

## MATRICULACIÓN DE LOS COCHES DE RENFE

En el número 14 de CARRIL (diciembre de 1985) se publicaba un interesante artículo sobre la numeración que usaba RENFE para identificar a sus coches de pasajeros. Esta se basaba en una matrícula alfanumérica formada por dos grupos: el primero, mediante letras y números (DDMA, AAWL, AA, BB4...), definía las características del coche en cuanto a disposición de ejes y clase de sus plazas; el segundo grupo estaba formado por un número de como máximo cinco cifras que indicaba la serie del vehículo y su número de orden dentro de ella (5001, 9526, 10214...).

Esta situación cambió en 1988 cuando entró en vigor la Instrucción General nº. 68 que editó la Dirección de Transportes de RENFE. Concretamente, a partir del 29 de mayo de ese año se iniciaba el proceso de inscripción exterior en los vehículos existentes así como en los de nueva construcción que se incorporaron con posterioridad; estaba previsto que el plazo de cambio de la matriculación antigua a la moderna estuviera concluido el 31 de diciembre de 1990, aunque aún hoy en día circulan coches que no han recibido la matrícula según lo marcado en la IG 68.

Se pueden considerar dos circunstancias como causas principales del cambio de sistema de matriculación de los coches de viajeros. En primer lugar, al desaparecer del parque comercial los coches de dos ejes, era innecesario contemplar esta particularidad en la matriculación. Anteriormente un coche de bogies se distinguía de uno de ejes por tener duplicada la letra de serie (por ejemplo, "AA" para un coche de primera clase de bogies y "A" para un coche de primera clase de dos ejes). De este modo se ha reducido a una sola letra la identificación del tipo de coche. En segundo lugar con el nuevo sistema de letras índice se dan a conocer algunas características principales del vehículo que son muy útiles para la correcta explotación del parque, como son la existencia de climatización, disposición del interior tipo salón con pasillo central o con departamentos y pasillo lateral, etc. El lector ha de tener presente que este «nuevo» sistema fue adoptado el 20 de mayo de 1919 por la Conferencia de los Jefes de Explotación de las Redes, y admitido con algunos matices por algunas compañías ferroviarias europeas. En el caso de los ferrocarriles nacionales españoles ha sido necesario que transcurrieran 69 años para su aplicación (47 años si tenemos en cuenta que RENFE se creó en enero de 1941).

### La Instrucción General 68.

La Instrucción General 68 considera afectados al parque comercial de viajeros los siguientes vehículos:

1. los coches de todas clases incluidos los salones y los destinados a alguna finalidad especial;
2. los furgones, furgones portaautomóviles y los vagones almacén destinados expresamente a trenes de viajeros;
3. los coches cama y coches restaurantes de la Compañía Internacional de Coches Camas;

4. los coches o salones propiedad del Estado y los furgones estafeta y furgones almacén de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones;
5. los vehículos de otras administraciones ferroviarias autorizados para circular en trenes de viajeros por las líneas de la Red;
6. los diferentes elementos que componen los trenes Talgo, y
7. los trenes automotores de tracción eléctrica o diesel.

La identificación de los coches de viajeros está formada por dos partes. En primer lugar está la matrícula internacional UIC formada por doce dígitos. En segundo lugar se encuentra la matrícula RENFE desarrollada en la IG 68 y que está formada por el tipo y el número. La primera parte de la matrícula RENFE está formada por las letras de serie que definen el tipo del vehículo, la serie numérica y las letras índice. Las letras de serie son las siguientes, estando clasificadas en orden de preferencia:

T	Elemento de tren Talgo.
ET	Coche motor de UT o automotor eléctrico.
EM	Coche remolque de UT o automotor eléctrico.
ES	Coche remolque con cabina de conducción de UT o automotor eléctrico.
VT	Coche motor de UT o automotor diésel.
VM	Coche remolque de UT o automotor diésel.
VS	Coche remolque con cabina de conducción de UT o automotor diésel.
A	Coche de primera clase.
B	Coche de segunda clase.
WL	Coche camas.
Z	Coche salón, guardería, dancing.
R	Coche restaurante o cafetería.
D	Furgón.
P	Coche postal con estafeta.
G	Vehículo con equipo generador, grupo electrógeno o convertidor.
C	Elemento cocina-bar de tren Talgo.
H	Vehículo hospital.
S	Coche de servicio.
DD	Furgón porta automóviles.
PD	Furgón postal almacén.
DJ	Furgón almacén.

Un coche puede tener una o varias de estas letras de tipo. En este caso se deben colocar consecutivamente todas las que correspondan siguiendo el orden de preferencia. Así, por ejemplo, un coche con plazas sentadas de primera y segunda clase sería tipo AB, un furgón con equipo generador sería DG, un furgón con estafeta para el servicio de correos sería DP, un coche con plazas sentadas de segunda clase y departamento furgón sería BD y un automotor diesel con plazas de primera clase y furgón sería VTAD. Un caso particular lo constituyen los remolques de trenes Talgo, puesto que el tipo de todos ellos está formado por la letra T y la letra que indica el tipo de coche; de este modo un coche de primera clase es TA, uno de segunda clase es TB y un coche camas es TWL.

A continuación de las letras de serie figuran las series numéricas. En el caso de coches con plazas sentadas de primera y segunda clase, incluidos los coches con plazas sen-

tadas de segunda clase convertibles en literas, este número indica el número de departamentos reales o ficticios. En coches con departamentos figura el número real de departamentos existentes. En los coches tipo salón con pasillo central se indica el número de departamentos ficticios considerando que seis plazas de primera clase forman un departamento y ocho plazas de segunda clase forman también un departamento. Cuando, al calcular el número de departamentos ficticios de un coche con pasillo central, dividiendo el número de plazas entre seis u ocho según sea de primera o segunda clase, se obtiene un número decimal, la serie numérica está formada por el número entero del resultado omitiendo los decimales. Sirve como ejemplo el caso de los coches A9t 9100. Estos coches tienen 55 plazas sentadas de primera clase, con lo que dividiendo 55 entre 6 se obtiene el número de departamentos ficticios. El resultado es 9,16, por lo que se omiten los decimales y el número de departamentos queda en 9.

En los coches camas la serie numérica indica el número de plazas total. Así en los coches cama del tipo YFT la serie es WL24x, puesto que disponen de 24 plazas acostadas. Respecto a los furgones, restaurantes y postales se utiliza el indicativo de número nacional; este indicativo está formado por las cifras del millar y decena de millar del número nacional. En el caso de un furgón de la serie 12400, es D12 12400, puesto que la serie numérica toma las cifras del millar y decena de millar del número nacional. En los remolques Talgo se utiliza el indicativo de serie Talgo, que es la cifra de la centena del número de dicha serie. Un remolque Talgo de primera clase de la serie 101 tiene tipo TA1, mientras que uno de primera clase de la serie 601 tiene tipo TA6. Finalmente la normativa señala que los automotores se numeran del 1 al 9, sin ningún criterio, sólo en los casos que sea necesaria su inclusión en el sistema de venta electrónica SIRE. Así que un coche motor de UT 440 es tipo ETBD y un coche motor de UT 448 es ETBD4, ya que el primero no está incluido en el SIRE mientras que sí lo está el segundo. Tras las series numéricas pueden figurar las letras índice, que definen las particularidades del material. Estas letras son, colocadas en orden de preferencia, las siguientes:

c	Coche con plazas sentadas transformables en literas.
x	Climatizado con pasillo lateral (coche con departamentos).
l	Climatizado con pasillo central y asientos superreclinables (coche tipo salón).
t	Climatizado con pasillo central (coche tipo salón).
n	Vehículo de los ferrocarriles portugueses CP.
r	Coche serie 8000 (pendiente de transformación).
i	Coche perteneciente al Museo Nacional Ferroviario.
z	Elemento extremo de dos ejes de tren Talgo.
g	Cama single-doble de tren Talgo.
u	Cama turista de tren Talgo.
d	Cama con ducha de tren Talgo.
f	Elemento de 1ª o 2ª clase de tren Talgo para fumadores.
o	Vehículo adaptado para el acceso de camillas de enfermos.
j	Vehículo apto para ancho de vía UIC.
e	Vehículo de dos pisos.
v	Coche dotado de vídeo.

Antes de poner algún ejemplo hay que hacer constar varias excepciones. En primer lugar la letra índice «r» no sólo se ha aplicado a los coches 8000 sino también a algunos coches de la serie 5000 e incluso a los coches transformados de la serie 16200; desconocemos los motivos de esta incorrección. Por otro lado las letras índice «n» y «f» sólo se utilizan en la documentación escrita, no figurando

en las matrículas colocadas en los coches. Y las letras «l» y «v» está previsto que se incorporen en una futura actualización de la IG 68.

Respecto a las literas hay que comentar que un coche con plazas de esta clase no se considera como un coche literas, sino que es considerado como un coche con plazas sentadas transformables en literas. Esta particularidad es de uso común en las administraciones ferroviarias de la UIC desde hace muchos años, y ya en la antigua matriculación de RENFE se seguía este criterio. Los coches literas eran del tipo BBL, coches de segunda clase (BB) transformables en literas (L). De igual modo en la compañía francesa SNCF un coche literas es, por ejemplo en el caso de un Corail VTU, tipo B<sup>10</sup>c<sup>10</sup>, indicándose que es un coche con diez departamentos de segunda clase (B<sup>10</sup>) de los cuales diez (o sea, todos) son transformables en literas (c<sup>10</sup>). Para acabar, la segunda parte de la matrícula RENFE está formada por el número de serie y orden. Aunque no existe ninguna norma oficial, hay que indicar que, casi simultáneamente a la entrada en vigor de la IG 68, en las series se sigue un criterio concreto en el uso de las centenas según el tipo de vehículos de que se trate. Así las centenas 0 y 1 están reservadas para coches con plazas sentadas de primera clase; las centenas 2 y 3 para coches con plazas sentadas de segunda clase; la centena 4 se reserva a los furgones; la centena 5 está destinada a coches con características particulares (como por ejemplo los coches con guardería infantil o los nuevos A81 10500 con asientos superreclinables); las centenas 6 y 7 identifican a los coches literas; la centena 8 se reserva a los coches mixtos con plazas sentadas y cafetería, utilizándose además las decenas 0 a 4 para los coches con plazas sentadas de segunda clase y las decenas 5 a 9 para los coches con plazas sentadas de segunda clase; finalmente la centena 9 identifica a los coches restaurantes. Este criterio se utiliza en todos los coches de



*Detalle de la nueva matriculación de los coches de RENFE. Este coche fue fotografiado en la estación de Burgos el 1 de abril de 1988, casi dos meses antes de la entrada en vigor de la Instrucción General 68. (Foto: Luis Rentero Corral)*

material convencional excepto en los coches camas y algunos coches especiales. Los remolques Talgo quedan al margen de este criterio.

Para acabar vamos a ver tres ejemplos de matriculación RENFE actual:

1. *TWL5-504014*. «TWL» son las letras de serie que informan que se trata de un elemento Talgo camas. El «5» es la serie numérica de Talgo. La «z» es la letra índice que apunta que el elemento Talgo es extremo de dos ejes. Finalmente «504» es la serie completa de Talgo y «014» es el número de orden dentro de esa serie.

2. *A81 10501*. La letra de serie «A» indica que se trata de un coche de plazas sentadas de primera clase, que tiene ocho departamentos reales o ficticios. En este caso son ficticios puesto que es un coche con pasillo central, climatizado y con asientos superreclinables (letra índice «l»). Aunque el coche tiene 44 plazas sentadas, el número de departamentos se indica por aproximación (6 plazas por 8 departamentos = 48 plazas, según la indicación de la matrícula). La serie del coche es la 10000, pudiendo observar como la centena «5» hace referencia a un coche de características especiales, siendo el primer vehículo de esta serie.

3. *Bc10xo 12762*. Se trata de un coche con plazas sentadas de segunda clase («B») convertibles en literas («c»), con diez departamentos reales («10») por ser un coche climatizado con pasillo lateral («x») que además está especialmente adaptado para el acceso de camillas de enfermos («o»). Pertenece a la serie 12000 siendo la centena el «7» por ser un coche literas. En este caso en concreto es el decimosegundo coche de la serie puesto que esta empieza en el número 51 y no en el 01.

ción de que en este país ha ganado el automóvil. Por supuesto no debemos olvidar a las empresas de autocares que compiten en precio y tiempos de viaje por debajo de los que fija RENFE para un mismo recorrido, ofreciendo las mismas e incluso más comodidades que el ferrocarril. Dos ejemplos de lo anterior son las relaciones entre la capital y ciudades situadas a distancias medias como Burgos o Zaragoza y v.v..

El otro medio de transporte es el aéreo pues por razones obvias el marítimo no puede tenerse en cuenta. El 1 de enero de 1993 entraba en vigor la 1ª fase de la liberalización del espacio aéreo europeo, lo que permite que cualquier compañía, incluidas aquellas de otros países, pueda operar en trayectos domésticos (vuelos nacionales). Lo ocurrido con la relación Madrid-Barcelona-Madrid es más que gráfica. El puente aéreo entre las dos ciudades principales del país comenzó a funcionar el 1 de noviembre de 1974. El primer año transportó a 973.000 personas y hasta ahora ha trasladado a más de 20 millones de pasajeros. Como es sabido, Iberia mantuvo su situación de monopolio aéreo durante 19 años, hasta que con motivo de la liberalización antes mencionada, el 31 de octubre de 1993, la compañía escandinava SAS rompía la situación anterior aunque sólo fuera de manera testimonial con un vuelo diario y por sentido entre la ciudad del oso y el madroño y la Ciudad Condal. En realidad este vuelo no era más que un Madrid-Copenhague con escala en Barcelona. El primer paso ya estaba dado. El segundo lo dió Air Europa, compañía charter con sede en Palma de Mallorca que además cuenta con su propia red de comercialización a través de la agencia de viajes mayorista Viajes Halcón, el 31 de enero de 1994 con 102 vuelos semanales entre las dos ciudades a precios inferiores a los que Iberia ofrecía. Una tercera compañía, también charter y vinculada al grupo Marsans y SAS, se preparaba para entrar en acción y participar en el delicioso pastel del puente aéreo. Se trataba de Spanair que empezó a operar el 14 de marzo del mismo año.

El abaratamiento de las tarifas del medio aéreo propiciado por esta situación de competencia entre empresas ha beneficiado al usuario y ha propiciado desde entonces un aumento en el número de clientes de esta relación. Así, las compañías que participan en este recorrido transportaron en 1994 a 2.486.897 pasajeros, nada menos que un 15,6% más que en el año anterior. Paralelamente en RENFE se producía un goteo constante de usuarios del ferrocarril que pasaban del medio terrestre al aéreo, conduciendo a que la empresa que gestiona Mercé Sala redujera la oferta nocturna y que durante 1994 transportara alrededor de un 20%