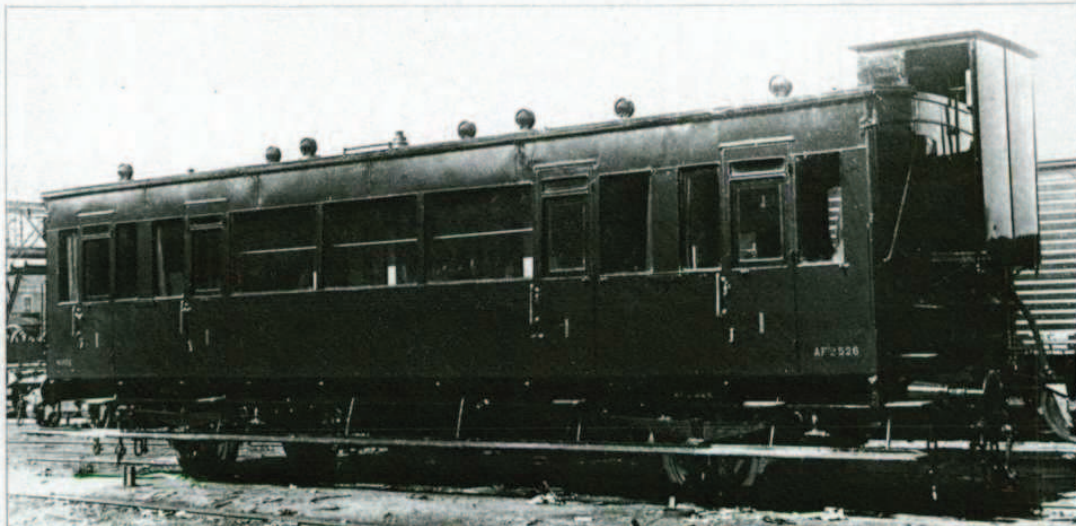


Coche de pasillo parcial de primera clase de la Compañía del Norte, serie ATM 521-528, contruidos en 1909 por los Talleres de Valladolid. Solo uno de ellos llegó a RENFE (A^V 1926). Estos coches, forrados en chapa pintada de verde, fueron una excepción a la costumbre habitual de Norte de forrar con friso vertical de madera sus coches de pasillo parcial.



ANTOLOGIA DEL COCHE DE VIAJEROS EN ESPAÑA (I)

LOS COCHES DE PASILLO LATERAL PARCIAL

Texto y fotos: MANUEL GONZALEZ MARQUEZ

En los números 260 y 261 de VIA LIBRE, habíamos iniciado la publicación de un conjunto de trabajos que, bajo el título genérico de «Antología del coche de viajeros en España», pretendía y pretende ir desarrollando poco a poco este interesante tema.

HASTA el año 1899, como ya hemos explicado, se produjeron escasas variaciones en las dimensiones generales de los vehículos motores y remolcados utilizados en los ferrocarriles españoles.

Las locomotoras para trenes de viajeros eran, fundamentalmente, del tipo 1-2-0, las mixtas eran 0-2-1 ó 0-3-0, y las de mercancías eran 0-4-0. Algunas compañías tenían locomotoras 2-2-0 ó 1-3-0, pero su número era globalmente escaso y su utilización estaba reducida a líneas concretas. Las máquinas que remolcaban los trenes en 1899, al acabar el siglo, eran, salvo excepciones contadas, similares a las de 1860, cuando no, en muchos casos, las mismas.

Pero a partir del año 1900 se produjeron importantes cambios tecnológicos en el material móvil. Las compañías Norte, MZA y Andaluces pusieron en servicio en los primeros años del siglo (de 1901 a 1903) locomotoras para trenes de viajeros de tipo 2-3-0, con unos

conceptos nuevos (algunas eran compounding) y muy superiores en prestaciones a las antiguas 1-2-0 y 2-2-0.

Ello fue acompañado por un crecimiento del tamaño y peso de los coches de viajeros, que ganaron en consecuencia en confort y prestaciones. La velocidad de los trenes aumentó y también las cargas remolcadas.

Esta era la situación al iniciarse el siglo, de evolución tecnológica rápida en comparación a lo que había sucedido en los cincuenta años anteriores, y de alguna manera no puede olvidarse la importancia que como catalizador de este cambio tuvo la Compañía Internacional de Coches-Camas. De hecho, sus trenes de lujo, incluso en España, con

coches de bogies cuando las administraciones ferroviarias utilizaban sólo los pequeños coches de dos ejes con departamentos independientes, era un poderoso incentivo, pues las administraciones, de alguna forma, querían en estos años tratar de acortar las diferencias de confort ofrecidas por la CIWL en relación a las ofrecidas por ellas mismas. Ello trajo como consecuencia nuevos diseños de coches de viajeros.

La transición hacia los coches de pasillo parcial

Los coches de pasillo parcial, de los que hablaremos en esta parte de nuestro trabajo, aparecieron

como evolución de los coches de departamentos independientes.

Ya habíamos visto que en la década de los años 1890, habían aparecido algunos coches de departamentos independientes con mayor longitud, y por tanto con mayor número de departamento y de plazas y, asimismo, que en algunos coches de primera clase se había instalado un WC, al que se podía acceder desde uno o dos de los departamentos del coche, mediante un pequeño distribuidor. Pronto vino la conjugación de ambas fórmulas, y la instalación de un WC en todos los coches, tanto de primera y segunda como de tercera clase, se sumó a una notoria elevación de la longitud del coche. Se dispuso el WC central, de tal forma que se pudiera acceder a él desde todos los departamentos del coche, para lo cual fue preciso trazar un pasillo lateral que permitiese el acceso de los departamentos al WC.

Pero la concepción clásica entonces del coche de viajeros pesaba demasiado, y los coches así

construidos no poseían plataformas de acceso, sino por el contrario, se continuaba accediendo directamente del exterior a cada departamento. Y no sólo esto, sino que en el pasillo a su vez se colocó una puerta de acceso al exterior, asimismo, enfrente de cada departamento, con lo que en estos coches el pasillo presentaba una sucesión de puestos al exterior, una detrás de otra.

Para aprovechar al máximo el espacio, los dos departamentos extremos se hicieron con toda la anchura del coche, con acceso al exterior por sus dos lados, y con acceso al pasillo por el fondo del mismo. De esta forma, el pasillo lateral no ocupaba toda la longitud del coche, de donde les viene el nombre de «coches de pasillo lateral parcial».

Todos los coches de pasillo parcial han tenido en España ciertos elementos constructivos semejantes, y en su conjunto han presentado una disposición parecida.

Todos ellos tenían bastidor metálico y caja de madera. En Norte, MZA y MCP el revestimiento exterior de la caja era de friso vertical de madera, mientras que, por el contrario, en Andaluces el forrado exterior era en chapa de hierro pintada de verde, por inspiración del material semejante existente en las compañías francesas, pero que les daba un aspecto más antiguo.

Todos los coches de pasillo par-



Coche de segunda clase de pasillo parcial de la Compañía Norte, serie B'IV 642-655 (RENFE B'IV 1642-1655), construidos en 1929 por Miravalles.

cial disponían ya de freno de vacío, y en la mayoría existía también un freno de husillo, que se utilizaba como freno de estacionamiento, o como freno de servicio en trenes que no llevasen freno continuo. Este freno de husillo iba servido en los primeros coches de pasillo parcial desde una garita exterior elevada semejante a la de los antiguos coches de departamentos independientes y en los coches de construcción posterior lo era desde el interior del vehículo, como en los coches actuales.

El alumbrado era, generalmente, de gas, que en muchos coches fue sustituido, posteriormente, por el de aceite o por el eléctrico, éste ya en tiempos de RENFE, en muchos casos.

La calefacción era por termosifón en los coches más antiguos, y en los coches de construcción más moderna era de vapor, alimentada desde la locomotora.

Observará el lector que hablamos de coches antiguos y modernos y se preguntará, sin duda, a qué se debe esta clasificación.

La explicación es sencilla. Los coches de pasillo parcial se estuvieron construyendo desde el año 1900 hasta el año 1932, período de tiempo lo bastante largo como para que el material ferroviario evolucionara considerablemente.

De origen, los primeros coches de pasillo parcial fueron construidos para trenes expresos y rápidos, arrastrados por locomotoras 2-3-0 en Norte y MZA ó 1-3-0 en MCP.

Eran, en los primeros años del siglo, los mejores coches de clases convencionales, esto es, exceptuando los coches-cama y los coches de lujo.

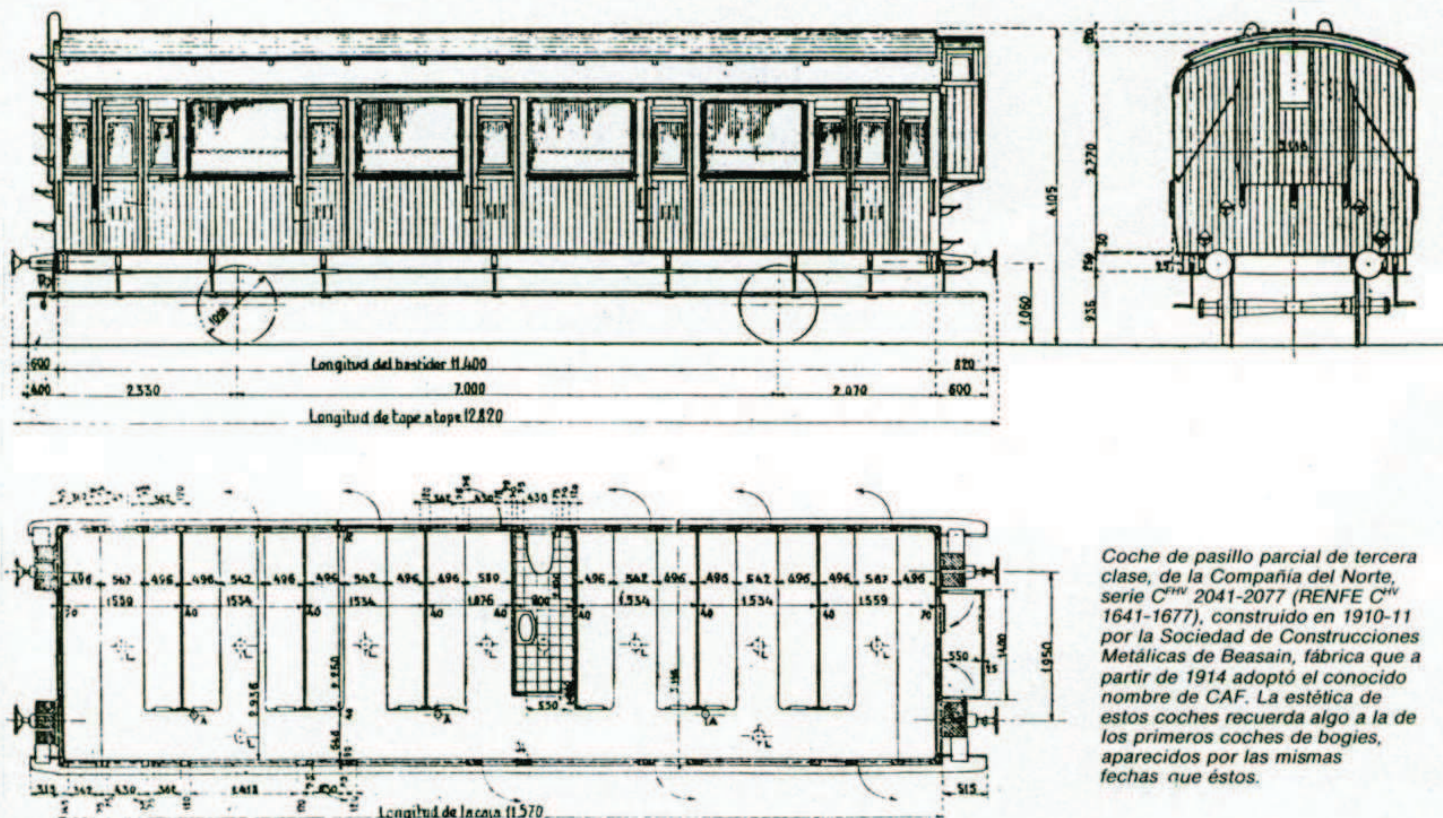
Pero, a partir del año 1910, y sobre todo después de terminada la guerra europea, comenzaron a construirse de forma generalizada coches de bogies, que sustituyeron a los de pasillo parcial en los trenes más importantes. Los coches de pasillo parcial comenzaron a utilizarse entonces en trenes de media distancia, en servicios regionales y en trenes correos y ómnibus.

Sin embargo, no dejó de fabricarse este tipo de coches y se siguieron construyendo nuevos ya con este posterior destino, hasta el año 1932, como antes decíamos.

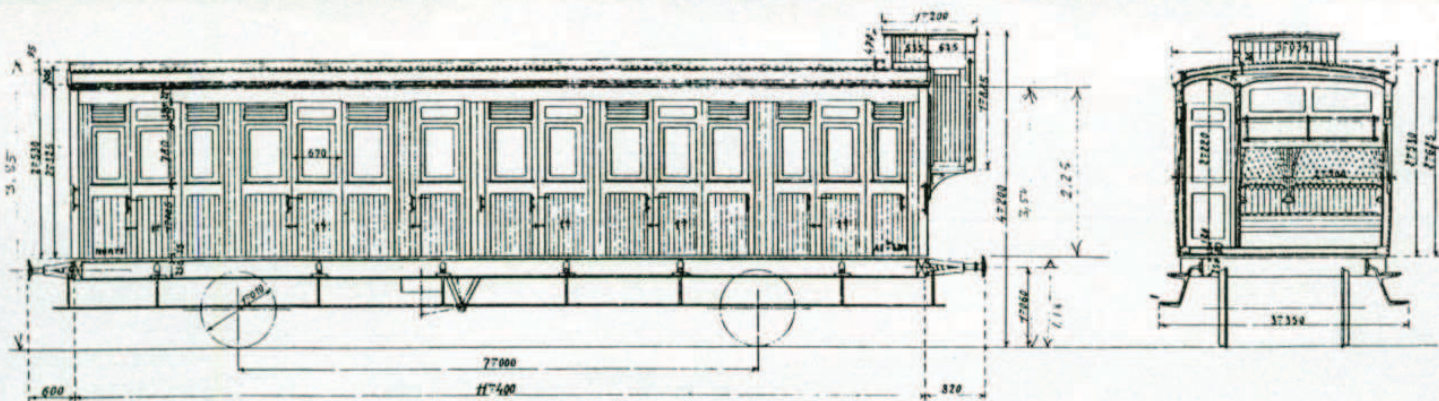
Como en este lapso de tiempo de treinta y tres años se incorporaron al material de viajeros novedades tales como el alumbrado eléctrico o la calefacción por vapor, los coches de pasillo parcial construidos en estas épocas incorporaron ya de origen estas novedades.

Asimismo, y sobre todo en Norte, el aspecto general también cambió, dándole un aire los primeros coches de pasillo parcial a los antiguos coches de departamentos independientes y, en cambio, pareciéndose más al material de bogies los coches más modernos.

Por todo esto nos hemos permitido hablar de coches «antiguos» y «modernos» dentro de los de pasi-



Coche de pasillo parcial de tercera clase, de la Compañía del Norte, serie C'IV 2041-2077 (RENFE C'IV 1641-1677), construido en 1910-11 por la Sociedad de Construcciones Metálicas de Beasain, fábrica que a partir de 1914 adoptó el conocido nombre de CAF. La estética de estos coches recuerda algo a la de los primeros coches de bogies, aparecidos por las mismas fechas que éstos.



Coche de primera clase, de pasillo parcial, de la Compañía del Norte, serie A^{FHV} 601-620 (RENFE A^{FHV} 1803-1820), construidos en 1906, los diez primeros por Baumé Marpent y los otros diez por los Talleres de Valladolid, utilizando las piezas básicas suministradas por aquél. Obsérvese en cuanto a la estética de estos coches el parecido con los coches de departamentos independientes, de los que éstos son una evolución casi directa.

llo lateral parcial, sin que ello deba hacernos olvidar que, pese a todo, en sí constituyen una única gran familia de coches.

Y vamos ahora a describir las distintas series de coches de pasillo parcial que ha habido en España.

Los coches de la serie 500 de Norte

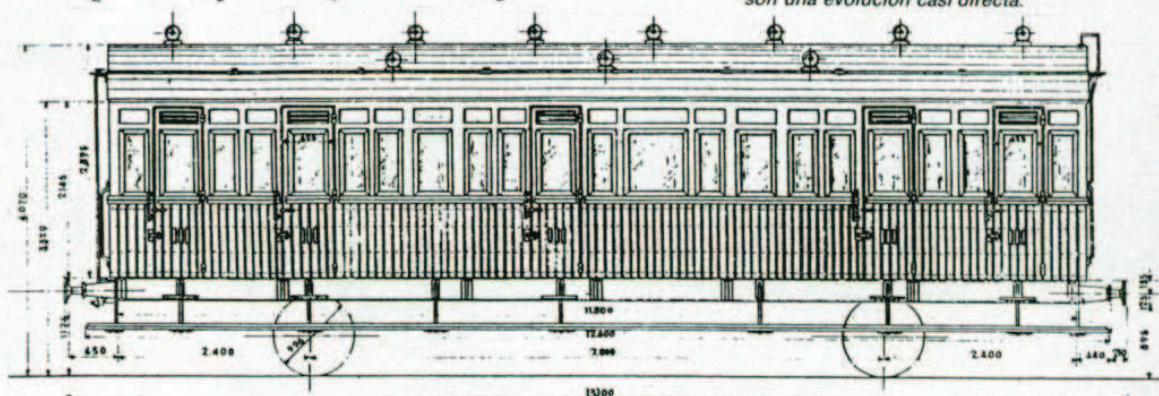
Norte fue la primera compañía que tuvo coches de pasillo parcial y también en la que la evolución del coche de departamentos independientes hacia aquél fue más clara.

Norte puso en servicio a partir del año 1900 los coches de su serie 500, que, generalmente, pueden considerarse como los primeros de pasillo parcial en España.

Sin embargo, estos coches, a pesar de su entonces moderna distribución interior, eran relativamente cortos. Diríamos que en ellos se ve claramente la evolución que hemos citado.

Norte puso en servicio entre 1900 y 1904 un total de 22 coches de pasillo parcial, 12 de ellos de primera clase (A^{FHV} 500-511) y 10 de segunda clase (B^{FHV} 521-530), dándose la circunstancia que nos hace ver más todavía el que la transición no fue brusca el hecho de que los coches equivalente a éstos, pero de tercera clase, construidos en los mismos años, eran todavía de departamentos independientes.

En 1909 se añadieron a estos otros ocho coches de primera cla-



Coche de tercera clase de pasillo parcial de MZA, serie C^{FHV} 879-902 (RENFE C^{FHV} 1379-1402), construido en 1909 por La Material, de Barcelona. Aunque construidos en España, el diseño de estos coches es del constructor belga La Brugeoise.

se (A^{FHV} 521-528) y tres mixtos de primera y segunda clase (AB^{FHV} 81-83).

Tanto éstos como los anteriores fueron construidos por la Norte en sus talleres de Valladolid, y se había utilizado para la construcción elementos (sobre todo bastidores y ejes) de coches más antiguos desgastados.

Tenían estos coches calefacción

por vapor (asegurada desde la locomotora), de los tipos Laycock o Norte y el alumbrado era de aceite, excepto en los coches del año 1909 antes citados, en los que era de gas.

Casi todos estos coches de la serie 500 se incorporaron en RENFE, pero fueron retirados de servicio pronto, entre principios y mediados de los años cincuenta.

Uno de ellos, el A^{FHV} 510, subsistió hasta finales de los años setenta en Miranda de Ebro, como vehículo de servicio (SA-708-SE).

Entre 1917 y 1918, los talleres de Valladolid construyeron asimismo otros tres coches de primera clase (A^{FHV} 801-803), ya largos, y posteriores a la serie clásica 600, pero que fueron de efímera existencia. Ninguno de ellos llegó a RENFE.