1950-2025

CERRO NEGRO

75 años de historia del madrileño taller-depósito de tracción diésel

JUAN CARLOS CASAS RODRÍGUEZ

Patrocina

Editorial C.G. Seral

1950-2025

CERRO NEGRO

75 años de historia del madrileño taller-depósito de tracción diésel

JUAN CARLOS CASAS RODRÍGUEZ

Prólogo

Miguel Muñoz Rubio

1950-2025
CERRO NEGRO
75 años de historia del madrileño taller-depósito de tracción diésel

Primera edición: Diciembre de 2025

© Copyright de los textos: Juan Carlos Casas Rodríguez, 2025.

© Copyright de esta edición: Editorial C.G. Seral.

Diseño y maquetación: Lola de José -delöreadiseño-.

Fotos de la portada y la contraportada: El Taller-Depósito de Tracción Diésel de Cerro Negro ya funcionaba a pleno rendimiento en el año 1953, y a lo largo de las décadas ha tenido como seña de identidad la fachada sureste de la nave de Diaria, una joya del patrimonio industrial ferroviario madrileño. **[Fototeca-AHF y Juan Carlos Casas]**

ISBN: 978-84-09-79992-3
D.L.: M-24426-2025

Imprime: Estugraf Impresores.

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeren, plagiaren, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

ÍNDICE

PRÓLOGO
Miguel Muñoz Rubio 9

INTRODUCCIÓN 13

CAPÍTULO I. La cochera del depósito de Atocha 23

CAPÍTULO II. Planes y más Planes, proyectos y anteproyectos .. 31

CAPÍTULO III. La coincidencia de marzo de 1950 39

CAPÍTULO IV. Fiat entrega los primeros trenes TAF, la s/9500 .. 45

CAPÍTULO V. Fin de las obras... a falta de alguna nueva 53

CAPÍTULO VI. "Las cuatro personas más importantes de Cerro Negro" 59

CAPÍTULO VII. El 'estreno' de los TAR: "Arrollamos un diploris de Vía y Obras" 67

CAPÍTULO VIII. "Los TER podían correr a más velocidad de la que indicaba su rombo" 73

* * *

ÁLBUM FOTOGRÁFICO 81

* * *

CAPÍTULO IX. Abundancia de expedientes "por delitos contra la seguridad del Estado"..... 89

CAPÍTULO X. "Ni todos los de Cerro Negro éramos comunistas ni todos los de Aravaca-Talgo eran franquistas".. 99

CAPÍTULO XI. La militarización..... 109

CAPÍTULO XII. Desaparecen los TAF y aparecen las catenarias y la s/593..... 117

CAPÍTULO XIII. La jerga: 'el Platanito', "los 500", "los 700" y "los 300"..... 125

CAPÍTULO XIV. Proyectos truncados: ni nuevas naves ni cierre del taller..... 135

CAPÍTULO XV. "En los últimos años el turno de noche se había degradado"..... 143

CAPÍTULO XVI. Un final de película para los TER: Patentes Talgo y Argentina..... 153

* * *

ÁLBUM FOTOGRÁFICO..... 161

* * *

CAPÍTULO XVII. Llegan nuevos inquilinos a Entrevías..... 169

CAPÍTULO XVIII. "Por el cambio de modelo industrial pasó a subcontratarse casi todo"..... 177

CAPÍTULO XIX. La supremacía de CAF: s/594, subserie 594-1, s/598 y s/599..... 187

CAPÍTULO XX. De la crisis a la celebración, de Extremadura al septuagésimo quinto aniversario..... 197

AGRADECIMIENTOS..... 209

BIBLIOGRAFÍA..... 211

PRÓLOGO

Miguel Muñoz Rubio
Historiador

Presentar un libro es siempre un honor y una gran responsabilidad. Y en esta ocasión resulta, además, un compromiso muy especial dada la amistad que me une con el autor y las colaboraciones profesionales que hemos mantenido en varias ocasiones. De hecho, decidimos hacer juntos este libro, pero diferentes circunstancias no lo hicieron posible. No obstante, gracias a ello conocí la pasión que siempre ha tenido Juan Carlos Casas por el «Depósito de Cerro Negro», lo cual resulta más que evidente a lo largo de este ensayo.

No descubro nada si digo que la abundante y excelente historiografía española sobre los vehículos ferroviarios se ha centrado, fundamentalmente, en su proceso de fabricación, su dimensión tecnológica y sus particulares historias. Las razones que lo explican son suficientemente obvias para no ser necesario comentarlas aquí. Por el contrario, el estudio de las instalaciones técnicas necesarias para su mantenimiento se caracteriza por su escualidez. Aunque, eso sí, todas ellas sobresalen por su gran entidad, desde los trabajos de José Luis Lalana, el gran especialista del tema, hasta los de Luis Santos, Tomás Martínez Vara y Francisco de los Cobos. Tuve la gran oportunidad de ser el editor

de *Historia de los talleres de Renfe, 1941-2023*, obra colectiva con la que tratamos de abordar este aspecto en el caso concreto de una compañía ferroviaria a lo largo de toda su existencia. Si algo se puede concluir de todos estos trabajos es que los talleres ferroviarios constituyen un mundo propio, una suerte de industria especial e imposible, tal vez, de comparar con otra.

No caben dudas sobre que un libro como este era necesario, y que únicamente era posible llevarlo a cabo, como es el caso, si su autor conoce exhaustivamente el material objeto del mantenimiento de la instalación estudiada. Juan Carlos Casas es uno de los grandes especialistas en la tracción térmica como lleva acreditando, desde hace muchos años, con numerosas y excelentes publicaciones. Este conocimiento es lo que le permite manejarse en el «Depósito Cerro Negro», ubicado en Entrevías, como pez en el agua.

Cerro Negro es una obra que cuenta, por supuesto, con todos los elementos exigibles para caracterizarla como un trabajo relevante: trata un tema importante, está bien documentada, tiene una estructura clara y posee una argumentación sólida. Y, por supuesto, es una obra pedagógica, ya que permite al lector entender qué era un depósito, qué funciones cumplía, y cómo ha evolucionado el mantenimiento de los vehículos ferroviarios durante estas últimas ocho décadas. Cubre, de esta manera, un vacío historiográfico, resultando un tanto inexplicable que se haya mantenido tanto tiempo.

Pero hay que decir, también, que es una obra distinta. Y lo es porque su autor construye, en efecto, más bien una especie de *biotopic* del depósito, ya que lo convierte en un personaje real, que, como si de un ser vivo se tratara, «nace, crece y muere». Y, gracias a los testimonios que utiliza, lo dramatiza con la suficiente destreza como para poner en primer plano la dimensión humana de la historia. Y no es ello una cuestión baladí porque la historiografía ferroviaria sólo muy recientemente ha comenzado a superar esta laguna.

El relato de Casas deja muy claro cómo, ante la carencia de medios o unos sistemas de organización no siempre capaces de hacer frente a circunstancias excepcionales, los trabajadores del depósito respondieron con un compromiso que iba más allá de sus obligaciones profesionales. Los testimonios de los informantes de Casas hacen concluir cómo sus identidades individuales y colectivas habían integrado esta instalación técnica como una parte esencial. Y, precisamente, ello hizo que el «Depósito de Cerro Negro» se convirtiera en la vanguardia del nuevo movimiento obrero que surgió, a partir de 1962, con la puesta en marcha de los planes de modernización de Renfe. Circunstancias ambas que, en el fondo, vienen a confirmar este singular sentimiento de orgullo colectivo que siempre ha caracterizado a los trabajadores de los talleres. Por eso su cierre o desmantelamiento es vivido por estos como una afrenta difíl de encajar.

Pero, además, inspirándose, quizás, en la técnica cinematográfica cámara al hombro, nos lleva, a lo largo de sus páginas, con rápidos y cambiantes planos cortos, a veces trepidantes, a través de sus aconteceres. Casas rompe la distancia entre el narrador y el lector, y nos introduce, así, en su historia como si fuéramos uno más de sus elementos.

El libro enseña, pero además su particular narración, que se debe a la faceta de periodista de su autor, lo convierte en una experiencia. Una experiencia que hace comprender y vivir el «Depósito de Cerro Negro» como un pedazo de historia ferroviaria con vida propia, con numerosas situaciones, con decenas de matices y pequeños detalles que resultan imprescindibles aprehender.

El relato, que va siempre a muchas revoluciones, sitúa al «protagonista» en el límite de una lucha titánica por sobrevivir a un contexto siempre antagonista. *Cerro Negro* es un compromiso del autor con una parte de la historia del ferrocarril que se resiste a desaparecer. Es la crónica de una muerte anunciada que nunca llega. Y si llegara, al menos

quedará este libro para darle su memoria. Y por todo esto es recomendable emprender su lectura y situar esta obra en un lugar destacado de nuestras bibliotecas.

28 de octubre de 2025,
día del 177 aniversario de la inauguración
del pimer ferrocarril peninsular español.

INTRODUCCIÓN

El viajero contempla la vertiente visible del ferrocarril, la actividad en las estaciones, pero esa cara pública tiene un lado oculto cuya actividad no es menos frenética: la que se desarrolla en los talleres y los depósitos donde se mantiene el material rodante. Los uniformes de prestigiosas marcas que muestran los profesionales que están cara al público en las terminales comerciales se convierten en monos de trabajo en esas otras instalaciones industriales, polos de trabajo menos conocidos pero que tienen un papel trascendental en el pasado, el presente y el futuro del ferrocarril porque son imprescindibles para que el sistema funcione.

De entrada hay que fijar la diferencia entre un depósito y un taller, ya que son establecimientos diferentes con funciones distintas aunque coincidentes en algún punto. Según el *Diccionario de Términos Ferroviarios* editado por la revista *Vía Libre* de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en el año 1994, depósito se define como "base de locomotoras y del personal adscrito a ellas en la que se efectúan tomas y dejes del servicio, reconocimientos primarios, etc.", mientras que para taller tiene dos entradas muy similares en las que señala "taller general o principal de mantenimiento y conservación de material" en una y "taller de conservación y reparación de vehículos ferroviarios" en la otra. Así se deduce que por modesto que sea un depósito tiene un taller en sí mismo

aunque su dotación sea escasa, mientras que un taller es una instalación técnica específica para completar reparaciones de mayor envergadura. En Renfe hay depósitos con el grado de taller y alguno que no llega a alcanzar la entidad de taller-depósito, la cual podría considerarse una categoría superior.

Por lo tanto en los talleres se completan profundas operaciones técnicas debido al completo utillaje del que están dotados. En estos momentos los más importantes de España los gestiona la sociedad Renfe Ingeniería y Mantenimiento y los denomina BMI (Base de Mantenimiento Integral). Antes estos mismos se conocían como Talleres Principales primero, Talleres Generales después y Talleres Centrales de Reparaciones más recientemente. En ellos se realizan desde revisiones periódicas de desmontaje íntegro ('gran reparación' o 'R' o 'IM5' dependiendo de la etapa temporal que se esté abordando) hasta reconstrucciones de vehículos por accidentes graves o modernizaciones.

En los depósitos de material motor se trabaja en la revisión de los vehículos antes de enviarlos a la estación para realizar los servicios. Se limpian exterior e interiormente, se abastecen sus respectivos depósitos (combustible, agua, aceite, arena, etc.), se revisan sus órganos principales de seguridad y tracción y se pueden llegar a acometer algunas reparaciones de rango pequeño e incluso mediano. Todo ello con una compleja logística estudiada por los responsables de cada depósito para que en ningún caso haya un déficit de material que afecte a la explotación e impida alguna de las relaciones que indica el cuaderno comercial. Por ejemplo, una avería ocasional de grado medio modifica los planes de utilización de esa unidad porque conlleva varias jornadas de inmovilización en el taller.

En el caso del que se ocupa este estudio es el de un taller-depósito, el cual, para encargarse de todas esas tareas apuntadas acogía en su década de máximo esplendor, entre 1964 y 1974, alrededor de 500 trabajadores. Esta dimensión ha ido menguando de manera sostenida a la par que las instalaciones de Cerro Negro perdieron trascendencia y

espacio con los años. Se sucedían las transformaciones empresariales, sociales, económicas, industriales, laborales, etcétera. En este 2025 los empleados de Renfe que allí trabajan no llegan ni a medio centenar, los cuales son complementados con un buen número de operarios pertenecientes a empresas privadas, sobre todo a Actren para las labores técnicas correspondientes al mantenimiento del material que, eso sí, no ha cambiado con el tiempo y continúa siendo de la familia de los automotores diésel.

Pronto, muy pronto, se citó el topónimo Cerro Negro en un ámbito ferroviario. En la edición del año 1851 del *Manual del Ferro-Carril de Madrid a Aranjuez*, una obra de gran valor por realizar el primer relato pormenorizado del novedoso recorrido, se puede leer en su octava página "… Sobre medianos terraplenes, y dejando á la izquierda la *casilla redonda* sigue el camino hasta el desmonte del Cerro Negro, uno de los mayores de la línea; su altura es de 32 pies. En su cima y á la derecha se deja otra casilla…". Al salir de Madrid el tren había atravesado el Cerro de la Plata y superado mediante un puente el arroyo Abroñigal, y lo que no se imaginaba entonces era que a partir de ese puente, conocido como el de los Tres Ojos, se construiría un inmenso tinglado industrial ferroviario que alcanzaría hasta el citado Cerro Negro.

El crecimiento de los servicios ferroviarios en aquellos primeros años provocó a las compañías la necesidad de levantar instalaciones cada vez más extensas en las que, por ejemplo, realizar el mantenimiento del material rodante como las locomotoras de vapor, o clasificar sus distintos vagones. La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) estableció unos importantes talleres al sureste de la terminal de Atocha, en una profunda, casi doce metros de desnivel, franja en el lado derecho tras tomar la salida sus servicios. El relieve no era favorable para una buena conexión ferroviaria, pero allí se levantó entre 1857 y 1858 un polo industrial que fue conocido como los Talleres Generales de MZA, capaces de realizar tanto grandes reparaciones como, por ejemplo, fabricar pequeñas piezas de recambio *ad hoc*.

MZA tuvo después visión de futuro y adquirió numerosos terrenos algo más alejados de su estación madrileña, a un par de kilómetros hacía el sur una vez pasado el antes citado puente de los Tres Ojos y a uno y otro lado de la línea Madrid-Aranjuez. Algunas de esas parcelas correspondían entonces al término municipal de Vallecas y allí, en el margen izquierdo, fue alzando un depósito para sus locomotoras que proyectado en el año 1906 inició su actividad en 1908. Su corazón eran dos cocherones en semirrotonda de 22 fosos cada uno con numerosos edificios auxiliares, instalaciones que fueron expandiéndose durante los siguientes años con, por citar solo un par de ejemplos, un montaje mecánico para la carga y la descarga de carbón y la construcción de un tercer cocherón en semirrotonda al sureste del segundo.

En ese área de influencia también situó MZA una instalación que denominó Estación de Cerro Negro, la cual abrió sin ofertar servicio comercial para viajeros. Era un haz de vías para clasificar y revisar su material remolcado y allí destacaban un par de talleres, el de 'Recorrido de Pequeña Velocidad' alumbrado con luz eléctrica desde el mes de noviembre de 1926, y el de 'Recorrido de Gran Velocidad' con cuatro gatos eléctricos de doce toneladas para el levante de coches desde 1927, datos hallados en distintas carpetas custodiadas por el Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares y que certifican que en esa década del siglo XX se estaba extendiendo la utilización de la energía eléctrica como fuerza motriz en las instalaciones industriales.

Entonces, en esas primeras décadas del siglo XX, era evidente el papel preponderante que tenía el ferrocarril. En el caso de MZA, por ejemplo, llegó un momento en el que necesitó independizar los movimientos internos de sus locomotoras, el trasiego del material aislado entre su terminal madrileña y el depósito de máquinas puentevallecano con prolongación a su estación de clasificación. El proyecto de montaje de dos vías entre esas instalaciones a cargo de la Caja Ferroviaria del Estado fue aprobado por el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles el 22 de enero de 1927 (50.093 pesetas), pasando a

realizarse, según señala el correspondiente expediente conservado en el AGA, las obras de desmonte de terreno y modificación de vías en el Cerro de la Plata para dejar sitio a ese par de vías independientes.

Pero los tiempos de bonanza ferroviaria no perduraron por el convulso panorama global y la recesión económica que se había iniciado en el año 1929. Llamaban la atención los números rojos de las compañías, grandes y pequeñas, perjudicadas por la novedosa competencia del automóvil particular que conseguía mejores tiempos de viaje, también de los autocares con servicios como Madrid-Hendaya, Madrid-Granada y Madrid-Valencia, y por supuesto de los camiones para el transporte de mercancías como el pescado. Todo ello repercutía negativamente en los balances de las compañías por lo que intentaban ajustar los gastos al céntimo.

MZA, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón... tenían la apremiante obligación de reducir gastos como los de explotación porque provocaban una parte del importante déficit de sus respectivas contabilidades. Y ese panorama impulsó cambios. A los ingenieros les pareció el momento adecuado, año 1933, para empezar a romper el esquema clásico de los servicios de viajeros. De los pesados trenes remolcados por locomotoras de vapor, las cuales ofrecían un bajo porcentaje de rendimiento, a probar unidades de combustión interna, automotores de gasolina y con motores diésel[1].

Era un ensayo, una apuesta que ya se había emprendido en otros países europeos como Alemania e Italia. Esta novedosa situación fue canalizada desde el departamento de Unificación del Material de los Ferrocarriles Españoles, que estaba a cargo de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea. Fue en el mes de octubre de 1934 cuando se creó la Sección de Automotores con el objetivo de servir a las compañías como asesoría técnica sobre el mercado y las características

[1] *TST* nº 47.

de las distintas unidades de combustión interna. MZA no solo dio el paso de solicitar material de este tipo, sino que pensó en dónde ubicar su mantenimiento y decidió que uno de esos talleres debía estar en el ámbito de su depósito de Madrid.

El martes 18 de diciembre de 1934 el ingeniero Jefe de Vía y Obras de MZA redactó una memoria que presentó "a la aprobación de la Superioridad", en la que señalaba la necesidad de instalar "un depósito de automotores en el depósito de máquinas de Madrid"[2]. En realidad era una solicitud sencilla, autorización para realizar obras en dos vías, cubriéndolas con un cobertizo metálico de 50 metros de largo. Tres meses después, el viernes 15 de marzo, amplió esa petición por "la imprescindible necesidad de dotar a las dos vías de fosos de inspección que permitan realizar en las debidas condiciones el reconocimiento diario de los coches, sin que para ello haya que llevarlos a los fosos de las rotondas del depósito de máquinas. Además, estos fosos necesitan tener una profundidad libre de 1,10 m. en lugar de 0,70 que tienen los corrientes".

El importe total de la obras "será abonado a la partida que para mejoras en las líneas férreas existentes se consignen en el presupuesto del Estado para el año 1935", y MZA proponía ejecutarlas por el sistema de gestión directa debido a que "no existe tiempo material para convocar y adjudicar oficialmente la subasta, ya que la casa constructora de automotores ha anunciado a la Compañía el envió de los primeros coches para fines del próximo Abril o, todo lo más tarde, para principios de Mayo". El cobertizo o cochera, que en los planos y documentos recibió los dos nombres de manera indistinta y no cocherón, para automotores se realizó en la entrada del depósito de Madrid (ver página 81, imagen de arriba) y fue el refugio de los flamantes WE-400.

A finales del verano del año 1935 MZA comenzó a recibir el material que esperaba de la empresa Compañía Auxiliar de Ferrocarriles

[2] AGA, 4-102, 24/09282.

(CAF), esos cuatro automotores con 64 asientos en "clase corriente" y dieciséis en "clase especial"[3] más tres coches remolques. La tracción estaba a cargo de un motor diésel Maybach de cuatro tiempos que ofrecía una potencia de 410 CV, y la transmisión era eléctrica de Brown Boveri. Estos vehículos matriculados como WE-401 a 404 aceleraban hasta los 120 km/h si circulaban sin coche remolque y hasta los 90 km/h con él. El viaje inaugural de esta serie, a cargo del WE-401, se organizó entre Madrid y Toledo el miércoles 25 de septiembre.

La importancia de esta cochera o cobertizo es grande porque, digámoslo así, puso una pica en Flandes, abrió el camino al mantenimiento de material diésel en el complejo de Entrevías, entonces gobernado por la tracción a vapor, un totalitarismo debido a la situación financiera de las distintas compañías que en los años 30 no les permitía invertir grandes cantidades en la adquisición de automotores. El panorama comenzó a cambiar cuando el día 3 de abril de 1935 se constituyó la Compañía Nacional de Automotores (CNA), y lo hizo por un capital de diez millones de pesetas que fue suscrito por MZA, Norte (accionistas mayoritarios con 8.500 acciones cada compañía) y seis bancos: Bilbao, Vizcaya, Español de Crédito, Hispano Americano, Urquijo y Central, adquiriendo 500 acciones cada uno[4].

En esencia la CNA funcionaba contratando los automotores que necesitaban las compañías y pagando a los constructores los plazos establecidos entre esos fabricantes y las empresas ferroviarias. De manera sucinta, la CNA era un intermediario financiero e importante había sido que pocos días antes, el 15 de marzo de ese mismo 1935, se hiciera pública una Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que autorizaba a las compañías a adquirir automotores con cargo a los gastos de explotación.

En esa Orden firmada por el ministro José María Cid se podía leer "... Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección

[3] FFE, FOL 02-019.

[4] RENFE (1942), colección del autor.

general y visto el informe de ese Consejo Superior de Ferrocarriles, ha resuelto lo siguiente: 1º. En atención a la conveniencia de facilitar la adquisición de vehículos automotores por las Compañías de ferrocarriles, dadas las innegables ventajas que, en orden a una más conveniente y económica explotación, presenta el empleo de dichas unidades en algunas líneas.../... se autoriza a las Compañías de ferrocarriles para que puedan adquirir, por gestión directa, los automotores que crean necesarios y cargar a gastos de explotación, en las condiciones que se determinen, las anualidades de amortización e interés necesarias para su pago. 2º..."[5].

El Ministerio de Obras Públicas abría así de par en par la puerta de entrada a los ferrocarriles españoles de un material motor alternativo a la tracción a vapor. Daba a entender que los órganos superiores participantes en el proceso, el Consejo Superior de Ferrocarriles y la Dirección General de Ferrocarriles, no pondrían trabas a la adquisición de automotores en el burocrático camino que había que emprender para obtener su autorización. "... 5º. El Estado podrá en cada momento considerar cualquiera de estas adquisiciones como obra de mejora, disponiendo el abono del importe de la misma con cargo a los créditos consignados para estas atenciones. En caso de que esta facultad fuese ejercida una vez comenzada la adquisición por la Compañía, el Estado abonará los pagos satisfechos y los que se hallen comprometidos".

Sin embargo tan favorable situación para las compañías se mantuvo muy poco tiempo, un año, ante un cambio de rumbo en el Ministerio de Obras Públicas. Una Orden del día 20 de marzo de 1936 firmada por el ministro Santiago Casares derogaba la antes comentada del 15 de marzo de 1935, aquella que autorizaba a las compañías a adquirir automotores con cargo a los gastos de explotación. "... Los cuantiosos gastos que las adquisiciones en cuestión originan al ser abonados con cargos a los gastos de explotación, se convierten realmente en unas cargas de las Compañías con carácter de prioridad antes todas las demás, y por tanto,

[5] *Gaceta de Madrid* nº 79.

ante los derechos que el Estado corresponden en el posible prorrateo de beneficios, sin olvidar que las Compañías adeudan al Estado el anticipo para el personal y otros auxilios recibidos, y si se invierten en automotores fondos excesivos, o sin comprobar debidamente sus resultados, habrá perjuicios que deben evitar, y muy especialmente en momentos como los actuales de crisis económica en las explotaciones ferroviarias..."[6].

Al menos en esos meses la CNA había tenido tiempo de gestionar varios pedidos que facilitarían la entrada en servicio de 30 automotores con distintos equipos, de Renault, de Fiat y de Ganz para compañías como MZA y Norte. Algunos de los vehículos entregados a MZA serán citados en las siguientes páginas porque fueron destinados a la base para automotores del depósito de Madrid-Atocha. Y pasado un tiempo, a partir de julio de 1937, la utilidad de la CNA fue restituida según un 'Boletín Oficial del Estado'[7], aunque esas eran unas fechas delicadas para que tuviera un desempeño natural.

Nota bene:

Reflejar un par de particularidades. Algunas localidades, y por extensión sus estaciones, debido al uso de distintas lenguas en el Estado español han variado la manera de ser nombradas. En estas páginas se ha respetado el nombre de cada ciudad/estación tal y como era denominada en el momento temporal que se describe para reflejar la realidad de esa época (Alicante, La Coruña, Lérida, Alcoy, Port-Bou...), obviando la manera políticamente correcta en la que se escribe en este año 2025. Por otra parte se ha evitado a propósito describir en profundidad las características de cada una de las series de automotores que han pisado las vías del Taller-Depósito de Tracción Diésel de Cerro Negro. La razón es que cada una de ellas (TAF, TER, s/593...) tiene un amplio número de referencias bibliográficas sencillas de localizar para el lector interesado en conocer más a fondo alguna de las series.

[6] *Gaceta de Madrid* nº 81.

[7] Nº 284, Burgos, 31 de julio de 1937.