

# **ELECTRIFICACIÓN MONFORTE – VIGO**

***25 AÑOS DE TRACCIÓN ELÉCTRICA***



**Carlos M. Barreiro Molinos**

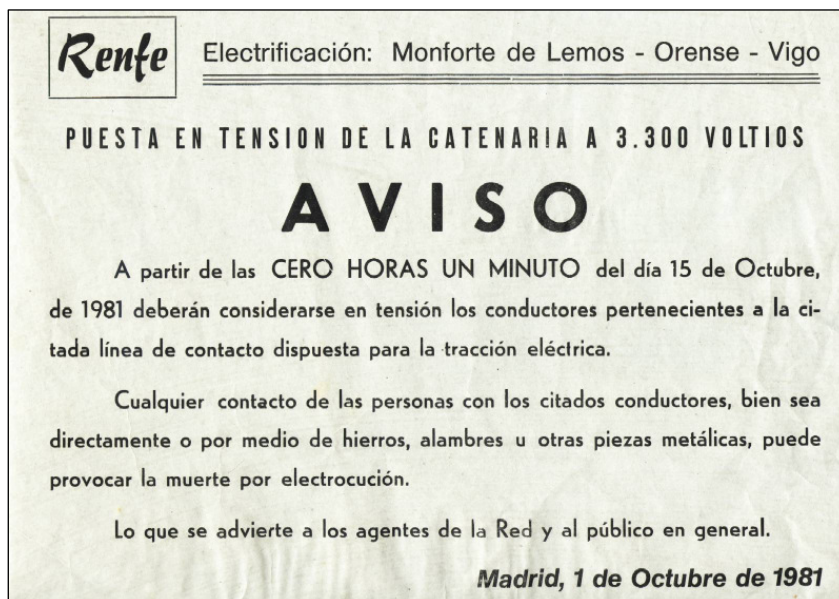
# ELECTRIFICACIÓN MONFORTE – VIGO

## 25 AÑOS DE TRACCIÓN ELÉCTRICA

**E**l 21 de diciembre de 2006 se cumplen 25 años de la puesta en servicio de la electrificación de la línea Monforte de Lemos – Vigo, cumpliendo así una aspiración largamente esperada y que tras múltiples retrasos e incidencias, por fin fue puesta en tensión, comenzando así la explotación comercial con tracción eléctrica, lo que supuso un salto cualitativo en los servicios de todo tipo que todavía hoy no ha sido superado, a falta de que nos liberen de la tensa espera a la que nos están sometiendo con los corredores de *Alta Velocidad*.

### ANTECEDENTES

A pesar de la importancia económica e industrial de Vigo, durante muchos años nuestra ciudad no contó con unas instalaciones ferroviarias acordes con nuestras necesidades, algo que se vendrá a paliar con la llegada de la, de una forma u otra, *Alta Velocidad* y la construcción de la salida sur y el enlace con la Zona Franca. A pesar de ser considerada la línea procedente de Monforte como parte de la red básica por RENFE, la tracción eléctrica no se conocía más que por la red de tranvías y el ferrocarril de vía métrica que unía Vigo con A Ramallosa, con sus prolongaciones tranviarias a Baiona y Gondomar, integrada en la red urbana y suburbana. La catenaria, que conocimos en 1926 y vimos desaparecer en 1968, no muy diferente del modelo



*Se aproxima el final de una larga y tensa espera. La línea se pone en tensión, con lo que la puesta en servicio comercial es ya cuestión de muy poco tiempo, durante el cual se efectuarán las pruebas precisas de funcionamiento de la catenaria y la tracción. Colección CMBM.*

que utilizaba la compañía de Norte, sería algo que nos estaría vetado durante muchos años. En los años 40 del siglo XX entre los primeros planes de RENFE destaca un ambicioso plan de electrificación que contemplaba la línea Palencia – A Coruña y dejaba a Vigo de lado, a pesar de ser la línea de más tráfico de Galicia. El plan no se pudo cumplir por la penuria de la posguerra y A Coruña aún espera por la electrificación a la puesta completa en servicio del Corredor

Atlántico.

Incluso parece que, tras terminar la línea electrificada en Monforte de Lemos en 1962, el progreso de la tracción eléctrica se detendría ahí tras la decisión de dieselizar de forma integral el resto de la red gallega. Tras especularse durante muchos años que se retomaría el proyecto entre Monforte y A Coruña, sin llegar a concretarse en ningún momento, por fin nuestra línea principal aparece formalmente en los planes de RENFE.

## LA ELECTRIFICACIÓN SE HACE REALIDAD

Así, tras la crisis energética de 1973 y comprobada la eficiencia y el ahorro a largo plazo de la tracción eléctrica en las líneas de tráfico importante, RENFE decide completar la electrificación de la red básica, creando grandes ejes en los que se evitaría el cambio de tracción y se aumentaría la capacidad de transporte de mercancías. En este contexto, Monforte – Vigo aparece contemplada en el plan de electrificaciones 1974 – 1977 de RENFE. Sin embargo, la espera sería larga, pues la obra se ejecutó en último lugar entre las líneas previstas, lo que unido a los problemas técnicos que después comentaremos, retrasó su puesta en servicio hasta finales de 1981.

Así las cosas, elaborado el proyecto y superada la fase burocrática, en 1977 se comienza el tendido hacia Vigo desde la cola de catenaria, junto al paso a nivel del inicio de la línea en Monforte. La obra no culminaría hasta el 21 de diciembre de 1981, plagada de multitud de problemas técnicos y presupuestarios durante su ejecución. Así, mientras a finales de 1978 la catenaria ya superaba O Porriño, en muchos tramos aún no se había iniciado el tendido y en la estación de Ourense estaban las obras paralizadas. Las estaciones de Vigo y los últimos



*Primera salida del electrotrén Vigo –Hendaya, el 22 de diciembre de 1981. Foto: CMBM*

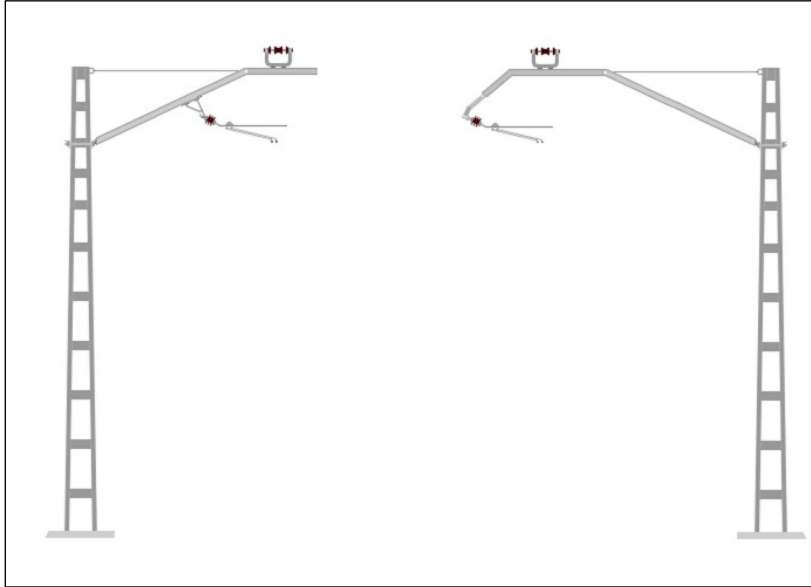
kilómetros de la línea contaban ya con catenaria totalmente acabada a mediados de 1980 mientras en el túnel de Os Valos los técnicos se devanaban los sesos para atacar semejante muerto. Las características de algunas obras de fábrica y el escaso gálibo de los túneles obligó a montar la catenaria en el límite mínimo de altura en muchos casos, cuando no rebajar la plataforma de la vía para conseguir la altura mínima para la catenaria. Un caso típico, que a la postre fue el causante del retraso en la puesta en servicio de la electrificación fue el

comentado túnel nº 30 llamado De Os Valos, con 960 m de longitud y una rampa de 19 milésimas en curva en su boca sur, plagado de filtraciones y lleno de reparaciones que lo habían dejado con una sección que hacía imposible su electrificación. Por fin, se decidió rebajar la traza de la vía y se tendió la catenaria como se pudo. La urgencia para su puesta en servicio hizo que durante algunos meses se tuviera que circular con limitación a 10 Km/h sin terminar las obras de consolidación de la plataforma, con la vía entibada con madera a los hastiales del túnel. En la estación de Ourense hubo que llevar a cabo la misma operación en la zona de los cambios de salida lado Monforte para salvar el paso superior de la avenida de Santiago. Incluso en esta estación hubo que hacer un replanteo del proyecto, al hacer coincidir unos planos erróneos un poste justo en la boca del paso inferior de los andenes. Durante el verano de 1981 las dudas sobre la puesta en servicio de esta obra fundamental llegaron a la prensa. A pesar de todo, entre Monforte y Ourense la electrificación entró en servicio el 27 de septiembre, con sólo 3 vías con la catenaria ajustada y en tensión, sin una sola de las subestaciones de la línea en servicio, alimentada desde Pobra de Brollón y con casi todo por hacer en el resto de la estación y el depósito de tracción. Por fin, las estaciones del tramo entre Ourense y Vigo aparecieron literalmente tapizadas de avisos de puesta en tensión de la catenaria el 15 de octubre de 1981, fijándose ya la fecha de entrada en servicio comercial para el 21 de diciembre, honor que le cupo a la UT 440-148-5, que realizó el primer servicio de la mañana entre Vigo y Ourense. Por su parte, la 440-147-7 fue la primera que llegó a Vigo, procedente de Ourense. Eso sí: apenas hubo una tímida inauguración oficial con rueda de prensa de José Luis Villa, entonces Director de la 7ª Zona, con una reseña en Faro de Vigo, pero no en la revista Vía Libre, que nunca había

dejado de registrar este tipo de eventos en sus páginas. ¿Quizá abochornados en RENFE por el cúmulo de despropósitos en el que se había convertido esta obra y el intolerable retraso que llegó a acumular? No lo sé. Lo cierto es que para la opinión pública interesada en el ferrocarril y los aficionados, el desconocimiento sobre la fecha real de la puesta en servicio de la electrificación de esta línea todavía subsiste y solo los que estuvimos muy pendientes de ello podemos dar fe con exactitud de esta circunstancia.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

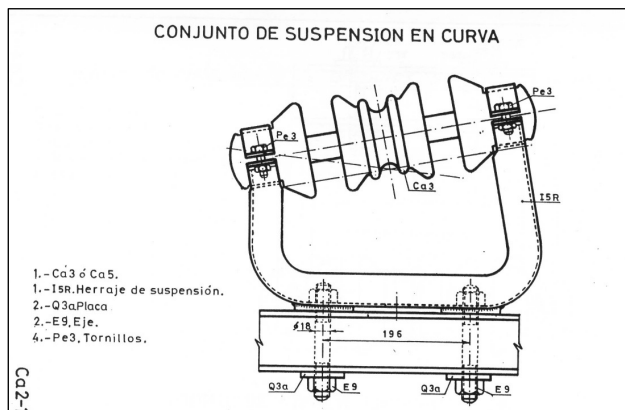
Las características de la línea aérea de contacto son las habituales en las electrificaciones de RENFE. Catenaria simple poligonal con regulación de la tensión mecánica mediante



Una aproximación a las formas de los equipos de línea en recta, tal como se presentan en tramos de vía doble. Gráfico: CMBM

contrapesos y poleas, formada, en vía general y principales de estación por un cable sustentador de cobre de 153 mm<sup>2</sup> y dos hilos de contacto de cobre endurecido ranurado de 107 mm<sup>2</sup> de sección con péndolas de varilla de cobre de 5 mm de diámetro y sujetas a los hilos con grifas de bronce, alimentada a una tensión nominal de 3.300 V, de acuerdo con el modelo denominado actualmente CR-160, apta para esta velocidad máxima.. Se instalaron ocho subestaciones con rectificadores de silicio

capaces de suministrar a la línea una potencia de 3.000 Kw cada una, con telemando desde el CTC de Ourense. Éstas se situaron en Canabal, Os Peares, Ourense, Ribabavia, Frieira, Sela, Guillarei y Redondela, aunque las de Canabal, Ribadavia y Sela estuvieron varios años sin



Uno de los elementos más característicos del montaje de catenaria tipo RENFE, junto con su equivalente en recta el Ca4-1, con el juego de aisladores horizontal. Fuente: "Memorando de la Línea Aérea de Contacto tipo Renfe"

conectar a la línea por problemas diversos. A ambos lados de las estaciones se instalaron dos seccionamientos sucesivos con aparatos de maniobra eléctricos telemandados desde las estaciones. Además de la línea se electrificó la derivación particular de As Gándaras, que sirve a empresas como Citroën, Cementos Cosmos y otras.

En cuanto a los equipos de línea, se especuló con que la línea estaría equipada con ménsulas tubulares de aluminio y péndola en Y según determinados prototipos que había experimentado RENFE y que todavía tardarían bastantes años en constituir lo

que después llamamos catenaria tipo CR-220. No fue así. Sin embargo, la péndola en Y sí fue empleada entre Monforte y Canabal, entonces el tramo más rápido de la línea. Este montaje consiste en incorporar un cable sustentador intermedio en las proximidades de los apoyos y péndolas cortas con un anclaje flexible al tubo de atirantado, con el fin de eliminar los puntos

duros y asegurar una flexibilidad constante de la catenaria. El resto del armado está constituido por postes de acero galvanizado de tipo X en vía general y tipo Z en las estaciones, hincados en macizos de fundación de hormigón, con diferentes variantes en altura y sección para soportar un mayor o menor esfuerzo. Así, a la letra que define el tipo de poste se añade un número que indica su mayor o menor resistencia. Desde los más sencillos como los X2B para uso normal en vía general, y X3B para anclajes, vanos de compensación y trabajos de mayor resistencia. Todos éstos miden 7 metros de altura desde la superficie del macizo y tienen 1 metro de empotramiento en éste. En la mayor parte de los casos se han utilizado postes alargados 400 mm para los anclajes y contrapesos. En vías de estación y otras aplicaciones excepcionales se utilizan postes tipo Z, de 8,75 metros los Z1 a Z5 y 1 metro de empotramiento y 10 metros los de tipo Z5bis, Z6 y Z6bis, con 1,44 metros de empotramiento, en estaciones importantes y playas de vías. Excepcionalmente se utilizarían en algunos puntos, postes de perfil H, donde el gálibo transversal fuera inferior al necesario. Las suspensiones en vía general están formadas por ménsulas en semipórtico arriostradas de doble perfil en U soldado, ancladas al poste mediante un tacón articulado que permite el giro de la ménsula de acuerdo con las variaciones de tensión mecánica de la catenaria, todo fabricado en acero galvanizado. En estaciones se utilizarían pórticos funiculares o brazos largos (“ménsulas dobles”) con capacidad para dos o más líneas. El cable sustentador va apoyado sobre aisladores de tipo enterizo de resina, en lugar del clásico conjunto de diabólos de porcelana, con herraje en forma de U sobre la ménsula y los hilos de contacto iban atirantados al poste con brazos y tubo de atirantado a la ménsula, rectos en alineaciones rectas y curvas de más de 600 m de radio y de forma curva, con atirantado flotante en las alineaciones curvas de menor radio, con aisladores de porcelana, con vanos entre los 60 y los 30 metros dependiendo del perfil transversal de la vía. En colas de anclaje, seccionamientos, extremos de los pórticos funiculares y aislamientos intermedios se emplearon preferentemente aisladores de resina de teflón, de color blanco, aunque en este último caso también se han utilizado de forma limitada aisladores de porcelana tipo nuez.

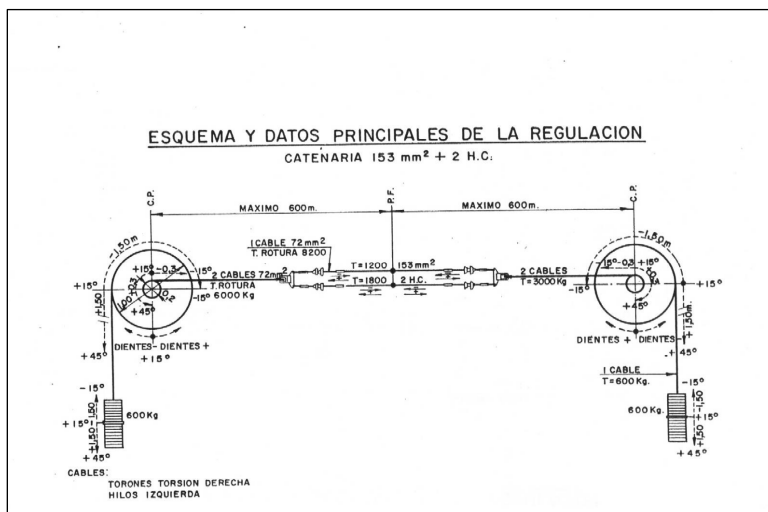


Gráfico esquemático de los equipos de regulación de la tensión mecánica.  
 Fuente: “Memorando de la Línea Aérea de Contacto tipo Renfe”

suelen instalarse los descargadores de espas (pararrayos) en el apoyo correspondiente al punto fijo o en el contiguo, colocados sobre la ménsula. Cada contrapeso pesa 660 Kg<sup>1</sup> y está formado por rodela de fundición de 30 y 15 Kg. En los tramos de compensación, formados generalmente por tres vanos entre cuatro postes, de los cuales, los extremos portan el contrapeso y el juego de poleas. En los dos centrales se montan dos ménsulas separadas un metro entre sí. En este punto se intercambian e interconectan las dos colas de catenaria. Los atirantados del lado contiguo al contrapeso elevan las colas de catenaria para guiarlas hacia las poleas,

<sup>1</sup> En las especificaciones originales de la catenaria tipo RENFE este peso era de 600 Kg.

uniéndose los extremos de sustentador e hilos de contacto en un balancín. Desde aquí un cable de anclaje y el juego de poleas hará el resto.

En estos 25 años el tendido ha sufrido muy pocas modificaciones. Sólo las derivadas del mantenimiento ordinario y la sustitución de determinados elementos, como aisladores de sustentador, incorporándose paulatinamente el tradicional conjunto de aisladores diábolo de porcelana de tres piezas, así como los de las colas de anclaje y pórticos por aisladores de vidrio de discos. Lo que no está claro es por qué los tubos de atirantado en curva se han sustituido por cadenas, solución técnica de evidente provisionalidad que se ha utilizado incluso en tendidos nuevos, en las variantes construidas en la línea para la rectificación de curvas. Técnicos de Renfe me comentaron que no eran suficientemente resistentes a la corrosión dado el elevado grado de humedad de la zona. Otro problema aún no resuelto es el de los seccionadores eléctricos, que muy pronto dejaron de funcionar y que finalmente han empezado a ser sustituidos, bien que de forma un tanto irregular, por un nuevo modelo más fiable.

## MATERIAL MOTOR Y SERVICIOS

Como comentaba anteriormente, las unidades eléctricas de la serie 440 fueron las pioneras en la línea Monforte – Vigo, efectuando previamente recorridos de prueba por la línea. En uno de éstos, tres días antes de la puesta en servicio oficial pude ver y fotografiar a la 440-147-7, que aunque probablemente no fuera la primera en llegar a Vigo sí lo fue para mí.<sup>2</sup> Las UT 440 formaban parte de la dotación del depósito de León y comprendían los números de orden del



*Las infatigables unidades eléctricas 440 llevan 25 años sirviendo en la línea Monforte – Vigo. Puente de San Lorenzo, Vigo. Abril de 1983. Foto: CMBM*

140 al 149, 153 y 154, del 196 al 198 y algunos años más tarde, la 231, con incursiones esporádicas de alguna unidad del depósito de Madrid – Fuencarral, como la 440-199 o la 133/115/081. El coche motor de la 440-143 fue el primer vehículo de esta serie que salió de fábrica con ventanas frontales más pequeñas, la parte superior del testero pintada de amarillo y el faro bajo de cola fijo. El remolque cabina tenía aún el

testero tradicional. La primera unidad completa con este nuevo diseño del testero fue la 440-145. Asimismo, la 440-196 fue la primera unidad dotada de asientos reversibles unificados. Como se ve, en nuestras 440 confluyeron un buen número de curiosidades.

Las 440 vinieron a sustituir a los cansados ferrobuses, con una mejora radical en los tiempos de marcha y el confort, aunque de esta manera vino a desaparecer el servicio directo Vigo – Lugo, imposible de realizar ahora sin transbordo en Monforte. Se establecieron 3 trenes en cada sentido con este material, con finales en Ourense, Monforte o Ponferrada, que sin muchas variaciones pero sí algunos cambios en el material, como veremos más adelante, han subsistido hasta la actualidad.

Otra mejora importante vino de la mano de los electrotrenes de la serie 432, que comenzaron a prestar servicio entre Vigo y Hendaya el 22 de diciembre de 1981 en sustitución del TER que hacía el servicio, cuya última circulación, a cargo del 597-053-8, en esta línea fue

<sup>2</sup> Foto de portada. Vigo, 18 de diciembre de 1981.

el día anterior. Por la noche llegaría el primer electrotrén aunque su estreno no fue muy lucido al entrar en Vigo con 2 horas de retraso. En este caso, la mejora venía dada por la marcha tipo 140 del 432 frente a los 120 del TER y una aumento en la oferta de plazas, unido a la llamativa imagen del electrotrén con su librea roja y plateada. El primer tren de esta serie que prestó este servicio fue el 432-015-6.

En los trenes remolcados por locomotora el uso de la tracción eléctrica fue en principio, muy irregular. Los trenes que unían Vigo con Madrid siguieron siendo remolcados con locomotoras de la serie 333, incluido el Talgo pendular, al que la lógica aconsejaba colocar en cabeza una eléctrica de la serie 269 al ser obligada la maniobra de unión o segregación con la rama de A Coruña en Ourense – Empalme. Sin embargo, la escasez de estas locomotoras en la zona, con un parque basado casi exclusivamente en las 7700 (277), y la falta de personal habilitado hicieron que en un principio y de forma muy irregular, solo los expresos transversales a Bilbao / Hendaya y Barcelona contaran con las ventajas de la tracción eléctrica. Así el primero era remolcado en ambos sentidos entre Vigo y Monforte por una 277, mientras que el de Barcelona llegaba a Vigo con esta locomotora, que por la tarde bajaba a Guixar para remolcar un mercancías, mientras que el “Catalán” tenía que conformarse con una diesel 1800 o 2100. De la misma manera, el ómnibus Vigo – Monforte era remolcado con diesel. Esta situación duró casi dos años. En abril de 1983 ya todos estos trenes eran remolcados por locomotoras eléctricas de la serie 277 al haber liberado las potentes 251 de muchos servicios a estas magníficas locomotoras.

Por fin, tras tres años y medio de espera se autoriza el servicio de las locomotoras de la serie 269 en la línea, siendo su primer servicio el Talgo Madrid – Vigo del 12 de junio de 1985 con la 269-005-5 en cabeza. A partir de ese momento, esta serie se adueñaría de todos los trenes



*La 269-060-0 en uno de sus servicios característicos. Vigo, 10 de abril de 1993. Foto: CMBM*

de viajeros excepto el expreso Rías Bajas que seguiría muchos años con su 333 de siempre. En un principio, las únicas locomotoras de la serie 269 que bajaban a Vigo fueron las comprendidas entre la 001 y la 008. Las 277 se vieron relegadas cada vez más a remolcar trenes de mercancías, aunque un número limitado de ellas aún hacía servicios esporádicos con viajeros, en concreto, aquellas dotadas de freno dual, ya que el freno de vacío había sido ya

eliminado de estos trenes. Aún se podrían ver por Vigo – viajeros la 7703, 7706, 7753, 7758, 7766 y 7775 de vez en cuando.

Otro hecho relevante que se produce en 1984 es la creación en febrero de una relación diurna diaria entre Vigo y Barcelona, servida primero con trenes de la serie 432 y a partir de enero de 1985 con electrotrenes de la serie 444 en un buen intento de RENFE por potenciar los servicios en esta línea. Sin embargo, en 1988 este tren pasó a ser trisemanal e incluso se llegó a temer por su desaparición. La evolución de este servicio fue bastante curiosa, como veremos más adelante.

Durante la segunda mitad de la década de los 80 del siglo pasado se consolidan los servicios con tracción eléctrica y se mejora el aprovechamiento de las prestaciones de los trenes. El más beneficiado, sin duda, fue el expreso Vigo – Barcelona, que pasa a la categoría de

Estrella, incorporándole además plazas en coche – camas y auto expreso, este último, en días alternos. Se eleva su velocidad a 140 con lo que sufre una reducción importante de su dilatado tiempo de recorrido.

Hasta el final de esta década las cosas transcurren sin cambios sustanciales en el material. La construcción de la nueva estación de viajeros de Vigo, inaugurada el 28 de septiembre de 1987 trajo consigo la reelectrificación de sus vías y, a la larga, la electrificación de las del taller de material motor, que desde entonces queda operativo para albergar locomotoras y unidades eléctricas. Dos de las vías de la nave se electrificaron, mientras que en la de mantenimiento de automotores diesel la catenaria termina ante el portalón. Las 269 se afianzan también en el transporte de mercancías y empiezan a aparecer locomotoras de depósitos más lejanos en nuestra línea, como alguna 269.2 despistada, además de ejemplares de la serie 269.0 de numeración más alta. Por fin se autoriza hacia el final de la década el servicio de las 251 en nuestra línea, lo que significará un aumento de capacidad de transporte de mercancías. Las series de material electrotrén intercambian servicios. Las reformas sufridas en bogies e interiores hacen que los 432 puedan unificar servicios con los 444. Así, el Vigo – Barcelona pasa a realizarse con 432 y el Vigo – Hendaya con 444, o a veces con la misma serie ambos.

Hacia 1989, el caos reinante en los servicios de cercanías de Madrid ante la insuficiencia del parque de unidades eléctricas, cuando se empezaba aún a entregar la nueva serie 446 hace que RENFE concentre la mayor parte de trenes posible en el núcleo de cercanías de la capital del Estado, en un escandaloso expolio a las líneas “periféricas” que por entonces contaban con un servicio regional digno. Como consecuencia, buena parte de las unidades 440 de esta zona llevaron ese camino y en consecuencia, los servicios regionales entre Vigo, Ourense, Monforte y Ponferrada sufrieron esta carencia, al efectuarse con trenes diesel de la serie 593, más lentos y que eran incapaces de cumplir los horarios, además de que, con tan solo ocho años de servicio, no tenían demasiado buena fama entre el personal de conducción y de talleres. La percepción del viajero, no obstante, era de mayor confort al estar dotados de aire acondicionado y un diseño interior más moderno. Solamente se veía alguna 440 de forma esporádica en algunos servicios. Este problema se mantuvo durante varios años, repercutiendo en el aprovechamiento de la electrificación de la línea. RENFE lo intentó paliar con la entrada en servicio en nuestra línea de las “nuevas” unidades 435, procedentes de la reforma integral de las “Suizas” de las series 436, 437 y 438. Como pasó en tantas ocasiones, la reforma no sirvió para nada ya que técnicamente estos trenes estaban muy deteriorados y no resistirían más de cinco años. Además, aparte de la proliferación de plástico en los interiores y los nuevos asientos, su diseño los hacía incómodos para los trayectos regionales. Con todo, la tracción de los trenes regionales en la línea era de nuevo eléctrica al cien por cien. Jamás se recuperaría el parque de unidades eléctricas para servicios regionales al haber priorizado Renfe la inversión en Cercanías a costa de Regionales, devorando la UN de la C torcida todos los recursos económicos para la modernización y renovación de unidades eléctricas.

La década de los 90 nos depararía algunas sorpresas en cuanto al material y también alguna que otra despedida. Por una parte, comienza el baile de colores en la decoración del material al crearse las unidades de negocio en RENFE con lo que la infame decoración gris y amarilla de la UN de tracción empieza a emborronar las 269, verdes y no verdes. Las unidades 435 empiezan a ser decoradas con los colores de la UN de regionales, blanco y naranja. A algunas se les pintó de negro toda la parte de las ventanas del testero, pero a otras no, lo que les daba apariencia de un tren anticuado, sucio y viejo.

Por estas fechas, debido a la desaparición progresiva de muchas inversiones de marcha y cambios de locomotora con la puesta en servicio del los by-pass de Venta de Baños y Miranda de Ebro, además de la racionalización del uso de las locomotoras hizo que una serie nunca vista en Vigo se hiciera habitual, al frente del Estrella Galicia. Se trataba de la elegante y potente 250, que lo remolcó durante cuatro años. Estas locomotoras no dieron precisamente buen resultado y se puede decir que éstos fueron sus últimos años al frente de trenes de viajeros, siendo relegadas al transporte de mercancías, con los que se multiplicaron sus averías y se acortó su vida activa.



En el capítulo de desapariciones, nos tocó ver como el expreso Vigo – Bilbao / Hendaya – Paris perdía primero la rama de Bilbao, luego el coche directo a la capital francesa y finalmente, cada vez más penalizados sus tiempos de marcha y sin salir nunca del tipo 120 debido al uso de coches 12000, por fin era suprimido, con lo que la relación Galicia – País Vasco se quedaba solo con el tren diurno que, además desde 1991 se hacía con locomotora y coches de las series 9000 y 10000 al unir el tren de Vigo con el de A Coruña. Otro tanto pasó con el Electrotrén de Barcelona, que desapareció al establecerse un servicio diurno a A Coruña, con lo que la esperanza de que se implantara un Intercity entre Vigo y Barcelona, servido con unidades 448 se desvaneció... y éste no sería el peor de los cambios, pues de diurno de calidad hasta la segunda mitad de 2001 se pasó a un roñoso Talgo III en 2002 cuya sustitución, prometida varias veces, a finales de 2006 no sabemos todavía cuándo se hará efectiva. Otro tren que nos abandonó fue el postal Vigo – Monforte, que era lo que quedaba de aquel entrañable ómnibus que fue tras suprimir el servicio de viajeros, remolcado hasta sus últimos días por locomotoras de la serie 269 y alguna que otra 277.

Otro hecho destacable es la aparición de la novísima 252 por nuestras tierras. En febrero de 1994 hizo las primeras marchas de prueba con el Estrella Galicia, aunque no alcanzaría la titularidad de este y otros trenes hasta el verano del año siguiente. Incluso hubo una temporada en la que solamente las 252 remolcaban trenes de viajeros hasta Vigo. Hasta pocas fechas antes de su supresión y transformación en Tren Hotel, incluso el Estrella Rías Bajas –o más bien, lo poco que quedaba de él- era remolcado por estas locomotoras entre Vigo y Ourense. A éste unimos el Talgo Vigo – Madrid en el mismo recorrido y los Diurnos Vigo – Hendaya y Vigo – Barcelona en todo su trayecto, con lo que la presencia de las 269 al frente de los trenes de viajeros llegó a ser nula. No duró mucho esta situación. La redistribución de las 252 a otros servicios, la aparición en 2000 de los trenes ARCO y posteriormente, de los Talgo VII alejaron a muchas de estas locomotoras de estas tierras. Lo peor de todo es que el Talgo Vigo –Madrid



*El popular "Catalán" en una imagen reciente que muestra ya alguno de los cambios producidos en la imagen del material por la nueva Renfe Operadora. Redondela de Galicia, marzo de 2006. Foto: CMBM.*

se dejó de remolcar con locomotora eléctrica, probablemente por la rígida asignación del personal de conducción a una UN determinada, Grandes Líneas en este caso, lo que en la práctica imposibilitaba completar los gráficos de los maquinistas de GL con locomotoras eléctricas después de hacer este servicio. Se desvanecía así cualquier posibilidad de ganar tiempo entre Vigo y Ourense, al verse obligados a llevar en cabeza las 333 o 319. Situación vergonzosa en la que llegaremos a

2007, con un tren tipo 180B rebajado por la tracción a tipo 120 en muchas ocasiones. Así pues, las 252 se quedan con el Vigo – Hendaya y los trenes a Barcelona. Aún habría otro cambio, en este caso, en la tracción del diurno, que pierde la 252 a favor de las 269.4 en 2001. Un par de veces se han dejado caer por Vigo las 269.6 y entre ellas, la famosísima 269-604-5, la “Gato Montés”.

En el área de mercancías, se ve un exceso de explotación con tracción diesel, tanto por el escaso parque de locomotoras eléctricas como por la relativa diversificación de los tráficos por

varias líneas de Galicia, donde, no olvidemos que no se ha vuelto a electrificar un solo kilómetro de sus líneas desde que se inaugurara la que nos ocupa, lo que facilita la rotación del material y los turnos con tracción diesel, lo que provoca el uso masivo de estas locomotoras. En cuanto al parque de eléctricas que llegan a Vigo, a finales de 2006 tan sólo las 269 en sus distintas subseries y sub-subseries y las 251 trabajan normalmente. Las 250, que tenían un TECO grafiado hasta hace menos de dos años, han dejado de estar autorizadas para sobrepasar Monforte.

Como comentaba unas líneas más arriba, en estos 25 años no se ha electrificado ningún tramo más de la red gallega y sólo ha habido obras complementarias en las variantes de la línea entre Arbo y Guillarei, en Monforte, en las nuevas vías de la futura plataforma logística y en Vigo, donde se han electrificado todas las vías de entrada a la terminal de contenedores en Guixar y algunas más de apartado en la estación de viajeros al suprimir en 2003 el tractor de maniobras de servicio y obligando a utilizar la locomotora titular del tren para estas tareas en todos los caso. Se ve que entonces la sustitución total del material convencional parecía inminente, con lo que tales maniobras se verían simplificadas. En realidad no ha sido así y el Estrella Galicia y el Diurno del País Vasco, con sus coches 7100, 9000 y 10000 tienen para rato. Así, parece que el desarrollo de la electrificación en corriente continua a 3.000 voltios ha concluido y ahora se abre un nuevo período en el que las nuevas electrificaciones serán en corriente alterna a 25.000 voltios y 50 hz. de frecuencia. Las primeras de estas electrificaciones en Galicia serán las el Eje Atlántico y Ourense – Santiago, para generalizarse posteriormente en todos los proyectos de líneas de altas prestaciones. Para los devotos de la tracción eléctrica en Galicia es una expectativa muy interesante, como lo fue para mí la experiencia de ver paso a paso la construcción de esta obra clave que ahora cumple 25 años. Que no tengamos que esperar otros 25 años por las nuevas electrificaciones.



Carlos M. Barreiro Molinos  
21 de diciembre de 2006  
[carlos.m.barreiro@mundo-r.com](mailto:carlos.m.barreiro@mundo-r.com)