

LOS CARRUAJES DE DEPARTAMENTOS INDEPENDIENTES (II)

MANUEL GONZALEZ MARQUEZ

Los primeros coches de lujo

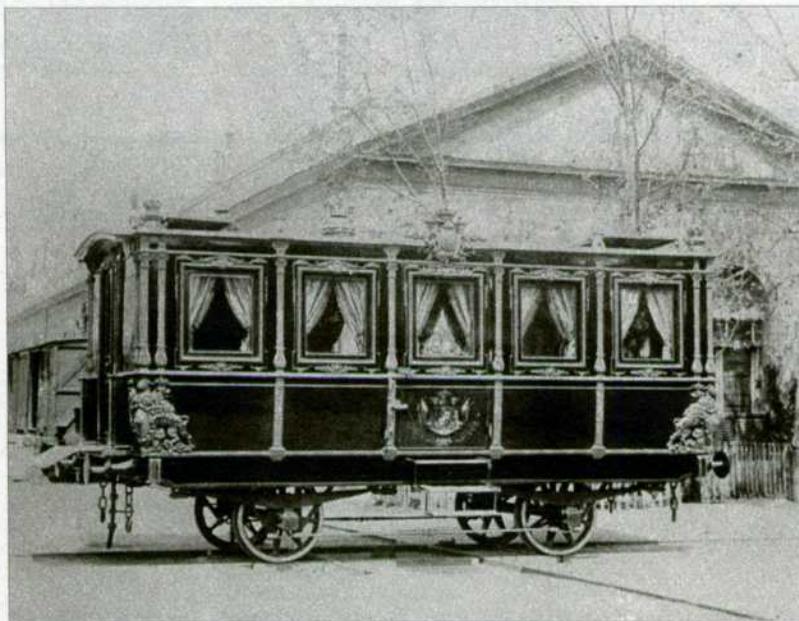
Los coches de lujo existieron también desde los mismos orígenes del ferrocarril.

Posiblemente, el primer tren de lujo que hubo en España fue el tren real del Madrid-Aranjuez, puesto en servicio en 1851 y utilizado para la inauguración de la línea.

Un tipo de coche de lujo que tuvieron la práctica totalidad de las compañías ferroviarias fueron los breakcs y salones destinados al personal directivo de las propias compañías. Constan normalmente de uno o dos salones (coches salones) o, además del salón, de uno o dos departamentos con camas (coches break).

Creemos que el primer coche salón que hubo en España fue el del marqués del Campo, en el ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva, construido en 1852 por la firma británica Wright, que luego fue incorporado al AVT y finalmente al Norte (con el número Z-31) y que debió ser desguzado poco después del año 1905.

Otros coches breakcs y salones de aquellos primeros años fueron el salón del Alar-Santan-



Coche salón regío AS-I de MZA. Este coche sustituyó al primer coche real del Madrid-Aranjuez, que tenía el mismo número y del que probablemente conservó todo el mobiliario interior. (Foto: Museo Nacional Ferroviario.)

der, construido en 1857 asimismo por Wright (número Norte ZF^{hv}-21); los dos breakcs y el salón del Palencia-Ponferrada (luego AGL), construidos en 1863 por Evrard (numeros Norte ZF^{hv} 11-12 y 24), o el break del Tudela-Bilbao, construido en este mismo año por Ahsbury (número Norte ZF^{hv}-20). Este último coche se conserva actualmente para el Museo Ferroviario de Madrid-Delicias, aunque no totalmente en su estado de ori-

gen, pues fue modernizado por la Compañía del Norte en 1913 con bastidor de hierro y otras mejoras.

No obstante los ejemplos citados anteriormente, casi todas las compañías tuvieron estos tipos de coches.

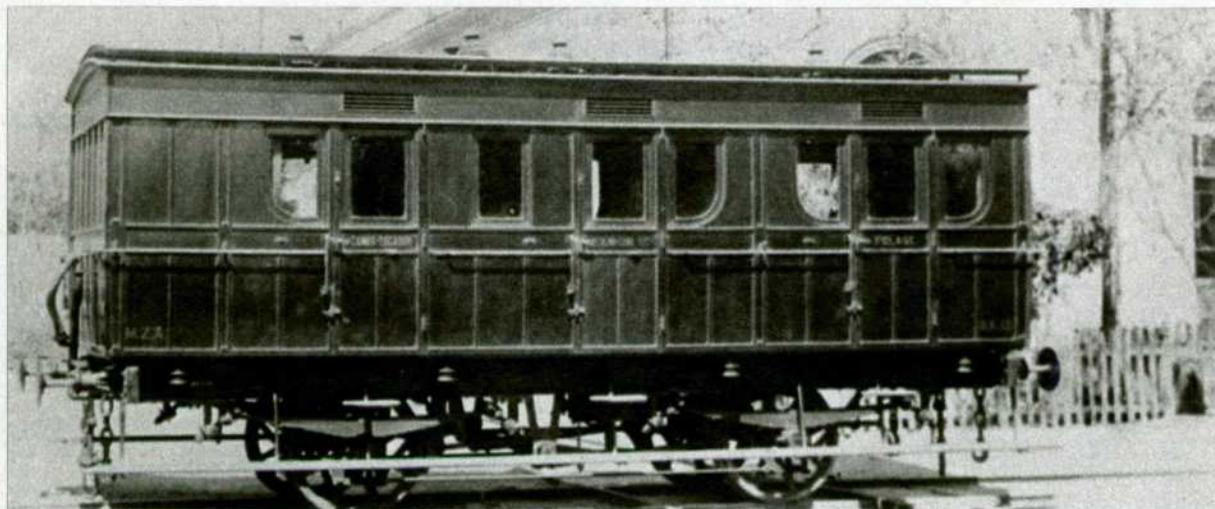
Antes de la implantación en España de la Compañía Internacional de Coches Camas, los tipos de coches de lujo eran los coches berlinas, los salones de familia y los tocadores-camas.

En teoría, un coche berlina era un coches que tenía sus departamentos extremos con una sola fila de asientos, aunque en España se aplicaba en concreto la denominación de berlina a aquellos coches que poseían tal tipo de departamentos, pero en los cuales los asientos eran extensibles y quedaban de noche prácticamente convertidos en camas. De alguna forma puede considerarse que esta fue la primera forma de coches-cama que hubo en España, cuyos primeros servicios se implantaron por las compañías grandes hacia 1867 más o menos.

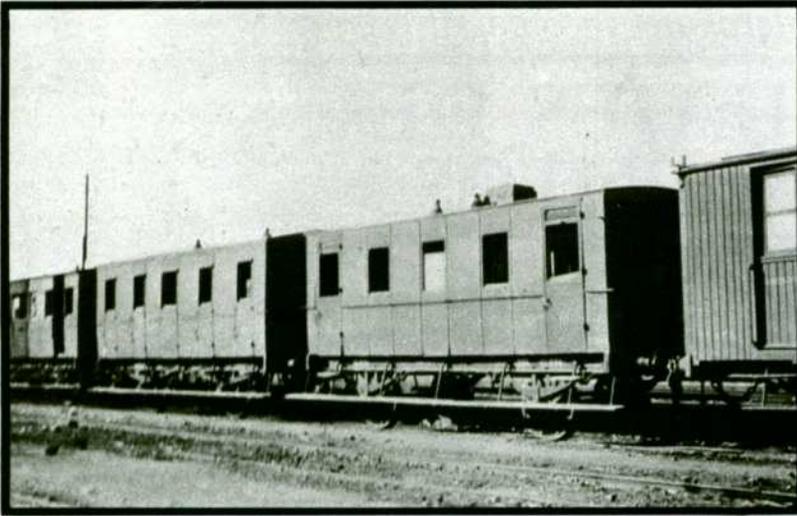
Merecen destacarse por sus reconocidas cualidades los diez coches berlina que puso en servicio el Asturias-Galicia-León en 1881 (serie Norte AF^{hv} 481-490), construidos por la Sociedad Industrial Suiza, y que, con la fusión del AGL con el Norte en 1885, ésta trasladó a sus principales líneas; algo parecido a lo que ocurrió con las locomotoras 2-2-0 de la serie 71-94. Asimismo, Andaluces puso en servicio en 1890-91 un total de 20 coches berlina construidos también por la Sociedad Industrial Suiza (serie AA^{ia} 1021-1040) para efectuar el trayecto entre Sevilla y Cádiz en correspondencia con los coches-cama del expreso Madrid-Sevilla, a fin de que los viajeros no encontrasen excesiva la diferencia entre los lujosos coches de la Compañía Internacional y los anticuados y no muy cómodos coches de Andaluces.

Una variante aparecida con posterioridad a los coches berlina fue el coche tocador-camas (del francés lits-toilette), el cual disponía de departamentos con camas, cada uno de los cuales tenía adosado un W. C., novedad esta asimismo destacable.

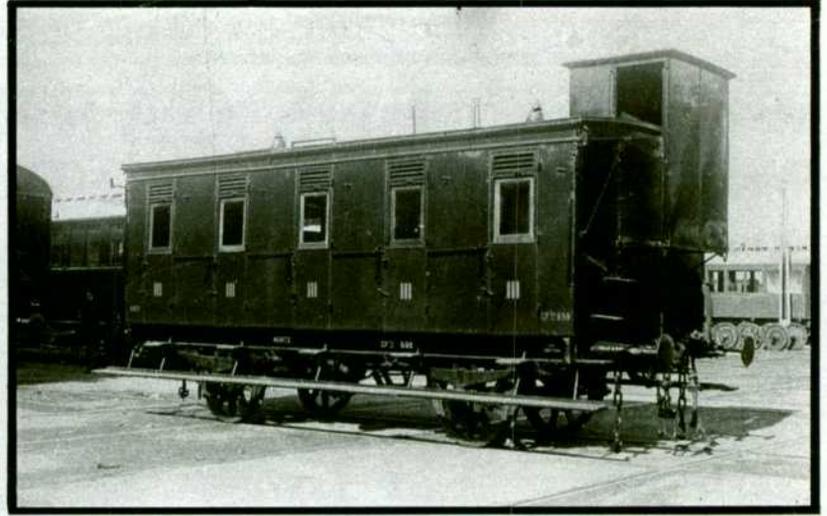
Merecen mencionarse de esta clase los tres coches que puso en servicio el Madrid-Cáceres-Portugal en 1885 con ocasión de la inauguración de los servicios directos Madrid-Lisboa; los que



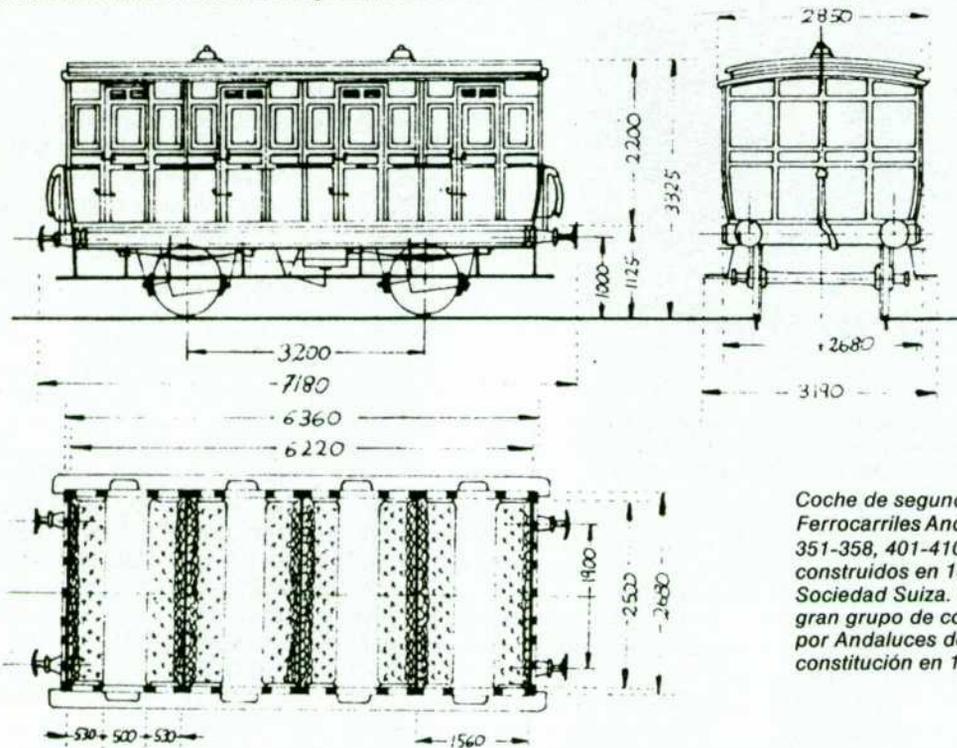
Coche AA-15 de MZA, mixto de camas y primera clase, construido por Bonnetfond. Fue uno de los primeros coches de MZA equipado de treno de vacío. (Foto: Museo Nacional Ferroviario.)



En la estación de Madrid-Delicias, un grupo de antiguos coches del Oeste para desguace, hacia 1951. El primero de ellos (C^v 286) es un tercera clase del Salamanca-Frontera Portuguesa, construido en 1884 por SAIC.



Coche de tercera clase CF^{hv}-698 del Norte, construido en 1881 por la Sociedad Industrial Suiza para el ferrocarril de Asturias-Galicia y León. (Foto: Archivo Sanz.)



puso en servicio el Asturias-Galicia-León en 1884 (serie Norte ATF^v 1-3), construidos por la Sociedad Industrial Suiza y que tenían un departamento central con tres camas y W. C. y dos departamentos de primera clase, uno a cada extremo, y que sufrieron la misma suerte que los coches berlina antes citados, o los que puso en servicio el Almansa-Valencia-Tarragona en 1883 construidos por Dyle Bacalan, que disponían de tres departamentos con dos camas cada uno, cuatro asientos, dos sillones-cama y W. C. La compañía de MZA utilizó, asimismo, en sus principales expresos coches tocadores-cama construidos por Chevalier y Bonfond, de los que llegó a contar con dieciocho (serie AA^{iv} 1-18), aunque no todos iguales entre sí.

Hacia 1925, tanto Norte como MZA conservaban todavía en

servicio algunos coches berlina y tocadores-camas. De éstos, los dos últimos que circularon en España fueron los AA^{iv} 17 y 18 de MZA, retirados del servicio hacia 1935.

La construcción de coches durante el siglo pasado

Es sabido que la Ley de Ferrocarriles de 1855 permitió grandes concesiones al capital extranjero sin prever a cambio las adecuadas contrapartidas a quienes tratasen de promover la industria nacional.

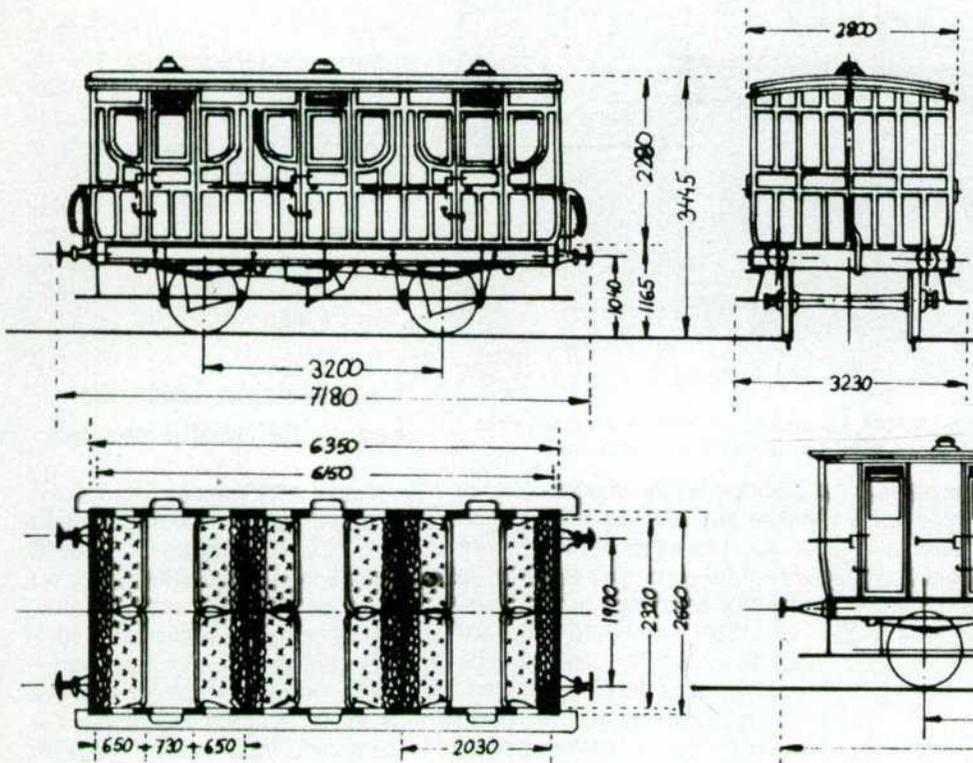
De esta manera, la práctica totalidad del material ferroviario puesto en servicio en el siglo pasado fue de importación, y la construcción de coches de via-

jeros en España obedeció a este mismo criterio, del que no fue una excepción.

Los suministradores extranjeros de coches de viajeros a los ferrocarriles españoles durante el siglo pasado fueron los siguientes:

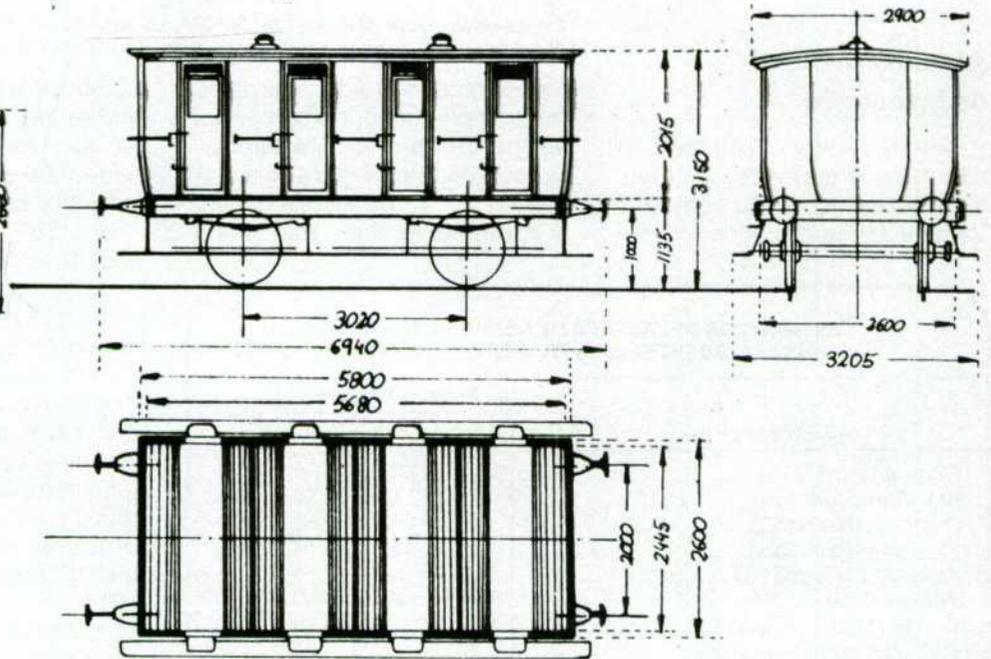
- Ahsbury (Tudela-Bilbao, Almansa - Valencia - Tarragona, Medina-Zamora-Orense-Vigo y Zafra-Huelva).
- Bonfond (FC y Minas de San Juan, Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante y Utrera-Morón-Osuna).
- Brown Marshall (Lérida-Reus-Tarragona, Almansa-Valencia-Tarragona).
- Chevalier Cheilus (Norte, Zaragoza-Pamplona, Ciudad Real-Badajoz y Madrid-Zaragoza-Alicante).
- Compagnie Generale de Materiel (Norte).

- David Desouches (Norte).
 - Delettrez (Almansa-Valencia-Tarragona).
 - Dyle Bacalan (Almansa-Valencia-Tarragona).
 - Evrard (Asturias-Galicia-León).
 - Fives Lille (Sur de España).
 - Frosard (Madrid-Zaragoza-Alicante).
 - Guillot y Janin (Madrid-Zaragoza-Alicante).
 - Gravens (Sur de España).
 - La Croyère (Central de Aragón).
 - Heeren (Zaragoza-Pamplona).
 - Janin et Bournique (Norte y Madrid-Zaragoza-Alicante).
 - Lancaster (Bobadilla-Algeciras).
 - Material pour Chemin de Fer (Bobadilla-Algeciras).
 - Nicaise et Delcuve (Andalucía).
 - Metropolitan (Alar-Santander y Tardienta-Huesca).
 - Moussard (Zaragoza-Pamplona y Madrid-Zaragoza-Alicante).
 - Nivelles (Torralba-Soria).
 - Nuremberg (Tarragona-Barcelona-Francia y FC y Minas de San Juan).
 - Parent and Schaken (Madrid-Zaragoza-Alicante).
 - Ragheno (Norte y Aranjuez-Cuenca).
 - SAIC (Salamanca-Frontera Portuguesa).
 - Sociedad Industrial Suiza (Asturias-Galicia-León y Andalucía).
 - Van der Zypen (Alcantarilla-Lorca).
 - Wright (Alar-Santander y Almansa-Valencia-Tarragona).
- Estos datos se refieren, como es lógico, sólo al parque de coches de departamentos independientes.
- En España sólo hubo una empresa de cierta entidad que



Coche de primera clase de los Ferrocarriles Andaluces (serie Ala 351-352, 401-408 y 1001-1004), construido en 1881 por la Sociedad Industrial Suiza. Fue uno de los primeros coches en España con bastidor de hierro, tracción en las traviesas de cabeza y freno de vacío.

Coche de tercera clase sin freno del ferrocarril de Córdoba a Málaga (serie Andaluces C 501-570), construido en 1863-65. Tenía sólo cuatro departamentos, como era usual en los coches de tercera clase del C. M.



construyó coches de viajeros: fue Girona Hermanos, de Barcelona, que posteriormente adoptó la denominación de Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones y que finalmente se integró en la actual Macosa.

Girona Hermanos construyó en España (utilizando elementos de importación) un cierto número de coches para el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona (puestos en servicio en 1858-68) y para el ferrocarril de Barcelona a Granollers (puestos en servicio en 1859), líneas en las cuales la citada empresa había participado de forma destacada en la construcción.

Hasta 1884 no volvió a construir coches Girona Hermanos, año en que realizó un pequeño pedido para la puesta en servicio del ferrocarril de Alcantarilla a Lorca. Luego, en 1889, construyó una serie de coches de

balconcillos para el Triano y en este mismo año inició una serie de entregas al Tarragona-Barcelona-Francia, tanto de coches de departamentos independientes como de balconcillos. Finalmente, en 1891 entregó al Al-

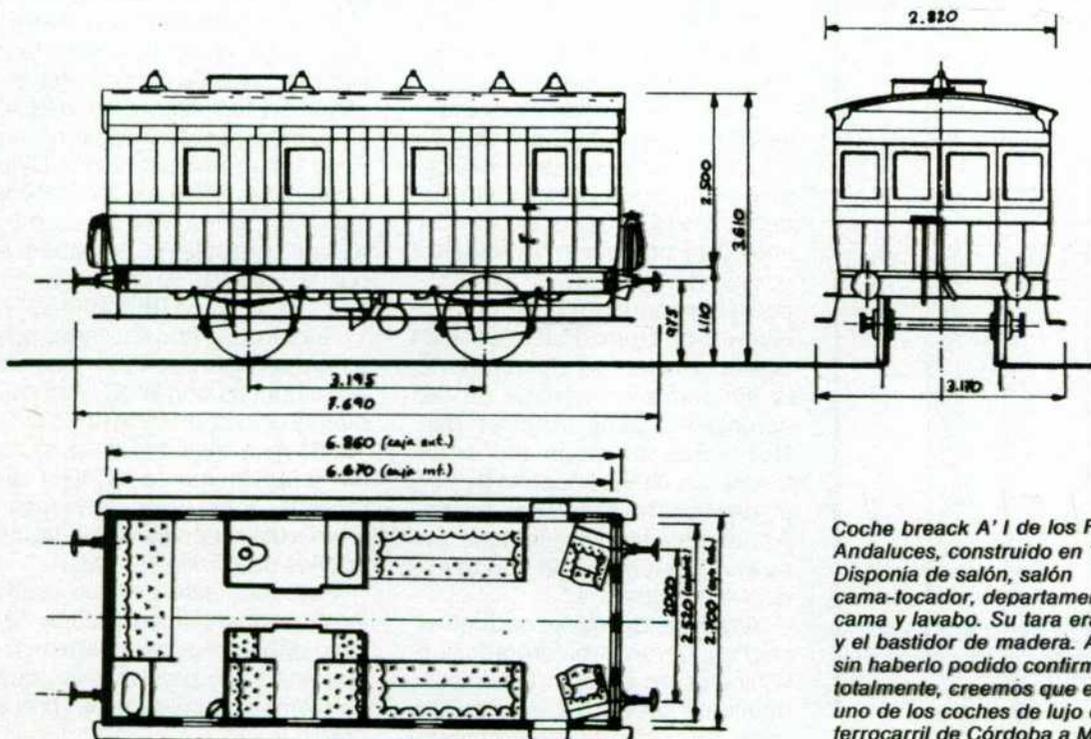
mansa-Valencia-Tarragona una importante serie de coches de departamentos independientes y ocho coches con imperial, similares a los que esta compañía tenía anteriormente. Girona Hermanos también construyó en los últimos años del siglo pasado un importante número de coches de vía estrecha, en general de balconcillos, aunque también una serie muy curiosa de unos minúsculos coches de departamentos independientes para el ferrocarril de vía métrica de Manresa a Berga.

Sólo dos pequeñas empresas construyeron coches en España durante el siglo pasado además de Girona Hermanos.

La primera fue F. Campos, empresa que sólo construyó algunos coches (lógicamente, con materiales de importación) en 1855-56, para la puesta en servicio del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, y que después ya no vuelve a aparecer.

La segunda fue la Fundación Primitiva Valenciana, que equipó de coches y vagones a los ferrocarriles de vía métrica de Silla a Cullera y de Carcagente a Denia.

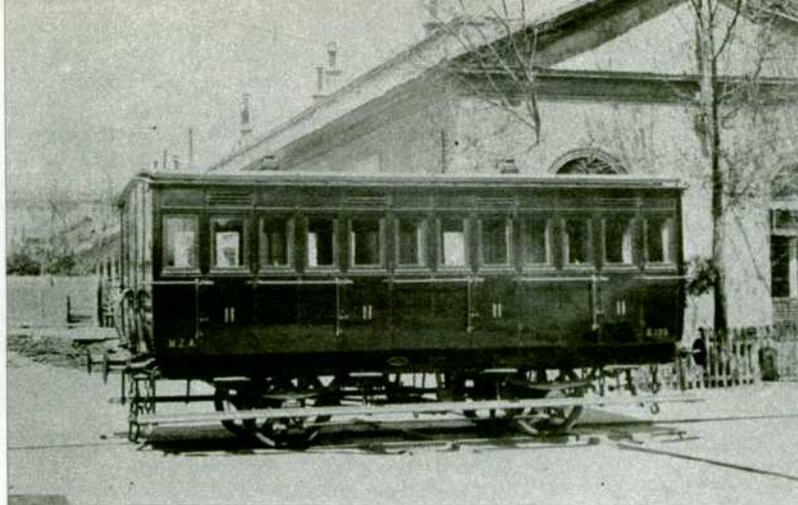
Debe también tenerse en



Coche break A' I de los Ferrocarriles Andaluces, construido en 1863. Disponía de salón, salón cama-tocador, departamento cama y lavabo. Su tara era de 10.000 kg. y el bastidor de madera. Aun sin haberlo podido confirmar totalmente, creemos que era este uno de los coches de lujo del ferrocarril de Córdoba a Málaga.

cuenta un cierto número de coches que fueron construidos por los Talleres de Madrid-Atocha, de MZA, utilizando probablemente los elementos básicos de importación.

Como puede observarse, fueron escasos, aislados y poco numerosos los casos de coches construidos en España, siendo la práctica totalidad de los mismos procedentes del extranjero, de los constructores que anteriormente hemos citado.



Coche de segunda clase B-198 de MZA, construido en 1883 por Raghen para el ferrocarril de Aranjuez a Cuenca. (Foto: Museo Nacional Ferroviario.)

Algunos datos de inventario

Resulta muy difícil evaluar cuántos coches de departamentos independientes ha habido en España. De los anuarios e inven-

tarios hemos extraído unas cifras que, desde luego, no son exactas, pero sí creemos que bastante aproximadas, y que arrojan un total de 5.125 de estos coches.

En 1860 existían en España

1.024 coches de viajeros (en vía ancha); en 1870 eran 3.212, cifra que respecto de la anterior evidencia el crecimiento de la red y por tanto de los servicios.

En 1880 eran 3.454 los coches de vía ancha existentes, cifra similar a la de diez años antes, lo que implica que, teniendo en cuenta que en esta época se construyeron numerosos coches, la variación del parque nos indica que se estaban desguzando los coches más antiguos.

La compañía de MZA tenía en 1860 un total de 242 coches; en 1870 eran 570 coches; en 1880 eran 878 coches; en 1891 eran 946 coches. En 1910 eran 1.314 los coches de departamentos independientes en MZA, de los que en 1947 no quedaban más que 17, que desaparecieron muy poco después.

La Compañía del Norte, a su vez, tenía en 1865 un total de 372 coches; en 1870 eran 401 coches; en 1880 eran 1.040 coches; en 1905 eran 1.726 coches, y en 1924 eran 1.300. Ninguno existía ya en 1941, lo que evidencia su rápida sustitución por coches más modernos.

Unos años después de crearse RENFE, en 1947, existían todavía 251 coches de departamentos independientes, cifra sin duda elevada para la época. De ellos, 117 procedían de Andalucía, 51 de Oeste, 66 de las compañías menores, 17 de MZA y ninguno de Norte. Estas cantidades evidencian de alguna forma la situación económica de las compañías, pues mientras que Norte desguzó en los años treinta sus últimos coches de departamentos independientes, Andalucía todavía contaba en su explotación con un importante número de ellos.

Algunos de estos pequeños coches fueron transformados en vehículos de servicio (principalmente de socorro de accidentes serie SA), lo que ha permitido

sean conservados y recientemente restaurados. Merece la pena destacarse en este sentido el coche de tercera clase del ferroviario de Lorca a Baza y Aguilas (SA-4607, antiguo C-4366, de origen C-16 del LBA), recuperado por el Museo Ferroviario y recientemente restaurado, que se exhibe en la colección de Madrid-Delicias.

La transición hacia los coches de pasillo parcial

Hacia 1890 se comenzó a observar en algunas compañías la aparición de coches de tercera clase con seis departamentos en lugar de cinco, lo que forzosa-mente obligaba a alargar la longitud del coche. Por otra parte, hasta entonces sólo disponían de W. C. los coches-cama de la Compañía Internacional y los de lujo (berlinas y tocadores-cama), debiéndose utilizar para las restantes clases el W. C. que iba situado en el furgón, al que los viajeros accedían en una parada del tren, volviendo a su departamento en la siguiente.

A fin de mejorar esta situación, también se empezaron a construir a partir de 1890 algunos coches de primera clase con W. C., al cual tenían acceso generalmente sólo algunos departamentos del coche por medio de un pequeño distribuidor, cuyo alargamiento en los primeros coches del siglo XX, a fin de dar acceso a todos los departamentos, fue precisamente lo que hizo surgir el pasillo parcial.

El Almansa-Valencia-Tarrogona puso en servicio en 1883 algunos de estos coches precursores de los de pasillo parcial (creemos que los primeros en España), construidos por Dyle Bacalan (series AF 351-362 y 384-386), a los que se añadieron otros similares construidos por la Material en 1891 (series AFV 363-369 y BFV 493-501).

Andaluces, por su parte, puso en servicio en 1891 seis de estos coches con W. C. y un pequeño pasillo (serie AAFV 1051-1056) en la línea de Sevilla a Cádiz, y curiosamente MZA no utilizó esta fórmula y además se resistió a utilizar posteriormente los coches de pasillo parcial.

Pero todo esto y lo que aconteció en los primeros años del siglo deberemos necesariamente contarlo en otra ocasión, que confiamos se presente en breve plazo. ■

ESTIMACION DE COCHES DE DEPARTAMENTOS INDEPENDIENTES EXISTENTES EN ESPAÑA

| Administraciones | Cantidades estimadas | | | | Mixtos |
|---------------------------------------|----------------------|---------|---------|---------|--------|
| | Lujo | 1.ª cl. | 2.ª cl. | 3.ª cl. | |
| Compañía del Norte | 10 | 137 | 105 | 195 | 13 |
| Alar-Santander | 2 | 17 | 15 | 38 | 3 |
| Zaragoza-Barcelona | — | 29 | 63 | 68 | 5 |
| Zaragoza-Pamplona | — | 35 | 113 | 114 | — |
| Tardienta-Huesca | — | 1 | — | 8 | 2 |
| Tudela-Bilbao | 2 | 30 | 20 | 152 | 102 |
| Lérida-Reus-Tarragona | — | 6 | 16 | 33 | 1 |
| F. C. y Minas de San Juan | 2 | 8 | 18 | 28 | 17 |
| Asturias-Galicia-León | 13 | 40 | 64 | 130 | 9 |
| Almansa-Valencia-Tarragona | 9 | 49 | 95 | 189 | 10 |
| Este (Valencia-Utiel) | 1 | 2 | 2 | 20 | 5 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 26 | 164 | 147 | 377 | 110 |
| Córdoba-Sevilla | 3 | 10 | 13 | 30 | 8 |
| Ciudad Real-Badajoz | — | 58 | 31 | 94 | 97 |
| Aranjuez-Cuenca | — | 12 | 20 | 30 | — |
| Tarragona-Martorell-Barcelona | 2 | 13 | 51 | 94 | 13 |
| Barcelona-Gerona-Francia | 1 | 17 | 43 | 83 | 14 |
| Tarragona-Barcelona-Francia | 2 | 19 | 59 | 62 | — |
| Ferrocarriles Andaluces | — | 48 | 36 | 70 | 12 |
| Sevilla-Jerez-Cádiz | 20 | 36 | 42 | 60 | 10 |
| Utrera-Morón-Osuna | — | 6 | 6 | 12 | 6 |
| Córdoba-Belmez | — | — | 11 | 11 | — |
| Córdoba-Málaga | 4 | 21 | 34 | 106 | 1 |
| Alicante-Murcia | — | — | 13 | 19 | — |
| F. C. Urbano de Jerez | — | 1 | 5 | — | 5 |
| Bobadilla-Algeciras | 2 | 7 | 9 | 28 | 3 |
| F. C. del Sur (Linares-Almería) | 2 | 11 | 10 | 25 | 7 |
| Madrid-Cáceres-Portugal | 5 | 20 | 30 | 41 | 55 |
| Medina-Zamora y Orense-Vigo | 2 | 13 | 25 | 62 | 20 |
| Santiago-Pontevedra-Carril | 4 | 4 | 3 | 18 | 10 |
| Salamanca-Frontera Portuguesa | 2 | 10 | 14 | 21 | 4 |
| Medina-Salamanca | — | 5 | 10 | 16 | 2 |
| Avila-Salamanca | — | 2 | 2 | 7 | 3 |
| Alcantarilla-Lorca | — | 5 | — | 22 | 9 |
| Alcañiz-Puebla de Híjar | — | 2 | 2 | 7 | 3 |
| Barcelona-Sarriá | 2 | 7 | 13 | 13 | 4 |
| Central de Aragón | — | — | — | 23 | 14 |
| Lorca-Baza-Aguilas | — | 8 | 14 | 27 | 5 |
| Sevilla-Alcalá-Carmona | — | — | — | 4 | 3 |
| Torrálba-Soria | — | 2 | 6 | 32 | 4 |
| Valencia y Aragón (Valencia-Liria) .. | 1 | 2 | 8 | 18 | 4 |
| Zafra-Huelva | 2 | 9 | 15 | 54 | 10 |
| Totales | 119 | 866 | 1.183 | 2.354 | 603 |

Total de coches de departamentos independientes: 5.125.
Elaboración propia sobre datos de las Memorias de Obras Públicas, inventarios de las antiguas compañías y anuarios de De la Torre.