

SÍNTESIS HISTÓRICA DEL TRANSPORTE

FRANCISCO J. GONZÁLEZ DEL PIÑAL Y JURADO

De la Real Asociación de Amigos de los Museos Militares de España

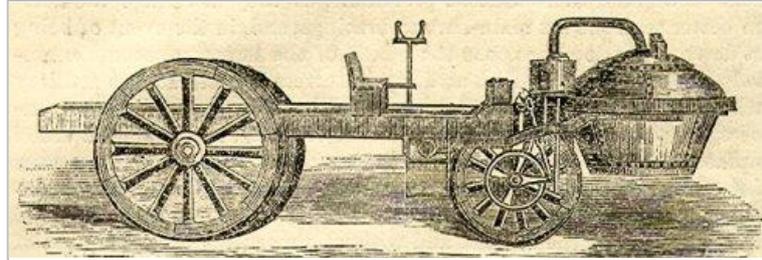
LOS PRIMEROS ARTILUGIOS

Habría que comenzar manifestando que la rueda fue uno de los primeros inventos de la historia de la humanidad, consistente en una pieza mecánica circular que gira alrededor de su eje. Se empleó en actividades multifuncionales. Las primeras eran de piedra o madera, empleándose en actividades hidráulicas, alfareras y militares. Se trata de un dispositivo que gira sobre su eje, necesario para transportar cargas de un lugar a otro, entre otros usos y modalidades. Un carro con ruedas parece que apareció hacia el año 3500 antes de Cristo, y aunque se ignora quien la inventó sí se sabe que fue en Mesopotamia. La rueda pues, brillante invento sin duda, es posible que fuese la sustitución de lo que se usaba en la Edad de Piedra, que no era otra cosa que troncos de árboles a manera de rodillos (de ahí pudiera venir, en la línea cómica, el “troncomóvil” que usara Pedro Picapiedra y sus adláteres Pablo y Vilma...) para transportar grandes piedras; idea que les acercaría a los aborígenes a la construcción de ruedas de madera, manteniendo sus ejes en su sitio a través de una cuña o perno, naciendo así carros, carretas, maquinaria de guerra y otros artilugios; conociéndose el denominado arcera, es decir, un carro romano de pasajeros que disponía de cuatro ruedas. No contempla esta publicación ni la biga (carro romano arrastrado por 2 caballos), ni la cuadriga (tipo de carro tirado por 4 caballos en línea), entre otros tales como el currus, carpentum, o carruca, por cuanto este artículo se refiere a los vehículos de transporte. Los siglos siguientes nos transportaron a las denominadas ruedas motrices, que son las transmisoras de la fuerza de un vehículo haciéndole que rueda, vamos que se mueva, desplazándose hacia adelante y/o hacia atrás.

El complemento primordial de la rueda es el radio, que parece que apareció (vamos, que aparecieron los radios...) 2.000 años antes de Cristo en Irán. En principio estas ruedas tenían sólo 4 radios, rodeados de un aro, cuya rueda formada fue evolucionando, incluso ya en Mesopotamia. Los guerreros las usaron en sus carros de combate y en catafalcos con torres blindadas. Aquellos radios eran de madera o metal.

El devenir de los siglos trae de la mano el transporte de pasajeros a través de la diligencia. En el siglo XIX en el interior de las diligencias inglesas los hacían los de primera clase, y los de segunda

iban arriba con el cochero; y los radios de las ruedas estaban tallados en roble. Ya se conocía para fines bélicos el tractor de vapor, marca “Cugnot”, en 1769, que sería el primer vehículo autopropulsado, y que se fabricó para transportar cañones de campaña.



Cugnot locomotive 1769

Las berlinas, como primeros coches ligeros, siglos XVIII – XIX, tenían ballestas en forma de C y correas para aguantar la carga (eslingas). El birlocho, ya en el XIX, sería un carruaje de 4 ruedas, con un asiento elevado para el cochero. Otro decimonónico diseño sería el de Lord Broughan quien estilizó para sí mismo un carruaje de 4 ruedas tirado por un sólo caballo. Otras modalidades fueron el Buggy, la calesa, el calesín, carriola, concord, laudó, landó, diligencia convencional, coches de postas, curre, faetón...

En la misma época histórica es cuando aparece el ferrocarril, y con ello la locomotora de vapor, la que le dió paso con el tiempo a tremendas innovaciones. Del vapor se pasó al diesel y de este a las eléctricas (expresos, rápidos, cercanías, media distancia, ferrobús, larga distancia, TAF, TER, Talgo III, Talgo Pendular, AVE, Alvia, Avant), incluyendo también a los monorraíles y de montaña, tanto a gas-oil como eléctricos. Ya con anterioridad habían llegado los automotores, y con los trenes de última generación aparecerían los “trenes relámpago” o “balas”, que pasan de los 300 km/h, considerándose un servicio regular ultrarrápido (ya cuando se creó el TALGO había que pagar una tasa por lujo y velocidad). Situémonos donde estábamos: En 1829 la locomotora de George Stephenson alcanzó la inédita velocidad de 58 kilómetros hora. Ya en el siglo XVI se habían conocido las carretillas de madera con ruedas de pestaña, girando sobre raíles de madera. Las fumarolas comenzaron a formar parte del paisaje, que produce el funcionamiento de las locomotoras de vapor, en que el combustible que se quema en el horno calienta el

TRANSPORTE

agua de una caldera y produce vapor, penetrando este en los cilindros mientras las válvulas dejan pasar el vapor.

En el apartado marino aparece un buen número de modalidades de embarcaciones o naves, englobadas en las cuatro marinas existentes : la mercante, de guerra, pesquera y deportiva, y que ordenadas alfabéticamente se encuentran, entre otras, acorazado, bote, balsa, barca, barcaza, botaguín, buque, canoa, carabela, corbeta, destructor, falúa, fragata, fuera borda, galeaza, galeón, galera, lancha, mercante, nao, pesquero, petrolero, patrullero, portacontenedores, submarino, transatlántico, velero, yate ...

Los primeros navegantes se enfrentaban a grandes peligros cuando sus frágiles embarcaciones perdían de vista la costa, por lo que se conocía como cabotaje (navegación que se efectúa sin perder de vista la costa). Con el tiempo apareció la brújula y las cartas de navegación, el kamal, sextante, sonar...

SU EVOLUCIÓN

Con la llegada del siglo XX progresaría vertiginosamente toda la proyección del transporte, multiplicándose también los medios, los caminos, los tiempos, los procedimientos..., naciendo el tercero de esos medios: la aviación.

Tras diversas vicisitudes durante todo el siglo XIX, practicadas con planeadores, el desarrollo de los aviones comenzaría entre 1909 y 1914, ya obviamente en el siglo XX, no llegando el primer avión a reacción hasta 1939. Los primeros “pájaros metálicos” (así se le denominaban en el Sáhara por parte de los nativos) llevaban ruedas de bicicletas, progresando adecuadamente en dos modalidades hermanas, formadas por el helicóptero y el autogiro (y si el lector lo admite, por el globo); así como el nacimiento de hazañas altamente arriesgadas como las grandes travesías, con y sin escalas.

En 1930 apareció el camión articulado “Mack”, que combinaba sus ruedas entre gomas y cubiertas. El modelo “Ford T”, nacido del ingenio de Henry Ford (1863-1947) que construyó su primer auto en 1893. En 1908 produjo coches en cadenas de montaje y así creó un coche barato, de aspecto frágil, que marcó el principio de partida hacia los demás coches producidos en serie, hasta 1927, modelo al que nos referiremos en un próximo capítulo. Dicho lo anterior, la cadena de fabricantes no se hizo esperar : Panhard, Renault, Peugeot, Austin, Morris, Daimler, Benz, Cadillac, Oldsmobile, Harley Davidson... El Ford T, primer coche del mundo producido/fabricado en serie, terminaría su producción en 15 millones de ejemplares solamente de este modelo.

Antes de penetrar de lleno en la actividad aérea

de transporte, se termina con las etapas “terricolas” en una cadena de montaje:

-Se suelda la parte baja de la carrocería y la superestructura, se colocan las puertas, portaequipajes y capó.

-Lavado y lijado de carrocería más dos capas de pintura base y tres de color.

-Se añaden los adornos y accesorios (ventanas, parachoques, dirección, cables, luces...).

-Se instala motor y transmisión.

-Después las ruedas, se comprueban suspensión y dirección y una prueba de conducción sobre rodillos.

-Una vez finalizada toda esta faena es comprobado y se le somete a una breve prueba en carretera, y así quedará apto para asomarse al mercado.

En las últimas décadas todavía se montan, se fabrican a mano (sin utilizar cadenas de montaje) los vehículos más lujosos como el Rolls Royce.

Los principales sistemas para un correcto funcionamiento son, naturalmente, el motor, refrigeración, embrague, engranajes, transmisión, suspensión, dirección, frenos, combustible (alimentación), escape y sistema eléctrico.

Evidentemente, los caminos, carreteras, puentes, túneles, canales... son necesarios para el transporte... La construcción de canales decreció cuando llegó la edad de oro del ferrocarril. Excepciones: canales como el de Panamá, Corinto, San Lorenzo, o el de Suez, constituyen casos de vital importancia.

Finalmente, los traslados por el aire han resultado siempre optimistas para el hombre, en sus intentos de volar, y nunca se ha descorazonado por los fracasos. Se cuenta que hacia el año 1000 un monje benedictino se lanzó desde una torre, terminando estrellándose y con las dos piernas rotas. Después muchos voluntarios han tratado de atarse alas con correas, lanzándose desde los acantilados y torres. Naturalmente carecían de conocimientos científicos, por lo que la humanidad sería víctima de estos atrevimientos.

Aeroplanos, globos estratosféricos, autogiros, helicópteros, cohetes, en diferentes épocas, han hecho maquinar por las alturas al hombre. En la historia de la aviación existen marcas y modelos tales como Boeing, De Havilland, Douglas, Fokker, Lockheed, Messerschmitt, Mitsubishi, Junkers, Saeta, Aviocar, Fiat CR32..., Graf Zeppelin, hidros y aerodeslizadores. El Fiat CR 32, sería popularmente conocido como el biplano “Chirri”, que ha marcado en el mundo historia; así como el “Cuatro Vientos”, “Jesús del Gran Poder”, en el caso español; o “El espíritu de San Luis”, aeroplano con el que el piloto Charles Lindbergh cruzó, por vez

primera en la historia de la Aviación, el Océano Atlántico en vuelo en solitario y sin escalas de Nueva York a París, en 1927. En el Ejército del Aire, en España, contamos con el lema hecho expresión y emblema, “Vista, suerte y al toro” (García Morato, Ala 11). Entre las aeronaves más contemporáneas hay que citar al “Caravelle” (que pondría de moda Iberia, Líneas Aéreas de España, en los años 60 del siglo XX), y entre los militares están el “Saeta” (ensamblado en Sevilla), el “Hércules”, el “Aviocar C-212” (fabricado por Construcciones Aeronáuticas, S. A., “CASA”), y el “A400M”.

LA CONQUISTA DE LA MOVILIDAD (siglos XVII al XIX)

El término automóvil nació, ni más ni menos, para distinguir a los vehículos a motor de los de tracción animal. Los autos, en sus orígenes en el tiempo, tuvieron sus antecedentes en 1678, en que ya hubo un intento por parte de Verbiest. London Steam Carruage, de Richard Trevithick, sería una especie de artillugio del aspecto de los coches de caballos; apareciendo el primero de esta nueva especie en potencia, a vapor, por supuesto, en 1769; se trata del Fardier, de Nicholas Cugnot. La propulsión pasó del vapor, dando un primer salto a la electricidad hasta que, andando el tiempo, llegó a la gasolina. Pero aún estamos en los inicios y tras una multitud de vicisitudes propias de esta industria naciente, llegamos a mediados del siglo XIX con muchos experimentos y pocos avances, pero con algo de luz, naciendo en Alemania un vehículo a motor de combustión interna. Los prolegómenos de todo esto quedaría resumido de la siguiente manera : En la denominada Etapa del Vapor, el ya aludido Nicolás-Joseph Cugnot (1725-1804), escritor e inventor que dió un paso al frente decidido. Como puede apreciarse, los vehículos impulsados a vapor venían ya de atrás, con antecedentes pues en los siglos XVII y XVIII. Otras figuras de aquel momento fueron W. Murdoch, R. Trevithick, W. Hancock... En el uso del petróleo se encuentra J. Bozek, 1815; así como E. Lenoir, N. Otto, S. Marcus, G. Baldwin, K. Benz, G. Daimler, R. Diesel... Entre el eléctrico, el pionero fue en 1832 Robert Anderson y algunos más. Era más ligero, silencioso, pero de limitadísima autonomía, pues entonces no había recargadores como ahora. En 1860 E. Lenoir patentó el primer vehículo motor combustión interna gasolina, En 1881 aparece un coche eléctrico, dándose el caso, a los pocos metros de haber emprendido su acción, de sufrir una explosión. Hay que considerar, a partir de entonces, la llegada de dos años emblemáticos para la automoción, 1886 y 1889. En el primero de los

citados se consigue patente para vehículo a motor de gas, Patent-Motorwagen para un prototipo de sólo tres ruedas de radios, un cilindro, eje trasero, “timón”, y asiento corrido de dos plazas, por parte de Karl Benz, logrando recorrer con su invento un espacio, para entonces extensísimo, de 96 kilómetros; sufriendo anulación aquel año 1886 otras ideas. Pero otras ideas más avanzadas para la época siguen el camino del éxito, y en 1888 se produjo el primer viaje de “larga distancia”, creándose el primer coche de cuatro ruedas con motor de combustión interna. Inscribe G. Daimler la patente del motor de dos cilindros en V. Ante este panorama, se alcanza el emblemático año de 1889, donde en la Exposición Universal de París se presenta al automóvil en público; apareciendo en la última década del siglo XIX firmas tan míticas como “Michelin”, con los neumáticos, y Henry Ford funda su factoría en los Estados Unidos de Norteamérica.

Aparecen, pues, a finales del vigésimo nono, fábricas míticas como Panhard (1889), Peugeot (1891)... , y Henry Ford, tras el “Quadricycle”, llegaría, aunque ya en 1908, con su no menos mítico modelo “T”, al que debidamente este autor le dedicará un capítulo más adelante, pero esto será ya en el “próximo siglo”, que se tratará adecuadamente.

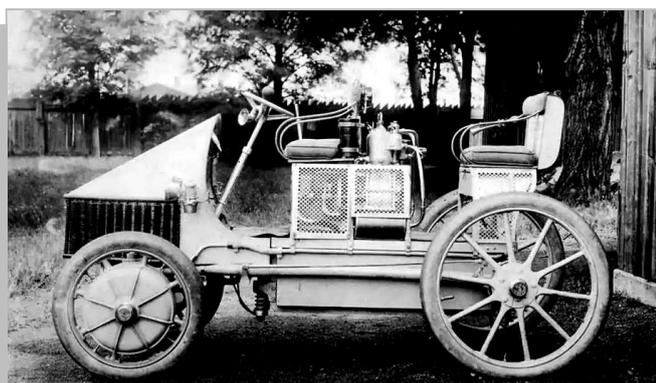
LA CONQUISTA DE LA MOVILIDAD (siglo XX)

En 1899, y sus prolegómenos, una ciudad-tipo como Sevilla casi no pasaba de sus murallas, con el Prado de San Sebastián lleno de vacas, cabras, ovejas ..., con la “logística” propia en la modalidad de abrevadero. Próxima está el final de la restauración del cimborrio catedralicio, a causa del hundimiento de 1888, año en que llegan los restos de Colón, ante la inminente pérdida de Cuba, ya consumada. El mausoleo catedralicio se instalaría en 1902. España, por otra parte, vende a Alemania las islas Carolinas, Marianas y Palaos. Llegan los primeros tranvías eléctricos a esta ciudad elegida, Sevilla, el último año del siglo XIX, ardiendo el paso de la Virgen de Montserrat por la calle Murillo; comenzando la devoción al Sagrado Corazón de Jesús, naciendo la costumbre, o tradición, de colocar tras las puertas de las viviendas, consistente en una chapita metálica clavada con cuatro puntillas. En 1901 se inaugura la estación ferroviaria de Plaza de Armas. También se produce la caída de un cable telefónico sobre otro de la red tranviaria, yendo sendos a parar encima de una mula, carbonizándose ésta y, simultáneamente, todos los teléfonos de la ciudad se bloquearon. Todo esto nos vale para ambientar la llegada de los automóviles al nuevo siglo. En Sevilla ya circulaban varios vehículos a motor por sus calles desde 1898, pero hasta 1905 no

sería matriculado el primero de ellos. Se trataba del Renault de don Vicente Turmo Romera, que, como no podía ser de otra manera, le correspondió la matrícula SE-1.

Desde la derrota de 1898, España estaba sin escuadra, no botándose el primer barco, entiéndase en la Marina de guerra, hasta 1912. Las tropas españolas que guarnecían Cuba, antes de 1898, se encontraban, camino de terminar el siglo, vivaqueando por la isla. Quedan muchos datos en el tintero cerca de la época en que en automoción comenzarían los anunciados prolegómenos del florecimiento de la traslación humana. Ya en su momento quedó advertido que el término automóvil nació para distinguir los vehículos a motor de los de tracción animal.

En la primera década del siglo XX la gente empieza a ver al automóvil como algo útil y sin sobresaltos, aunque un tío abuelo del autor, cuando divisó el primero, se creía que era un bicho de enormes proporciones, a lo que procede apostillar que no se trataba precisamente de ningún pardillo, pues era catedrático por partida doble. Ya en 1900 se fabricaban automóviles “a gran escala” (que no en serie) en Francia (Louis Renault) y los Estados Unidos de Norteamérica (Henry Ford), y otros fabricantes, naturalmente entre los más antiguos, como Panhard (1889), Armand Peugeot (1891), Mercedes-Benz, Tatra, Adam Opel, Skoda, Buick, André Citroën, Fiat, Oldsmobile y Cadillac, más tarde la General Motors. Entre los innovadores están el propio Henry Ford, Henry Roice, Ettore Bugatt ... El primer híbrido de la historia data de 1900, en que se vendieron 300 unidades hasta 1906. Su marca,



Lohner Porsche Semper Vivus

Lohner Porsche Semper Vivus. En 1901, Oldsmobile sale con el “Curved Dash”, haciendo el primer año 425 coches, estando a la venta hasta 1904. Hispano Suiza saca modelo en 1902, con motor bicilíndrico de 10 CV, que derivaba de “La Cuadra”, empresa que quebró, pasando a manos de José María Castro.

En Septiembre/Octubre de 1972, regresa este

autor del Sáhara, y encuentra una noche en TVE, un nuevo programa titulado “Divertido siglo”, en que narraban, año a año, desde que comenzó el XX. Creo que fue en el programa dedicado a 1903 donde se repasaban, a ritmo de cuplé o pasodoble, todos los inventos conseguidos hasta el momento, llamando la atención el cuplé dedicado al automóvil, con su curiosa letra que incluía la frase “no hay que decir arre, no hay que decir sooo”, y la parte donde decía “no utiliza caballos, ni mulas, ni trole, ni ná”.

El año 1907 se convirtió en referencia en los vehículos de alta gama, de entonces, la citada anteriormente Hispano Suiza, con modelos de 20 y 40 CV, que alcanzaban los 100 kilómetros hora en llano. La producción y avances fueron en alza, y en 1908 ya había fabricado 200 automóviles de varias series.

Finalmente, en 1908 aparece el mítico y ya aludido Ford T, el primer modelo construido en serie, aunque en condiciones todavía muy artesanales, que merece ser tratado en un capítulo individual, se recuerda, como los que siguieron debutando y evolucionando con los nuevos tiempos.

VEHÍCULOS MILITARES EN ESPAÑA (UN DESFILE DE PROCEDENCIAS)

La historia de la automoción en España intenta acoger, con la colaboración de unos pocos, la pervivencia de este bien escaso, porque no se puede hacer tabla rasa con todo el material de apoyo de este arte sin gloria (para algunos), que constituye el colectivo vehicular de cualquier unidad operativa. A los vehículos se les mide, friamente, por su “vida útil”, siendo ésta la que marque, en muchos casos, su envío directamente a la chatarra; donde, a veces, se desprecie un bien ganado cariño rozando lo mítico. Los vehículos también tienen mucha historia que contar, historia profesional, historia personal, vivencias en misiones internacionales, maniobras, experiencias interejércitos... , y con carácter más íntimo, como he dicho ya alguna vez, cabría preguntarle al asiento trasero del Seat 600 ...

Nuestros ejércitos contaron con variedad de vehículos extranjeros, norteamericanos, y algunos alemanes e ingleses, en la guerra civil y después de la mundial, aparte de españoles. Comenzaremos, a título de preámbulo, con los diferentes tipos de vehículos militares necesarios en cualquier teatro de operaciones: vehículos de transportes, reconocimientos, incursiones especiales y, por supuesto, de combate. No incluye este trabajo de vehículos militares antiguos ni vehículos anfíbios, blindados/acorazados, de cadenas, orugas, portapuentes, ni tractores. Sin embargo, para ilustrar más esta publicación citaremos una serie de vehículos, por países de origen, que no llegaron a

TRANSPORTE

dar prestación en España, pero que por su interés se citan. Con respecto a los Estados Unidos (Planeta De Agostini, "Vehículos militares"), citar el M 20 Armored Utility Car, de 1943, un bmr (blindado medio de ruedas); el Humvee, 1991, vamtac, un vehículo para distintos cometidos, lo que significa racionlización de los aspectos logísticos y de homogeneidad del equipo (vehículo de alta movilidad táctica / vehículo de ruedas polivalente de alta movilidad), por cierto, no muy agraciado en cuanto a belleza. El Jeep Willys, 1944, polivalente en muchas cosas, todoterreno que se cita aquí, pero que posteriormente habrá que detenerse con más detalle. El Lav – 25, de 1986, un bmr; así como el Dodge WC51, de 1945, todo terreno. Respecto a Italia, cabe citar el bmr Spa 42 Sahariana, de 1942; así como el bmr Iveco Centauro, de 1987 (dejaremos para el final la alusión a "la Vespa militar", debido a su extensión). En Alemania, el Opel Blitz, de 1944, el camión más utilizado por el ejército alemán en la II Guerra Mundial. Hubo varias versiones con diferentes tipos de tracción y carga. Eficaz, fiable y robusto. Algunas versiones, por sus circunstancias operativas, eran prácticamente irreconocibles. Otros llevaban imprentas, laboratorios fotográficos y altavoces, siendo conocidos como "de propaganda", encuadrados en unidades PK (Propaganda Kompanie). Aludir también al táctico Volkswagen 166 Schwimmwagen (1942), el coche nadador que no tuvo rival y se dice que se portaba "como pez en el agua", y Schwimmwagen, de 1944, tratándose de un pequeño anfibio, por lo que disponía de remos por avería del motor. Para protección de mosquitos en zonas pantanosas se protegía el habitáculo con mosquiteras. Entre otros modelos están el Kübelwagen, una berlina de 1944; otra berlina modelo KDF82, de 1942; otra Mercedes Benz M-320, de 1936; el semioruga SDKFZ 251, de 1989; así como el bmr TPZ 1 Füchs, de 1979. Finalmente aludir a Francia con su Citroën Traction 11 B, una berlina de 1944. Otros modelos y/o marcas de diferentes procedencias, dignos de mención en un



Kübelwagen

trabajo de este tipo, serían Corbitt 50 SD, White 666, Brockway 666, Mack NM – 6, Continental, Henschel, GMC, Dodge, Chevrolet...

Entre los vehículos militares de procedencia norteamericana que llegaron a España, resulta de obligado cumplimiento cederle el primer puesto al Jeep, del que se decía que "tiene más de 60 años pero no los aparenta" (hoy está ya camino de los 90, y sigue sin aparentarlo). Su comportamiento en el teatro de operaciones lo convirtió con celeridad en toda una leyenda. Sería elegido en 1941 por pequeño, económico y fiable, y no se relegó a tareas de retaguardia, participando en misiones de reconocimiento, incursión, escolta, y protección de columnas y puntos sensibles. Se ha dicho con acierto que el Willys Jeep, el todoterreno de la libertad, sería descubierto por Europa al día siguiente del desembarco en Normandía, el 6 de Junio de 1944, obteniéndose de él un éxito sin precedentes a partir de aquel momento, para denominar a sus abundantes "familiares" descendientes. El general Marshall definió al Jeep como "la contribución más importante a la guerra moderna" (1942). En España Jeep Willys, de VIASA (Vehículos Industriales y Agrícolas, S. A.), se fundó en Zaragoza en 1959, donde evidentemente se montaban los Jeep bajo



Schwimmwagen



Jeep VIASA español

TRANSPORTE

licencia Willys Motor Company, pasando a CAF (Construcciones Auxiliar de Ferrocarriles) y terminando en Motor Ibérica (fabricante de la marca Ebro). El primer modelo Jeep fabricado en España, pues, sería el MB-CJ3B, en el mismo año de 1959. Otro vehículo, más veterano en cuanto a su fundación, que vivió envuelto en popularidad semejante al anterior sería el REO. Fabricado por Reo Motors Inc, esta factoría se fundó en 1910, tratándose de un camión del que recibimos varios modelos y tamaños en España, con motivo de la ayuda americana tras la II Guerra Mundial, de vehículos tácticos de manufactura evidentemente norteamericana, de los modelos M 34, M 35, M 36, M 45, M 108 y M 109. Los que llegaron a España tras la firma de los acuerdos de 1953 procedían fundamentalmente de bases norteamericanas. Los llegados con motor gasolina le fueron sustituidos por diesel de Barreiros. En total, los Estados Unidos de Norteamérica entregarían a España unos 6000 vehículos de diferentes cilindradas y marcas [1].

El Ford K, camión táctico, funcionaría en España hasta bien entrados los años 60 del siglo XX. El alemán Ford Werke, modelo G-39TA, es un vehículo muy cotizado hoy por los coleccionistas, en particular en Argentina. Sobre el camión Ford, modelo 817 T V 8, de media cilindrada, entrarían en España al servicio del Ejército de Tierra, en 1938, 7 unidades con matrículas correlativas. Llama la atención el conservado y expuesto en la Sala Histórica de la Guardia Real, dotado de baño,

despacho, teléfono de campaña, oficina, cama, cocina y comedor (evidentemente todo ello, por motivos de espacio, en un escenario semisuperpuesto). Este vehículo prestó servicio exclusivo al Jefe del Estado como puesto de mando avanzado, usado por Franco en la Guerra Civil para sus desplazamientos al frente. Serían conocidos como “los María de la O”, por la forma de su parrilla. Después de la Guerra se utilizó para la caza y la pesca. En la actualidad funciona perfectamente, formando parte de material de desfiles.

Y ahora vamos con los vehículos ingleses de la marca Land Rover. El origen data de 1947, presentándose en el Salón de Amsterdam en 1948, y un año después se inicia su fabricación. Al principio, el puesto de conducción iba en el centro del asiento delantero para facilitar la conducción en lugares diversos, tanto a derecha o izquierda. El Land Rover, en 1948, se convirtió en el patriarca de una familia mítica, añadiéndosele a sus aptitudes todoterreno su aspecto aventurero. La evolución de salidas al mercado de los modelos más antiguos son: En 1948 nace Land Rover, serie I, apodado bucólicamente en el Reino Unido “el amigo de los granjeros”; en 1958 la serie II; en 1970 Range Rover, nace la marca 4x4 de lujo; en 1971 Land Rover, serie III; en 1989 Land Rover, Discovery; en 1990, cambia de nombre, Defender; en 1994 Range Rover, serie II; en 1997 Freelander; en 2001 Range Rover, serie III... Los siguientes modelos aún no son historia. De gran robustez, la carrocería es de



Camión Ford 817 T V 8

TRANSPORTE

chapa de aleación ligera, inoxidable. En el exterior todos los accesorios son de acero galvanizado, evitando así oxidación. Desde los primeros tiempos, estos vehículos estuvieron vinculados a las Fuerzas Armadas, cuerpos policiales, Bomberos y otros órganos de la Administración, comenzando con la misma serie I, que ya lo tildaba como seductor. Este primer Land Rover, que no se fabricó aún en España, el más bonito, el más emblemático, el más carismático, y de líneas extraordinarias, hacen que no se entienda muy bien al que dijo aquello del “amigo de los granjeros”, porque fue, y es, sin duda, un seductor. Los coleccionistas velan porque el arte de la movilidad permanezca sine die con vida propia, buscando, como locos, un serie I para su galería de vehículos históricos. Recordarán muchos de los lectores a los antiguos vehículos de Mando, que estuvieron en activo hasta bien entrados los años 70 del siglo XX. El Ejército de Tierra los conservó en su color original, procedente del Reino Unido, con que salían de fábrica, un color verde vivo, precioso en su tonalidad, cautivador, impecable, realmente bello. En la parte trasera en el centro llevaban una mesa para reuniones a bordo del Mando. Como vehículos de Mando eran habituales verlos en las puertas de las Capitanías Generales, en días de reunión, conservándose en España, felizmente, su color original de enorme belleza. La marca británica, a través de la factoría española de Santana en Linares -Jaén-, a partir de la serie II, estuvo presente durante muchísimos años en los ejércitos españoles, Guardia Civil, Policía Armada... como se verá más adelante, a través de tres modelos fundamentales, el 88 (el Land Rover corto), el 109 (el largo), y el 1300 (denominado “la chata” por su silueta). Los destinados en el Sáhara fueron adaptados, llevando delante y detrás un par de depósitos para líquidos en ambos sitios (vamos, petacas), entre otros detalles, perdiéndose los delanteros con motivo de la llegada de los nuevos vehículos (1971) en que traían los faros en la aleta, y no en el radiador, por lo que perdieron el espacio de las petacas. Estos vehículos, en su registro oficial del entonces Ministerio del

Ejército, rezaban con la cifra de su tamaño y serie (en este caso sería la serie II, como se detalla seguidamente) seguidos de las palabras “modelo desierto”.

En 1950, una fábrica andaluza de aperos de labranza (Metalúrgicas Santa Ana, de Linares), con licencia The Rover Company Limited, fabricaría los cotizados modelos de la citada marca, saliendo a la calle en 1959 la serie II de Land Rover, que incluía en su logotipo el término “Santana”, que identificaba su origen. Fabricarían dos modelos, el de chasis corto, el 88, y el de chasis largo, el 109. Los primeros compradores de la serie II en España fueron instituciones y empresas públicas: Los tres ejércitos, Guardia Civil, Policía Armada, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Agricultura, Compañía Telefónica Nacional de España..., dando los resultados esperados. También tuvieron un rotundo éxito en manos de particulares. Recuerda este autor con nostalgia, a título de ejemplo, un flamante modelo de la serie I, tal y como llegó del Reino Unido, verde, precioso, fino, elegante... de matrícula SE-24537 de las tipo moldura, pero una moldura de dígitos algo más pequeños, redondeados, con el filo color gris, que en relieve quedaba de lo más bello, que prestaría sus servicios en la Dehesa El Campillo, término de Aznalcóllar, patria chica del autor. En 1962 se presenta la serie II a, con mejores mecánicas y nuevos accesorios, y sobre su base nació el también legendario modelo 1300 “la chata”, ya indicado. Cambió en su construcción en 1970 y en 1971, tras un cambio en las normativas de



Land Rover Serie II. Ejército de Tierra

TRANSPORTE

homologación de vehículos, los faros delanteros pasaron de la parte central y hundidos, como se ha citado, desplazándose hacia las aletas. El acierto estético no sería plausible en cuanto al agrado de los usuarios de prácticas desérticas al perderse las petacas delanteras, como quedó apuntado.

Entre 1974 y 1984 se fabricaría la serie III, potenciándose su funcionalidad, cambiándose la parrilla.

El Land Rover Santana, como es obvio, sería un automóvil todoterreno fabricado en España entre 1958 y 1994, que, sin duda, marcaría historia entre las instituciones, civiles y militares, mentadas. Se ha dicho de ellos que fueron “fortalezas con ruedas”. Se sustituyeron por Nissan Patrol, heredera de la actividad industrial de Motor Ibérica, S. A., fabricante hasta ese momento de Ebro. Santana Motor, la factoría jiennense de Linares, terminaría liquidándose. Este fabricante inglés de automóviles, que cumplió los 70 años, pertenece en la actualidad al grupo Tata Motors.

En cuanto a camiones militares españoles se refiere, procede aludir en primer lugar a la firma ENASA, acrónimo de Empresa Nacional de Autocamiones, S. A., hoy IVECO, creadora de la marca nacional Pegaso, cuya historia arranca donde finaliza la de Hispano Suiza, y cuyos rasgos vendrían a identificar una nueva época: el emblema del caballo alado, cruz frontal y chapa acanalada. El

camión militar “M 3” se desarrolló a petición del entonces Ministerio del Ejército, en 1952, en que se desarrolla en Barcelona un camión todoterreno de 3 ejes, por parte de ENASA, de 160 CV. Este vehículo no llegó a realizarse en serie, pues solamente 3 unidades vieron la luz, que estuvieron a disposición de la cúpula militar para pruebas.

Con motivo de la creación, por parte de don Eduardo Barreiros, de la firma Barreiros Diesel, S. A., se fabricarían y suministrarían a los tres ejércitos diferentes vehículos, autobuses, microbuses y camiones tácticos, así como el Panther II y el Panther III, y en particular un modelo conocido como “El Abuelo”, con motor EB-6, de 90 CV. En El museo de la Fundación Barreiros hay expuesto una réplica exacta de este camión.

También se hizo conocido, al final de la postguerra, el camión Pegaso I, vulgo “Mofletes”, que sería presentado, encuadrado dentro de la serie Z, en 1947 en la Feria de Muestras de Barcelona, con presencia en nuestros ejércitos. De esta misma marca del caballo alado recibirían los ejércitos españoles diferentes autobuses de aquella época, como los de la serie Z de Pegaso, los emblemáticos Z 401, Z 404, y Z 408. Andando el tiempo la misma marca, Pegaso, sacó el modelo COMET, camión táctico de media cilindrada, de aspecto tal vez algo frágil, y que concretamente en zona hostil como el Sáhara dió unos resultados excelentes a pesar de no



Pegaso 3050. El ET-59373-1

tratarse de vehículos todoterreno. Sus últimas matriculaciones en el Ejército de Tierra alcanzaron la cifra ET-49xxx. Con la llegada de la matrícula ET-50xxx el panorama vehicular cambiaría como de la noche al día en terrenos saharianos tan abruptos con la llegada del Pegaso 3045, aunque poco tiempo estarían ya estos avanzados vehículos en el Sáhara, debido a los malos tiempos que se avecinaban en el territorio (ya se sabe: la ventaja de los malos tiempos es que ahuyentan a las amistades falsas). Este modelo primitivamente era de gasolina, por tanto de sonido limpio, suave, agradable... Llegaron los primeros al Sáhara, al ser vehículos todoterreno, con matrícula ET-50xxx; los matriculados ET-52xxx ya eran diesel, con motores, obviamente, más broncos y, por lo tanto, menos suaves. Este nuevo modelo sería presentado y exhibido en el entonces denominado Desfile de la Victoria, a finales de Mayo, en el madrileño Paseo de la Castellana, el año de su nacimiento, 1969, convirtiéndose en una de las grandes novedades de aquel evento este todoterreno de 135 CV, tracción 4 ruedas, capaz de ascender por pendientes del 65% con 3 toneladas encima, y de considerable altura del chasis con respecto al suelo, extrema dureza y enorme defensa frontal. El 3045 G, de motor DAF, de gasolina, a 3500 rpm, poseía doble depósito de combustible para mejora de su autonomía desértica. Este soberbio camión, de la marca española del caballo alado, sería la antesala de todos los camiones por llegar, como fue el modelo 3050 y siguientes. Pero vayamos por partes: Al modelo 3045 le sustituyó el 3046, muy mejorado, diesel, de 170 CV, y motor 9100/42. Posiblemente la operación más elevada de ENASA en toda su historia fuese la venta efectuada al gobierno egipcio a mediados de los años 80, del siglo XX, para sus Fuerzas Armadas, con la nada despreciable cifra de 8000 unidades; quedando, al final, 2500 ya fabricadas y sin entregar por justeza de tesorería del país comprador. El otro camión emblemático que copreside las líneas anteriores es el ya citado modelo 3050. Con mayor potencia que el pionero 3045, disponía de 170 CV, 3 ejes, 10 Tm y motor 9100, y también con un historial de lujo, y al margen del mismo con una historia inédita ocurrida en uno de sus modelos [2]. El heredero de este modelo sería el 3055, de motor 9220, diesel, inyección directa, de 10520 cc, y 200 CV. Concluimos esta exposición de modelos punteros, para toda una época ya pasada, apostillando que en 1980 el 3046 releva al 3045, y el 3055, ya indicado, releva al 3050. Los modelos 3046 y 3055 evolucionaron, ya en los años 90, de finales del siglo XX, hacia

los más modernos y potentes 7217 y 7323, el primero de 170 CV y el segundo de 200 CV, pero esto es ya otra historia aún muy reciente y, por lo cual, un tanto escasa de nostalgia.

UNA PEQUEÑA INCURSIÓN A LA “VESPA MILITAR”: Entre los vehículos militares operativos extraños que se hayan fabricado (aunque no se utilizara en España, pero se cita por su peculiaridad) se encuentra la Vespa “TAP” (Truppe Aero Portate), un ejemplo de cómo un apacible, doméstico y de recreo escúter se puede transformar y adaptar en máquina de guerra. Sería construida a partir de 1956 en Francia, con motor de 2 tiempos y 150 cc. En la fotografía que el autor ofrece de su modelo a escala puede apreciarse el meticuloso trabajo efectuado para acoplarle a la máquina el cañón y su munición de la forma más compacta; aunque, eso sí, incómoda pero funcional. La Vespa podía ser lanzada desde un avión, protegida por dos paracaídas, formando parte del equipo de los paracaidistas franceses y de la Legión Extranjera. Un curioso detalle muy apreciado por los coleccionistas es que en el cárter y en la tapa del embrague (apunta RBA, en su libro “Vespa Collection”, 2004) figura la marca “Piaggio”, en lugar de “Vespa”, como en los modelos italianos. Para llevar la munición del cañón de 75 mm, la Vespa disponía de 2 soportes laterales que podían sostener hasta 6 contenedores sujetos con cinchas de algodón. Tras el escudo llevaba su correspondiente rueda de repuesto, además de 2 bidones de 2 litros para la mezcla y el aceite de reserva. Un grueso tubo de acero formateado protegía la trasera y laterales de los golpes y roces. A juicio de este autor, tenía “pinta” de extraño artilugio, un tanto delicado para su desenvolvimiento ante un teatro de operaciones abrupto, como es el militar. Vamos, si se me permite y ¡con perdón!, esto recuerda más bien a los experimentos del profesor Franz de Copenhague, en “Los grandes inventos de TBO”.



EL CIRCO, UNA SEGUNDA VIDA PARA EL CAMIÓN

Con independencia del goce que le ofrece al público, el circo es una actividad muy sacrificada, exigente y rodante. Espectáculo de gran colorismo, las caravanas de camiones, de feria en feria, de un lugar a otro..., exige a su plantilla un enorme esfuerzo, sacrificio y carencias, por la forma de vida de a bordo. La vistosa comitiva hace soñar a mucha gente, pero para los de dentro supone esfuerzos de todo tipo, quebraderos de cabeza, y un desembolso económico considerable. En su composición la movilidad la forman caravanas para pernoctar, jaulas con fieras, lonas, multitud de utensilios... así como el camión "Bernard", para nuestro peculiar caso, que lleva el grupo electrógeno o planta eléctrica, con sus motores "Bernard", tan imprescindibles como irremplazables.

Tras la gran guerra de 1914 se planteó la paulatina sustitución de los vehículos de tiro por la motorización, lo cual comenzó a hacerse, aunque, en principio, la transformación iría lentísima... El fin de las contiendas armadas ofrece una serie de excedentes militares entre los que abundan, fundamentalmente, camiones a precios de ocasión. Parece que los primeros empresarios circenses se hicieron con camiones Liberty (desechados tras la Primera Guerra Mundial), FWD (tipo de tracción del vehículo), Packard, el inglés Airow... Se adecuaron, aunque la velocidad no tenía mucha importancia, y aunque la mayoría eran de gasolina. El material móvil de menor desplazamiento lo formaban furgonetas para la megafonía, taquilla, pega de carteles... de la marca Citroën o Renault, ya hacia la década de los años 30, del siglo XX.

Los Citroën C4 y C6, berlinas que reemplazaron a los Citroën tipo A y tipo B, dieron paso a los Peugeot 203, y después Renault Estafette, Peugeot J 7 (camioneta tracción delantera producida en 1965), camiones Marmon M 426 (cabeza tractora militar), semirremolques, coches cisternas, coches grúas Renault Saviem 59... Años más recientes se solían encontrar Kenworth y Peterbilt, Berliet GBK 75, tractores Marmon de morro chato, camiones General Motors, Federal, Mack NR 14 (camión pesado militar, de los Estados Unidos de Norteamérica, de 1944, de ruedas traseras dobles), Bernard de 3 ejes, tractores y camiones (marca francesa fundada en 1923), tractor Ford V 8... forman ciudades sobre ruedas. Obviamente, hay que señalar que aquí se narra sólo la época en que los circos utilizaban vehículos hoy ya históricos. Otros colectivos que utilizan, y han utilizado vehículos a motor, como cuerpos de bomberos, y vehículos "góndola" de recuperación, carros de combate, grúas voluminosas... , serán tratados oportunamente.



Peugeot J7 y caravana del Jean Richard Circus Pinder

NOTAS:

(1) En Ceuta, en 2003, veo venir de lejos por una avenida amplia y cuesta arriba, un REO con ciertas dificultades (muy despacio, dando tirones y desprendiendo negro humo por el escape). Con paciencia, aguardo que se acercara más observando su matrícula, ET-44794, y unidad de destino (RACA 30), llevándome una acentuada frustración cuando observé que llevaba la "L" de prácticas de conducción, por lo que, se deduce, que el artillero conductor era novato. Esto a los amantes de los vehículos históricos nos resulta altamente cabreante, porque es una pena que estas joyas andantes las dediquen a estos menesteres en manos inexpertas, y si preguntas recibes por respuesta lo que ya se sabe de antemano, "que el vehículo está dado de alta en la unidad en plan "ATS" (apto para todo servicio) y mientras no lo permuten por otro más nuevo hay que utilizarlos en los servicios que se demanden en su destino. Así, como suena ... Algún tiempo después, me dirigí por correo electrónico a la citada unidad interesándome por la suerte del vehículo. Jamás recibí respuesta.

(2) En Junio de 1975, decían las crónicas de hace 43 años y medio, un camión Pegaso, modelo 3050, de 170 CV y número de bastidor 107000182, sale de la cadena de montaje de ENASA para cumplir su misión en el Ejército de Tierra, al que le es entregado el día 3 de junio de 1975. En el ministerio militar de entonces sería registrado con la matrícula ET-59373 1 (perdiéndose con el tiempo el 1 final de la matrícula, con motivo de la desaparición de las capitánías generales, ya que este dígito marcaba el número de región militar al que pertenecía el vehículo, correspondiéndole el 1, obviamente, a la I Región Militar, cuyo Cuartel General estaba en la calle Mayor de Madrid. El 0, también en la capital de España, le correspondería al otrora Ministerio del Ejército, con sede en Cibeles Palacio de Buenavista). Una vez dado de alta para el servicio el vehículo aludido, el destino le depara un único y exclusivo cometido. Hoy se encuentra expuesto en la Sala Histórica del Parque y Centro de Mantenimiento de Vehículos de Ruedas n.º 1. Para saber más sobre este vehículo me remito al artículo "EL VEHÍCULO ET 59373, HISTORIA INÉDITA DE UN CAMIÓN MILITAR", de este mismo autor, publicada por AMARTE.

FUENTES :

ARCHIVO y NOTAS DEL AUTOR.

ARCHIVO RTVE

CAMIONES DE ANTAÑO, fascículo 1, ALTAYA, 2010.

HEMEROTECA

HISTORIA DEL TRANSPORTE, C.L., 1981, MARK

LAMBERT.

INTERNET