

ANTOLOGIA DEL COCHE DE VIAJEROS EN ESPAÑA (II)

Los coches de pasillo lateral parcial

MANUEL GONZALEZ MARQUEZ

LOS coches «largos» de MCP, puestos en servicio en 1904, son todavía un intermedio, en cuanto a dimensiones, entre los coches del siglo pasado y los nuevos coches de pasillo parcial. No obstante, en cuanto a distribución interior, pertenecen ya totalmente a los coches de la nueva generación.

El Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) puso en servicio en este año de 1904 un total de 35 coches de pasillo lateral parcial, serie «500», contruidos por St. Denis y Baumé Marpent.

Eran siete coches de primera clase (A^{FV} 501-507), ocho mixtos de primera y segunda clase (AB^{FV} 501-508), siete coches de segunda clase (B^{FV} 501-507) y 13 de tercera clase (C^{FV} 501-513). Con posterioridad, cuatro de los coches de segunda clase fueron transformados en tercera clase (C^{FV} 514-517).

Tenían estos coches 5,2 metros entre ejes, y de 10,85 a 11,12 metros entre topes. Disponían de cuatro departamentos los de primera clase, cinco los de segunda y seis los de tercera, y todos ellos poseían un WC situado en el centro del coche.

Estos coches no sufrieron transformaciones, y fueron desguazados por RENFE hacia finales de los años cincuenta.

Los coches de la serie «600» de Norte

La Compañía del Oeste aportó a RENFE, aparte de éstos, otros coches de pasillo lateral parcial (C^{FV} 521-522), contruidos por Delcuve en 1915, pero la verdad es que no tenemos certeza de qué compañía

integrante del Oeste procedían.

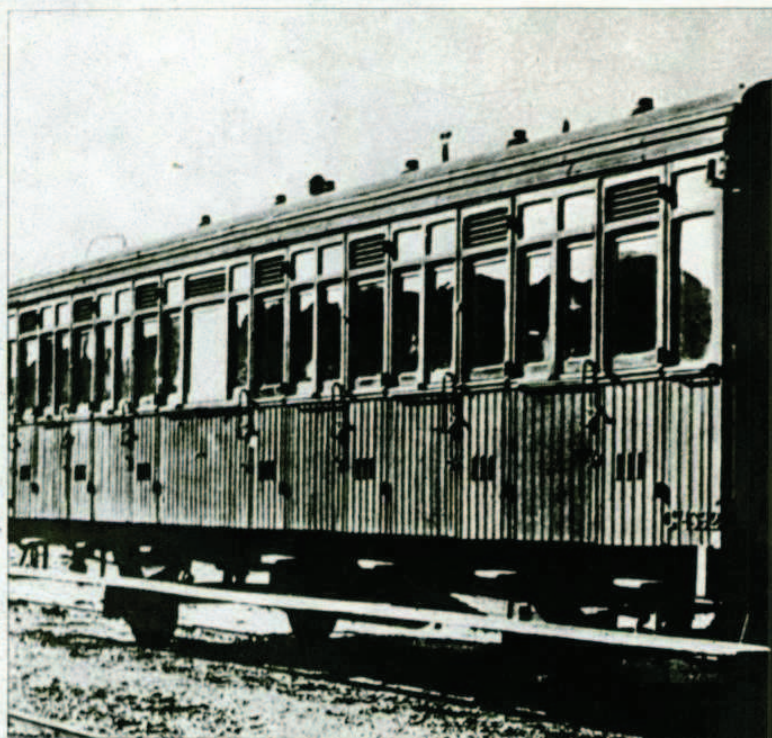
Norte, como ya habíamos visto, puso en servicio en 1900 sus primeros coches de pasillo parcial.

Sin embargo, su serie más numerosa y característica de este tipo de coches fue la denominada serie «600», de la que se contruyeron 383 coches entre 1906 y 1932. De por sí, esta cantidad supone más del 50 por 100 del total de coches de pasillo parcial existentes en España, y fue una de las familias de coches más características de nuestros ferrocarriles. Se contruyeron estos coches de la serie «600» en cuatro subseries sucesivas, cada una de las cuales presentaba diferencias o mejoras sobre las anteriores.

Las cuatro subseries se pusieron en servicio en los años siguientes: primera 1906, segunda 1910-12, tercera 1924 y cuarta 1928-32.

En teoría, las dos primeras subseries corresponden a coches adquiridos para trenes expresos y rápidos, mientras que las dos segundas lo fueron para trenes ómnibus y servicios locales o regionales. Ello es debido a que, en su origen, estos coches eran los que formaban los expresos y rápidos junto con las 2-3-0 de las series 1900 y 3100, mientras que a partir de 1914 se empezaron a construir en gran número coches de bogies para largos trayectos, con lo que los coches de dos ejes quedaban relegados a servicios más secundarios. No obstante, se siguieron construyendo coches de este tipo para sustituir progresivamente a los coches de departamentos independientes.

Las dimensiones generales de estos coches eran de 7 metros entre ejes, y de 12,6 a 12,82 metros entre topes.



Coché de tercera clase, con pasillo parcial, de MZA.

Tenían cinco departamentos los coches de primera clase, seis los de segunda clase y siete los de tercera clase, todos ellos con WC en el centro del coche.

Existían en total 53 coches de primera clase (A^{FHV} 601-653), 71 coches de segunda clase (B^{FHV} 601-671), 235 coches de tercera clase (C^{FHV} 2001-2235), 20 coches mixtos de primera y segunda clase (AB^{FHV} 84-103) y cuatro coches mixtos de la tercera clase (ABC^{FHV} 201-204).

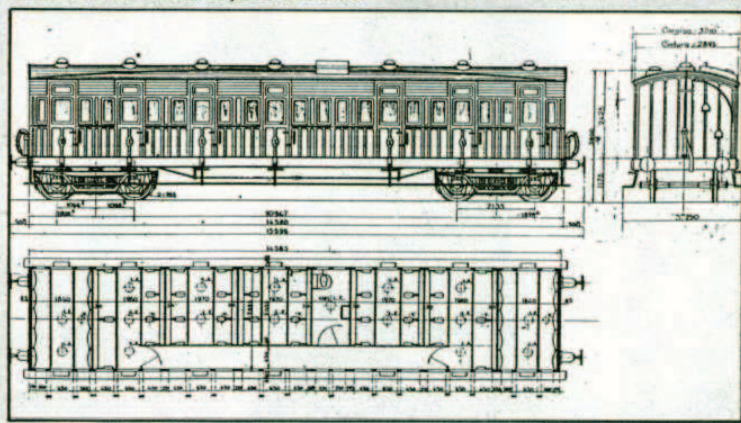
En las dos primeras subseries era normal el tener garita exterior elevada para el guardafrenos, según la costumbre heredada de los antiguos

coches de departamentos independientes.

Los coches de la primera subserie tenían la calefacción por vapor, asegurada desde la locomotora, de los tipos Laycock o Norte, y el alumbrado era de gas. En los coches de la segunda subserie, la calefacción era del sistema Heintz, y el alumbrado también de gas. En cambio, en los coches de las subseries tercera y cuarta, la calefacción de vapor era del sistema Westinghouse, y el alumbrado eléctrico.

RENFE, más o menos a finales de los años cincuenta, transformó casi todos los coches de las subseries tercera y cuarta, convirtiéndolos

Coché mixto de primera y segunda clase del ferrocarril Bobadilla-Algeciras (Andaluces AB^{FV} 2-3, RENFE AAB 102-103). El coche AB^{FV} 1 era un poco diferente.





en coches para cercanías con una plataforma de acceso única, central, y un departamento corrido a cada lado. Se transformaron así los coches de tercera clase y también muchos de primera clase, que con la modificación fueron convertidos asimismo en tercera clase.

Los coches de pasillo parcial de MZA

MZA tuvo solamente dos series de coches de pasillo parcial, ambos muy similares entre sí.

El primero de ellos se debía al constructor belga La Brugeoise, que entregó 30 coches de primera clase (A^{FV} 256-285) en el año 1907. En

1909, la Sociedad La Material, de Barcelona (Material para FF. CC. y Construcciones), construyó, inspirados en éstos, otros 35 coches, 24 de ellos de tercera clase (C^{FV} 879-902) y 11 mixtos de segunda y tercera clase (BC^{FV} 18-28).

En 1921, MZA puso en servicio otros 55 coches muy semejantes a aquéllos, de los que 11 eran de primera clase (A^{FV} 375-385), 25 de segunda clase (B^{FV} 435-459) y 19 de tercera clase (C^{FV} 1089-1107).

Los servicios prestados por los coches de estas dos series fueron equivalentes a los de Norte ya citados, es decir, los coches de 1907-09 fueron destinados a trenes expresos y rápidos y los de 1921 a trenes ómnibus y locales.

De igual forma que a los de Norte, RENFE transformó la mayoría de ellos en coches de tercera clase para cercanías, con una única plataforma central.

Los coches de pasillo parcial del Lorca-Baza-Aguilas

El ferrocarril de Lorca a Baza y Aguilas fue el único entre las compañías menores que poseyó algunos coches de pasillo parcial.

En esta compañía, la mayor parte de los coches fueron de departamentos independientes, pero tuvo una serie de ocho coches de primera clase (A 1-8) con pasillo lateral parcial. Tenían estos coches tres departamentos y un WC.

Ignoramos la fecha exacta de construcción de estos coches, pero seguramente debió ser hacia principios de siglo, un poco después de la inauguración del ferrocarril.

Poco antes de 1914, uno de estos



Coche de pasillo parcial, de bogies, de Andaluces. Una rareza en el parque de coches, en vía ancha.



Un coche de pasillo parcial, de Andaluces.

coches fue vendido a los ferrocarriles Andaluces, junto con la locomotora número 100 de esta compañía, y posiblemente algún otro material. El coche vendido fue el A-6, que en Andaluces fue reenumerado A^{FV} 514.

Los coches de pasillo parcial de Andaluces

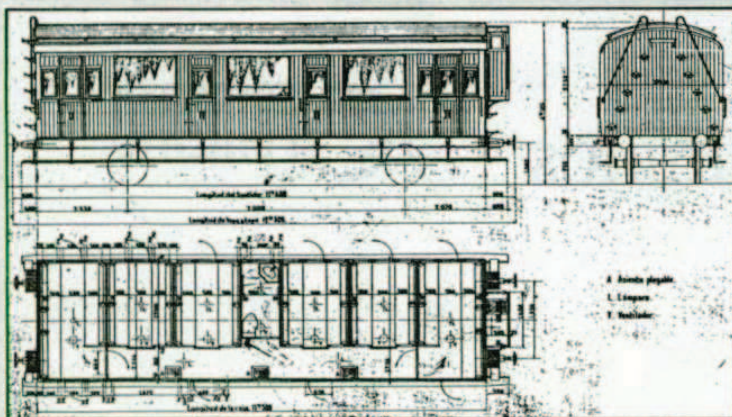
Sin duda alguna, los de Andaluces fueron los coches de pasillo la-

teral parcial más pintorescos en España.

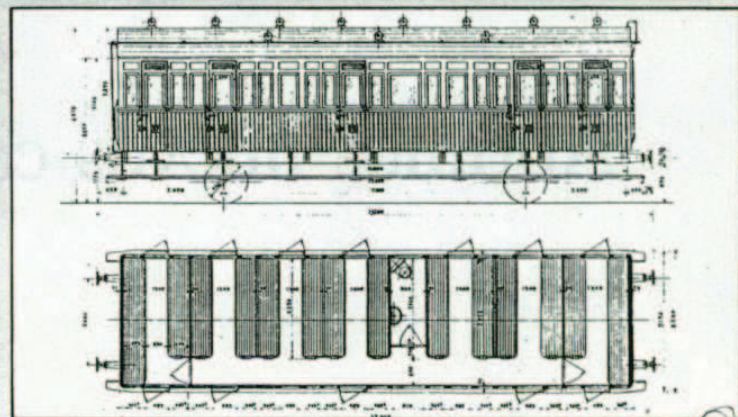
Estos coches de Andaluces tenían un aspecto netamente diferente al de los coches de Norte y MZA y estaban inspirados en los coches de la compañía francesa de Midi. Ello se debía, como se sabe, a que el director general de Andaluces a partir de 1899 fue el francés M. Detré, que anteriormente había trabajado en la compañía de Midi.

Andaluces tuvo en total 126 coches de pasillo lateral parcial de dos

Coche de segunda clase de pasillo parcial, perteneciente a la segunda subserie (Norte B^{FHV} 316-632, RENFE B^{FHV} 1616-1627).



Coche de tercera clase de pasillo parcial de MZA (serie C^{FV} 879-902), construidos en 1909 por la Material, de Barcelona.



ejes, de los que 29 eran de primera clase (AA^{FV} 1105-1116, 1151-1165, AA^{FV} 1171, y el A^{FV} 514 ya citado), 20 mixtos de primera y segunda clase (AAB^{FV} 501-520), 12 de segunda clase (BB^{FV} 2201-2212) y 65 de tercera clase (CC^{FV} 2501-2560 y CC^{FV} 2601-2605). Andaluces transformó 10 coches de primera clase en mixtos de primera y segunda clase (AAB^{FV} 521-530) y cinco coches de tercera clase en segunda clase (BB^{FV} 2121-2125).

Todos los coches de Andaluces tenían una disposición constructiva similar y un aspecto exterior parecido. Los coches de primera clase tenían, incluso, algunas ventanas con forma curva, imitando la de los antiguos coches de departamentos independientes, lo que les daba una estética anticuada para su época, y un aspecto característico, cuando no pintoresco.

Los coches de dos ejes con pasillo lateral parcial de Andaluces se construyeron entre los años 1906 y 1923. Sin embargo, todos ellos, incluso los últimos, estaban destinados a los trenes principales, ya que hasta 1924 Andaluces no introdujo los coches de bogies en su parque (salvo los incorporados del Bobadilla-Algeciras en 1913).

Tres fueron los constructores de estos coches de Andaluces: Acerías del Norte de Francia (ANF), Nicaise et Delcuve y los Talleres de Málaga.

Por cierto que en el año 1914, los Talleres de Málaga construyeron un coche prototipo de primera clase (el AA^{FV} 1171), de 8,2 metros entre ejes y 14,148 metros entre topes, que ha sido el coche de dos ejes más largo de España hasta el advenimiento de la serie 7000 de RENFE en 1958.



El coche de socorro de Delicias (SA^{FHV} 101), transformado de un coche de primera clase de pasillo parcial de Andaluces. Fue una lástima que no se pudiera conservar para el Museo Ferroviario.

Los coches de pasillo parcial de bogies

En España, en vía ancha, sólo hubo una compañía que utilizó coches de pasillo parcial de bogies: fue Andaluces.

Esta administración tuvo dos tipos de estos coches, en general poco conocidos.

El primero de estos tipos fue original del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, que se integró en Andalucía en 1913 y que poco antes construyó, entre 1911 y 1912, en sus talleres de Algeciras cinco coches de bogies empalmando dos a dos cajas de coches de dos ejes.

Estos cinco coches, que eran uno de primera clase (Ax^{FV} 1), tres mixtos de primera y segunda clase (ABx^{FV} 1-3) y el último de tercera clase (Cx^{FV} 1), pasaron todos a Andaluces y finalmente a RENFE.

La segunda serie de estos coches fue puesta en servicio por Andaluces en 1924, y fueron los primeros coches de bogies que tuvo esta compañía.

Fue una serie de coches de tercera clase, 13 en total (CC^{FV} 11-23), muy similares a los coches de pasillo parcial de dos ejes, pero con bogies.

Existe la leyenda, que no hemos podido confirmar, de que Andaluces tuvo unos coches de dos ejes tan largos, que hubo de transformarlos con bogies. Si esto fue verdad, seguramente se trataba de estos coches, pero no hemos podido encontrar ningún dato fehaciente al respecto.

Los coches de pasillo parcial en RENFE

A diferencia de lo que ocurriera con los coches de departamentos independientes, los coches de pasillo parcial llegaron a RENFE prácticamente en su totalidad. Los escasos huecos que aparecen en la numeración se deben a coches que se habían transformado en vehículos de servicio (breackes, pagadores, etcétera).

Únicamente se habían desguazado al llegar a RENFE, eso sí, algunos de los coches de la serie 600 de Norte, de los más antiguos, construidos en el año 1906.

En RENFE, los coches de pasillo parcial fueron numerados en la serie 1000, y dentro de ella, en la 1100 los de Andaluces, 1200 los de Oeste, 1300/1400/1500 los de MZA y 1600/1700/1800 los de Norte.

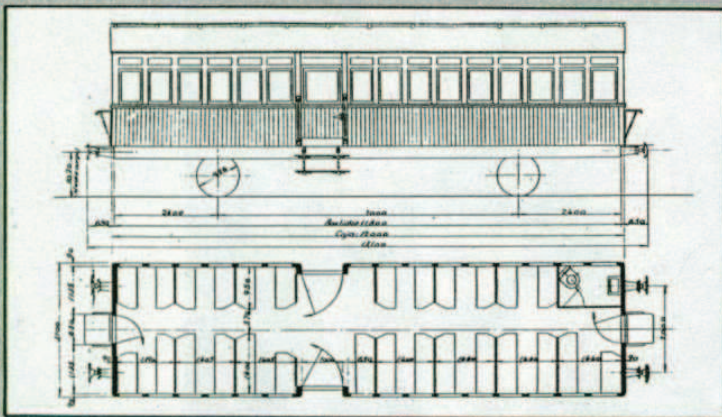
Como ya hemos comentado, RENFE introdujo algunas mejoras en los coches de pasillo parcial de Norte y de MZA, sobre todo en el alumbrado y la calefacción, y como también habíamos citado, transformando la mayor parte de ellos con un único departamento interior de tercera clase y una plataforma más o menos en el centro del coche. Esta plataforma, aunque cerrada al exterior, no lo estaba respecto al interior del coche, que presentaba en su interior el aspecto de un gran salón. Los asientos, después de la transformación en tercera clase, eran todos de madera. Estos coches prestaron servicios en trenes omnibus, correos y locales, muchas veces mezclados con coches 700 metálicos, también de dos ejes, y con los clásicos coches de dos ejes y balconillos de MZA, sobre todo en Andalucía, a donde muchos de ellos fueron transferidos por RENFE.

Comenzó su desguace sistemático a principios de los años sesenta, sobre todo a partir de 1962 y 1963, con la generalización de las unidades eléctricas 600 y los ferrobuses. Los últimos permanecieron en servicio hasta principios de los años setenta.

En esta época de desguaces, RENFE transformó algunos en vehículos de servicio (generalmente coches de socorro series SA y JT), algunos de los cuales permanecen todavía en servicio.

Merece la pena comentar un histórico ejemplar de los coches de Andaluces, que transformado por RENFE en coches de socorro (SA-101) estuvo muchos años en el depósito de Delicias y al cierre de éste fue transferido al de Ciudad Real, donde también estuvo bastante tiempo. Desgraciadamente, este único ejemplar desapareció sin que pudiera ser conservado.

RENFE. Coches de tercera clase, serie C^V 1301-1323, transformados de coches de primera clase de MZA. Los coches transformados de Norte eran similares.



Coche de tercera clase de Andaluces (CC^{FV} 2501-2560), construidos en 1912-14 por ANF y Nicaise et Delcuve. (RENFE C^V 1101-1120 y C^{HV} 1151-1190.)

