de los pequeños talleres que se establecen junto a los depósitos, son necesarios otros mayores para las grandes reparaciones, pero éstos se sitúan generalmente en las estaciones extremas de la red o en empalmes en ciudades donde hay casas de construcción importantes a los que confiar el trabajo, o parte de él, en caso de necesidad².

Gran parte de estas construcciones subsisten aún entre las vías como testimonios de la época del vapor, constituyendo restos de una arqueología industrial cuyo estudio contribuiría a un mayor conocimiento de una de las facetas más desconocidas del sistema ferroviario.

¹.- Información sobre el material móvil de la línea se puede consultar en: "Automotores térmicos TAF", *Vía Libre*, nº 11, Noviembre, p.23-24, 1964. / FERNÁNDEZ SANZ, F. "Los que llevan el TAF", *Vía Libre*, nº3, Marzo, p. 19-21, 1964./ "Locomotoras y tenderes números 0-30-2013/030-259 y automotor térmico Ferrobús", *Vía Libre*, nº 10, Octubre, p.41-42, 1964./ "Locomotoras y tenderes números 0-30-2013/030-259 y automotor térmico Ferrobús", *Vía Libre*, nº 10, Octubre, p.41-42, 1964./ FORTUNY, J.M. "Evolución Histórica de la locomotora diesel", *Vía Libre*, nº19, Junio, p. 17-18, 1965./ VILLAGARCÍA, V. "Dieselización de la estación de Madrid- Atocha", *Vía Libre*, nº 33, Septiembre, p. 28-29, 1966./ "Locomotoras Talgo serie 2001-2010 (año 1965)", *Vía Libre*, nº 35, Noviembre, p.10, 1966./ REDER, G. "Las locomotoras del Far- West en España", *Vía Libre*, nº 35, Noviembre, p-29-30, 1966./ "Locomotoras de vapor serie 240-4001 y 240-4045, años 1912, 1914, 1921", *Vía Libre*, nº 41, Mayo, p.23, 1967./ "Locomotoras y tenderes núms. 240-2081 y 240-2200", *Vía Libre*, nº 55, Julio, p.23-24, 1968./ "Locomotoras y tenderes 240-2051/ 240-4858 y 240-4061/240-4085", *Vía Libre*, nº 56, Agosto, p. 23-24, 1968./ "Locomotoras y tenderes 240-2316/ 240-2335", *Vía Libre*, nº 57, Septiembre, p. 21-22, 1968./ REDER, G. "Antología de la locomotora de vapor en España: 120 años de historia", *Vía Libre*, nº 56, Agosto, p. 20-24, 1968./ "Locomotoras tenderes núms. 240-2201/ 240-2238", *Vía Libre*, nº 62, Febrero, p. 23-24, 1969./ "Veinte años de explotación de los Talgo", *Vía Libre*, nº 69, Septiembre, p.23-24, 1969./ ARANA, J.M. "Los ferrobuses", *Vía Libre*, nº 67, Julio, p. 12-13, 1969./ REDER, G. "Parque de tracción", nº 91, *Vía Libre*, Julio, p.135-146, 1971./ REDER, G. "Aquellos tiempos del vapor", *Vía Libre*, nº 91, Julio, p. 102-103, 1971./ FERNÁNDEZ SANZ, F. "La construcción de locomotoras de vapor en España", *Vía Libre*, nº 103, Julio, p.-23-29, 1972./ REDER, G. "Las primeras máquinas de ferrocarril en España", *Vía Libre*, nº 130, Octubre, p. 15-18, 1974./ LÓPEZ, J, M. "Ha concluido la tracción vapor en RENFE", *Vía Libre*, nº 138, Julio, p. 23-28, 1975./ ARENILLAS, J. "Nuevo material motor de RENFE", *Vía Libre*, nº 137, Junio, p.12-15, 1975./ ARENILLAS, J. "Historia de la tracción de los ferrocarriles españoles", *Vía Libre*, nº151, Agosto, p. 27-42, 1976./ ARENILLAS, J. "Historia de la tracción de los ferrocarriles españoles", *Vía Libre*, nº 153, Octubre, p. 27-42, 1976./ ARENILLAS, J. "Historia de la tracción de los Ferrocarriles españoles", *Vía Libre*, nº 194, Junio, p.25-40, 1976./ MOHEDANO SOLANA, C. "El Talgo Madrid- Alicante, acogido favorablemente por el público", *Vía Libre*, nº 156, Enero, p. 57, 1977./ MARISTANY, M. "Mikado, un nombre para la historia", *Vía Libre*, nº 174, Julio, p.17-18, 1978./ ARENILLAS, J. "Mas sobre el nuevo material motor para RENFE (I)", *Vía Libre*, nº198, Julio, p.11-15, 1980./ ARENILLAS, J. "Mas sobre el nuevo material motor de RENFE (II)", *Vía Libre*, nº 199, Agosto, p.19-22, 1980./ FERNÁNDEZ, SANZ, F. "Las 141-R... Esas bravas americanas", *Vía Libre*, nº 213, Octubre, p.12-14, 1981./ MAESTRO, A. "Los últimos tipos de locomotoras de vapor en España (I)", *Vía Libre*, nº 207, Abril, p.21-25, 1981./ M.G.M. "Los trenes diesel 592 y 593: similitud aparente, tecnologías distintas", *Vía Libre*, nº 251, Diciembre, 1984./ M.G.M. "Los automotores Renault en España", *Vía Libre*, nº 272, Septiembre, p.35-38, 1986./ GONZALO, E. "De Alicante a La Encina bajo catenaria", *Vía Libre*, nº 280, Mayo, p.14, 1987./ SÁNCHEZ CORRALES, J.A. "Historia de la tracción y los servicios de los talgo (I)", *Vía Libre*, nº 287, Diciembre, p.19-21, 1987./ MAESTRO, A. "Las locomotoras

2-4-0 en España (I)", *Vía Libre*, nº 276, Enero, p. 26-29, 1987./ MAESTRO, A. "Las locomotoras 2-4-0 en España (II)", *Vía Libre*, nº 277, Enero, p. 26-29, 1987./ FERNÁNDEZ SANZ, F. "El primer inventario de RENFE se hizo en 1943", *Vía Libre*, nº 307, Agosto, p.48-49, 1989./ MUÑOZ RUBIO, M. "Evolución del material, viajeros y mercancías", *Vía Libre*, nº 329, Junio, p.68-69, 1991./ MUÑOZ RUBIO, M. "Evolución del parque motor, del vapor al AVE", *Vía Libre*, nº328, Mayo, p.69-71, 1991./ GARCÍA RODRÍGUEZ, C. "El TAF, el comienzo de la modernización de RENFE", *Vía Libre*, nº 340, Mayo, p.71-74, 1992./ GARCÍA RODRÍGUEZ, C. "El TER, más de media historia de RENFE", *Vía Libre*, nº 337, Febrero, p.69-70, 1992./ GARCÍA RODRÍGUEZ, C. "Los ferrobuses, inicio de la renovación de los servicios regionales", *Vía Libre*, nº 351, Abril, p.102-103,1993./ GARCÍA, C. "Los automotores Renault para servicios diurnos en España", *Vía Libre*, nº 393, Diciembre, p.71-72, 1996./ CASAS, J.C. "Capítulos desconocidos de los TAF", *Vía Libre*, nº383, Enero, p.73, 1996./ CAYÓN GARCÍA, F. "Babcock &Wilcox, seis décadas construyendo locomotoras", *Vía Libre*, nº 428, Febrero, p.81-83, 2000./ CASAS, J.C. "Automotores 593 en espera del mejor postor", *Vía Libre*, nº 445, Septiembre, p.146, 2001./ VERGARA, F. "Vapor en los cincuenta", *Vía Libre*, nº 447, Mayo, p. 78-80, 2004./ ORTUÑO, A. (coord), *El ferrocarril en Alicante. Pasado, presente y futuro*, Alicante, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2008.

².- Clairac, P. *Diccionario General del Arquitectura e ingeniería*, 1879.