

## Coche de viajeros C 16 del Ferrocarril de Lorca-Baza-Águilas



Coche de viajeros C 16 (Ex C<sup>v</sup> 4366, Ex SA 4607)  
Fabricante: The Ashbury Railway Carriage & Iron Co.  
Ltd. (Manchester, Gran Bretaña)  
Año: 1891  
Pieza IG: 00154  
Vía II. Museo del Ferrocarril de Madrid

Este coche de viajeros fue fabricado en Manchester por The Ashbury Railway Carriage & Iron Co. Ltd., para la compañía británica The Great Southern of Spain Railway Company Limited (GSSR), también conocida como Compañía de los Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas (LBA), empresa que explotó sus líneas en el sureste de la península entre 1890 y 1941.

Numerado como C 16, este coche llegó al puerto murciano de Águilas el 11 de mayo de 1891, a bordo del vapor británico "Forth", procedente de Middlesbrough, junto con cuatro coches más de 3ª clase y otros cuatro de 2ª. De los 27 coches que formaban esta serie de 3ª clase, los 22 primeros llegaron a Águilas entre 1889 y 1891, y los cinco restantes poco después. Los coches de esta compañía fueron calificados por la prensa de la época como "los más modernos, lujosos y cómodos de los ferrocarriles españoles". Sin embargo, no hay que olvidar que en estos primeros años del ferrocarril, las condiciones de viaje eran penosas; sobre todo para los viajeros de los coches de 3ª clase, que añadían al constante y molesto traqueteo del tren, su hacinamiento en los departamentos -con duros asientos de madera-, pese a que, de origen, los coches de esta compañía incorporaron cristales en sus ventanas.

La caja fue construida íntegramente en madera, revestida exteriormente de chapa de hierro, pintada originalmente en color marrón. Su distribución interior responde al formato característico de los primeros coches ferroviarios, basado en varios departamentos independientes, sin pasillo interior de comunicación. Los viajeros accedían directamente a través de las portezuelas de cada departamento, utilizando los estribos que recorrían ambos laterales del coche, que además permitían al interventor realizar la inspección de los billetes, recorriendo el tren en marcha -auxiliado por los asideros o pasamanos dispuestos en las puertas-, con el evidente riesgo que ello conllevaba, pues el convoy podía alcanzar una velocidad máxima de 60 km/h.

El coche tiene capacidad para 60 viajeros, distribuidos en sus cinco departamentos de 12 plazas cada uno. Su alumbrado era con lámparas de aceite situadas en el techo, que se cargaban y encendían desde el exterior, subiendo a través de los peldaños situados en ambos testeros. Como en esta clase de coches, los tabiques separadores entre los departamentos quedaban a media altura, se disponían dos, a los sumo tres lámparas para todo el vehículo. La calefacción se conseguía con caloríferos (depósitos de metal con agua caliente colocados en el suelo de los departamentos, sobre los cuales los viajeros ponían los pies), renovados en las principales estaciones del recorrido.

El vehículo mantiene las ruedas de radios dobles en estrella, así como sus topes con platos redondos, elementos característicos de los primitivos vehículos ferroviarios. De origen tenía freno de vacío, que la compañía suprimió en sus últimos tiempos, debido a las penurias por las que pasaba. Incorporaba además, ballestas de gran longitud para mejorar la flexibilidad y el 'confort' de la marcha. La parte inferior de las ballestas apoyan sobre la parte superior de las cajas de grasa originales, que llevan las siglas de la compañía GSSR.



Cuando pasó a formar parte de RENFE en 1941, este coche fue rematriculado como C<sup>v</sup> 4366, carecía del freno automático de vacío que sería posteriormente de nuevo instalado. Debido a su antigüedad y la mejor operatividad de los coches que disponían de pasillo interior, quedaría apartado de la circulación y pasaría a funcionar en servicios internos de la empresa. Fue profundamente transformado en coche de socorro y accidentes, prestando servicio en Mérida (2ª Zona) con una nueva matriculación, SA 4607, que todavía hoy se puede leer en su bastidor. En 1978 fue asignado al Museo, siendo restaurado en 1984 por RENFE para devolverlo a su aspecto original.