

LOS "1000" DE IBERTREN

Jose Luis Monforte

Ibertren fue una marca de referencia en la escala N en España, entró en el mercado con un catálogo muy potente, comparable a todo lo que entonces había en el mercado excepto los tres grandes alemanes, si bien su falta de calidad tanto mecánica como de acabado, su desprecio absoluto de la escala y su falta de visión de las demandas del mercado, la llevaron a la situación de todos conocida.

Sin embargo existen algunas piezas en su catálogo que por su aislamiento y excepcionalidad respecto al resto podrían llevarnos a hacer una reflexión sobre la razón por la que fueron integradas en su programa.

Una de estas piezas es el CC 1000 de RENFE EX Central de Aragón.



El objeto del presente trabajo, en ningún caso es enjuiciar el modelo, que en opinión del que suscribe es digno, al menos da la imagen, sino de hablar del prototipo.

Hasta los años treinta, la construcción de todos los coches de viajeros que circulaban por las vías españolas, excepto los pertenecientes a la CIWL, estaba constituida con cajas de madera, mientras que en Europa la construcción metálica era un hecho generalizado incluyendo el recarrozado metálico de series antiguas buscando la seguridad de los pasajeros y tratando de evitar el temido "telescopaje" en los accidentes ferroviarios. Este fenómeno consistente en el deslizamiento de un vagón en el interior del contiguo en caso de choque frontal, en las construcciones de madera tenía efectos terribles, pues no solo existía el barrido de por parte de un chasis de la caja del otro coche, sino que cada esquirla de madera se convertía en un arma letal. En España se continuaba construyendo en madera, aduciendo razones diversas, como la mayor capacidad de aislamiento respecto al calor en las líneas del Sur, caso MZA, pero las verdaderas razones eran de orden económico. Mayor costo de construcción y mayor peso por viajero transportado.

Así pues llegamos a los años treinta y cuatro compañías abordan la construcción de nuevos coches metálicos para la renovación de su parque. Estas eran Norte, Central de Aragón, Oeste y Andaluces. Pero en tanto que Central de Aragón y Oeste diseñan un proyecto total de coches de todas las clases incluidos camas, Norte y Andaluces se limitan a coches de butacas en el caso Norte y Pullman los de An-

daluces.

El Central de Aragón (controlado por Norte) encarga a Cardé y Escoriaza de Zaragoza la construcción de 3 coches de primera clase, 2 primera-segunda, 6 segunda-tercera, 3 primera-tercera, 3 camas-primera, 8 furgones-correo y 10 de tercera que son el objeto de este trabajo.

CA CC 301-310 posteriormente RENFE 1031-1039

Construidos en 1934, respondían a la vocación de Central de Aragón de comunicarse con Francia bien a través de Canfranc o Irún circulando por las líneas del Norte, se trataba de coches de estructura semitubular, en la que las paredes del coche colaboraban en la resistencia general del conjunto, creando grandes problemas en el diseño la "rotura" en la continuidad estructural a causa de las puestas de acceso al coche, que había que resolver con refuerzos estructurales caros y complejos. Esta estructura semitubular fue desplazada un año más tarde por la estructura tubular, en techo forma parte del módulo resistente en las series alemanas de la DRG de 1936.

Nos encontramos ante un coche equipado con bogie Pensylvania, calefacción a vapor, de 39,450 Kgs. y una distancia entre topes de 20 metros, con nueve departamentos y 10 pasajeros por departamento. Es de destacar que cada viajero disponía de un espacio de 853 mm. en longitud y 440 mm. en anchura. Los departamentos como generalmente se hizo en los coches de tercera no eran cerrados y a lo largo del pasillo del coche había puestas divisoras.

La tara por viajero era de 438 Kg/viajero en un Costa de madera era del orden de 350, de ahí las reticencias económicas con respecto a la construcción metálica. Sin embargo un "verderón" de MZA construido en madera y metalizado, tenía aproximadamente la misma tara/viajero.

A RENFE llegaron todos excepto el 304, las causas el autor no las conoce, y posteriormente fueron convertidos en segunda clase como BB4 1040-1048. Como se puede apreciar se produjo una nueva baja, el 1033 no fue convertido en segunda clase y como final de fiesta, pasaron a llevar numeración UIC BB4 50 71 29 20000-007. Con una nueva baja.

En Agosto del 2007 una unidad de esta serie "preservada" en Canfranc sufrió un incendio quedando solo la carrocería.

Este es el resumen de los avatares de unos robustos coches, de espartano interior pero que junto con los terceros del Oeste fueron los únicos vehículos metálicos construidos en España para los "viajeros de tercera"