



### **Modelo de coche con imperial Norte CI<sup>FHV</sup> 2501**

Modelo de coche de tres ejes con imperial  
Norte CI<sup>FHV</sup> 2501

Año: 1968. Construido por Material Móvil y  
Construcciones, S.A., antiguos talleres Carde  
y Escoriaza S.A. (Zaragoza, España)

Escala: 1:20

Pieza IG: 00373. Museo del Ferrocarril de  
Madrid

En el mes febrero de 1968, Francisco Wais Sanmartín, director del pequeño museo ferroviario ubicado por entonces en la madrileña calle de San Cosme y San Damián, recibió del director de la empresa Material Móvil y Construcciones S.A., la propuesta de realizar para dicho museo, un modelo a escala de uno de los vehículos más peculiares que había fabricado su empresa predecesora, los antiguos talleres de Carde y Escoriaza. Este ofrecimiento iba acompañado de un plano –escala 1:20– de un coche de dos pisos y tres ejes, documento que hoy se conserva en el Archivo Histórico Ferroviario. Sólo tres meses más tarde, el señor Wais, recibía gustosamente de manos del presidente y del consejero de esta empresa zaragozana, el modelo de este curioso coche.

El coche reproducido fue el primero de la serie CI<sup>FHV</sup> 2501 a 2512, que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España encargó a los talleres de Carde y Escoriaza. Los dos primeros coches de la serie fueron fabricados entre 1912 y 1914, mientras que el resto lo fueron en 1924. De los doce coches que componían originalmente la serie, solo once llegaron a RENFE (serie C-3602 a 3612), ya que uno de ellos había sido desguazado anteriormente.

Estos coches de tercera clase, denominados “imperiales” por el nombre que recibe el habitáculo con asientos situado encima de la cubierta, fueron adquiridos para aumentar la capacidad de los convoyes que circulaban en las líneas de cercanías del litoral levantino a principios del siglo pasado. La benevolencia del clima y la ausencia de túneles en la zona permitían el uso de estos vehículos, cuya parte superior iba abierta, y a la cual se accedía a través de una escalerilla situada en los balconillos de ambos testeros.

Los dos primeros coches de la serie tenían alumbrado de aceite y para caldear el piso inferior se utilizaban caloríferos, recipientes metálicos llenos de agua caliente. Los otros diez coches, fabricados en 1924, tenían ya alumbrado eléctrico y calefacción de vapor tipo Westinghouse. Contaban con una capacidad para 110 viajeros –62 en la parte inferior y 48 en el imperial–, acomodados en bancos corridos de madera situados a ambos lados del pasillo central en el piso inferior y en una única fila centrada en el piso superior.

Estos coches fueron habituales, sobre todo, en la línea Valencia-Játiva hasta que fueron sustituidos a principios de la década de 1960 por los automotores diesel de la serie 591, llamados popularmente “ferrobuses”.