

VAGONES GANADEROS

TRANSFESA



AAFA-N

PROLOGO Y AGRADECIMIENTOS.

Este trabajo sólo tiene un interés informativo y sin ánimo de lucro, sirviendo de recopilación de datos para el conocimiento sobre este tema de los aficionados al ferrocarril en general, dada la escasa información que se ha tenido en los últimos años sobre estos vagones especiales (ganaderos, jaula, cuadra o polivalentes) que desarrollaron su vida útil en plena época III del ferrocarril (entre los años 40 y el 70 del siglo XX) y cuyos bogies y bastidores sirvieron incluso para los vagones porta-coches que la compañía Transfesa mandó construir a partir del año 1968.

Aunque fueron muy conocidos en su época, con su retirada cayeron en el olvido y fabricantes de trenes a escala españoles como Electrotren o Ibertren los trajeron a la luz nuevamente, pero poniéndoles algunas decoraciones de las que no tengo constancia en la realidad (salvo las propias de Transfesa) quizá para amortizar el gasto realizado en la elaboración del modelo a escala.

Agradezco los conocimientos aportados en revistas como Via Libre o Maquetren y páginas y foros de internet como Railwaymania, Forotrenes, Plataforma N o Vferrer así como a los fotógrafos y diseñadores que han traído a la luz imágenes de estos vagones de ganado.

AAFA-N 28-02-2014

RESUMEN:

1º/ VAGONES JAULA ESPAÑOLES. (Pg 6)

2º/ TRANSFESA. (Pg 14)

3º/ VAGONES GANADEROS TRANSFESA: CARACTERÍSTICAS GENERALES. (Pg 29)

4º/ VAGONES GANADEROS: SERVICIOS Y COMPOSICIONES. (Pg 44)

5º/ LOS CUATRO TIPOS DE VAGONES GANADEROS TRANSFESA. (Pg 56)

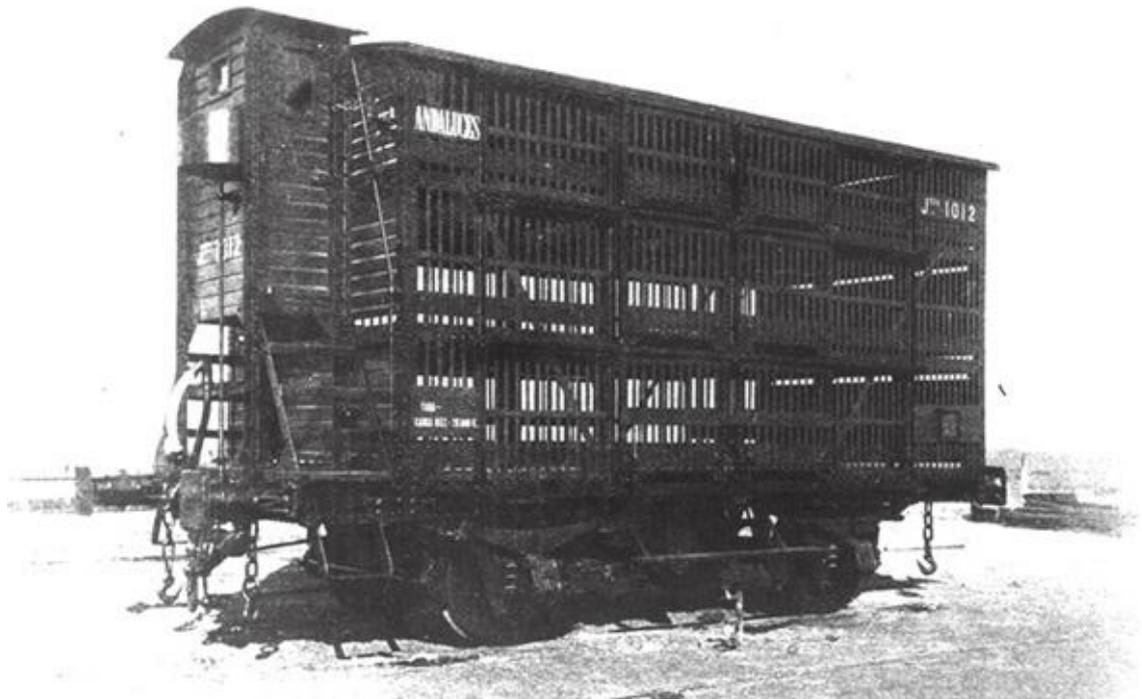
6º/ VAGONES GANADEROS TRANSFESA: DECORACIONES. (Pg 80)

7º/ LAS MEJORES IMÁGENES. (Pg 95)

AAFA-N

VAGONES JAULA ESPAÑOLES

Para ubicar a los ganaderos de Transfesa empezaremos hablando de los vagones jaula de los ferrocarriles españoles pre-Renfe y es aquí donde comprobamos la increíble variedad de ellos que se fabricaron por las antiguas compañías para el transporte de ovinos, cerdas, gallináceas, caballos y vacas. La mayoría son de 2 ejes.

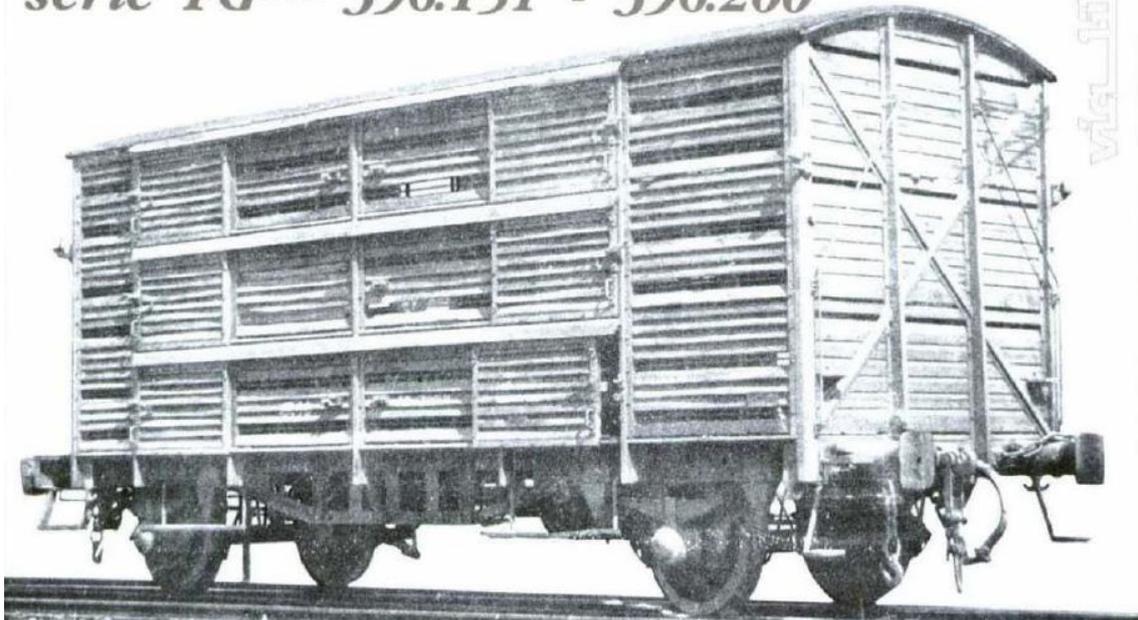


(Vagón jaula de Andaluces)

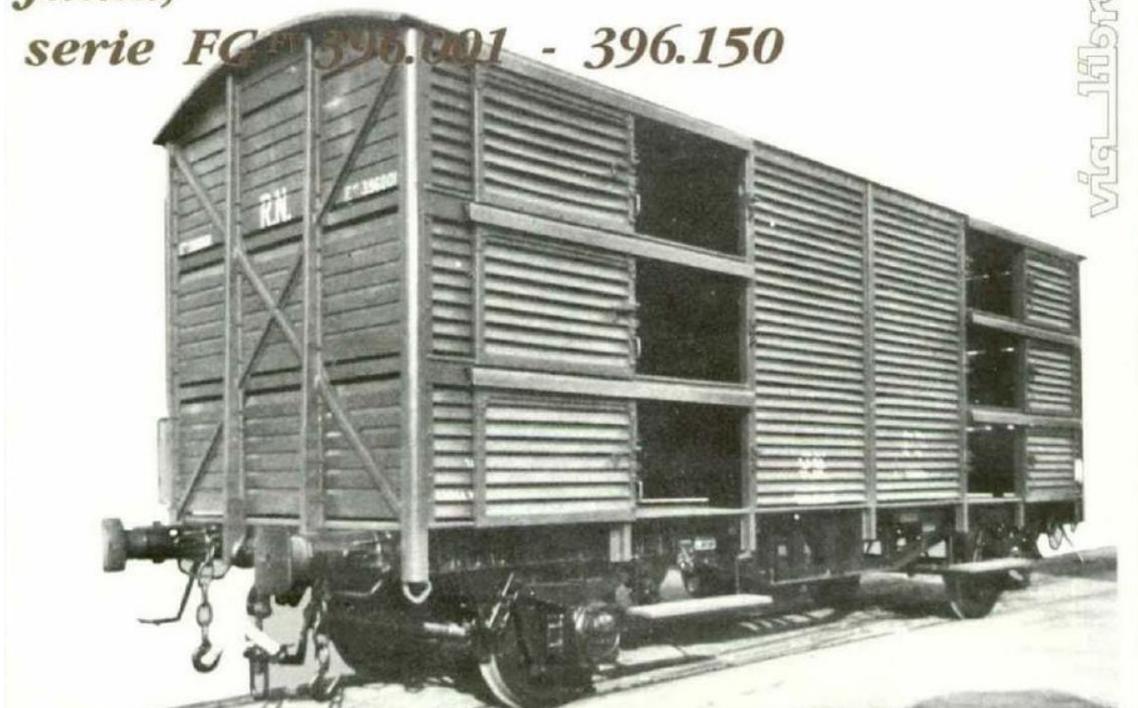
Destaca en este sentido la compañía MZA, precisamente por la gran cantidad y variedad de material de este tipo que pasó a Renfe y que siguieron siendo utilizados por la compañía pública durante un largo periodo; aunque hay bastante constancia documental de que en la década de los años 50 del siglo pasado aumentaron las quejas de las cofradías de ganaderos en el sentido de la escasez de este material por parte de Renfe, lo que motivará la construcción en el año 1960 de los vagones tipo FG y que prestarán sus servicios de manera continua hasta bien entrados los años 70.

Así, a partir de la construcción de dichos vagones FG que se unen a los que ya poseía Renfe, da como resultado una variedad de composiciones de estos vagones increíble, unida, además, al uso de vagones cerrados J de forma ocasional para estos menesteres de transporte ganadero.

*Jaula,
serie FG^{FHV} 396.151 - 396.200*



*Jaula,
serie FG¹ 396.001 - 396.150*



(Vagones jaula unificados Renfe tipo FG)



Vagón jaula exNorte que circularía también en época Renfe)

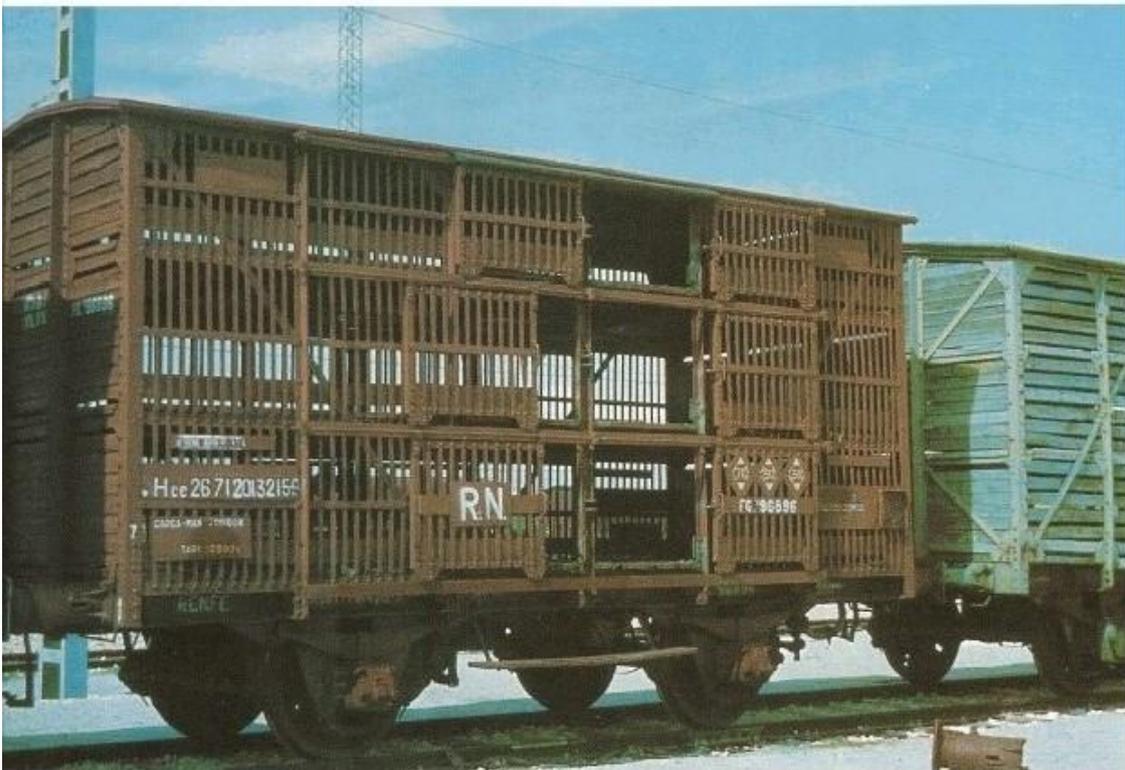


(Extraordinaria foto que refleja el ambiente que rodeaba en las playas de vías a estos vagones ganaderos)

Respecto a este interesantísimo tema de los vagones jaula Renfe, no hay muchos trabajos realizados y desde luego, sería de agradecer la elaboración de algún libro dedicado a ellos, por la particularidad de estos vagones y por la importancia que tuvieron en la economía española durante el siglo XX. Maquetrén en su nº 7 hizo un gran reportaje:

unificado

Manuel González Márquez (texto y fotos).



Así, las jaulas para ganado eran "FG", para frutas y verduras "FK" y para aves "FA". Todos los procedentes de las antiguas compañías fueron agrupados por RENFE dentro de los números comprendidos entre 98.001 y 99.999.

En cuanto al número UIC, el significado era el siguiente:

H = Vagón cerrado de tipo especial, de 2 ejes, con carga útil mayor o igual a 20 toneladas.

ee = Con 3 pisos.

26 = Vagón de ancho fijo, de 2 ejes, y régimen ordinario.

71 = Propiedad de RENFE.

201-3 = Serie.

000 = Número de orden

del vagón dentro de la serie.

Existieron algunos vagones jaula numerados en la serie UIC Hec 26 71 208 0000. Eran los que, como luego veremos, tenían una carga máxima de 10 toneladas, si bien es preciso hacer la observación de que las letras "Hec" estaban puestas incorrectamente, debiendo haber sido "Heek".

Siguiendo la práctica habitual de las antiguas compañías, todos los vagones unificados se diseñaron en dos versiones básicas: con garita, es decir, con freno de husillo, y sin garita. Opcionalmente, el vagón podía o no poseer freno de

vacío, por lo tanto, al final aparecían cuatro versiones:

-Sin garita y sin freno de ningún tipo.

-Sin garita y con freno de vacío.

-Con garita y sin freno de vacío, pero con zapatas y timonería para el de husillo.

-Con garita y freno de vacío.

En el caso de los vagones jaula existieron las cuatro versiones. Además, todos ellos poseían intercomunicación para la calefacción por vapor.

Los vagones del Villacafias-Quintanar y Murcia-Caravaca en origen no tenían freno de vacío pero fueron equipados con él cuando

a finales de los años cincuenta se llevó a cabo el plan de enfrenamiento para trenes de mercancías. Al llegar a este punto, y hablando de variantes, es preciso hacer dos observaciones.

La primera es que MZA tuvo unos jaulas para ganado muy similares a los unificados, pero que no lo eran. La caja, ciertamente, era casi idéntica a la unificada, pero no los topes, que eran redondos y del tipo antiguo, ni el sistema de tracción, ni la suspensión; tampoco las cajas de grasa, ruedas y ejes. Estos jaulas iban numerados en RENFE como FG-98.000 y para distinguirlas de los unificados era preciso, como ya

en los topes o cajas de grasa. Sin embargo, RENFE realizó en algunos de estos vagones la sustitución de tales elementos por otros unificados, con lo que prácticamente sólo era posible distinguirlos por el número.

La segunda observación es que en ningún caso debemos confundir los jaulas de tres pisos de los que estamos hablando con los también unificados de dos pisos para frutas y verduras. En RENFE iban numerados como FK-97.000 y sus dimensiones y en particular la altura, eran iguales a las del vagón cerrado ordinario. Además, el sistema del enrejado de los costados para la aireación era completamente diferente.

DESCRIPCION TECNICA DEL VAGON

La longitud entre topes y la separación de los ejes, 7.700 y 3.200 mm. respectivamente, era idéntica para todos los vagones unificados. Además se diseñaron para que, las compañías que los adquiriesen, escogiesen entre una carga máxima de 10 ó 20 toneladas, según sus necesidades o limitaciones de peso por eje. Los adquiridos por Andaluces y el Oeste pertenecían a la versión de 20 toneladas de carga máxima, mientras que los del Estado para el Murcia-Caravaca eran de 10 toneladas. Curiosamente, los dos vagones del Villacañas-Quintanar tenían una carga máxima de 15 tm. valor que no correspondía a ninguno de los normalizados, y que fue mantenido siempre por RENFE hasta su desguace.

La tara nominal era de 13,3 tm. para el vagón sin garita y de 13,9 tm. para el dotado de garita. Según el fabricante, en la práctica se presentaban en algunos casos pequeñas variaciones respecto de los valores nominales.

El bastidor era metálico, así como la armadura de la

caja. Los testeros y pisos eran de madera. Estos eran tres, cuyas alturas de 1.225, 2.195 y 3.165 mm. respectivamente sobre el nivel del carril correspondían a las establecidas de antiguo para los muelles especiales de embarque de ganado existentes en las estaciones. La altura total del vagón sin garita era de 4.147 mm. y por lo tanto superior a los 3.750 mm. del vagón cerrado ordinario. Cada piso tenía dos puertas independientes por cada costado.

Por cuestiones de gálibo y para compensar la mayor altura, el vagón era más estrecho que los restantes unificados. En concreto, el jaula tenía 2.720 mm. de anchura de caja, contra los 2.850 mm. del cerrado ordinario.

De origen las cajas de

grasa eran de los tipos 1-FE ó 2-FE, según la versión de 10 ó 20 toneladas de carga máxima respectivamente, si bien RENFE con el tiempo les puso a algunos cajas de grasa Isothermos. Las ruedas eran de velo macizo, de 1.006 mm. de diámetro.

SERVICIOS REALIZADOS

Estos vagones se utilizaron para transporte de ganado lanar o de cerda. Básicamente se emplearon en las transhumancias, o en el abastecimiento de los mercados en las grandes ciudades.

Estaba previsto que pudieseran circular en trenes de pequeña o gran velocidad.

En el segundo caso, la carga no podía exceder de 10 toneladas.

En las composiciones que formaron parte siempre iban mezclados con otros tipos de vagones jaula, bien más antiguos o más modernos.

Prácticamente todos los vagones de la serie se mantuvieron en servicio hasta finales de los años setenta e incluso principios de los ochenta, en que fueron retirados del servicio y desguazados.

El vagón FGv-96.901 (Andaluces Jfv-1.018), construido en 1930 por Velasco Pando, se conserva en la sede madrileña del Museo Nacional Ferroviario y ha servido de modelo a ELEC-TROTREN para hacer la reproducción en escala HO.



Modelo con garita de la serie FGv-96.914 (ex. Andaluces Jfv-1.007), construido en 1929 por Naval Vicálvaro-Clasificación (octubre/1980).



FGv-96.116 visto por el lado opuesto a la garita.

FGv-96.116 (ex. Murcia-Caravaca Láctv-6). Venta de Baños (agosto/1979).

Continúa de la revista Maquetren, que por cierto, se centró en ellos por la aparición de un modelo en escala H0, posteriormente han salido vagones jaula también en escala N.

EL VAGON JAULA



FGlv-96.680 (ex. Oeste Klv-653). Todavía conserva a media altura las chapas ciegas donde en otro tiempo llevó las inscripciones del Oeste. Vicalvaro-Clasificación (octubre/80).



FGlv-96.041 (ex. Villacañas-Quintanar II-376). Vicalvaro-Clasificación (junio/80).

en escala H0

Del modelo de ELECTROTREN existen cuatro versiones, tres de ellas corresponden a las solicitadas y encargadas por los socios de las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril de toda España, y la cuarta es la que aparece en el catálogo. Sería interesante, antes de comentar el modelo, hacer un poco de historia sobre las serie especiales.

Mariano Gómez Parrondo (Miembro del CIFVM)

José Huertas (Fotos)

Este vagón, como el anterior de bordes altos tipo "X", y previamente el "J" unificado de color gris, tienen su origen en una idea surgida en la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid durante el transcurso de la primera muestra "MICROTREN", a finales del año 1988. A raíz de una conversación con otros socios, quién escribe estas líneas perfiló la posible fabrica- ▶

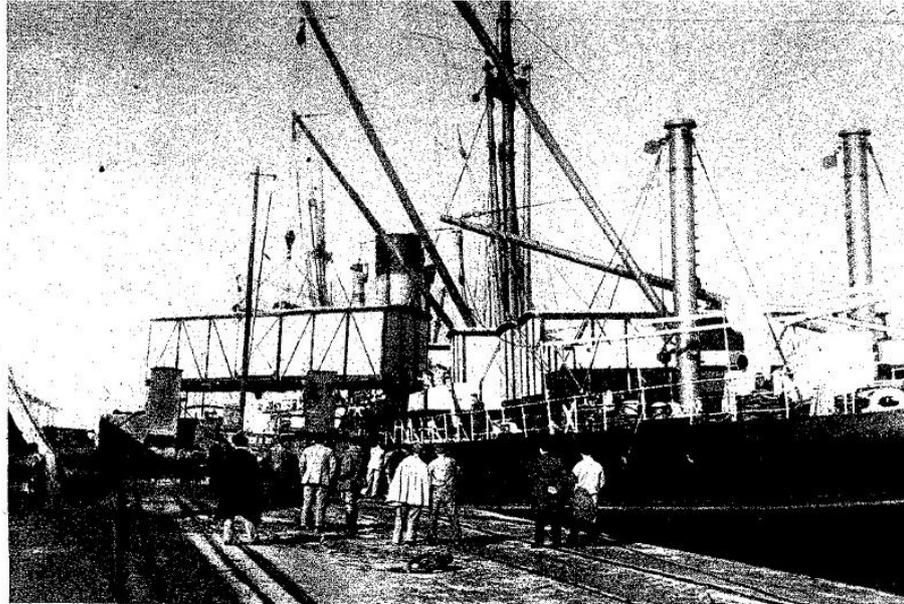


Vagón unificado jaula en H0, color óxido de RENFE, de ELECTROTREN.

Respecto a los vagones jaula de las antiguas compañías pre-Renfe que sorprendentemente no todos han sido de dos ejes y hay datos sueltos de vagones de bogies. En este sentido hay que destacar a empresas constructoras de material ferroviario como CAF de Beasain que ya a finales de los años 20 del siglo pasado había exportado a Argentina vagones ganaderos de 4 ejes; también hay noticias del envío de más de 100 vagones jaula de bogies a Uruguay en 1930.

PUERTO DE PASAJES. EMBARQUE DE VAGONES PARA EL URUGUAY

Las fábricas de Beasain han procedido a la entrega y embarque de 103 vagones para el Uruguay, lo que constituye un gran éxito exportador de la industria española. Días pasados han sido embarcados aproximadamente la mitad de los vagones. El concurso ha sido ganado en competencia con varias Casas extranjeras.

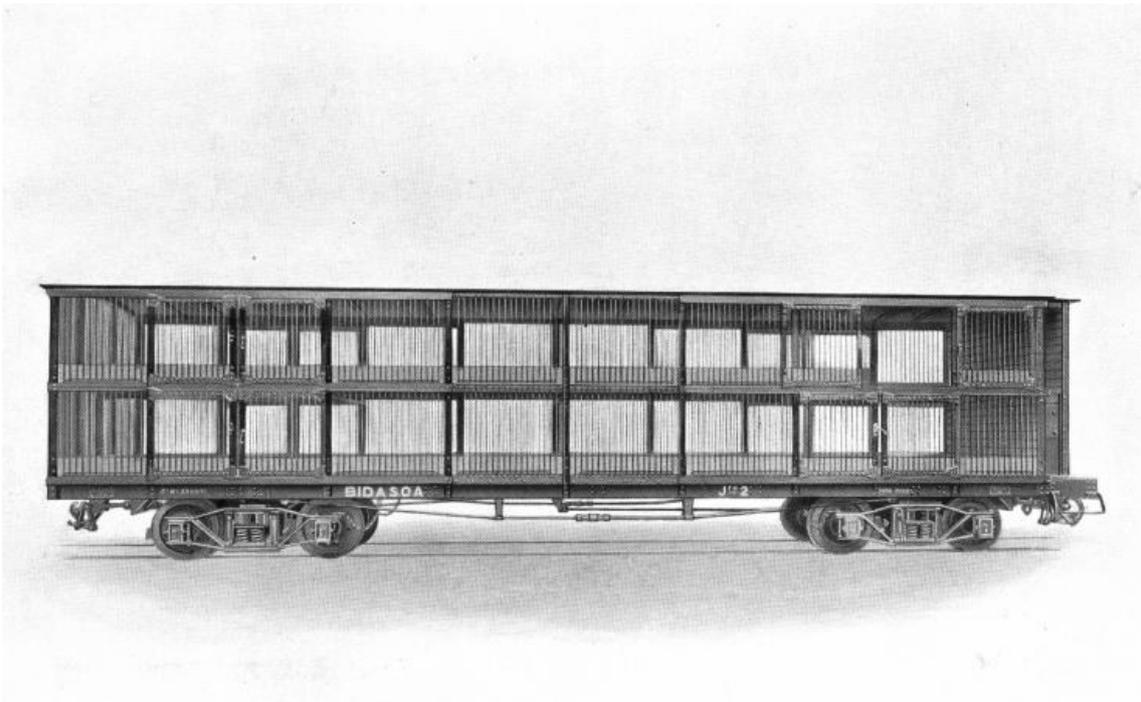


(Noticia del ABC, pg 6 de 19-12-1930)

Esta fabricación por parte de CAF de vagones ganaderos de 4 ejes para el mercado americano la convirtió incluso a nivel europeo en una de las pioneras en este tipo de material, por lo aprendido también en aquel continente en donde ya se daba bastante uso a vagones de bogies.

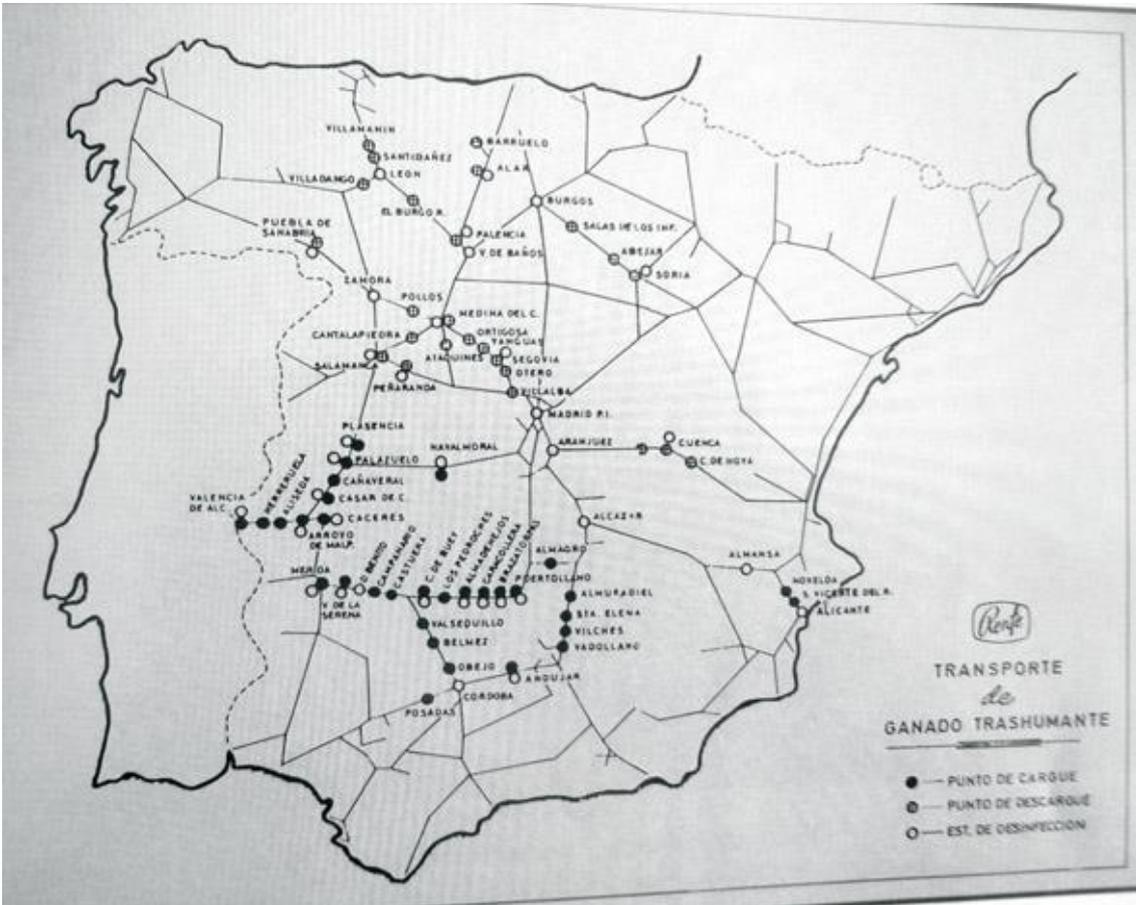
El tema central de este trabajo son los vagones ganaderos de Transfesa, pero incido en este último comentario en el sentido que dichos vagones tienen entre sus particularidades la de ser de bogies que pudiera parecer algo absolutamente nuevo en los ferrocarriles españoles pero que parece que no fue así y que ya con anterioridad a los de Transfesa circularon por las vías de las viejas compañías vagones ganaderos de 4 ejes de los que al parecer ya se han localizado algunas fotos, pero esto requiere un trabajo minucioso de algún experto y la elaboración de algún libro que trate este tema tan interesante y enigmático.

Como colofón a lo comentado y antes de entrar en la materia que nos ocupa aquí, traigo esta foto que demuestra lo dicho pues se trata de un vagón cuadra de mediados de los años 20:



(Vagón ganadero fabricado por CAF de Beasain para el ferrocarril de vía estrecha del Bidasoa en los años 20, foto fondo Spanischrailway).

Este es el plano de cargaderos y vías del transporte ganadero español de la trashumancia hacia el año 1950:



En el mapa anterior se pueden ver los cargaderos del ganado trashumante y, además, los recorridos que hacía éste tipo de ganadería así como la destinada a los mataderos. Transfesa se ocupa de esta actividad acompañando a Renfe, pero a partir de 1960 y con la renovación por parte de la compañía pública de sus vagones ganaderos, dicha actividad pasa poco a poco a ser desarrollada únicamente por Renfe, limitándose Transfesa al traslado de ganado con destino a mataderos y dedicando sus vagones ganaderos más al porte de frutas y otros materiales.

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
ANUNCIO

Esta Red Nacional saca a concurso la adquisición de 1.820 vagones de las siguientes clases:

- 150 vagones jaulas de dos ejes, sin garita, serie FG fv 396.001, a 396.150.
- 50 vagones jaula de dos ejes, con garita, serie FG fhv 396.151, a 396.200.
- 465 vagones plataforma de dos ejes, sin garita, serie M fv 352.839, a 353.303.
- 155 vagones plataforma de dos ejes, con garita, serie M fhv 353.304, a 353.458.
- 750 vagones cerrados de dos ejes, sin garita, serie J fv 306.502, a 306.551.
- 250 vagones cerrados de dos ejes, con garita, serie J fhv 306.552, a 306.801.

Los pliegos de condiciones y características estarán a disposición de los oferentes, de 9 a 13 en la División de Estudios del Departamento de Material y Tracción, paseo del Rey, Edificio B.

La admisión de ofertas terminará a las 12 horas del día 1 de diciembre de 1959, y su apertura a las 12 horas del día siguiente, en el Departamento de Material y Tracción, paseo del Rey, Edificio A, segunda planta, Madrid, a donde pueden dirigirse los concursantes para obtener más informes.

El importe de este anuncio será de cuenta del adjudicatario.

(Anuncio en el ABC pg 87 de 28-10-1959)

El citado anuncio y la posterior fabricación de dichos vagones por parte de Renfe significa, como quedó dicho, la asunción directa de la compañía pública del traslado del ganado trashumante en detrimento de Transfesa que a partir de entonces sólo acometerá el traslado de ganado con destino a mataderos y mercados en algunas líneas importantes, pudiendo de esta manera utilizar sus fantásticos vagones ganaderos de bogies, que nos ocupan en este trabajo, en otras cargas.

En el año 1964 el transporte del ganado trashumante lo hacía Renfe, lo que queda demostrado en este reportaje de la época firmado por el maestro Fernando F. Sanz y fotos de Delapeña para la revista Vía Libre:

TRENES PARA

DESDE mediados de mayo y durante todo el mes de junio, alrededor de ciento veinte trenes han transportado más de 400.000 cabezas de ganado trashumante. Desde los pastos de invierno de sierra Morena, el valle de Alcadia y Extremadura suben los rebaños hasta los agostaderos de las provincias de León, Palencia, Soría y Segovia. Este tráfico ganadero —en primavera hacia el Norte y en otoño hacia el Sur— en busca de pastos frescos que las ovejas de raza merina necesitan continuamente, se realizaba, hasta hace pocos años, por las antiguas cañadas de la Mesta. Algunos ganaderos aún siguen utilizándolas, pero la mayor parte prefieren el ferrocarril. Los trenes puros de ganado salvan en veinte horas la distancia que, yendo a pie, tardaría en recorrerse un mes o más días.

LOS VAGONES-JAULA

Los trenes de ganado se forman con dos tipos de vagones-jaulas: las ordinarias y las prototipo. Ambas constan de tres pisos; en las primeras se transportan en total 240 cabezas; en las prototipo, 360.

ESTACIONES DE MAYOR TRAFICO

Veredas-Bramstortas es una de las estaciones de tráfico ganadero más importantes. Cerca de 80.000 cabezas afluyen a ella desde el valle de Alcudia, uno de los lugares de pastoreo invernal más apreciados por los trashumantes. Otras estaciones de embarque en esta época son las de Casar de Cáceres, cuya zona de influencia se extiende a gran parte de Extremadura; Chillarón, en la provincia de Cuenca y Santa Eul-

na y Vilches para la comarca de sierra Morena.

EL EMBARQUE

En el muelle de embarque se aglomera el rebaño. Los pastores van separando grupos de ochenta ovejas, a las que obligan a entrar en cada piso de los vagones-jaula. Encerrar las 2.000 cabezas que suelen ir en cada tren les lleva varias horas. De vez en cuando colocan con las ovejas alguno de los perros guardianes. Los fieros y famosos mastines castellanos, carranzados y cecreños, que tan frecuentemente aparecen en las pinturas de Velázquez, se arrastran por el suelo cuando el pastor intenta introducirlos en la jaula. Otros huyen de sus amos, que recurren a la astucia de enseñarles un trozo de pan para que se dejen coger.

REGRESO AL HOGAR

Los pastores bromean y ríen. Están alegres. Después de siete meses de ausencia vuelven a sus hogares. Han quedado atrás los largos días de soledad y trabajo. Ahora, en verano, la faena es menor y pueden turnarse unos a otros. Durante unas semanas permanecerán con sus familias, pero no para descansar. Hay que aprovechar el tiempo cuidando el pequeño trozo de tierra o empleándose en las faenas agrícolas.

Después, cuando las primeras lluvias de otoño cubren de hierba las dehesas meridionales, los pastores vuelven a reunir los rebaños que las nieves de la sierra empujan una vez más hacia el Sur.

Fernando F. SANZ

Foto: DELAPEÑA



Después de encerrar el rebaño, los pastores charlan animadamente esperando la salida del tren

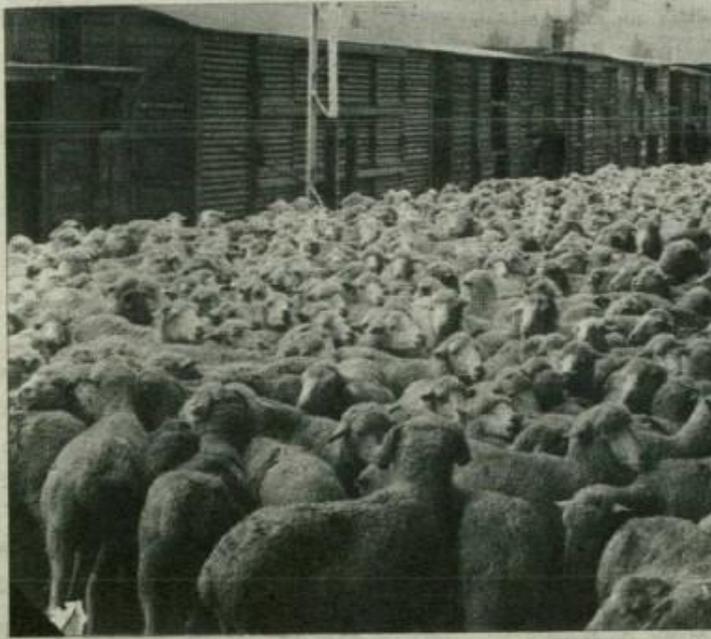
REBAÑOS TRASHUMANT



Los burros hateras cierran la marcha del rebaño cargados con alforjas, sacos, sartenes, calderetas, mantas, pellejas curtidos para cerrar el ganado



El famoso mastín castellano que aparece frecuentemente en las pinturas de Velázquez



Cada tren suele transportar

(Revista Vía Libre nº 7 de julio de 1964. Reportaje del maestro Fernando F. Sanz con fotos de Delapeña)

Mi agradecimiento especial a Maquetren y Vía Libre por tanta información sobre éstos y otros temas del mundo ferroviario.

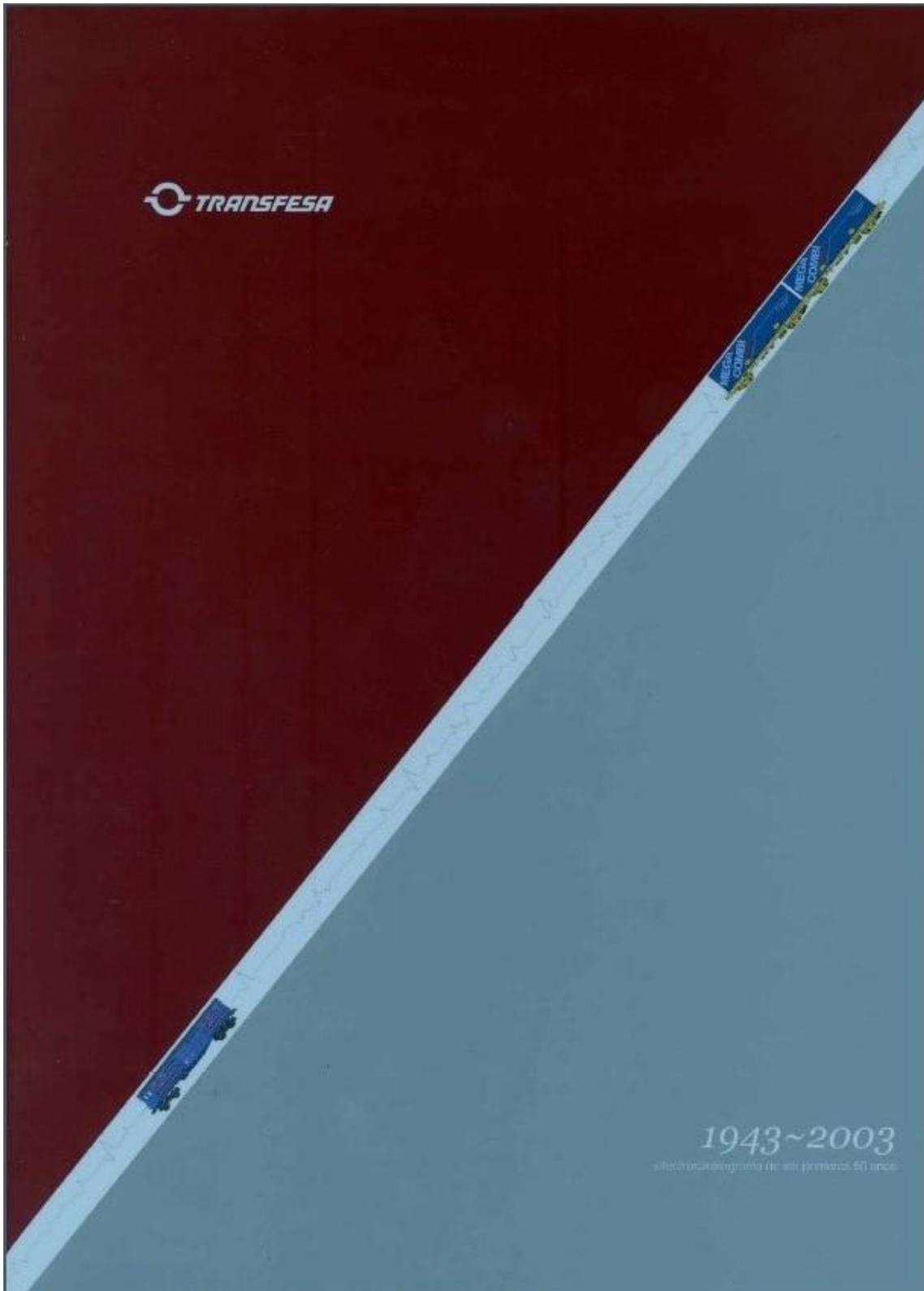
TRANSFESA

Transfesa es una conocida empresa española dedicada al transporte de mercancías especiales por ferrocarril. Fundada en los difíciles años de la posguerra dura hasta nuestros días. Siempre se caracterizó por la innovación en sus servicios y búsqueda del más moderno material ferroviario para lograr sus objetivos de transportes rápidos y eficaces en territorio nacional y traspasando las fronteras con la exportación de productos españoles con destino Europa.



(Portada de antigua revista informativa de la compañía de transportes ferroviarios especiales, en la que aparecen los vagones de eje intercambiable que se convertirán en los protagonistas de la época ferroviaria III en detrimento de los ganaderos)

(Libro informativo sacado por la compañía en el año 2003 con motivo del 60 aniversario de su fundación como empresa de transportes)

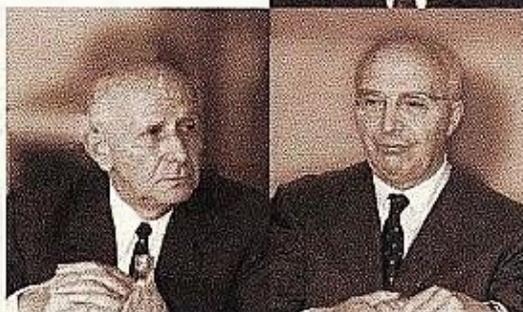


Sigue:

El 5 de Junio de 1943 se celebra el primer Consejo de Administración de TRANSFESA

*D. Manuel M. de Arrillaga y López de Puigcerver, Presidente.
D. José Fernández López, Vicepresidente.
D. Antonio Fernández López, Vocal.
D. Alvaro Gil Varela, Secretario.*

El talante emprendedor de su fundador Don José Fernández López marca toda su trayectoria



1943 Se constituye Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. TRANSFESA



El 2 de Junio de 1943 se constituye en Badajoz (España) la sociedad Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. para dedicarse al transporte ferroviario de mercancías especiales en vagones de propiedad particular.

TRANSFESA fue fundada por D. José Fernández López, y sus hermanos D. Antonio, D. Manuel y D^a Concepción, para aportar innovación al transporte de ganado vivo que hasta la fecha se realizaba en camiones por carretera, con los graves inconvenientes de largos plazos de transporte, poca capacidad de carga y pérdida de peso de los animales.

En la constitución de la Sociedad fueron nombrados D. Alvaro Gil Varela como Consejero Delegado y D. Anselmo López Martín como Director General. La gestión de ambos ha sido fundamental en el desarrollo de TRANSFESA.

TRANSFESA es pionera en la utilización de vagones de bogies de gran capacidad, los más modernos del parque ferroviario de la época para el transporte de ganado ovino y bovino. Así inicia su andadura de sesenta años en los que se ha impuesto el espíritu de sus fundadores: innovación y mejora continua para afrontar los retos del transporte, encontrando soluciones a cada problema en beneficio de sus clientes.

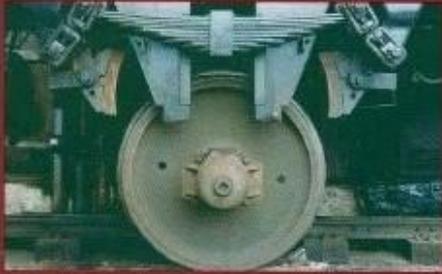
1943



2003



Sigue:



TRANSFESA 1943~2003

El espíritu emprendedor, el ingenio, el esfuerzo y la innovación han caracterizado estos 60 años de trayectoria.

TRANSFESA nace en años difíciles de posguerra caracterizados por las grandes carencias en la red de carreteras y en medios de transporte. Realiza el primer esfuerzo inversor adquiriendo los más modernos vagones de ferrocarril de la época e inicia así su historia en el sector del transporte ferroviario de mercancías.

Los sesenta años de vida de TRANSFESA discurren paralelamente a los cambios sociales y económicos de España y de toda Europa. Colabora activamente en el desarrollo del comercio exterior español, superando el diferente ancho de vía ferroviaria entre España y el resto de Europa y facilitando el transporte ferroviario internacional sin transbordo de las mercancías.

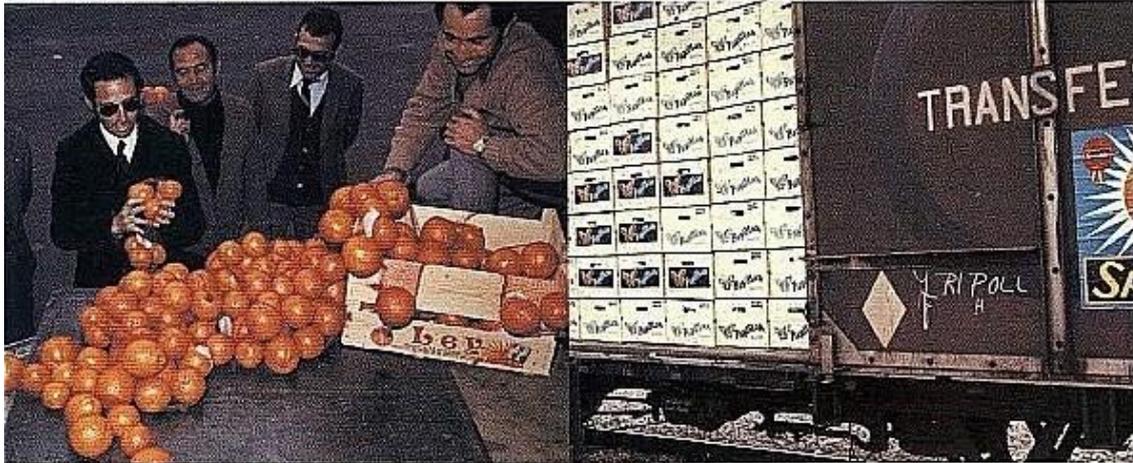
TRANSFESA ha llegado a ser uno de los principales Operadores Logísticos del continente apoyando su presencia en Europa con la creación de Sociedades Filiales en los principales países europeos, diversificando servicios y ampliando su Grupo con la adquisición de participaciones en sociedades del sector del transporte y la logística.

Se ha transformado en un Operador Logístico Integral para los sectores más exigentes de la industria europea que necesitan mover grandes volúmenes con regularidad y seguridad, utilizando el ferrocarril para la larga distancia, y la carretera y los almacenes para la consolidación y la distribución.

En las siguientes páginas hacemos un rápido recorrido por los 60 años de historia de TRANSFESA, destacando los hitos más significativos de su extensa vida que culmina en lo que hoy representa el Grupo TRANSFESA:

Un Operador Logístico Líder, proveedor de servicios para los principales sectores industriales europeos.

Sigue:



Las frutas y verduras, y en particular los agríos alcanzan grandes volúmenes y TRANSFESA se convierte en el medio de transporte imprescindible para su llegada en excelentes condiciones de calidad y su comercialización en los mercados europeos.

En tráfico nacional adquiere gran importancia con el transporte de cemento a granel en vagones de descarga neumática, llevándolo desde la fábrica a pie de obra para las grandes construcciones civiles de la época.

Al final de esta década TRANSFESA dispone de un parque de más de 2.000 vagones de ejes intercambiables.

~1962

1958



1959



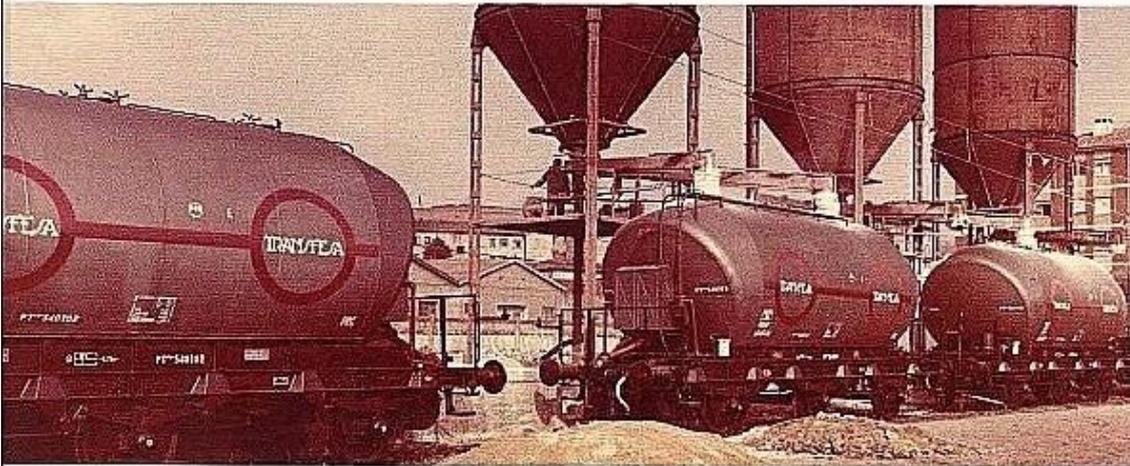
1960





1953~1962

La compañía que no tiene fronteras



TRANSFESA inicia el proceso que la va a convertir en una de las primeras empresas multinacionales españolas.

Consciente de la necesidad que tiene España de una mayor actividad comercial con el resto de Europa, basada en el transporte de nuestros productos, emprende el desarrollo de la compañía en el resto de Europa.

Se crean oficinas de representación y agencias de tráfico en diversos países europeos, que son la raíz de las futuras sociedades filiales que se constituyen.

Se presta especial atención a la formación del personal en los procedimientos del transporte internacional, iniciándose los cursos de capacitación de Agentes de tráfico que se prolongaron por muchos años. Se desarrollan manuales operativos que fueron el germen de los procedimientos y del conocimiento posterior de la empresa.

1953

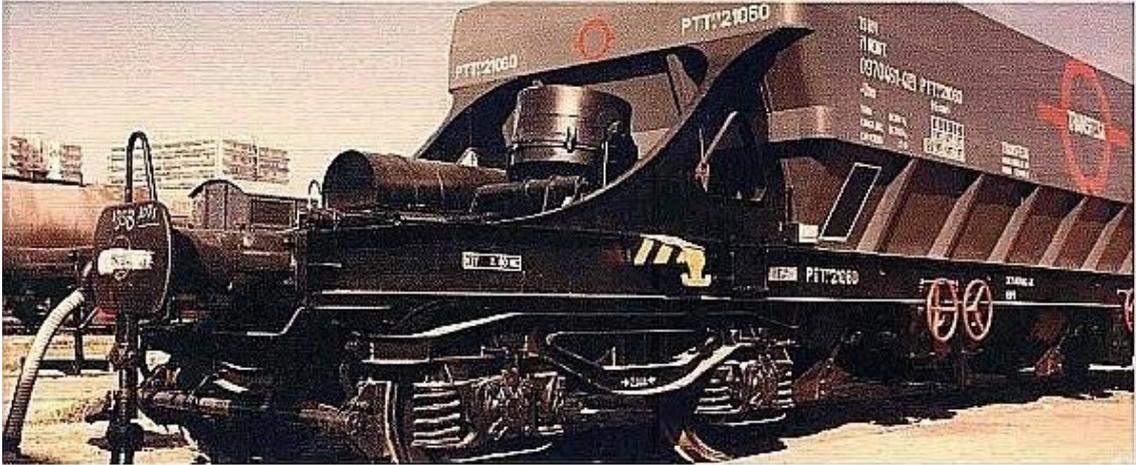


1954



1955





Este sistema integra y distribuye información a sus Delegaciones y Agentes por medio de mensajes estructurados vía TELEX, lo que supone una importante innovación en el sector ferroviario. En tecnología ferroviaria también se producen importantes avances.

TRANSFESA es la primera empresa de transporte por ferrocarril que utiliza una aleación de titanio para aumentar la capacidad de carga útil; este material era solo empleado en industrias de alta tecnología. Gracias a esta innovación se consigue transportar cargas de 32 Tm en vagones de dos ejes.

~1972

1968



1969



1970





1963~1972

El progreso del Grupo TRANSFESA



TRANSFESA da continuidad a su vocación innovadora ampliando su gama de vagones para ocuparse del transporte de frutas en régimen de frío, electrodomésticos de "línea blanca", gas butano, ácido sulfúrico, abonos, arenas silíceas, clínker, alúmina y pasta de papel.

Ante el auge que adquiere el transporte a mercados exteriores, TRANSFESA crea filiales con capital español en diversos países europeos. Se constituyen TRANSFESA Francia, Reino Unido, Suiza, Alemania y Portugal.

En 1968 TRANSFESA da un fuerte impulso a su desarrollo informático y adquiere uno de los primeros Ordenadores de la serie IBM 360, con el que implanta un sistema de seguimiento de las mercancías transportadas a lo largo de todo su recorrido.

1964



1965



1966



En este año 2014, la compañía Transfesa continúa con su actividad mejorando día a día los servicios. Si por algo se ha caracterizado desde el principio de sus tiempos es por la búsqueda del material ferroviario más moderno y los medios técnicos suficientes para conseguir que dicho

material llegase a destino lo más rápidamente posible y con sus mercancías intactas.

Fruto de lo anteriormente dicho, comienzan con los vagones ganaderos de gran capacidad (son largos de 4 ejes) y cuya idea la trasladan a otro tipo de transportes, caso de los vagones frigoríficos; así, las primeras unidades también son de 4 ejes:

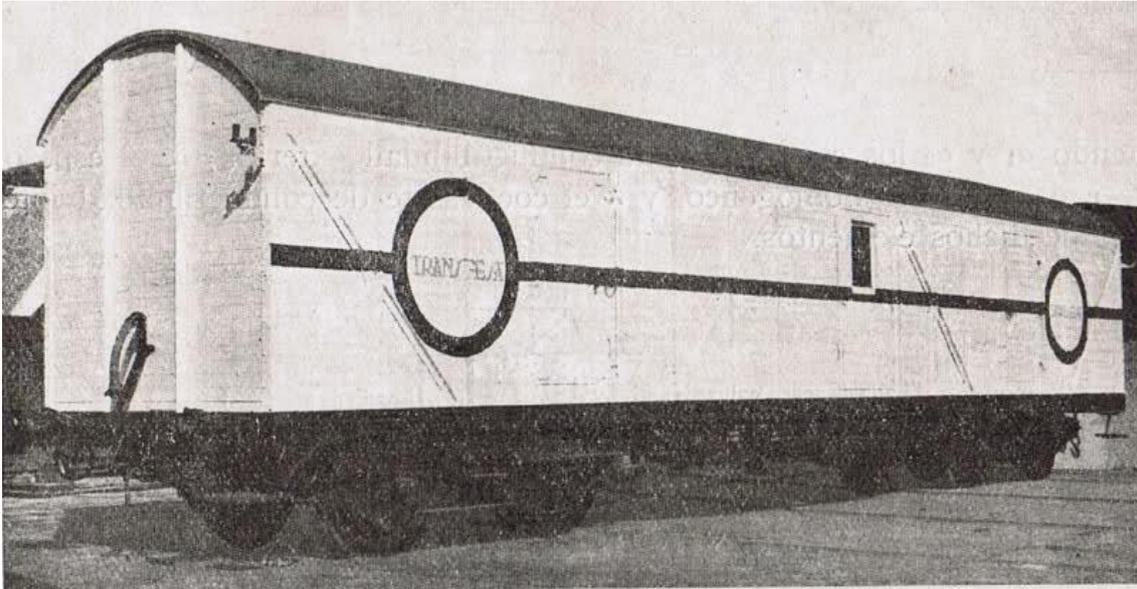


Figura 311.

(Serie inicial de vagones frigoríficos de bogies de Transfesa, foto de Vía Libre)

Sin embargo, este tipo de vagones de bogies, si bien poseían gran capacidad de transporte, tenían un problema y es que por la diferencia de ancho de vía, en cuanto llegaban a los puntos fronterizos con Francia debían descargar la mercadería para ser posteriormente cargada en vagones franceses de la SNCF. Esto motivó el inmediato desarrollo por parte de Transfesa del sistema de ejes intercambiables que consistía en que una vez llegados a la frontera, a los vagones se les cambiaban sobre la marcha sus ejes, y así podían continuar viaje ya adaptados al nuevo ancho de vía, sin necesidad de descargar las mercancías, con el consabido ahorro de tiempo.

Este invento que cobró fuerza ya a partir de los años 50, dio un decisivo impulso especialmente a las exportaciones españolas de frutas a Alemania y otros países europeos, y fue ideado para vagones de dos ejes en detrimento de los vagones de bogies que no permitían efectuar dicho cambio.

Es decir, ahora buscan vagones largos pero de dos ejes:



(En estas dos escenas se puede ver como se procede al intercambio de ejes en la frontera franco-española; en este caso se trata de un vagón frigorífico)



(Estos son los típicos vagones de eje intercambiable que usará Transfesa)

Resulta curiosísimo, ante tal modernidad fronteriza, contemplar en aquellos años como se cargaban todavía los productos en España: con carro como hacía siglos.

En esta página que sigue se pueden apreciar diversas fotos del trasiego de mercaderías, especialmente cargando fruta que era la principal exportación a Europa:



(Cargando vagón frigorífico)



(Cargando frutas)

VAGON CERRADO (ventilado)
WAGON COUVERT VENTILE
FERRYWAGON (ventilated)
GEDECKTER GÜTERWAGEN (mit Lüftungsklappen)

— SIN TRANSBORDO EN LA FRONTERA
FRANCO-ESPAÑOLA
— CON SEGUIMIENTO DE CIRCULACION
HASTA DESTINO

— SANS TRANSBORDONNET A LA FRONTIERE
FRANCO-ESPAGNOLE
— ACHÈVEMENT SURVEILLE
JUSQU'À DESTINATION

— WITHOUT TRANSSHIPMENT AT THE
FRANCO-SPANISH BORDER
— CONTINUOUS UNDER SUPERVISION
UP TO DESTINATION

— OHNE UMLADUNG AN DER
FRANZÖSISCH-SPANISCHEN GRENZE
— MIT LAUFÜBERWACHUNG
AUF DEN VERSENDSTRECKE



SUPERFICIE DEL PISO FLOOR AREA	SURFACE DU PLANCHER LADENFLÄCHE	26 m ²
VOLUMEN TOTAL CUBIC CAPACITY	VOLUME TOTAL LADRAUM	59 m ³
CARGA MÁXIMA MAXIMUM PAYLOAD	CARGO MAXIMUM LADENTRAG	26,5 Tm.
DIMENSIONES PUERTAS DIMENSIONS OF THE DOORS	DIMENSIONEN DER PORTEN TÜRÖFFNUNG	1,600 x 1,600 M.



Mod. 7

WAGGONFABRIK
JOS. RATHGEBER
MANUFACTURER

vagona frigorificos
vagona especiales
automatens
ferroviarios
escaleras mecanicas



SOLERA DE MANTENIMIENTO, REPARACIONES Y TRANSITO
ZIMMERMANN EN SPANA
ARBEITER WAGEN, WAGGON, 27
1898-1910
RATHGEBER CONSTRUFT VAGGONEN FERROVIARIAS DEUSE 1890

(Carteles promocionales de los vagones de ejes intercambiables que continuamente cruzaban la frontera francesa con destino a toda Europa. Un hito para la época en la que estaba inmersa España)



(Vagón con carretón para adaptarlo a la vía estrecha)

En la foto de la página anterior (del archivo de maestro Vicent Ferrer i Hermenegildo) se aprecia una vez más la búsqueda de la más moderna técnica ferroviaria por parte de Transfesa, con la adopción de un sistema de carretones para permitir que los vagones con ejes de ancho ibérico pudieran también circular sobre trazados de vía métrica:



(Foto del archivo de Vicent Ferrer i Hermenegildo en donde se ve cómo se presentan dichos carretones a autoridades del estado, Renfe y Transfesa)

Como se ha podido ver en este resumen sobre Transfesa, la compañía siempre buscó lo más moderno de su época para conseguir un eficaz transporte ferroviario, llegando a tener un parque móvil moderno y personalizado en el que los vagones largos de 2 ejes se fueron imponiendo a los de bogies por las razones antedichas del intercambio de ejes, quedando estos últimos relegados al transporte de mercancías únicamente en el ámbito nacional.

Otra característica de Transfesa es la imagen que suele dar del cuidado de su material móvil, apareciendo numerosas imágenes en las que operarios de la compañía pintan o reparan vagones, demostrando así lo cuidado que tienen el material:



(Foto en Villaverde, su título: Mariano y compañeros. No queda muy claro el tipo de vagón que están decorando)

Seguidamente, fotos de vagones Transfesa de épocas III y IV:



VAGONES GANADEROS TRANSFESA: CARACTERÍSTICAS GENERALES



El 2 de Junio de 1943 se constituye en Badajoz (España) la sociedad Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. para dedicarse al transporte ferroviario de mercancías especiales en vagones de propiedad particular.

TRANSFESA fue fundada por D. José Fernández López, y sus hermanos D. Antonio, D. Manuel y D^a Concepción, para aportar innovación al transporte de ganado vivo que hasta la fecha se realizaba en camiones por carretera, con los graves inconvenientes de largos plazos de transporte, poca capacidad de carga y pérdida de peso de los animales.

En la constitución de la Sociedad fueron nombrados D. Alvaro Gil Varela como Consejero Delegado y D. Anselmo López Martín como Director General. La gestión de ambos ha sido fundamental en el desarrollo de TRANSFESA.

TRANSFESA es pionera en la utilización de vagones de bogies de gran capacidad, los más modernos del parque ferroviario de la época para el transporte de ganado ovino y bovino. Así inicia su andadura de sesenta años en los que se ha impuesto el espíritu de sus fundadores: innovación y mejora continua para afrontar los retos del transporte, encontrando soluciones a cada problema en beneficio de sus clientes.

(Detalle de la fundación de la compañía con alusión directa a los vagones ganaderos de bogies)

Resulta evidente que la compañía fue fundada en una época de la historia bastante oscura, recién finalizada la guerra civil y en plena 2ª guerra mundial; además, en el año 1943 el régimen de Franco mantenía todavía buenas relaciones con la Alemania nazi.

Al parecer, el día 23 de enero de 1944, en la estación de Príncipe Pio de Madrid, fueron presentadas dos unidades de estos vagones a bombo y platillo ante las autoridades de la época; se dice que otras 138 fueron encargadas, para hacer un total de 140.

Se comentó que estas unidades primero recibieron matrícula de la compañía de ferrocarril Norte (al no existir reglamentación sobre matrículas privadas todavía en la recién fundada Renfe); dicha matrícula Norte fue: TFE fv 1 al 140 (que es la abreviatura de transportes ferroviarios especiales) y que posteriormente pasarán a matrícula privada de época Renfe: PFF fv 8101 a 8140. Esto es lo escueto de los datos.

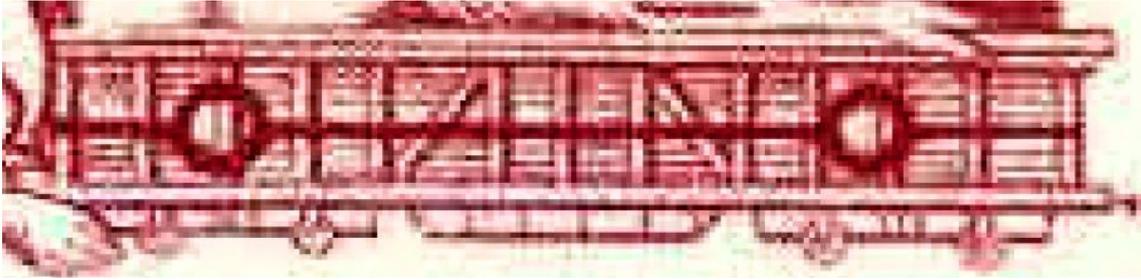
Todo lo anterior se dice al revisar el tema en el año 2003, pero analizando el mismo, surgen detalles que nos hacen pensar otras cosas y que para mejor entendimiento resumo en cuatro cuestiones previas:

1ª/ ¿Cómo es posible que con sólo 140 vagones pudieran cubrir el transporte de ganado trashumante, el de mercados y mataderos y además transportar todo tipo de mercancías hortofrutícolas y otras varias mercaderías especiales?. Téngase en cuenta que cuando Renfe se hace cargo total del transporte de ganado trashumante a partir de 1960, necesitó construir 200 vagones sólo para el transporte de ovejas y cerdos, amén de utilizar otros vagones tipo J de apoyo sólo para estos menesteres de ganado de baja alzada y usar otros J 300.000 para vacas y caballos.

2ª/ La asignación de matrículas Norte sólo puede realizarse antes de 1943 pues a partir de ese año Renfe comienza a funcionar de pleno y las viejas compañías ferroviarias quedan extintas a todos los niveles (independientemente de que el nuevo régimen jurídico de época Renfe para vehículos privados estuviese aprobado, resulta absurdo optar por matrículas de una compañía ferroviaria desaparecida). Transfesa se funda en 1943 y presenta dos de sus vagones ganaderos en enero de 1944 y se dice que encarga otros 138 a los alemanes para hacer un total de 140, entonces: ¿cómo es posible asignar a dicho encargo de 140 vagones las matrículas de una compañía ferroviaria que ya no existe?, pues creo que sólo puede ser si ya estuvieran fabricados 140 vagones con matrícula Norte TFE y se esté hablando de un nuevo encargo de otros 138 + 2 vagones a fabricar a partir de 1944 y que incorporarán ya directamente la matrícula PFF; se desconoce cuántos de éstos se fabricaron.

3ª/ Transfesa presenta en 1943-44 varios tipos de vagones alegando que son lo último y resulta que todos habían circulado básicamente en la compañía Norte 10 años antes (luego veremos ejemplos).

4ª/ Transfesa se funda el día 2 de junio de 1943 y curiosamente en su logo aparece idealizado un vagón de transporte tipo cerrado, de bogies, como indicando cuál era el tipo de vehículo por el que se optaba: el más largo posible, bien para ganado o para otro tipo de mercancías especiales. Pero: si nos fijamos en dicho vagón del logo y lo comparamos con cualquiera de los 4 tipos de ganaderos que hay, vemos que su estructura de caja, puerta, barras de refuerzo verticales y en diagonal son idénticos en el vagón del logo y en el de los ganaderos; es decir, que cuando hicieron dicho logo se tuvieron que inspirar ya en vagones construidos, lo que ratifica el detalle de que cuando se fundó Transfesa ya circulaban o existían dichos vagones cerrados ganaderos. Veamos:



(Observad que las citadas estructuras de caja son las mismas; especialmente si están cerradas las rejillas. Esto ocurre con los cuatro tipos de vagones ganaderos que hay, según caja, es decir, que coinciden con el del logo, por lo que resulta evidente que el logo se tiene que inspirar en vagones ya existentes y no al revés que sería absurdo. Coinciden incluso las rayas y bucles rojos de pintura)

Visto esto último, sólo queda una pregunta y es que lo único que parece distinto es el chasis, por lo que tal vez los vagones ganaderos de los tipos 1 y 2, que veremos que parecen los más antiguos y previos a Transfesa, pudieron anteriormente llevar ese tipo de chasis, pero esto es sólo una especulación.

En un reportaje del Nodo emitido en el año 1948 y rodado posiblemente en 1947 se pueden apreciar vagones ganaderos de los tipos 1 y 2 en periodo de rotulación de nuevos logos, y que ya en ese año 1947 se notan bien rodados, con unos cuantos años de historia (El tema de los 4 tipos de unidades se trata más adelante; éstas de tipos 1 y 2 son las más antiguas y las que portaron la matrícula TFE según fotos y detalles que aparecerán después).

Así, éstas son imágenes de dicho reportaje que aunque en blanco y negro y algo borroso resulta un documento de gran valor pues se aprecian detalles en los vagones que se analizarán más adelante.





(Rotulación de nuevos logos en vagones ganaderos tipos 1 y 2 año 1947-48)

Resulta muy evidente la necesidad de reparar material ya a los 3 ó 4 años de crearse la compañía pues la mayoría de dicho material ya había sido rodado en la compañía ferroviaria Norte y posteriormente fue adquirido por Transfesa; esto queda clarísimo con estas dos imágenes:

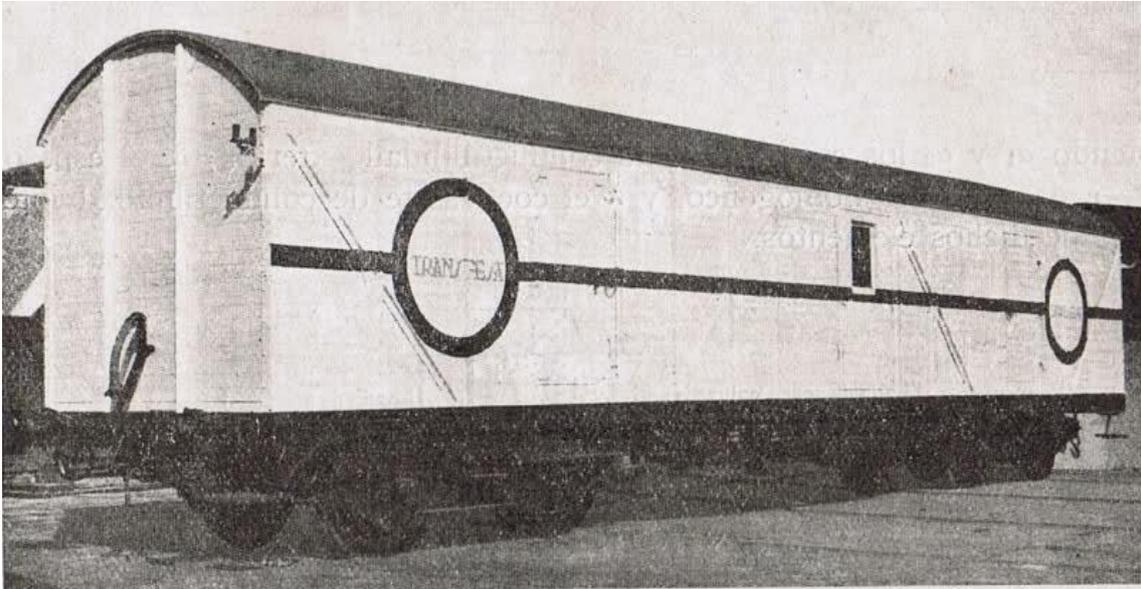
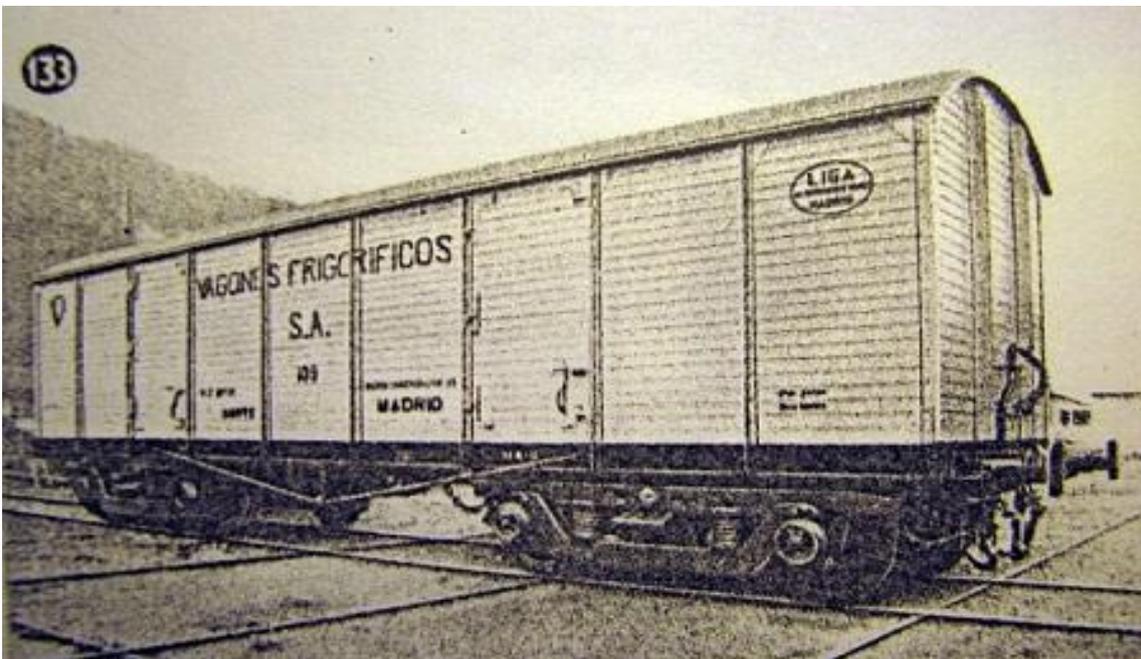


Figura 311.

(Vagón frigorífico Transfesa de la primera época: fue presentado en 1943 como lo más moderno de la época en este tipo de transporte)



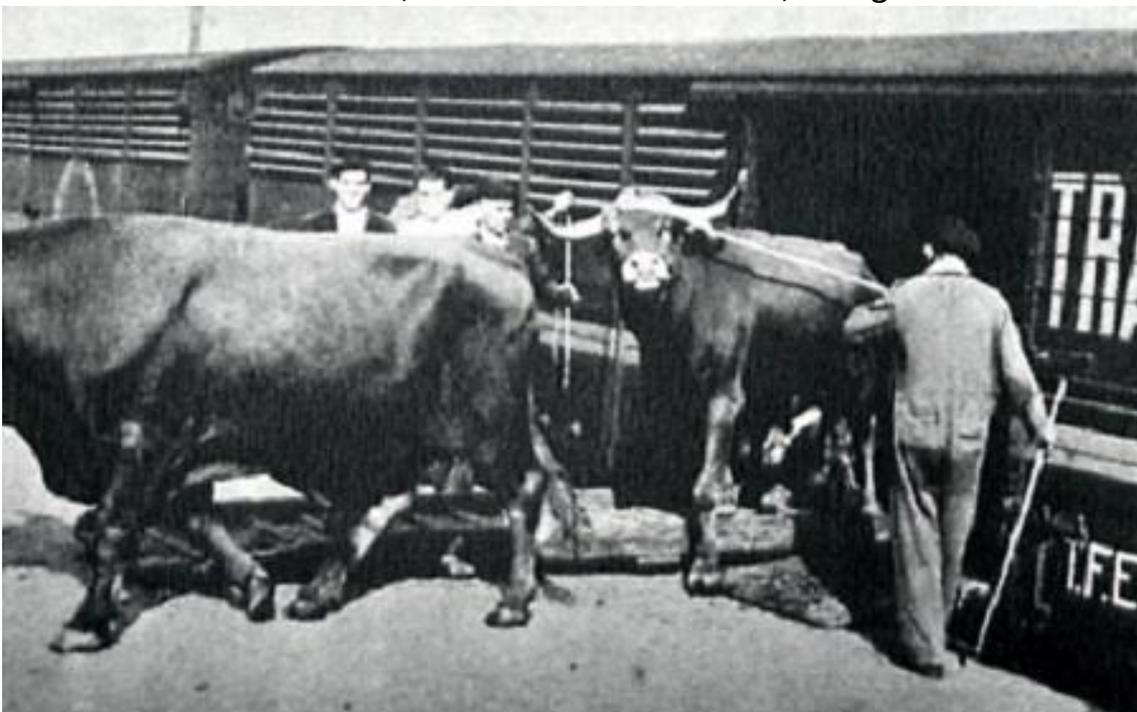
(Frigorífico Norte fabricado en 1935, se trata del mismo de arriba: ya había sido fabricado y rodado 8 años antes de la fundación de Transfesa. Queda clarísima la compra de material procedente de la Cía Norte)

Veamos ahora el tema de la inscripción de matrículas en los vagones:



(Observamos las inscripciones de la matrícula en las puertas de los vagones: en la primera foto, en color, aparece un vagón a mediados de los años 50 con matrícula privada de Renfe: PFFfhv; sin embargo, en la segunda foto a mediados de los años 40, en blanco y negro, aparece todavía la vieja matrícula de Norte: TFEfhv)

Estas fotos de arriba hacen reflexionar, pues se habla del cambio de matrícula a PFF pero luego se ven fotos de vagones, no sólo de los años 40 sino también de los 50 en donde en alguno aún permanece inscrita la vieja matrícula de Norte TFEfhv, véase esta foto de 1950, el vagón es color azul:



Lo curioso de ello es que sólo se puede ver esa antigua matrícula de Norte en los vagones tipos 1 y 2 (más adelante se trata este tema de los 4 tipos

de vagones ganaderos según su caja). En las fotos de los vagones tipos 3 y 4 siempre aparece la inscripción: PFF.

Visto lo anterior, lo primero que se deduce es que ciertos vagones (los del tipo 1 y 2) conservan en algunas unidades hasta el año 1950 por lo menos la matrícula de Norte TFE y se supone que luego es a los que se cambia a la PFF 8101 a 8140, y por lo tanto es a quienes se refiere dicho paso de matrícula Norte a Transfesa.

Sin embargo, los vagones de tipo 3 y 4 y que posiblemente son los que se mencionan como construidos y encargados a partir de 1944, reciben desde el principio la matrícula PFF 8141 en adelante. Lo anterior queda ratificado con el vagón tipo 3 y que sirve de portada a este trabajo:



(Se observa que éste lleva matrícula PFF 8157, en otras palabras, es la unidad nº 157)

Es decir, confirma lo anteriormente dicho: que hay más de 140; que los primeros 140 son los que provienen de Norte (tipos 1 y 2) y que según fotos, hasta bien entrados los años 50 todavía llevaban inscrita en sus puertas la vieja matrícula TFE. Mientras que las unidades tipos 3 y 4 son de construcción posterior a 1943-44 y siempre llevaron matrícula PFF; no se sabe cuántos de éstos se fabricaron.

El de la anterior foto (es de tipo 3) sí tuvo que llevar desde el principio la matrícula PFF, y por su número: 8157, se trata del vagón nº 157 de los construidos.

Respecto a esos primeros 140 vagones y que llamo de tipos 1 y 2, hay que destacar que no es sólo que aparezca inscrita en sus puertas, incluso en algunos, hasta el año 1950, la vieja matrícula y numeración de Norte, sino que muestran detalles que los hace parecer más antiguos que los de los tipos 3 y 4, y para acompañar este comentario valgan de ejemplo las dos fotos que vienen a continuación: la primera es la más antigua que existe de estos vagones y posiblemente la más bella y los vemos de color gris y sin inscripción alguna; al modo del antiguo ferrocarril pre-Renfe.

En la siguiente foto aparece un vagón de este tipo 1 del que descargan cerdos y aunque la foto es en blanco y negro, es fácil discernir que el color de dicho vagón es gris, también al modo del antiguo ferrocarril, con inscripción de Transfesa en rojo en lugar de blanco que es como se presenta siempre.



(Primera foto que se tiene de estos ganaderos; hay que observar que la locomotora es una 1400 de MZA; que aunque la foto es en blanco y negro, los vagones son grises, y se sabe por ser más claros en contraste con su techo de color también gris. La foto es sin duda muy antigua)

Esta instantánea tan importante parece ser anterior a 1943 y nos presenta vagones ganaderos del tipo 1, es decir, de los que aparecen todavía con matrícula TFE de Norte, en circulación posiblemente antes de fundarse Transfesa, y arrastrados por una locomotora de MZA.



(Foto de los años 40)

Mismo tipo de vagón que los de la anterior foto. Como se comentó antes: se puede observar no sólo la matrícula todavía de Norte, sino que además, el vagón es de color gris (aunque la foto sea en blanco y negro se sabe que es gris por contraste con techo, siendo el rótulo de Transfesa en rojo, a diferencia del blanco que se pinta, como mínimo, a partir de 1948.



(Foto de 1947-48 del interior de un vagón de este mismo tipo 1)

En la anterior foto del interior de estos vagones (tipo 1) se nota ya en 1947-48 el desgaste del paso de los años, no parece un vagón fabricado hace tres o cuatro años, aparenta unos pocos más.

Hay que tener en cuenta que ni la misma compañía Transfesa, por el oscurantismo de los años 40, pudo aclarar con exactitud este tema; de tal manera que da origen a dos posibles hipótesis:

1ª/ La inicial: Se construyen 140 vagones que se matriculan como Norte TFE 1 al 140 y posteriormente se rematriculan como PFF 8100 a 8140.

2ª/ Se construyen 140 vagones que se matriculan como Norte TFE y son adquiridos por Transfesa en 1943 por lo que posteriormente son rematriculados como PFF 8100 a 8140 (como se desprende de las fotos). Esto ocurre con los vagones tipo 1 y 2.

Además, también a partir de 1943 Transfesa encarga una nueva construcción de vagones: dos de ellos del tipo 3 y los 138 restantes del tipo 4 y todos estos son matriculados directamente como PFF 8141 en adelante; se desconoce cuántos se fabrican pero hay indicios de que sólo se hicieron dos del tipo 3 y el resto fueron del tipo 4 y estos últimos son los que extendieron su vida hasta el año 1970. Esta teoría parece la más lógica por lo expuesto más arriba y lo que veremos al diferenciar los vagones según carrocería.

Es difícil descifrar la fecha de fabricación de los ganaderos más antiguos (que parecen los del tipo 1 y 2) pudieron construirse bajo influencia técnica alemana hacia 1939 (no hay que olvidar en este sentido la estrecha relación de los nazis con Franco en la guerra civil española y la colaboración que se produjo tras su finalización) pero es muy posible incluso que sean anteriores como pasó con otro material Norte que fue adquirido por Transfesa en 1943 con indicación de su calidad y modernidad: caso de los vagones frigoríficos de bogies vistos con anterioridad.

Los vagones de los tipos 3 y 4 parecen más modernos pues aunque mantienen el mismo juego de bogies, chasis y dimensiones, la presencia de unas evolucionadas rejillas móviles en ambos casos, los hace ideales para transportes polivalentes especiales ya que con dichas rejillas plegadas más parecen vagones cerrados de bogies, un poco a la idea del

logo que presentó Transfesa en su fundación y que intenta representar un vagón con gran capacidad de carga.



(Logo de Transfesa con vagón cerrado de bogies)



(Vagón tipo 3, parece uno de los presentados en Príncipe Pío y que siempre llevó matrícula PFF, al igual que los de tipo 4; éste de la foto parece estar fabricado en el año 1943-44)

Los del tipo 4 poseen cuatro tandas de rejillas móviles (son los que más famosos se han hecho por su fabricación a escala por parte de Electrotrén e Ibertrén); este tema será tratado más adelante al igual que la posible

influencia o intervención alemana en la fabricación de los vagones ganaderos que se trata seguidamente.

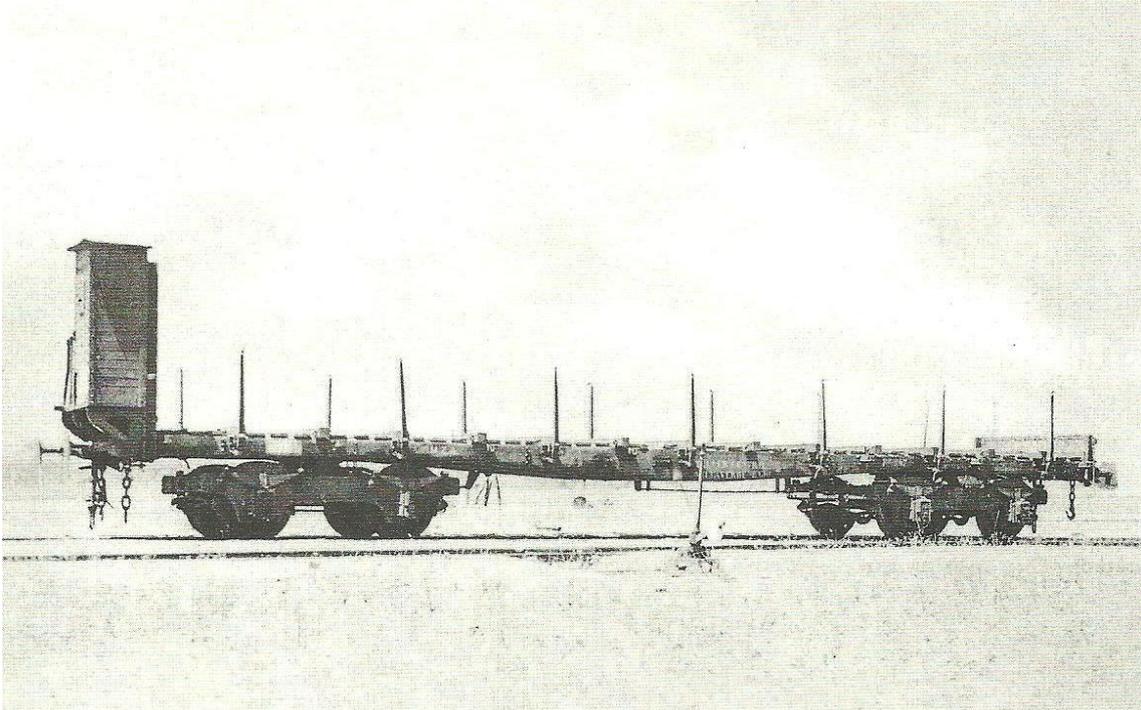
Se ha especulado sobre el encargo a Alemania de estos vagones, pero por razón de la 2ª guerra mundial y el momento de derrota en que se hallaba dicho país a partir de 1943, parece imposible y no hay constancia de ello; ahora bien, esos dos vagones de la presentación de enero de 1944 sí pudieron ser de origen alemán; tienen como particularidad el estar contruidos con chapas en lugar de tablillas como el resto. De todas formas, en España había 16 factorías ferroviarias y en 8 años se construyeron o repararon 36.000 unidades, por lo que fabricar unos 200 vagones ganaderos no debía suponer un esfuerzo extra, no serían ni el 0.5% de los vagones reparados o contruidos durante ese periodo. Unos ya estaban fabricados con anterioridad, con posible influencia o intervención alemana y otros a posteriori de dicha presentación oficial de enero del 44.

En España había factorías como CAF de Beasain que tenía gran tradición en vagones ganaderos de bogies por su exportación a América de este tipo de material. No obstante, no se puede afirmar a ciencia cierta ni su fecha de fabricación ni quién los construyó.

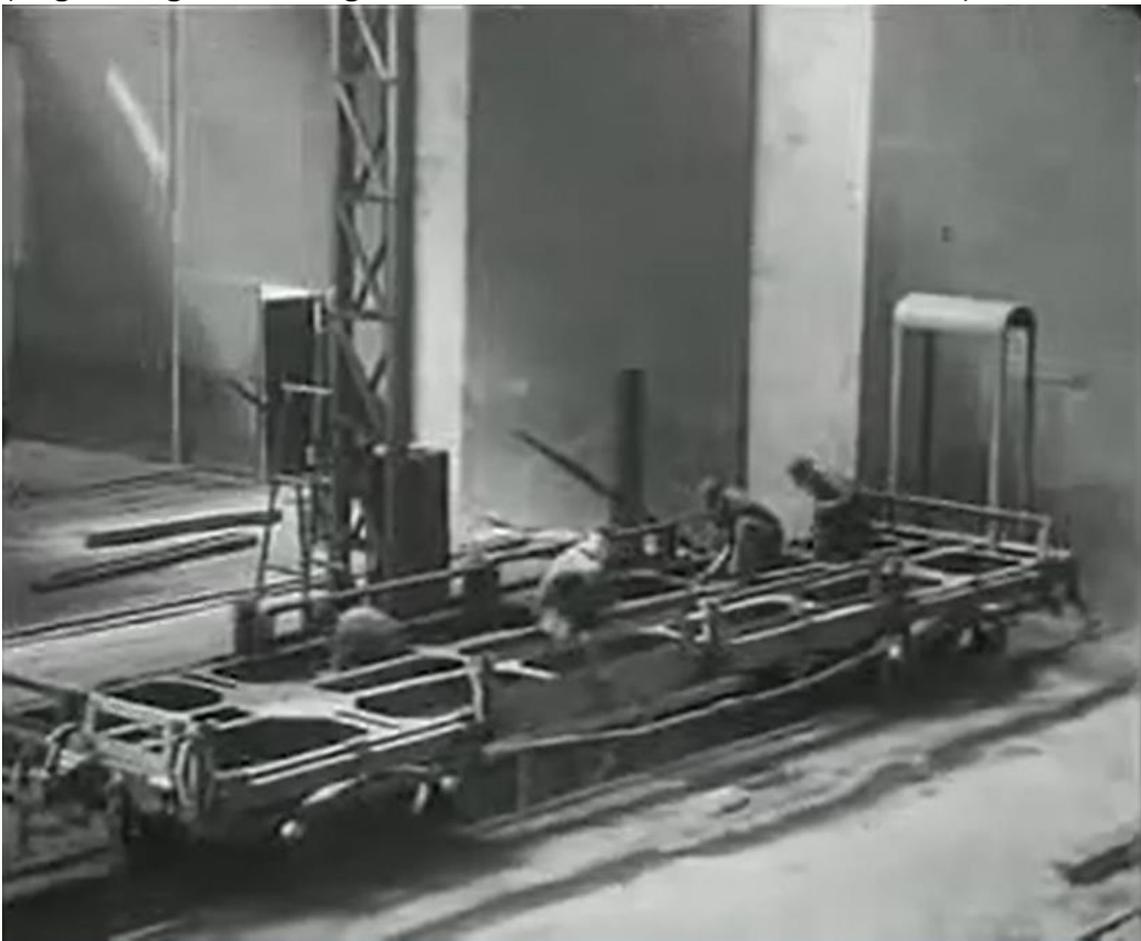
Es posible que hayan ayudado ingenieros alemanes (creo que básicamente antes de 1939 en que se inicia la 2ª guerra mundial) o que se hayan utilizado ciertas piezas provenientes de ese país: los bogies parecen de origen alemán pero no resultan una novedad excepcional pues son del tipo utilizado para ténדרes de locomotoras de vapor (en esta época de reconstrucción se encargaron muchos bogies para su uso en los ténדרes que se iban reparando, es decir, había disponibilidad segura de este producto) y su arquitectura no era demasiado evolucionada ya que portaban simples ballestas suficientes para la comodidad requerida en el transporte de animales y no de personas.

El bastidor también era conocido y usado en España desde los años 30 y no aporta ningún avance tecnológico; las cajas son totalmente nacionales y sus dimensiones y empaque eran bastante habituales también.

Veamos las características de estos vagones ganaderos, relacionándolos también con otros de bogies de la época:



(Vagón de grandes cargas de MZA. Se nota su arco en el chasis)



(Fabricando chasis para vagón plataforma de gran capacidad en la posguerra. En las fábricas españolas ya se dominaba este tema desde hacía tiempo)

En la página anterior se pueden apreciar estructuras de chasis de gran capacidad de carga (fabricados en la España de la época) para vagones de bogies. El caso de los ganaderos que nos ocupan está vinculado al tipo de "cerrados" y particularmente al de "transportes especiales", por eso para conocerlos hay que compararlos con los que circulaban en las vías españolas antes y después de la guerra civil; y hallamos como primera conclusión que este tipo de vagones cerrados de bogies representa una minoría respecto al parque remolcado de la época. Como segunda conclusión: que la práctica totalidad de ellos se dedicaban a transportes especiales; y como tercera conclusión que existen tres tipos básicos que se diferencian por sus chasis y cajas.

Para ver con más claridad todo esto, voy a diferenciar estos tres tipos en: tipo A, tipo B y tipo C (al B es al que pertenecen los vagones ganaderos de Transfesa).

VAGONES CERRADOS DE BOGIES TIPO "A":



(Vagones matrículas: PNN 16703 a 16712; 10 unidades construidas)



(Vagón de bogies de la compañía ferroviaria Norte, nótese como el arco del chasis no está tan reforzado como en los vagones plataformas de grandes cargas o los ganaderos de Transfesa. Foto de Trenmilitaria)



(Otra foto más de estos vagones de la compañía Vagones frigoríficos SA, fabricado en 1935, que como vemos lleva las inscripciones de Norte y extendieron su vida útil durante toda la época III del ferrocarril, llegando a circular incluso en los años 70)

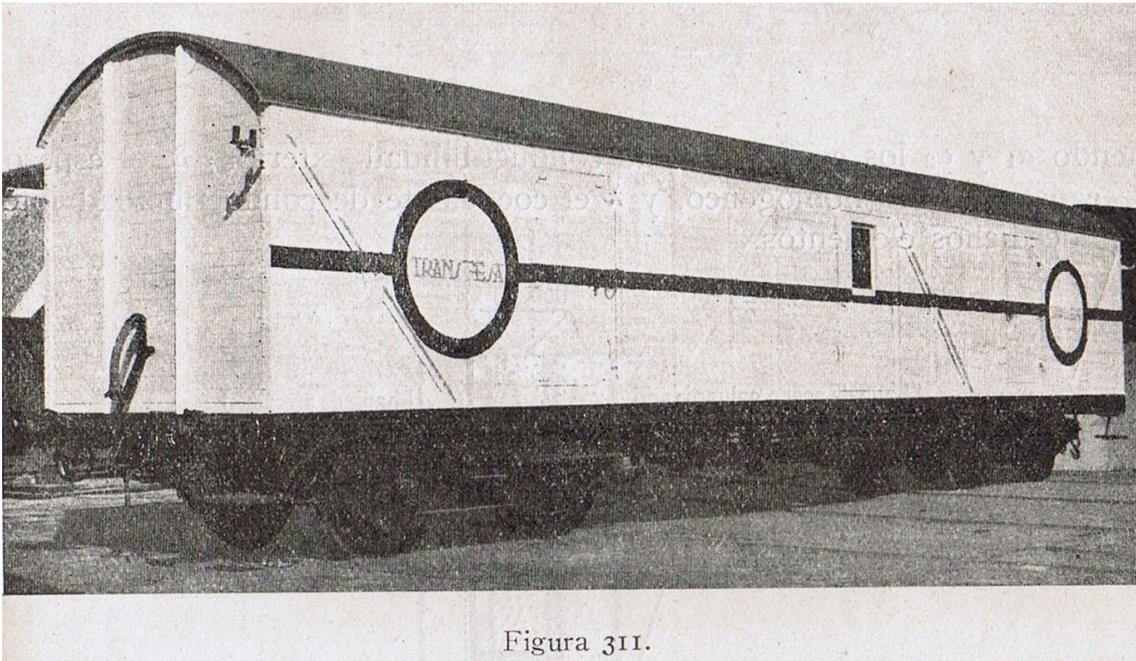
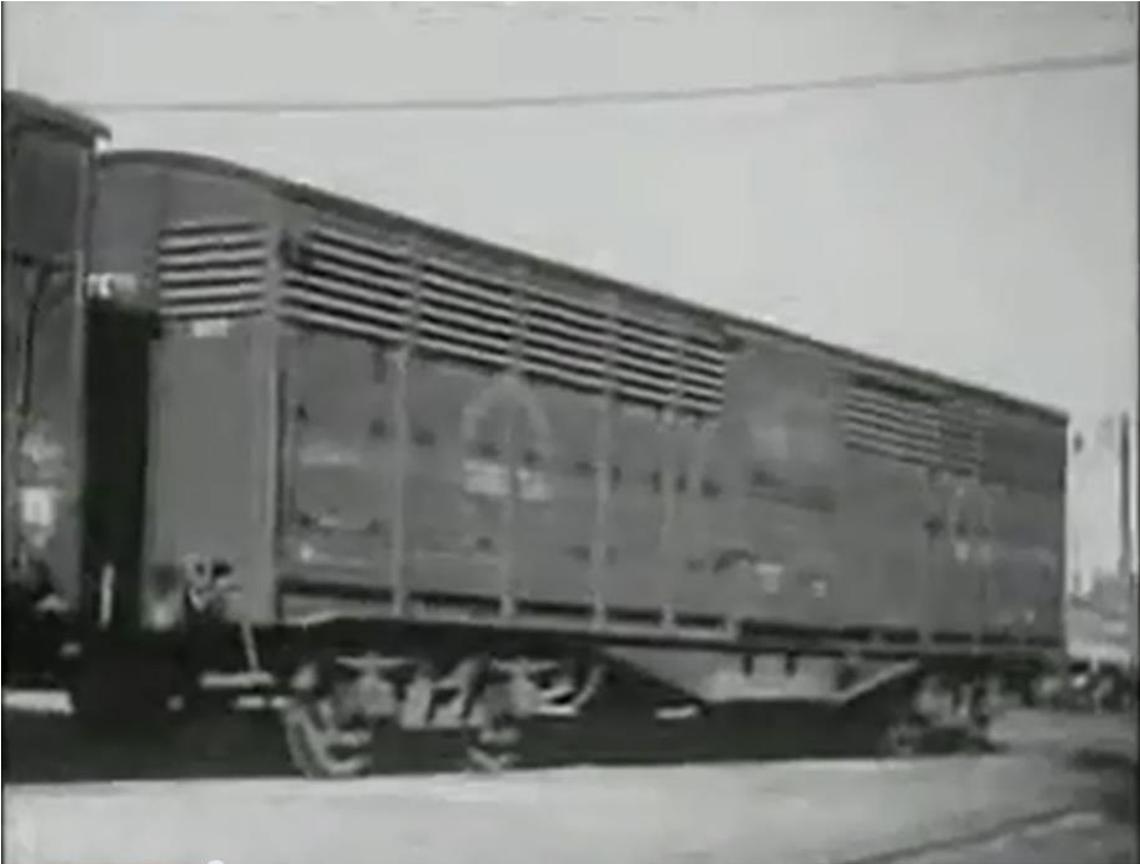


Figura 311.

(Se trata del mismo tipo de vagón frigorífico pero esta vez de la compañía Transfesa y ya en los años 40)

De estos vagones que he llamado: Cerrados de bogies tipo A, sacamos las siguientes conclusiones: Se fabricaron en 1935 y comenzaron a prestar servicios en ese momento, pero prorrogan su vida hasta la época IV del ferrocarril. Son de compañías privadas y dedicados a transportes especiales, básicamente son frigoríficos. Su techo es muy curvo, heredero de los antiguos vagones fudre que se construían en las factorías españolas. Sus bogies llevan muelles que facilitan una amortiguación suave.

VAGONES CERRADOS DE BOGIES TIPO "B":



(Foto de 1947; vagón ganadero Transfesa tipo 2)

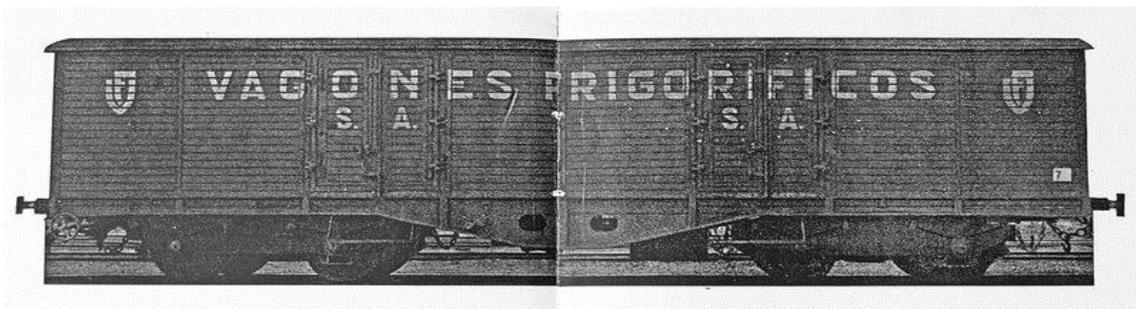


(Foto de 1974 en Poble Nou; vagón frigorífico de la compañía Vagones frigoríficos SA. Obsérvese la similitud de éste con el vagón ganadero)

En las dos fotos anteriores se puede apreciar claramente que el chasis de ambos vagones es del mismo tipo, si bien, el ganadero mide entre topes 17,50 mts y el frigorífico 14,20 mts. Estos frigoríficos fueron construidos en la factoría CAF de Beasain en los años 1950-51. Se fabricaron un total de 45 unidades, de las que 44 estaban en servicio, todavía, en 1972; 18 llegaron hasta 1979, siendo desguazados los últimos en 1981. Su matrícula fue: PNN 17052 a 17096, UIC: lcs 26 71 087-0012 a 0055.



(Foto en toda su extensión que procede de Railwaymanía)



(Foto de álbum)

En esta foto de álbum se puede notar la similitud con el ganadero, no sólo del chasis sino también de la caja y techo, y de las tablillas machihembradas de su estructura. Independientemente de esto, hay que pensar que uno era para transporte de ganado y el otro un frigorífico, por

lo que este último posee dos puertas en cada lateral y el ganadero un portón corredero en cada costado.

Barcelona Pueblo Nuevo 04/05/1974 - Archivo DC



(Nótense los bogies del frigorífico PNN 17000)



(Bogies del ganadero Transfesa PFF)

De estas fotos comparativas se puede apreciar que aunque los bogies no son del mismo fabricante, sí son del mismo tipo y características: son de los usados para grandes cargas y ténderes de locomotoras; muy

abundantes en esa época; dicho bogie sólo disponía de ballestas, no muy cómodas para el transporte de personas pero sí de mercancías o animales, a diferencia de los vagones cerrados de bogies del tipo A que sí poseían muelles.



(Modelo construido por un aficionado en H0, aunque es una obra de arte, en el caso de los bogies hizo una mezcla de los dos tipos)

VAGONES CERRADOS DE BOGIES TIPO "C":



(Se pueden estos frigoríficos en segundo y tercer lugar de la composición de vagones)

Fecha de construcción: 1943. Se fabricaron 50 unidades, con matrículas PNN 17100 a 17150. En 1980 no quedaba ninguno. Se sabe muy poco de ellos y por la foto se ve similitud con los del tipo A en el techo y con los del tipo B en el arco del chasis.

Centrándonos nuevamente en los vagones ganaderos de Transfesa: no sólo llevaban el mismo tipo de chasis sino también los mismos bogies:



(Los bogies de los vagones ganaderos Transfesa son tipo AW)

Esos bogies con ballestas aunque parecen de origen alemán, ya se fabricaban en los años 30 y fueron utilizados en España en ténderes de locomotoras, por lo que eran abundantes y comunes.



(Bogies de vagones ganaderos Transfesa hacia 1967)

El caso es que tras el desguace de estas unidades, a pesar de tener millones de kilómetros recorridos, sus bogies y chasis fueron aprovechados para fabricar porta-coches que circularon muchos años más sin dar mayores problemas.

VAGONES GANADEROS: SERVICIOS Y COMPOSICIONES.

Se dice en documentación que estos trenes ganaderos circulaban en composiciones puras de vagones jaulas; siendo ocasional la incorporación de algunos de estos vagones a otras composiciones de trenes de mercancías y muy rara su inclusión en trenes mixtos.

Solían funcionar en composiciones de entre 8 y 12 vagones y por lo menos uno de ellos llevaba freno de husillo. En muchas ocasiones se les unía algún vagón tipo J.

Se observa también la uniformidad, es decir, que en dichas composiciones los vagones ganaderos solían ser igualmente del mismo tipo:



(En esta espectacular foto de principios de los años 50 y que recuerda otra de 1964 en la que se veían vagones ganaderos Renfe, se puede apreciar, además del impresionante trasiego de ovejas trashumantes, la uniformidad de la composición de vagones, todos del tipo 1 en este caso, y que es una característica propia de estas composiciones)

En reportaje del Nodo de 1948, el locutor al referirse a los vagones ganaderos de Transfesa decía literalmente lo siguiente:

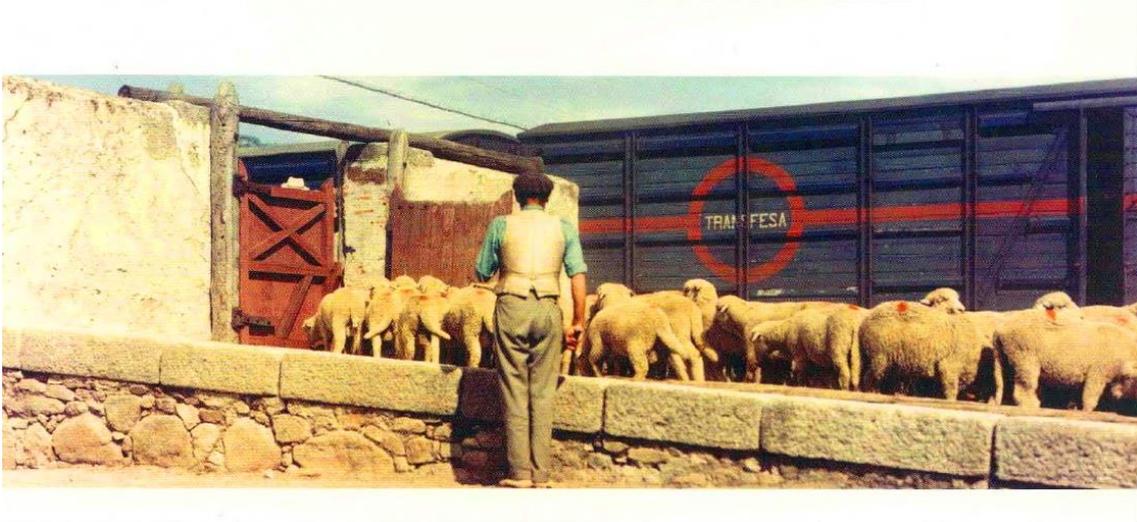
“...Se forman composiciones especiales como las integradas por los grandes vagones Transfesa, de solidísima y moderna construcción que son puestos a punto cada cierto número de kilómetros y cuya amplitud les permite trasladar gran número de cabezas de ganado o cientos de toneladas de otras cargas, cruzando constantemente España y haciéndonos familiar su fisonomía....”.

En el mismo documento de fundación de Transfesa se hace hincapié en que la función de estos vagones no es sólo el traslado de ganado sino también todo tipo de mercancías especiales.

El ganado que transportaban era: caballar, vacuno, ovino y porcino, por trashumancia o con destino a mercados y mataderos; y aunque mantuvieron a lo largo de su vida el nombre de ganaderos, fueron ideados por sus características técnicas, para transportar también todo tipo de productos hortofrutícolas, especialmente naranjas de Valencia y Sevilla hasta la frontera, sin traspasarla pues no tenían ejes intercambiables, por lo que su ámbito de transporte será siempre la península.



(El traslado de ganado trashumante fue una de sus primeras funciones y la que más marcará a estos vagones a pesar de no ser la única)



(En esta foto en color de mediados de los años 50 se ve una composición de vagones ganaderos tipo 4 preparados para recibir el ganado ovino)

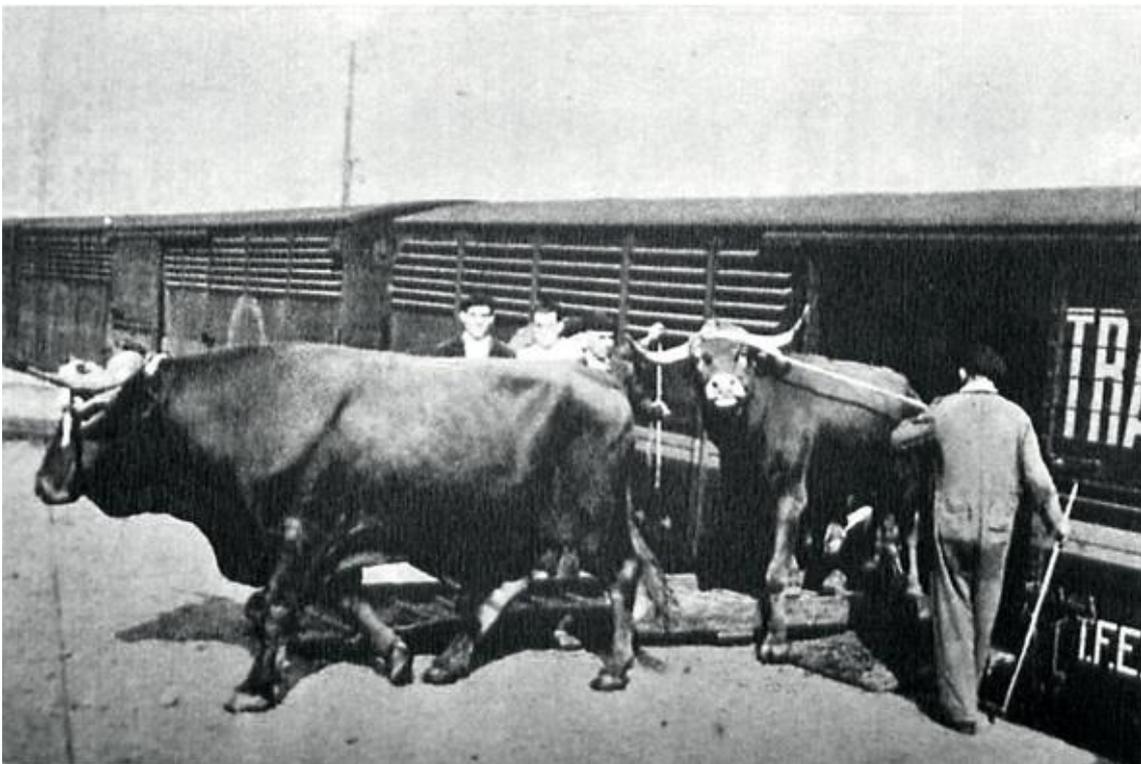


(Los pastores intervenían de forma decisiva en la carga y descarga de este ganado y disponían de departamentos en algunos vagones)

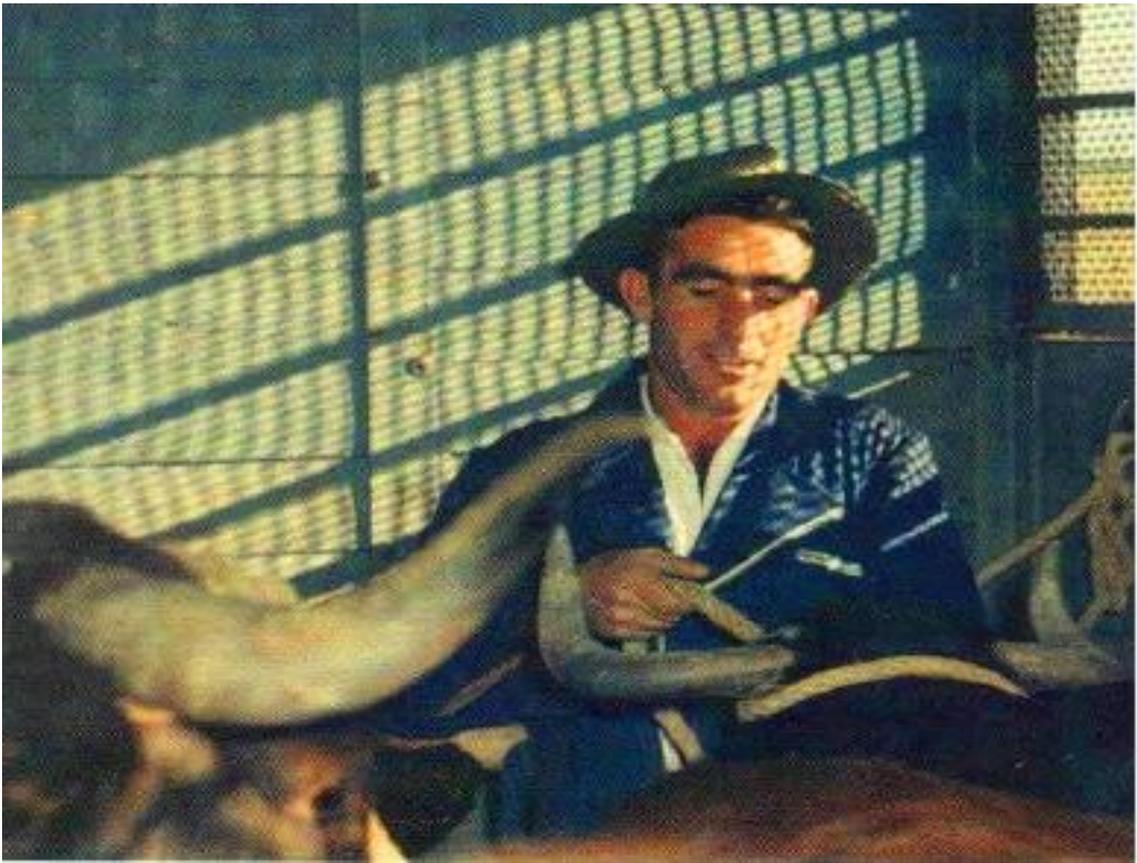
La vinculación de los vagones ganaderos a la trashumancia duró hasta el año 1960, a partir de ahí, Renfe encargó vagones jaula de dos ejes para efectuar este traslado y en el año 1964 como se comprueba de reportaje adjuntado más arriba, dicho tráfico lo hacía ya Renfe en solitario.



(Destaca el traslado de cerdos con destino a mataderos y otros mercados y hay datos de la escasez de estos vagones a finales de ls años 50)



(También destaca el traslado del ganado de alzada: vacas, caballos, burros y mulas que solía ser efectuada por los vagones de tipo 2 por ser los más específicos para este tipo de traslados. En el traslado de caballos solía intervenir el ejército por lo que cabe pensar en un uso militar inicial, especialmente en las unidades tipo 2, como la de la foto)



(Foto a color de mediados de ls 50; ganadero en el vagón)

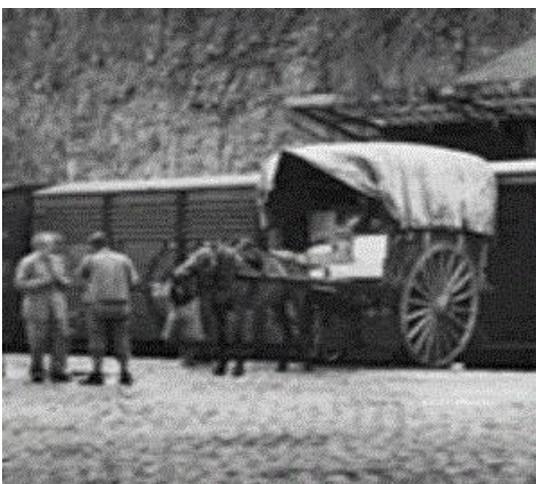


(Foto de 1947. Muchas veces aparecen militares con las caballerías)

Estos vagones no sólo transportaban desde el principio a cabezas de ganado, también fueron empleados de forma continua en el transporte de productos hortofrutícolas por toda España e incluso hasta los puntos fronterizos, los cuales no podían atravesar por no tener ejes intercambiables, debiendo en este caso descargar la mercadería en la frontera francesa para allí ser recogida y cargada a vagones de la SNCF. Destaca la exportación de agrios a toda Europa y muy especialmente las naranjas de Valencia y Sevilla.



(Vagones ganaderos de tipo 2 a punto de ser cargados de productos hortofrutícolas. Este se convirtió en uno de los transportes prioritarios de estos vagones durante todo su periodo de vida útil)



(Aquí vemos una imagen entrañable que parece haber sido tomada en Valencia en el momento en el que se descargan frutas desde los carros a una composición de vagones tipo 2)

El tema de los ejes intercambiables llevará a Transfesa a apostar por vagones cerrados, largos, pero de dos ejes; al no permitir los de cuatro el intercambio fronterizo para la posterior circulación por las vías francesas de ancho europeo.

Testimonios de ferroviarios refieren además el traslado de todo tipo de mercadería por parte de estas unidades, hasta el punto que en el último periodo de su vida a finales de los años 60, es frecuente verlas transportando bombonas de gas butano:

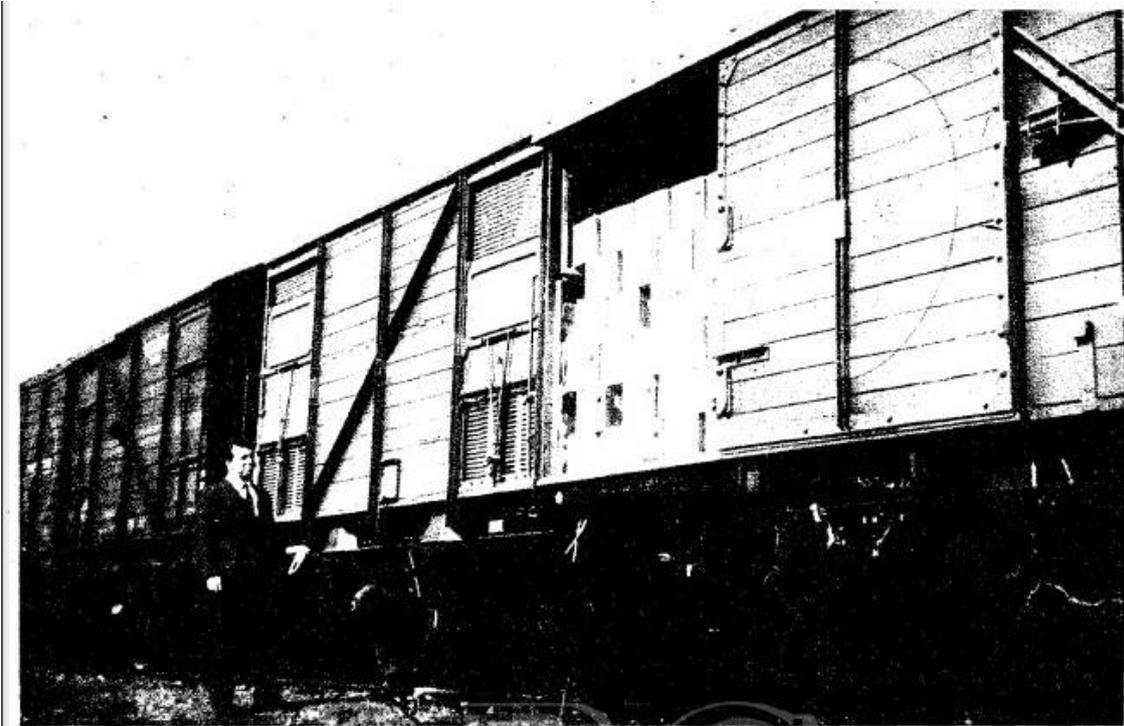


(La foto, por el modelo de camión es más o menos de 1968 y muestra a los vagones ganaderos de tipo 4 siendo cargados de bombonas de butano)



(Detrás, casi inadvertido, el ganadero tipo 4 en un andén)

Una descripción extraordinaria del valor de estos vagones ganaderos sale publicada en el periódico ABC en el que se anticipaba su fin y su conversión en plataformas porta-coches:



VEINTICINCO AÑOS DE TRANSFESA DE LOS TRENES GANADEROS DE 1943 A LOS NARANJEROS DE 1968

Un tren de naranjas de Los Rosales (Sevilla) con destino a Bélgica. La naranja sevillana gana mercados en el extranjero.

Por Miguel CANO LOPEZ-LUZZATTI

En estos momentos en los que la actualidad ferroviaria está centrada en los trenes directos de España al resto de Europa, conviene mirar hacia atrás y dar un repaso al desarrollo de las relaciones ferroviarias con todo el continente. Estas relaciones son la historia de estos veinticinco años de Transfesa, puesto que sus vagones son los que han estado circulando por toda Europa, dando un prestigio indudable a España.

Transfesa comienza sus servicios en 1943 con vagones de bogies para el transporte de ganado, como solución al problema planteado a los ganaderos de Galicia, Extremadura y Andalucía, que sufrían en sus conducciones de ganado hacia Madrid y Barcelona pérdidas de un seis por ciento en peso y hasta un diez por ciento en el número de cabezas, con la consiguiente repercusión en las ganancias y en los precios del mercado. Desde el primer servicio de Cañaveras a Barcelona, con 4.500 cabezas, hasta el 31 de diciembre de 1965, más de veinte millones de las mismas se han transportado en óptimas condiciones, por la bondad de los itinerarios (35 horas de Lugo a Barcelona) como por la suave suspensión de los vagones.

En 1961 se inicia el descenso en este tipo de transporte, pasando de una me-

dia anual de un millón de cabezas a menos de cien mil en 1966. Esto se debe al desarrollo de los mataderos y su estratégica localización. Antes de transformar estos vagones, todos ellos millonarios en kilómetros, en plataformas para el transporte de automóviles, se utilizaron en los primeros trenes naranjeros, si bien era necesario hacer transbordo de la mercancía en la frontera, poniéndose de relieve las dificultades y lo limitado de dicha operación. Estos factores hacen concebir la idea de cambiarle los ejes a los vagones para que puedan pasar la frontera sin que haya que manipular la mercancía.

En colaboración con Semat se acomete la construcción de vagones. Transfesa tiene que hacer frente a la ingente obra que supone el montar en las fronteras las instalaciones necesarias para el cambio de ejes, y de cuya financiación tiene que hacerse cargo, ya que ni la Renfe ni la SNCF, en plena reconstrucción, por los destrozos de las guerras, están en condiciones de acometer. Además hay que montar una cadena comercial que garantice el fácil desenvolvimiento de la empresa dentro y fuera de España.

El primer tren con quince vagones de ejes intercambiables sale de Murcia el

13 de mayo de 1950, llegando sin novedad a la frontera el 15, siendo inaugurada en esta fecha la instalación de cambio de ejes de Irún. Las obras han supuesto un desembolso de 3,7 millones de pesetas. Hasta este momento todo se desarrolló según los planes previstos, pero en San Juan de Luz se observan caldeos en algunas cajas de grasa, lo que obliga a transbordar la mercancía en Bayona. Pero aun así, la experiencia no fue baldía, y del aparente fracaso inicial se sacaron los conocimientos necesarios para que con tenacidad y trabajo, no exentos de sacrificios económicos, se consiguiera en los años siguientes una gran regularidad en los servicios.

El 11 de mayo del año siguiente se inaugura una instalación similar en Port Bou, con clara visión de lo que supondría muy pocos años más tarde, al canalizar por ella todo el transporte hacia Europa central, Noruega y países del Este.

Especial resonancia tuvo en la Prensa británica la llegada el 26 de junio de dos vagones a la estación de Southwark (Londres) procedentes de Sagunto. Era el comienzo de los transportes directos a Inglaterra, que en años sucesivos se convertiría, junto con Alemania, en principal receptor.

Desde el punto de vista económico del país, hay que tener en cuenta la producción de divisas en sus dos aspectos: directo, como pago de unos servicios por recorrido en territorio extranjero, e in-

(Periódico ABC de 21-11-1968, pg 25. Se informa de la transformación de los vagones ganaderos en plataformas para transporte de automóviles)

Otra noticia del final de los vagones ganaderos:

TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES

Nuevos vagones para tráficos modernos
LOS DE GANADO, MODIFICADOS,
LLEVAN AHORA AUTOMOVILES



Tren de Clinker sobre el puente de Niebla.

El ferrocarril, que comenzó su historia como medio auxiliar en las penosas tareas de las minas inglesas de carbón, ha alcanzado brillo con los grandes trenes de lujo para viajeros, que a velocidades de cien a doscientos kilómetros por hora atraviesan el corazón de Europa en todos los sentidos.

Cuando hoy día se habla de buenos ferrocarriles, el ciudadano medio piensa invariablemente en los grandes expresos franceses o en los modernísimos japoneses; nadie piensa en el enorme esfuerzo que se ha hecho para mejorar los trenes de mercancías. Este trabajo de hoy pretende, aunque sea sucintamente, señalar alguno de los logros alcanzados en este campo.

Los especialistas de ferrocarriles saben que junto a los TEE de viajeros funcionan desde hace unos años los TEEM, que son ni más ni menos que un servicio similar, pero en trenes de productos agrícolas e industriales. Las velocidades medias por encima de cien kilómetros por hora, la puntualidad y sobre todo los horarios programados en función del servicio a la mercancía que se transporta los equiparan a los mejores trenes de viajeros.

Conviene distinguir entre las velocidades de ambos servicios. Mientras para los viajeros va ligada al confort y el lujo, para las mercancías es una variable más en el ciclo de producción. Hasta tal punto es importante, que un retraso en la llegada de materias primas puede originar la paralización de las cadenas de trabajo de una factoría. En el transporte de mercancías, la velocidad no es un lujo, sino una necesidad.

Esto que escribo no es ajeno a España y la Renfe. Con las limitaciones de nuestra primera empresa de transportes, también aquí se están mejorando enormemente los servicios de mercancías, habiéndose anunciado incluso una guía de horarios para trenes de este tipo.

Quizá el transporte más conocido y de mayor trascendencia ha sido hasta ahora el de naranjas, con su salida fuera de nuestras fronteras gracias a los ejes intercambiables de Transfesa. Esta misma empresa está desarrollando otros tipos

de vagones completamente distintos de los tradicionales, que se imponen como consecuencia del desarrollo y la especialización que trae consigo nuestro desarrollo.

Un botón de muestra lo tenemos en el transporte de cemento. La necesidad de este producto ha sido tan grande que se ha sustituido el envasado en fábrica por la carga directa en cisternas especiales, que se vacían neumáticamente en tiempos reducidos en silos de distribución. Con este sistema, el ferrocarril ha contribuido a eliminar las pérdidas por embalajes defectuosos, a la vez que se aumentaba la productividad del personal, ya que un solo hombre se encargaba de la descarga de varias tolvas de cincuenta toneladas.

La transformación que se está operando nos la refleja el hecho de que los primeros vagones de ganado se han modificado para el transporte de automóviles. Los caballos van ahora bajo lujosas envolturas de brillantes colores.

Los tiempos actuales han creado nuevas necesidades, y para satisfacerlas el ferrocarril acude con vehículos que hasta ahora nunca habían rodado por la geografía hispana. Recientemente ha comenzado a circular entre Huelva y Sevilla un tren

de Clinker con destino al Puerto de San María. Cada vagón admite un volumen cuarenta y cinco metros cúbicos, vaciándose por gravedad en la misma fábrica cemento.

De Torrelavega el tren nos trae composiciones puras de carbonato de sosa, y en Castellón se envían desde aquí cisternas especiales con cloruro de vinilo, enorme auge del Polo de Huelva canal a través del ferrocarril asfaltos y derivados, en cisternas capaces de mantener las temperaturas.

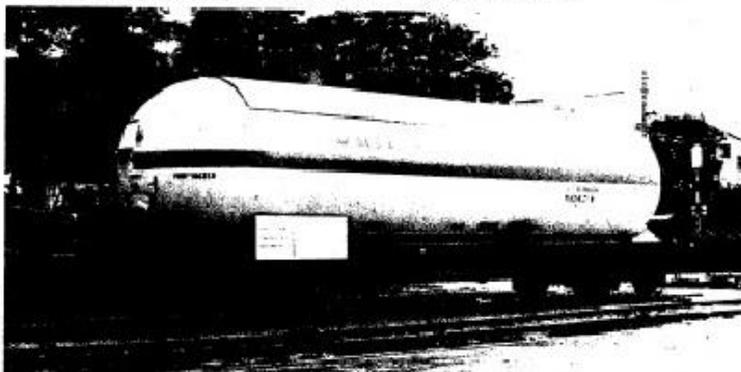
Si las mercancías son perecederas, frigoríficos o los vagones ventilados permiten llevar los productos agrícolas esboles a cualquier punto del continente europeo en condiciones competitivas. A naranja han seguido los tomates, melor, uvas, judías y toda clase de productos gran aceptación en la Europa industrial.

En fin, hasta las autopistas se sirven del camino de hierro para llevar a pie obra las colosales vigas construidas en factorías especializadas y que llevadas otra forma causarían serios problemas a la red viaria nacional. Los automóviles que luego circularán por ellas también salen de las fábricas en vagones de ferrocarril hacia los centros de distribución por ser la forma más segura de que lleguen en condiciones de entrega inmediata a los clientes. Tan cierto es esto como incluso una vez en poder de sus propietarios siguen viajando en tren, puesto que éstos prefieren dormir en él mientras desplazan y contar con su automóvil bajarse de aquí. La fórmula de un expreso ha sido de enorme éxito en Europa y se ha impuesto también en España, en gran parte por la corriente turística que nos visita. El día que los trenes de ejes de ancho variable enlacen el centro de Europa con nuestros principales centros turísticos, nuestros visitantes utilizarán dicha fórmula de forma masiva pues les permite disfrutar vacaciones largas y sin sobresaltos de carretera.

El esfuerzo de las compañías ferroviarias es grande para servir al país, por muchas veces hay que vencer dificultades inherentes a su propio establecimiento como son las fatídicas líneas de vía única, la insuficiencia de tracción y sobre todo las condiciones difíciles de nuestro perfil de vía, sin duda el principal impedimento para colocarnos al mismo nivel de los mejores países. Material lo hay bueno como en cualquier sitio; personal humano, incluso mejor. Lo que se necesita es hacer funcionar a uno y otro como corresponde.

Miguel CANO LOPEZ-LUZZATTI

(Fotos Transfesa.)



Amoniaco, cloruro de vinilo, ácido sulfúrico, etc., son transportados sin peligro en cisternas, de bogies capaces de rodar a cien kilómetros por hora.

(Periódico ABC de 24-11-1970, pg 107 con el ya descriptivo titular)

A fecha 31-12-1969 quedaban en circulación 48 vagones ganaderos y a 31-12-1970 sólo 5. La transformación había sido efectuada.

Esta conversión a plataformas porta-coches no hace más que ratificar la citada durabilidad de bogies y bastidores, pensados para transportes de grandes cargas y que como se dice en las noticias, además, soportaron millones de kilómetros.



(Importatísimo documento en el que se ve un vagón porta-coches recién fabricado y al fondo el testero de un ganadero en proceso de desguace de la caja de madera. Se aprecia perfectamente su matrícula PFF y su color azul desgastado de la última época)

Queda el pequeño debate de si todos los ganaderos de Transfesa fueron usados para hacer porta-coches y desguazados o si alguno se libró y fue a parar a otra compañía privada o Renfe. Esta duda nace por la fabricación a escala por parte de Electrotrén e Ibertrén de modelos de estos vagones con inscripciones que no son de Transfesa. Yo creo que se trata de productos elaborados para amortizar costes a los fabricantes de trenes a escala que así daban salida a variedad de modelos para el aficionado, y que nunca existieron en circulación en la realidad.

Algunas fotos a modo de curiosidad, todos del tipo 4 y con compartimento:



(Vagón de Electrotrén en escala H0, gris Renfe con compartimento)



(Vagón de Ibertrén en escala N, marrón Renfe con compartimento)



(Vagón de Electrotrén en escala H0, FO.RE.VA. con compartimento)



(Vagón de Electrotrén en escala H0, TRANSPORTES FRUTEROS SA)

LOS CUATRO TIPOS DE VAGONES GANADEROS TRANSFESA.

Efectivamente existieron cuatro tipos de vagones y que pueden ser el resultado de un estudio previo del tema o de una evolución en el tiempo por causa de las necesidades de explotación; yo creo que se trata de ambas cosas a la vez.

Si antes hemos visto como todos los vagones comparten bastidor y bogies, en el caso de las carrocerías o cajas, teniendo todas la misma estructura y dimensiones, resultan cuatro tipos, que son consecuencia de la diferente colocación de rejillas y ranuras de ventilación, y de cada uno de los cuales hay a su vez dos versiones: con compartimento para personal y freno de husillo o sin ellos; por eso también se podría decir que en realidad hay ocho versiones de carrocerías.

Las cajas o carrocerías coinciden en sus dimensiones y estructuras básicas por lo que se puede decir en un principio que son obra de un único fabricante o planificador; pero los hechos y fotos demuestran que no todos los tipos nacieron a la vez y que unos están más evolucionados que otros o son más polivalentes (hay que recordar que durante su vida útil no sólo transportaron ganado sino todo tipo de mercancías especiales).

Primero y para orientar estos vagones en su tiempo, se pueden observar imágenes de vagones jaula de otros países representativos a nivel mundial en este tráfico y que pudieron haber influenciado de alguna forma en la tipología de estos vagones: es el caso de Argentina (país ganadero de gran tradición) y Gran Bretaña (país ferroviario histórico) y en ambos casos se pueden apreciar las semejanzas:



(Vagón ganadero de bogies británico de 1928)



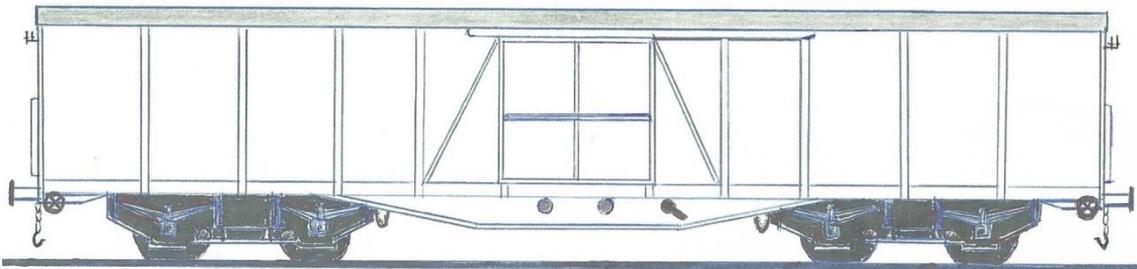
(Vagón argentino de la misma época)

Por la gran cantidad de ranuras practicadas en las carrocerías se puede decir que son ganaderos puros, y en los dos casos, con su amplia zona ventilada en la parte superior, muestran una especial capacidad para el transporte de ganado de alzada: vacas y caballos. Si a su vez, disponían de dos pisos y tenían ventilación en zonas bajas, estarían preparados también para el transporte de ganado de baja alzada: especialmente cerdas; y con tres pisos permitirían transportar gran número de ovejas.

Para entender mejor a los vagones de ganado de Transfesa, se puede partir del dibujo que la compañía pone como logo en su fundación el 2 de junio de 1943:



(Logo de Transfesa de su fundación)



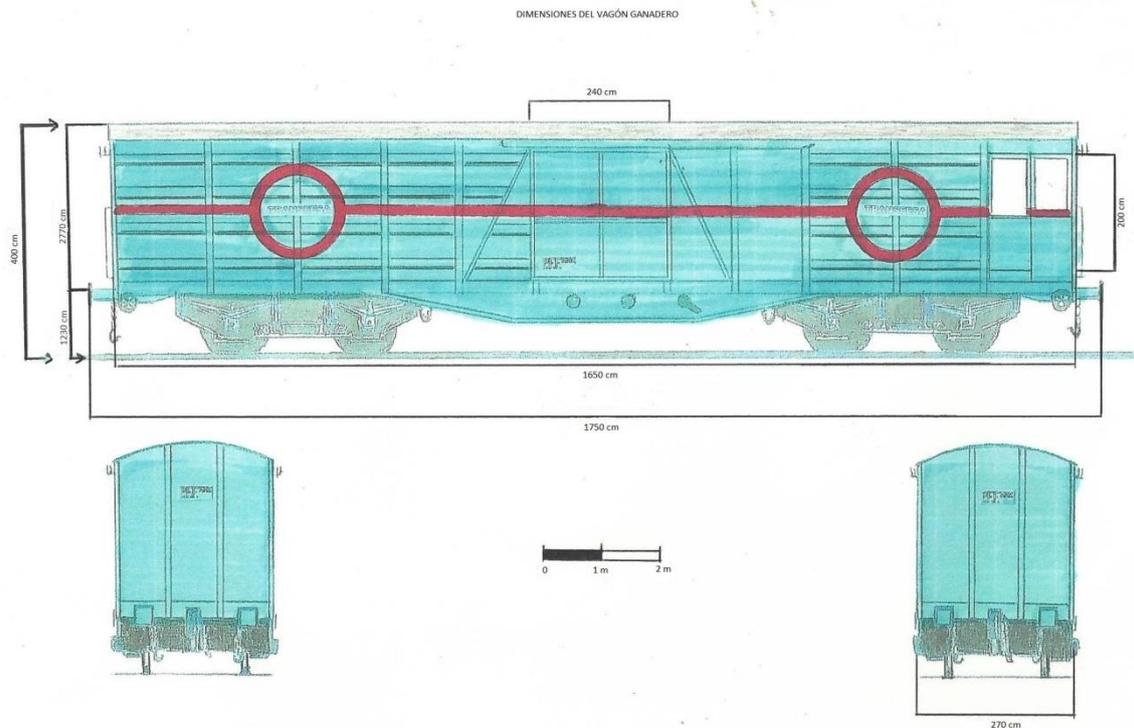
(Estructura de caja básica común a todos los ganaderos de Transfesa)

Si observamos con detenimiento vemos que las estructuras de refuerzos que aparecen en ambos modelos son las mismas, destacando especialmente los postes situados en diagonal a ambos lados del portón. Esto refuerza la hipótesis de que cuando se fundó Transfesa y se diseñó su logo, ya circulaban por las vías españolas estos vagones de bogies; que por cierto, serán los únicos con estas características que habrá en España durante toda la época III del ferrocarril que finalizó en el año 1970.

Visto lo anterior, vamos a ver los cuatro tipos de vagones ganaderos de Transfesa que había, según su carrocería (teniendo en cuenta que a su vez cada uno de ellos tenía dos variantes: con compartimento para personal y freno de husillo y sin ellos). Los definiremos de tipos: 1, 2, 3 y 4, y después de un resumen general, los estudiaremos tipo por tipo, pero lo que nos ayudarán las fotos de la época e incluso de modelos a escala 0 sacados por la marca juguetera Payá y Payá Hermanos que tienen la especial particularidad de que fueron coetáneos a los citados vagones, además en el principio de sus tiempos.

Las dimensiones de los vagones ganaderos eran idénticas en los cuatro tipos:

DIMENSIONES COMUNES A LOS VAGONES GANADEROS TRANSFESA:

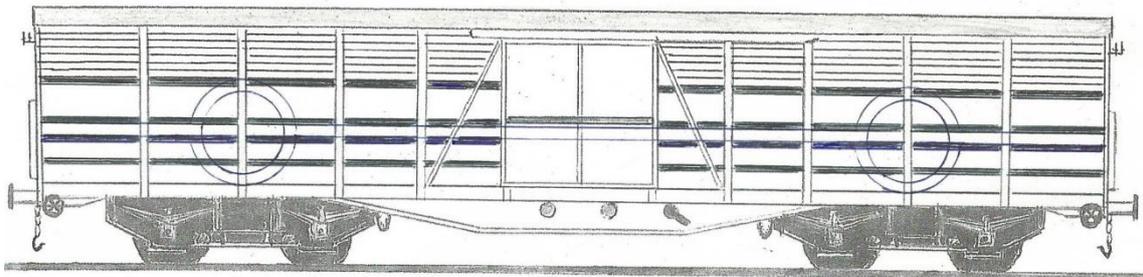


Algunas de estas unidades ganaderas poseían compartimento para personal, se supone que con freno de husillo, pero este tipo de departamento no es ninguna rareza:

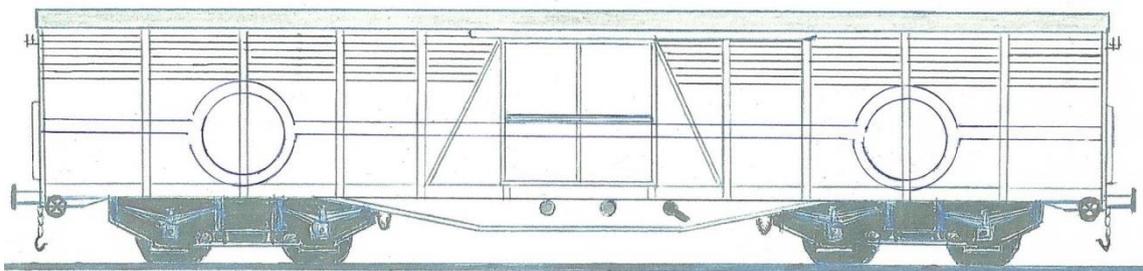


(Vagón frigorífico matrícula PN con departamento para guardafrenos)

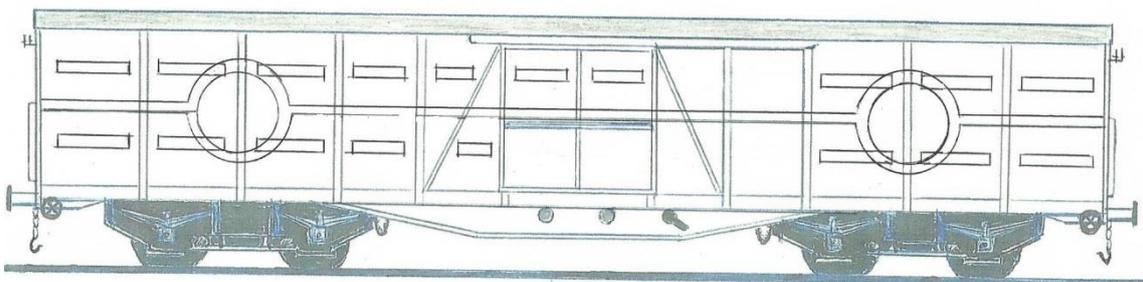
Estos son los diseños esquemáticos de los cuatro tipos que sólo se diferencian externamente por las citadas rejillas y ranuras de ventilación, teniendo el resto de elementos idénticos:



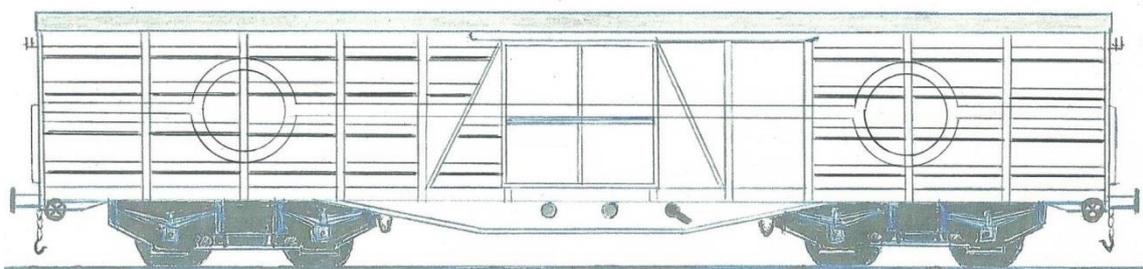
(Vagón ganadero tipo 1)



(Vagón ganadero tipo 2)

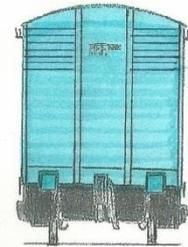
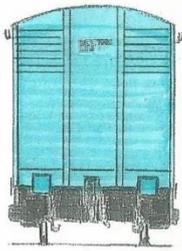
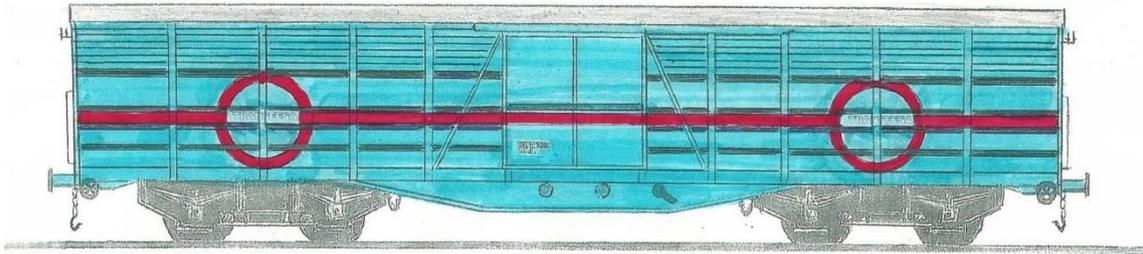


(Vagón ganadero tipo 3)

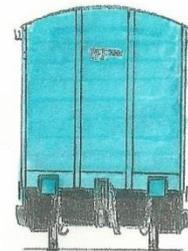
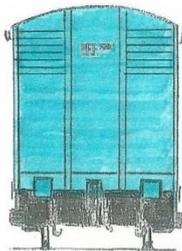
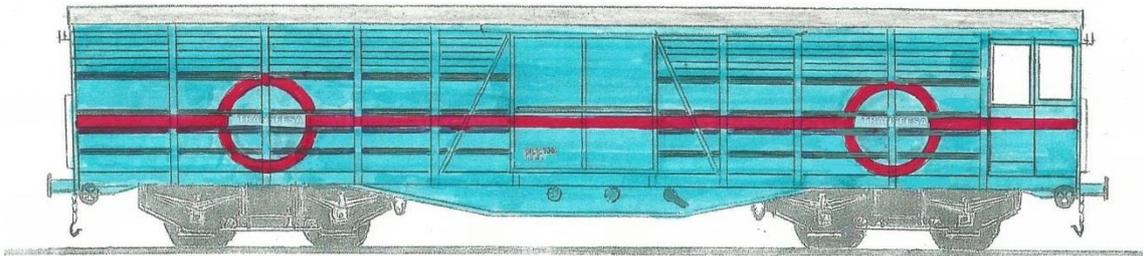


(Vagón ganadero tipo 4)

VAGÓN TIPO 1



(Vagón tipo 1 normalizado; decoración posterior a 1952)



(Vagón tipo 1 con compartimento; decoración posterior a 1952)

Este vagón tiene el diseño más ganadero de los cuatro tipos (compárese con los vagones jaula inglés y argentino) y, además, junto con el de tipo 2, parecen los más antiguos, siendo aparentemente complementarios el uno del otro por sus características.

La caja está fabricada de tablas de madera machihembradas (al igual que los de tipos 2 y 4). En la parte superior de los laterales tiene una rejilla fija que se prolonga por los testeros (salvo testero con compartimento). Tiene cuatro ranuras de ventilación, paralelas, en los dos laterales y bajo la rejilla.



(Foto de 1947-48 en la que se puede ver el interior de uno de estos vagones. Se observan las rejillas también en el testero)

De estos vagones se tienen las fotos más antiguas y en ellas aparecen con decoración gris e incluso sin rótulos ni logos de Transfesa. Se trata de un modelo, sin duda, fabricado tiempo antes de la fundación de dicha compañía y que aparece con matrícula TFE de Norte en lugar de la posterior privada PFF de Renfe (observar, por ejemplo, el estado de uso en el que se hallaba el interior del vagón en 1947).

Llama también la atención que de él no hay imágenes a partir de 1950, como si hubiera sido sustituido en sus quehaceres por otros vagones (posiblemente los del tipo 4); por todo ello puede considerársele, junto con el de tipo 2, como el vagón posiblemente más antiguo y fabricado mucho antes de 1943.



(Preciosa imagen en donde se aprecia una composición de estos vagones. La foto es anterior a 1943 y la locomotora es una 1400 MZA. Los vagones son de color gris y no tienen rótulo, sólo una mancha en la puerta que es el refuerzo metálico que suele aparecer así por los brillos en muchas fotos)



(Foto en blanco y negro antigua, de los años 40. Nótese la matrícula todavía de Norte y el color gris de este vagón tipo 1)

Este modelo no sólo era el más ganadero de todos, sino el menos polivalente por la cantidad de ranuras y rejillas que lo hacían hiperventilado.

El principal transporte al que se le destinó desde el principio fue el de ganado ovino (estaba capacitado para portar hasta tres pisos de altura) y también el de porcino; en este caso en dos pisos de altura (ver foto anterior). En este último caso, hay numerosas noticias a finales de los años 40, sobre quejas de las cofradías de ganaderos de cerdos en el sentido de la escasez de este tipo de vagones con dos pisos, aptos para el transporte porcino.



(Foto en blanco y negro, que por la decoración de los vagones es anterior a 1952. Si en la foto anterior en la que transportaban cerdos, se podía apreciar que tenía dos pisos o filas de altura, en ésta se aprecian tres pisos, algo muy propio del transporte de ovinos y en especial de la trashumancia)

Esta característica de la hiperventilación que además permitía que este tipo 1 de vagón pudiera montar dos o tres pisos, lo hacía muy indicado para transporte de ganado de baja alzada, amén de poder transportar también, habilitando sólo un piso, el ganado de alzada: vacas y caballos. Era, sin embargo, el menos polivalente para otro tipo de mercancías, por eso, quién sabe si no fueron reconvertidos en ganaderos del tipo 4 en algún momento, ya que no hay fotos de estos vagones que sean posteriores a 1952 y sí varias anteriores a 1943.

En el año 1947, la empresa juguetera Payá Hermanos fabricó una réplica de este tipo de vagón en escala 0:



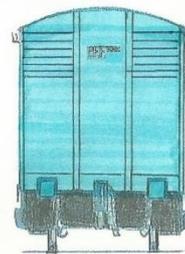
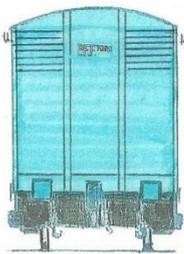
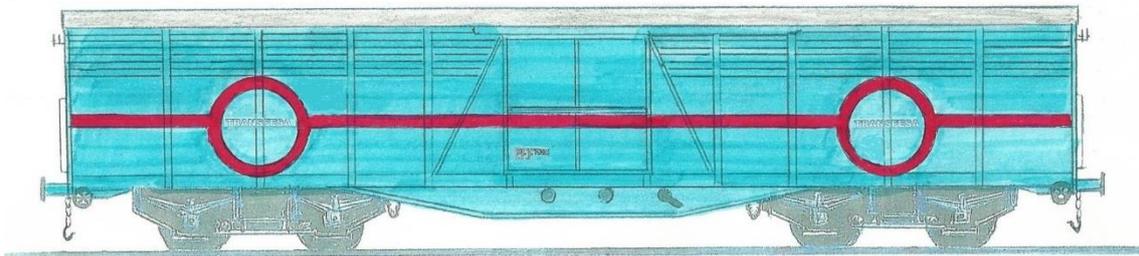
(Este modelo tiene el especial interés de que fue fabricado a la vista del vagón. Llama la atención el chasis y bogies que no se corresponden con el modelo real y cabe preguntarse si este tipo 1 de vagones ganaderos circuló en un principio con otro tipo de bogie, en la época de la compañía ferroviaria Norte)

A partir de 1952 ya no hay fotos de estos vagones, lo cual no quiere decir que ya no circularan.

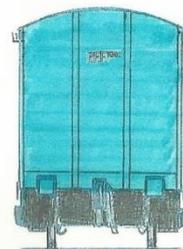
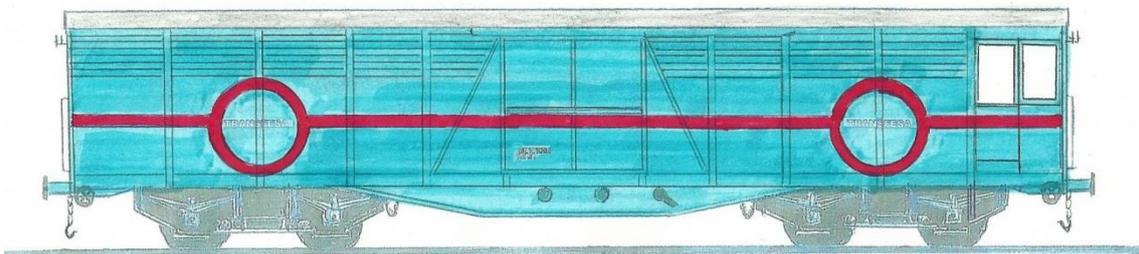
Sobre las decoraciones y pinturas que llevaron en las distintas épocas se trata más adelante.

Seguidamente se verán los vagones ganaderos de tipo 2, los más parecidos a estos de tipo 1, especialmente por la rejilla, y además complementarios de éstos, pues estaban especializados en transporte de ganado de alzada alta. También parecen coetáneos de éstos.

VAGÓN TIPO 2



(Vagón tipo 2 normalizado; decoración posterior a 1952)

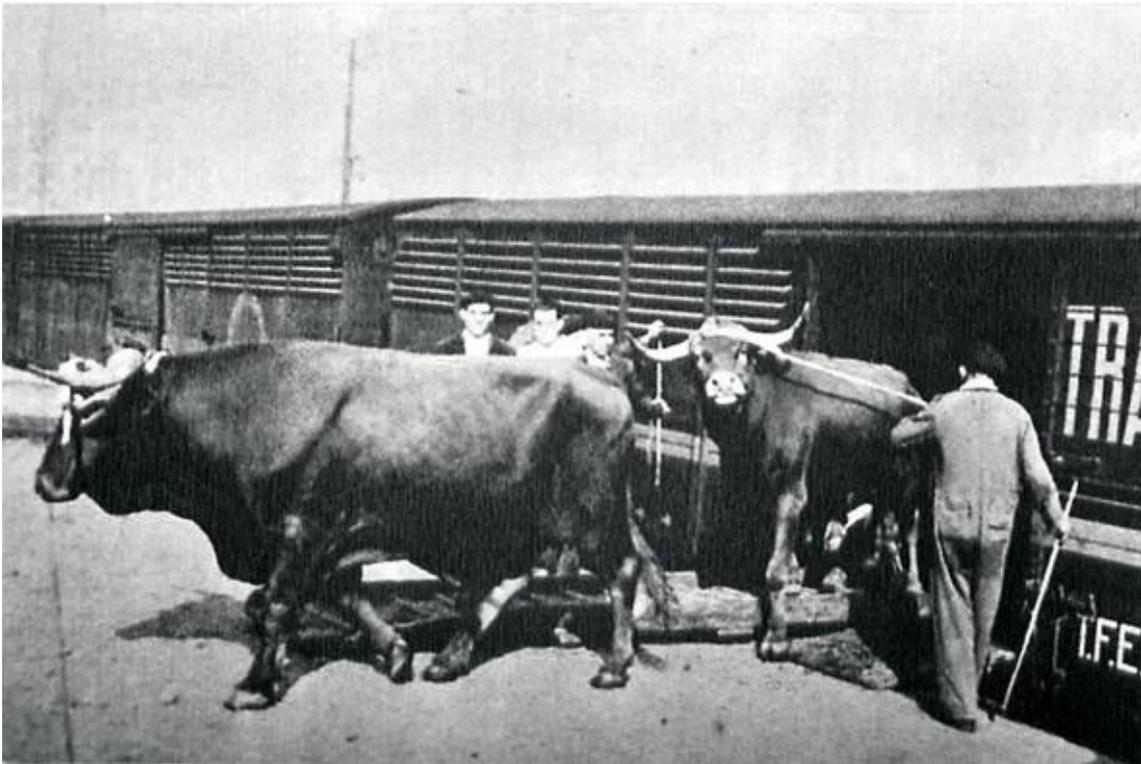


(Vagón tipo 2 con compartimento; decoración posterior a 1952)

Este vagón tipo 2 parece tener la misma antigüedad que el de tipo 1, y haber sido fabricado con anterioridad a la fundación de Transfesa.

Al igual que el anterior, está elaborado con tablas machihembradas y tiene rejillas en la parte superior de los laterales que se prolongan a los testeros pero no posee como el del tipo 1, ranuras en dichos laterales, lo cual lo

hace más polivalente para el traslado de otras mercancías que no sean ganado y respecto a éste, al no disponer de dichas ranuras, se especializa en animales de alzada: bóvidos y equinos, pues sólo posee un piso.



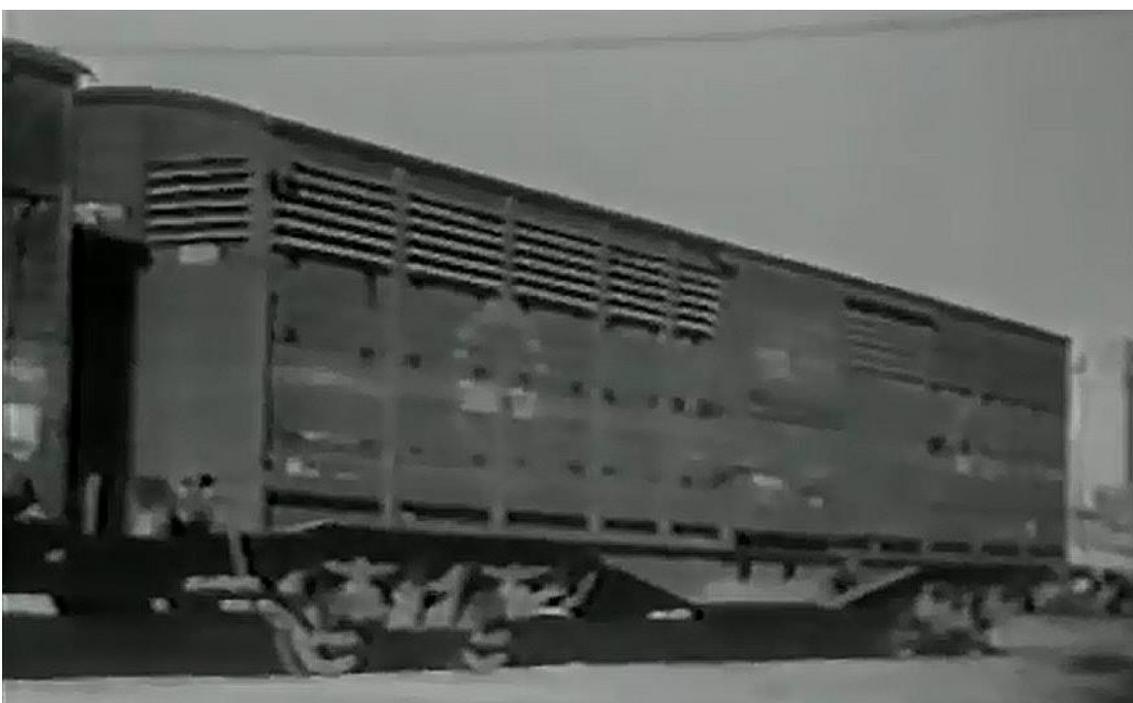
(En esta foto anterior a 1952 se puede apreciar la especialidad de este vagón y su matrícula Norte TFE que indica su antigüedad)



(Transportando caballos del ejército)

En las fotos anteriores se ven las principales características ganaderas del vagón, el cual vemos frecuentemente vinculado al transporte de caballería militar así como a todo tipo de bóvidos y equinos, lo cual lo hace complementario del vagón tipo 1 ya que este último tenía su especialidad ganadera en ovejas y cerdos, pudiendo habilitar para su transporte dos o tres pisos a diferencia del de tipo 2 que es de piso único. Resulta muy evidente que ambas clases de vagones fueron planificados a la vez, complementándose uno al otro según la ganadería a transportar.

Una particularidad propia de este tipo de vagón es que poseía PORTILLOS correderos para cubrir las rejillas laterales; dichas portezuelas permitían convertirlo en un vagón JJ puro si se cerraban.



(En esta foto de 1947 se pueden apreciar algunos portillos todavía en los vagones, pues es a partir de esta fecha cuando se les empiezan a retirar dichas portezuelas quedando libres las rejillas al modo de los del tipo 1. Nótese las marcas dejadas por la tornillería que queda en el lateral tras retirar las barras correderas para subir y bajar los portillos)

En un reportaje de Nodo rodado entre los años 1947-48 aparece un convoy de estos vagones en Villaverde al que se le pintan los nuevos rótulos del logo y a cuyos vagones se les retiran dichos portillos; en las fotos que siguen se ve parte del reportaje:



(Aunque esta foto en blanco y negro está borrosa, se aprecia que este vagón tiene sus portillos cerrados, por lo que no se ven las rejillas)



(Otra vista del mismo vagón de la que podemos apreciar que se trata del tipo: con compartimento; se notan sus portillos cerrados)



(Al otro vagón ya se le han retirado algunas portezuelas)

Se desconoce el porqué de la retirada de los portillos, pero traerá efectos en la estética y decoración del vagón, como veremos más adelante y que ya se anticipa en esta foto:

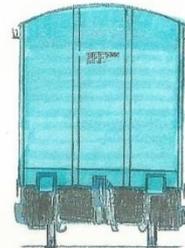
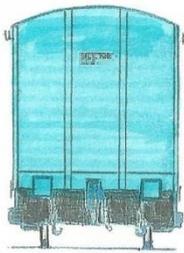
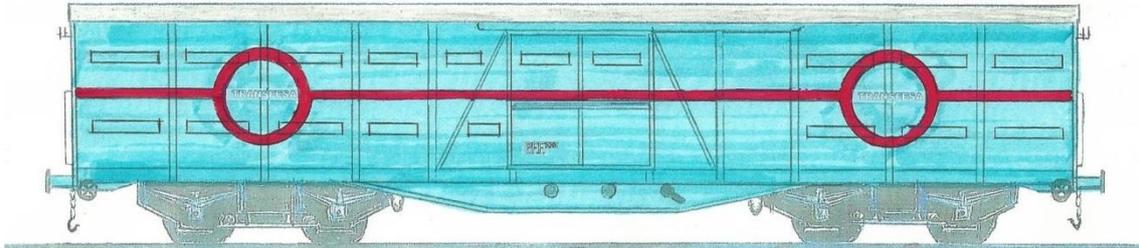


(En esta foto anterior a 1952 se puede apreciar el uso que se hacía de estos vagones para otro tipo de transportes y las marcas que quedaron en los laterales de los vagones tras serles retirados los portillos.

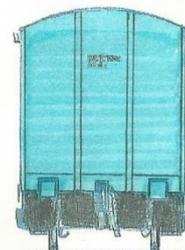
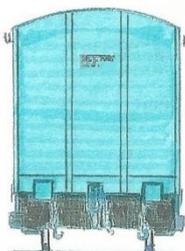
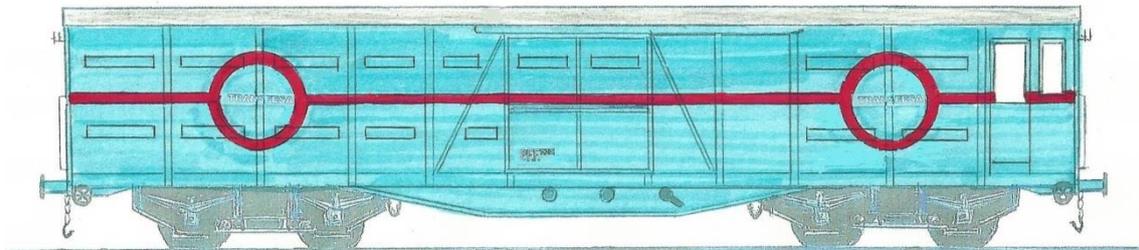


(Vagón de 1948 a escala 0 de la marca juguetera Payá en el que aparece un vagón de estos con compartimento; tuvieron en cuenta incluso el bastidor y tiene como valor añadido que fue elaborado a la vista de uno de estos vagones. Para tratarse de un juguete está bastante logrado)

VAGÓN TIPO 3



(Vagón tipo 3 normalizado; decoración posterior a 1952)



(Vagón tipo 3 con compartimento; decoración posterior a 1952)

Este vagón tiene las mismas dimensiones y empaque que los de tipos 1 y 2 pero posee ciertas diferencias respecto a ellos que por un lado lo particularizan y por otro lo vinculan al del tipo 4 que es parecido a éste.

Este vagón sólo está fabricado de tablilla machihembrada en los testeros, el resto está hecho de planchas de madera, lo cual lo hace diferente a todos. Presenta unas ranuras en laterales y portones que están cubiertas por viseras móviles que permiten que estén abiertas o cerradas dichas ranuras. Esta es una particularidad y una evolución técnica que se aplica a este tipo de vagón y será extensible al del tipo 4.



(Esta foto del vagón tipo 3 con compartimento es posterior a 1952, pero en ella y por obra de Transfesa, se le incluye en la parte superior, una inscripción alusiva al año 1944 porque es la fecha en la que se cree que se acabaron de fabricar y fueron presentados en la estación de Príncipe Pío de Madrid)

La distribución de las citadas ranuras en dos hileras indican que este modelo podía tener habilitados uno o dos pisos (en este último caso, especialmente para el transporte de ganado porcino).

De este tipo sólo hay fotos del mismo vagón y se cree que éste y otro hermano del tipo 3 pero sin compartimento, fueron los que se usaron en la presentación de enero de 1944 y en los que más pudieron intervenir los alemanes en su construcción. Este detalle queda avalado porque se cree que sólo se fabricaron dos vagones de este tipo: los de la presentación y porque fueron desarrollados de forma especial para transporte de ganado porcino que es una materia que dominaban los alemanes por razón de su tradición en el transporte de dichos animales y porque en sus laterales se emplearon planchas de madera en lugar de tablilla al estilo de los ferrocarriles españoles de la época.

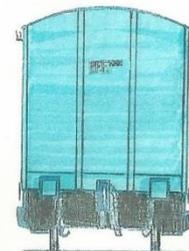
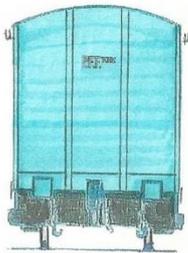
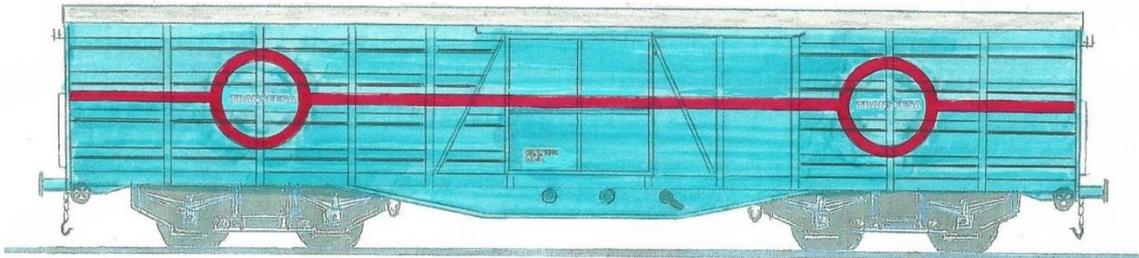


(Esta foto en color es posterior a 1952; aquí se le ha pintado el bastidor de negro, lo cual es una excepción ya que estos vagones ganaderos siempre tenían pintado del mismo color el chasis y la carrocería)

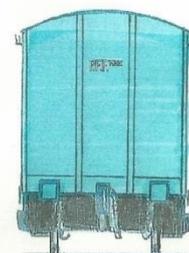
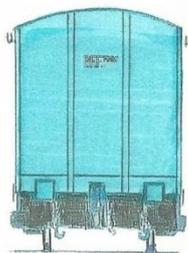
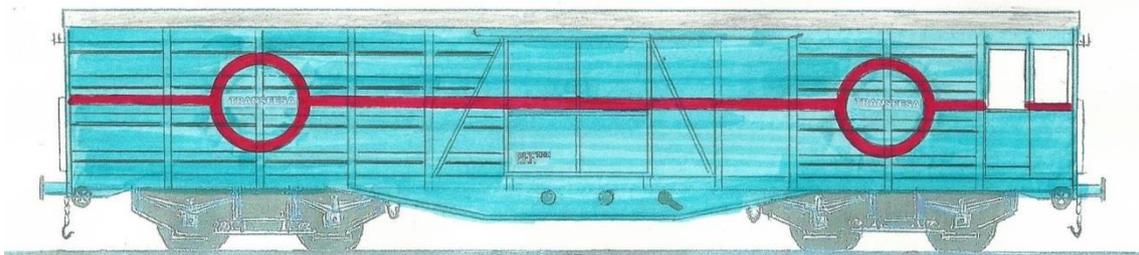
En cuanto al número de vagones de este tipo que circularon: por un lado se dice que sólo fueron 2 pero teniendo en cuenta que el de la imagen de más arriba es el nº 157, podría hacer el 17 de este tipo y en este caso estaríamos hablando de dos composiciones de vagones tipo 3 (entre 18 y 22 vagones, teniendo en cuenta la tendencia a la uniformidad de vagones que usaba Transfesa)

Llama la atención no sólo la escasez de fotos sino que la juguetera Payá no sacó en miniatura ningún modelo de este tipo de vagón, lo que abunda en el sentido que pudieron ser muy pocos o quizá solamente esos dos citados, y que además comenzasen a circular tardíamente, posiblemente a partir de 1950.

VAGÓN TIPO 4



(Vagón tipo 4 normalizado; decoración posterior a 1952)



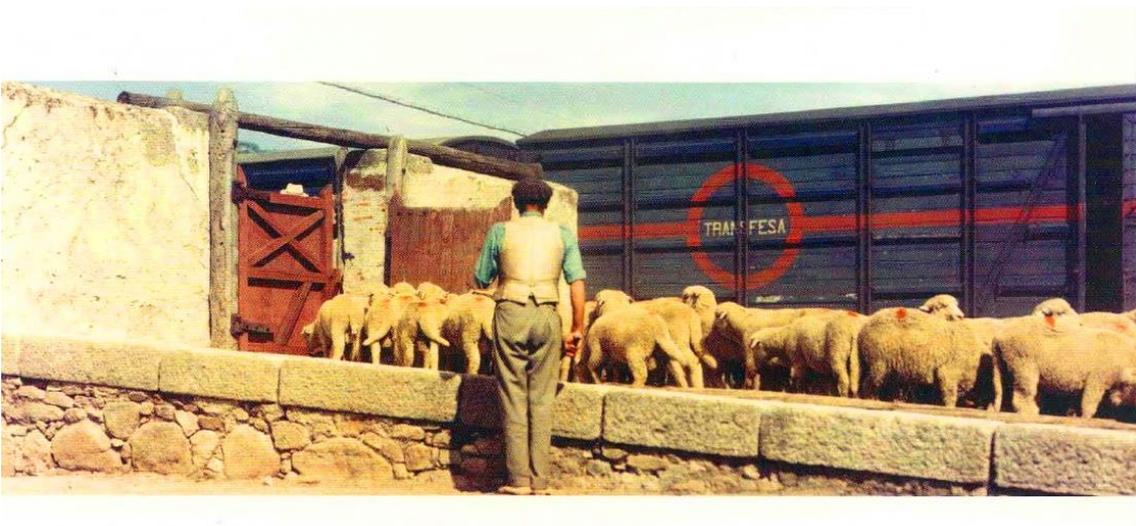
(Vagón tipo 4 con compartimento; decoración posterior a 1952)

La carrocería de este vagón está fabricada con tablillas machihembradas en su totalidad al igual que los tipos 1 y 2, pero tiene ranuras con viseras móviles como el del de tipo 3, con la diferencia de que en lugar de poseer

dos filas de ellas, tiene cuatro, lo que facilita el poder habilitarle hasta tres o cuatro pisos para ganado en lugar de dos alturas como el tipo 3.



(Foto a color posterior a 1952; se aprecia como las ovejas son alojadas en este caso en tres pisos; en la foto suben al superior)



(Foto en color de la misma colección que la anterior en la que se pueden ver las cuatro filas de ranuras con sus viseras en distintas posiciones de pliegue)

Este vagón parece una clara evolución del anterior de tipo 3, pues aquel se veía limitado a un máximo de dos pisos para el transporte de ganado y éste permitía más, favoreciendo especialmente el traslado de ovejas, algo importantísimo en la economía española de la época. En este sentido tenía las mismas o superiores capacidades ganaderas que el del tipo 1.



(Impresionante foto de Dewi Williams hecha en Sitges en 1956 en la que una locomotora 252 arrastra una composición pura de estos vagones)



(Transportando bombonas de butano en 1967)

Lo que está claro es que se trata del modelo más evolucionado de todos ya que, además de excelente ganadero, con sus viseras plegadas se convertía en un vagón cerrado puro válido para todo tipo de mercancías.

Las fotos de los últimos años de vida de los ganaderos de Transfesa son en su totalidad de estos vagones del tipo 4, lo que demuestra que posiblemente se fabricaron más de este tipo y más tardíamente, pues si las instantáneas de los vagones de tipos 1 y 2 son anteriores a 1950, las de éstos de tipo 4 son posteriores a ese año. Otro detalle significativo es que la mayoría de las imágenes de estos vagones ya están en color y muestran composiciones portando diversas mercancías que no son cabezas de ganado precisamente.

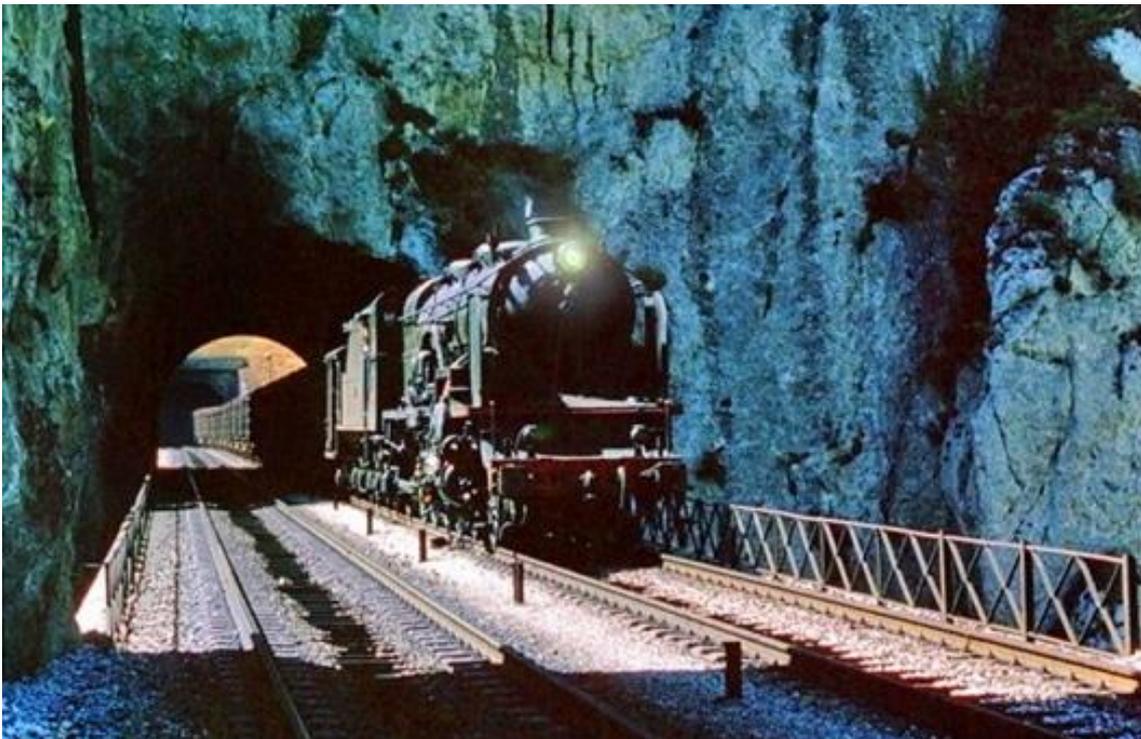


(Impresionante foto a color de Marc Dahlström hecha en el Pancorbo en el año 1963 en la que se ve una composición de vagones tipo 4 con su pintura bastante desgastada que les torna de un color azul grisáceo, arrastrados por una preciosa locomotora 252. Este tren parece portar productos hortofrutícolas)

Las reclamaciones hechas por las cofradías de ganaderos de porcinos y ovinos por la escasez de vagones para transportar esos tipos de ganado, pueden estar en el origen de la fabricación de este tipo de vagones a partir de 1950 más o menos.



(Misma foto de 1963 en el Pancorbo ampliada para poder centrarnos en estos vagones; como curiosidad se aprecia tras la locomotora un J300.000 que fue muy usado por Transfesa en estas composiciones, tanto en esta decoración como en azul y que transportaba también todo tipo de mercancías)



(Foto del desfiladero del Pancorbo hecha en 1964. Puede ser la misma composición anterior u otra; el caso es que se trata también de una locomotora 252 y un convoy de vagones ganaderos tipo 4)

Estos vagones son posiblemente los de fabricación más reciente por eso prorrogaron su vida útil más que el resto.



(Aquí aparece la última instantánea que se tiene de los vagones ganaderos de Transfesa y se trata de un tipo 4 al que se le ve el testero a medio desgazar con su matrícula PFF y la pintura desgastada y de un color azul grisáceo, pues la foto es en color. Como es sabido, sus bogies y bastidores iban a ser reutilizados como base para plataformas porta-coches. En diciembre de 1969 quedaban 48 unidades y justo un año después, sólo 5; cabe pensar que todas eran de este tipo 4 ya que todas las fotos posteriores al año 1956 son únicamente suyas)

Esa prórroga de su vida y fotos como éstas los hicieron más famosos y motivaron que tras su desguace, por encargo de Transfesa al fabricante español de trenes en miniatura Electotrén, éste los sacase en escala H0 a principios de los años 70 e Ibertrén en escala N en los 80 y en H0 después.



(Vagón escala H0 de Electotrén; una belleza)



(Vagón escala H0 de Ibertrén)

Sin embargo, resulta llamativo que la juguetera Payá que sí sacó modelos en los años 40 y en escala 0 de las unidades tipos 1 y 2, no sacase en ninguna escala este vagón tipo 4 a pesar de ser el más famoso y posiblemente el más abundante; personalmente, por las imágenes y otros muchos detalles narrados, creo que es debido a que su fabricación en serie comenzó a finales de los años 40 o principios de los 50 y por eso fueron matriculados directamente como PFF; a diferencia de las citadas unidades tipos 1 y 2 cuya fabricación parece muy anterior a 1943 (como la mayor parte del material con el que comenzó Transfesa que procedía de las viejas compañías ferroviarias españolas) y por eso portaron todavía matrícula Norte y permanece inscrita en los mismos ya entrados los años 50 del siglo pasado.



(En esta foto en color de 1963 se puede apreciar perfectamente este vagón tipo 4. Aquí los vemos con un color azul desgastado por el uso)

VAGONES GANADEROS

TRANSFESA: DECORACIONES

La mejor manera de contemplar las diversas decoraciones que portaron estos vagones de Transfesa es estudiándolos por periodos.

Como comentario previo hay que decir que aunque la mayoría de las fotos que han llegado hasta nosotros son en blanco y negro, se pueden deducir las coloraciones de los vagones partiendo del conocimiento que hay de las decoraciones y de que dichas unidades tenían el techo de un color gris que resulta más oscuro cuando los vagones iban pintados también en gris, pero más claro cuando estaban pintados en azul, ya fuese éste oscuro o claro por desgaste. El comportamiento del rojo del logo de Transfesa varía: resulta más oscuro que el gris o el azul claro y más claro que el azul oscuro.

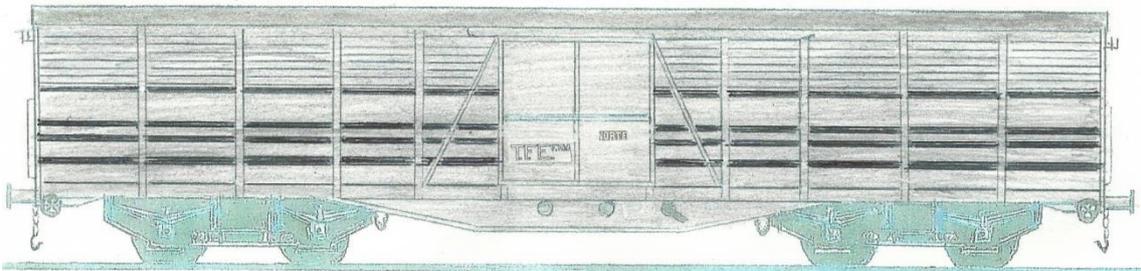
ANTES DEL 2 DE JUNIO DE 1943

Este periodo es el anterior a Transfesa, es decir, desde la fabricación de las primeras unidades hasta la fundación de la mercantil el citado día 2 de junio de 1943. Un momento que se corresponde con el final de las viejas compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA, Oeste y Andaluces...guerra civil....posguerra y fundación de Renfe.

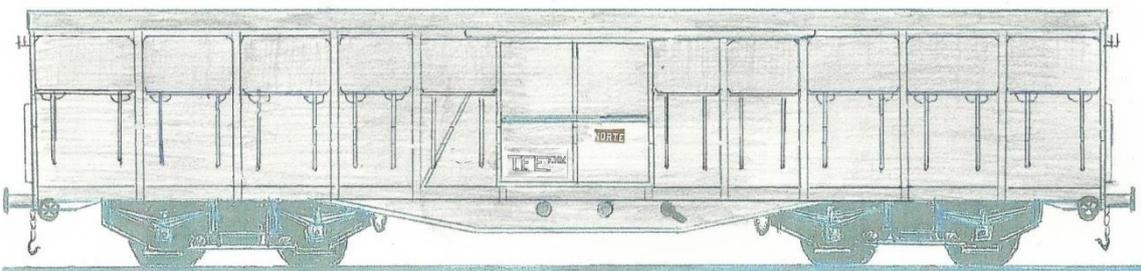
Se desconoce la fecha exacta de la fabricación de los primeros vagones pero de la información recibida se puede llegar a la conclusión que sólo los de los tipos 1 y 2 (que son unidades que se complementan) y con matrícula TFE de Norte estaban en circulación en este periodo. Respecto a la decoración de dichos vagones cabe decir que no existiendo todavía Transfesa y por las fotos primigenias que vamos a ver, su pintura era de color gris tradicional de los ferrocarriles antiguos españoles.



(Foto anterior a 1943. No se aprecia ningún símbolo de Transfesa. El techo de color gris es más oscuro que los laterales del vagón, esto, unido a lo marcado de las sombras indica su color gris claro; si fuesen azules el lateral sería más oscuro que dicho techo)



(Vagón tipo 1 con decoración básica de Norte: color gris)



(Vagón tipo 2 con decoración básica de Norte: gris. Con los portillos tal y como los llevaba hasta que a partir de 1944-48 se los van retirando)

DEL 2 DE JUNIO DE 1943 A ENERO DE 1944

El día 2 de junio de 1943 se funda Transfesa y el logo que presenta la compañía indica cuál es la decoración que tenían pensada en esa época:

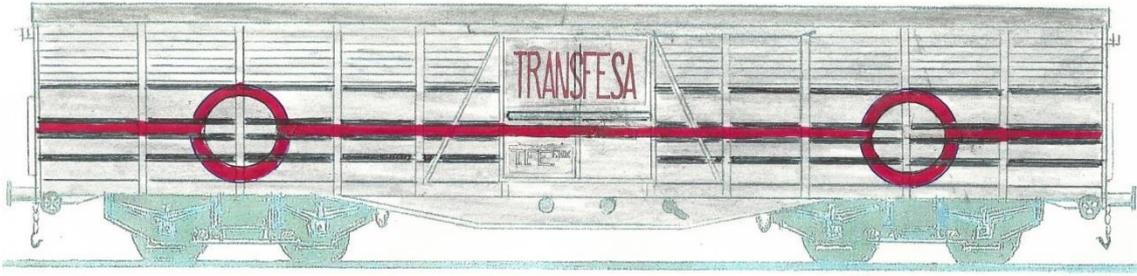


(El primer logo que saca Transfesa presenta unas líneas rojas pero no matiza coloración alguna en el vagón; lo deja incoloro: transparente, blanco o gris, pero nada de decoración azul que sí será corporativa más adelante)

En esta imagen que sigue, se observa un vagón con la que parece ser la primera decoración de Transfesa y que rememora al logo de arriba:



(En esta imagen se pueden observar muchas cosas: el pliegue de puertas, la disposición de dos pisos para ganado porcino, la vieja matrícula Norte TFE, y lo que viene ahora al caso: vagón de color gris con logos y decoración de Transfesa en rojo)



(Vagón tipo 1 en 1943, fecha de la fundación de Transfesa. Se corresponde con la imagen de más arriba y parece que esta decoración fue llevada por estos vagones durante bastante tiempo ya que en las factorías de Transfesa se rotulaba mucho el logo pero se repintaban poco los vagones, según se deduce del reportaje del Nodo de 1948)



(Vagón tipo 2 en 1943. La coloración gris de este vagón queda confirmada no sólo por similitud con el del tipo 1, sino por lo que se explica más adelante respecto a la retirada de las portezuelas cubre-rejillas. En este caso aparece todavía con todas intactas ya que su retirada se produjo, según se deduce de imágenes, entre los años 1944-48)

Lo que parece es que en esta época sólo podemos hablar de estos dos tipos de vagones ya que de los otros no hay imágenes hasta bien entrada la década de los 50, lo que unido a muchos de los detalles que se han ido señalando, hace pensar que son posteriores a este periodo que tratamos ahora.

DEL 23 DE ENERO DE 1944 A 1947

Es el momento de la presentación oficial ante las autoridades de dos vagones representativos y parece ser el comienzo de la decoración corporativa azul. Los presentados, posiblemente son los mencionados del

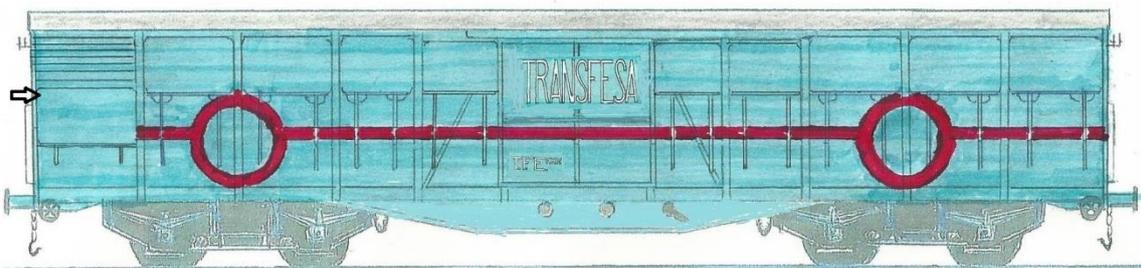
tipo 3, seguro que ya portaban ese color para la ocasión y a partir de esa fecha parece que se pintarán ya la mayoría de unidades en el nuevo color corporativo: azul, con excepciones de algunos vagones que por las razones que sean recibirán dicha pintura más adelante.



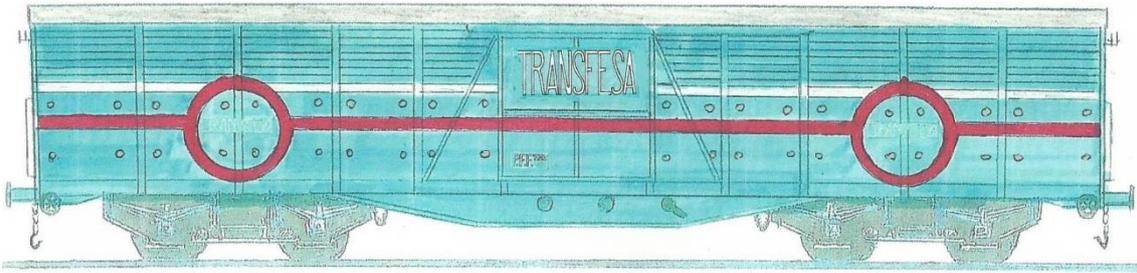
(Otra versión de la foto que salió con anterioridad y en la que se ve un vagón tipo 1 en decoración gris y rotulación roja todavía a finales de los años 40)

Otro de talle es que parece que el gran rótulo en rojo que aparecía en la puerta con el nombre de la compañía, ahora se pinta en blanco.

Respecto a los vagones del tipo 2, parece que son de los primeros en pintarse de azul, pero al serles retirados a posteriori los portillos, quedará una franja de color gris al pie de las rejillas, en una zona ciega, ya que: estuviera bajada o subida la portezuela, el pincel azul no llegó, quedando sin pintar y permaneciendo el gris original del vagón:



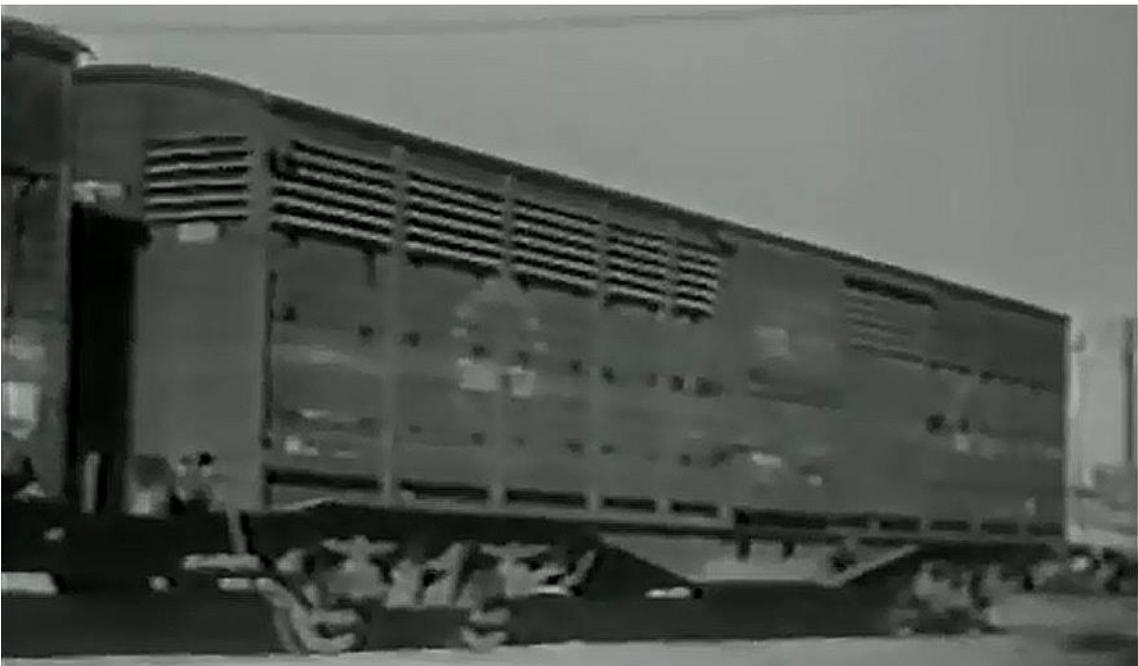
(La flecha indica la zona ciega bajo los portillos)



(Aquí se puede ver la franja resultante de la retirada, junto con las marcas de la tornillería al quitar también las barras correderas de los portillos)

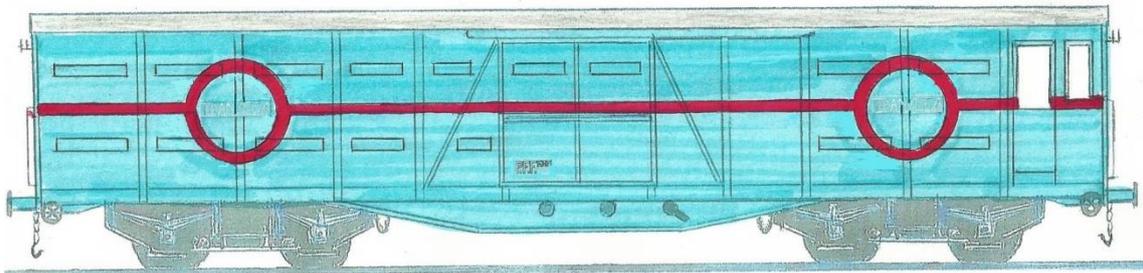
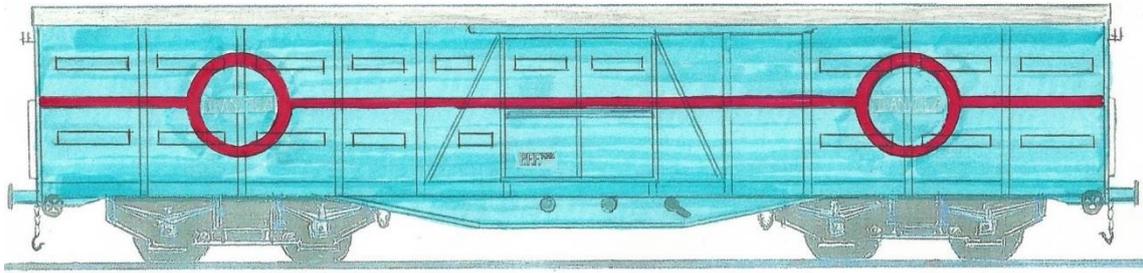


(En esta imagen de 1948-50 se ve perfectamente dicha franja)



(Foto de 1947 de vagón que no tiene retirados todos los portillos; nótese las marcas de tornillería tras retirar las barras correderas)

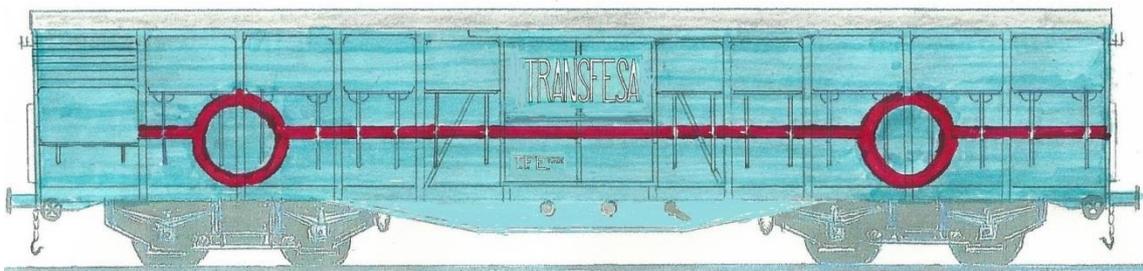
Esta es la decoración que presentaban en este periodo: 1944-47:



(Así serían los dos vagones tipo 3 que se presentaron en la estación de Príncipe Pío el 23 de enero de 1944 y que servirían de inspiración corporativa)



(Los del tipo 1, aunque algunos ya debieron de pintarse de azul, permanecieron con esta decoración)



(Los del tipo 2, sí fueron pintados de azul y se les puso el rótulo de Transfesa en blanco; todavía poseían portillos con sus barras)

DE 1947 A 1952 APROXIMADAMENTE

El inicio de este periodo queda registrado perfectamente por el reportaje de Nodo emitido en 1948 y que refleja imágenes de vagones tipo 2 y trabajos de pintado consistentes en rotular el nombre dentro de los círculos del logo que llevan dibujado en sus laterales estos vagones. La sucesión de imágenes que nos interesa ahora es ésta:



(Fotos de 1947, se ve el mismo vagón tipo 2 al que tres operarios le pintan logos laterales y repintan igualmente el del portón)

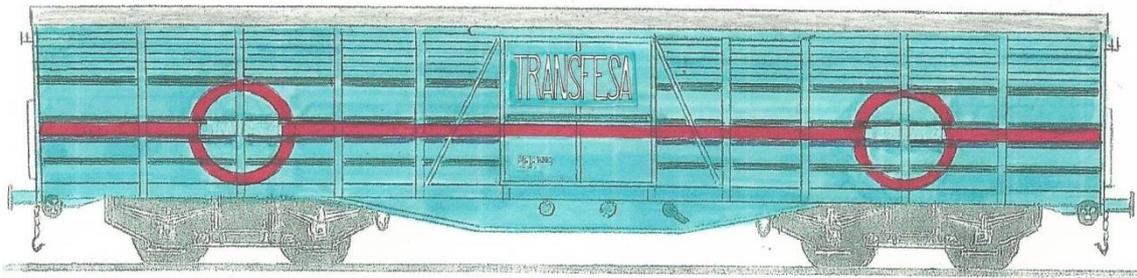


(En esta foto del mismo reportaje se ve más de cerca a uno de los operarios que pinta el nuevo rótulo dentro de uno de los círculos. Esta rotulación particular será la que lleven estos vagones y otros de la compañía hasta pasado el año 1952, y nos permite diferenciar el año aproximado en que nos hallamos a la vista de la misma, es decir, nos sirve como dato identificativo de la época)

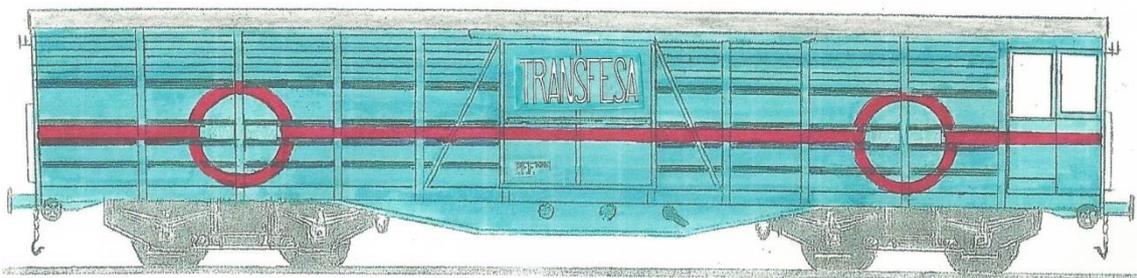
En la anterior ilustración las flechas indican aquellas zonas descoloridas en donde asoma una pintura anterior que en este caso parece gris y ratifica una anterior decoración de este vagón. Además queda ratificado el estado de envejecimiento de esta unidad tipo 2 ya en 1947 y el poco caso que se hacía a la pintura de estos vagones pues el reportaje es más una propaganda de rotulaciones corporativas que de pintado de material remolcado.

Queda patente que en el caso de estos vagones, después de su decoración inicial en gris, sólo se pintaron una vez (posiblemente en 1944) y ahora tampoco se repintan, sólo se rotula el nombre de la compañía.

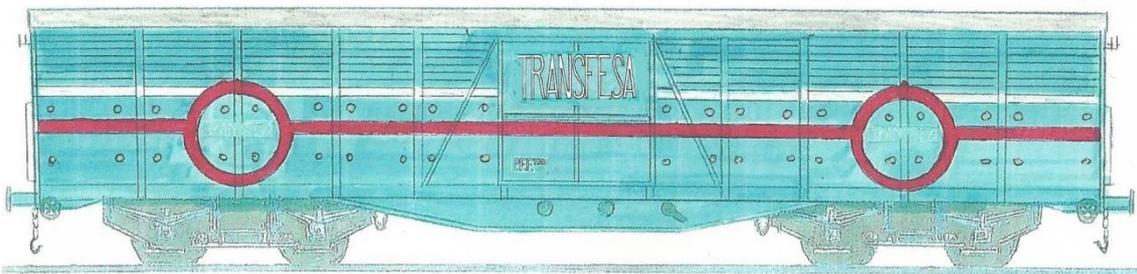
Visto lo anterior, éste es el aspecto que ofrecerían dichos vagones ganaderos a partir de 1947 y hasta 1952, más o menos, pues en esa fecha se les renuevan las rotulaciones por otras más modernas:



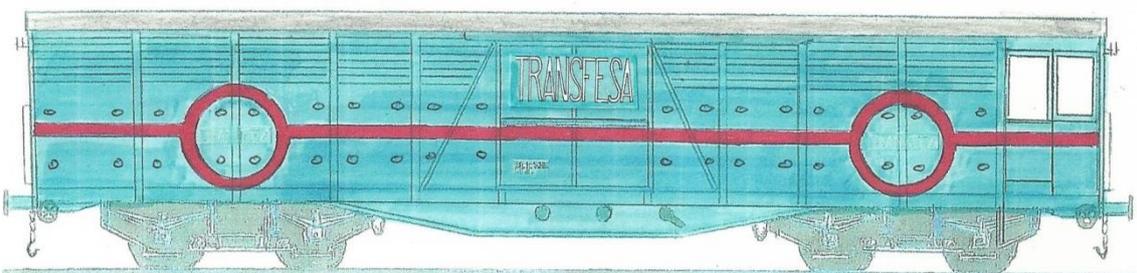
(Vagón tipo 1 y sin compartimento. Decoración a partir de 1947)



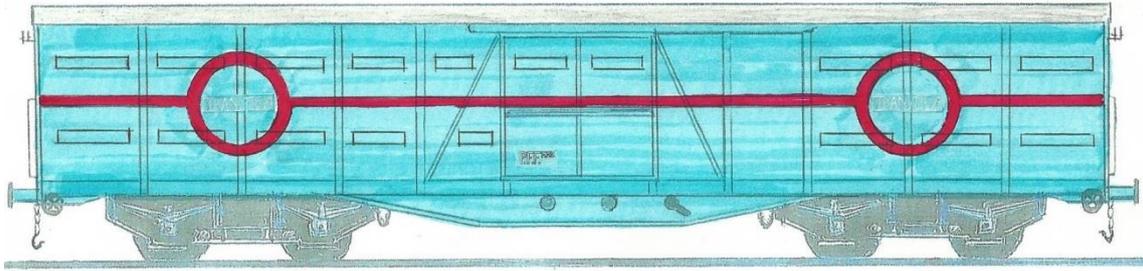
(Vagón tipo 1 con compartimento. Decoración a partir de 1947)



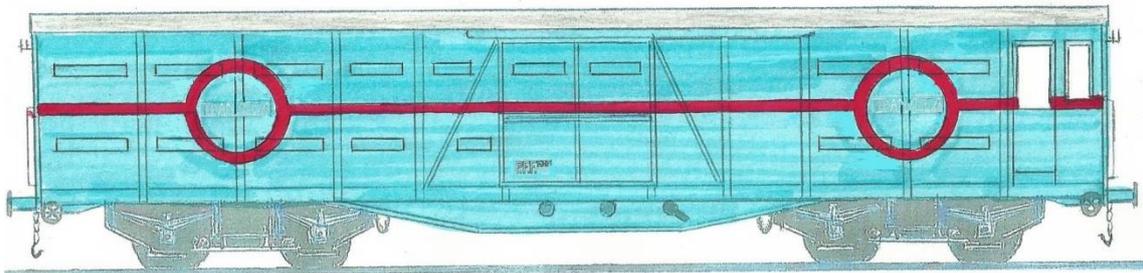
(Vagón tipo 2 sin compartimento. Decoración a partir de 1947. Se nota en este caso la franja gris y restos de tornillería por la retirada de portillos y barras correderas)



(Vagón tipo 2 con compartimento. Decoración a partir de 1947. En este caso se incluye un vagón en el supuesto que por el deterioro, se le hubiera echado una capa de pintura nueva)



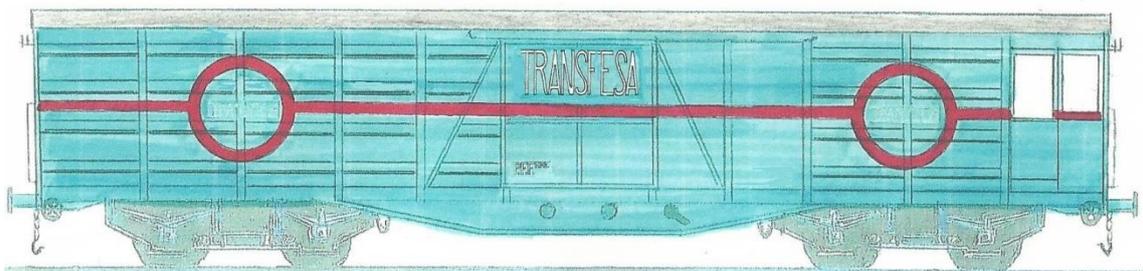
(Vagón tipo 3 sin compartimento. Decoración a partir de 1947)



(Vagón tipo 3 con compartimento. Decoración a partir de 1947)



(Vagón tipo 4 sin compartimento. Decoración que creo recibirá en el momento de su fabricación, pudiendo tratarse de vagones construidos a partir de 1950, tras reclamaciones de cofradías de ganaderos de ovinos y porcinos producidas en 1948 y 1949)

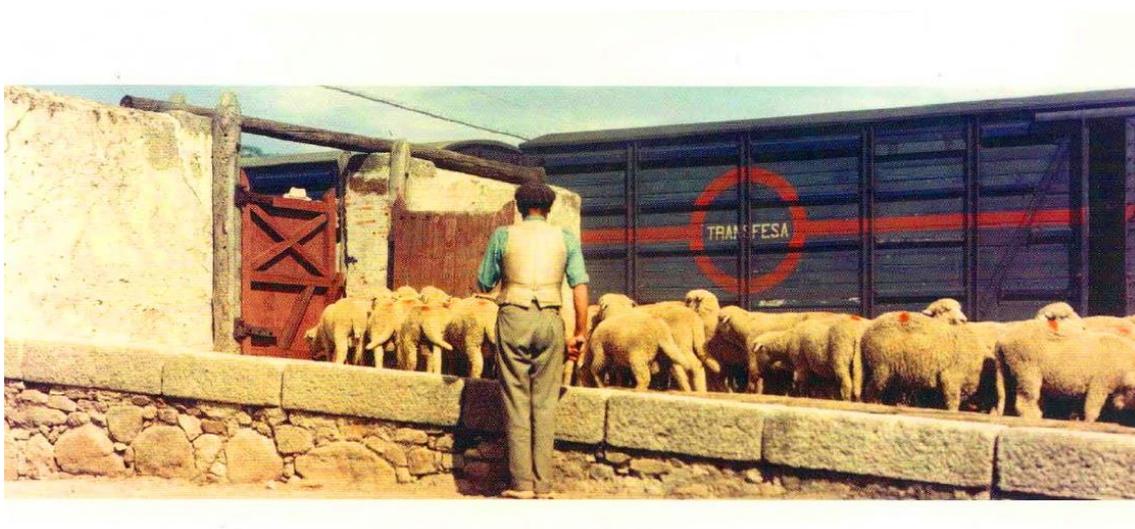


(Vagón tipo 4 con compartimento. Decoración a partir de 1950...)

DECORACION POSTERIOR A 1952

A partir de esa fecha, más o menos, parece que reciben un repintado y nuevos rótulos más modernos en los círculos del logo, eliminándose a la par el gran rótulo que estaba inscrito en el portón. Es de supones que si todavía quedaba alguno, a todos los vagones se les insertó la nueva matrícula PFF.

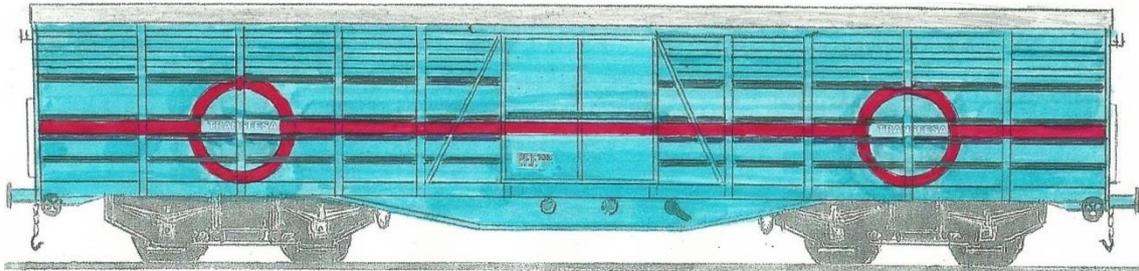
Llama la atención de este periodo que todas las fotos que hay pertenecen a vagones del tipo 3 ó 4, especialmente de estos últimos por ser mayoría respecto de los otros; no hay ninguna imagen a partir de esta fecha de unidades de los tipos 1 y 2. Personalmente creo que seguían en circulación pero que por la edad que comenzaban a acumular, debían tener un aspecto un tanto deteriorado, no siendo tan fotogénicos como los otros, más nuevos y de estructura más moderna.



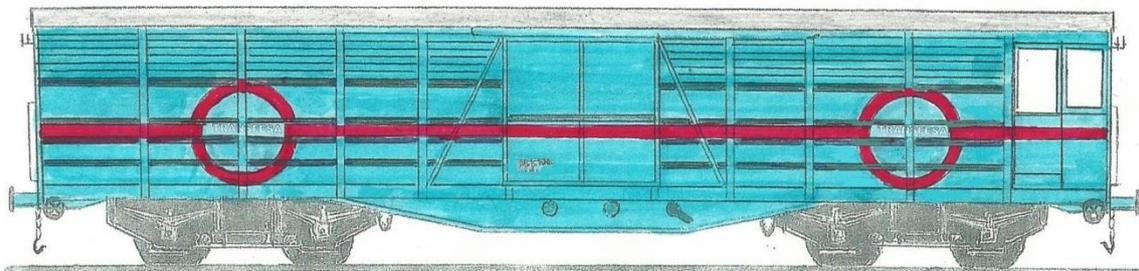
(Esta foto en color de principios de los años 50, tiene el valor de mostrar de cerca no sólo la nueva rotulación de la que hablamos ahora, sino también el estado de pintura en el que se encontraba uno de estos vagones tipo 4 y parece bastante aceptable y nuevo, para ejemplo su raya roja, que además, está trazada perfectamente a diferencia de pintados anteriores observados en los vagones de los tipo 1 y 2 que presentan líneas un tanto torcidas o mal ejecutadas)

La decoración que se presenta a continuación es la que llevarán estos vagones ganaderos de Transfesa hasta el final de sus días, acaecido en el mes de diciembre de 1970, pasando bogies y bastidores a ser usados por los nuevos porta-coches de Transfesa:

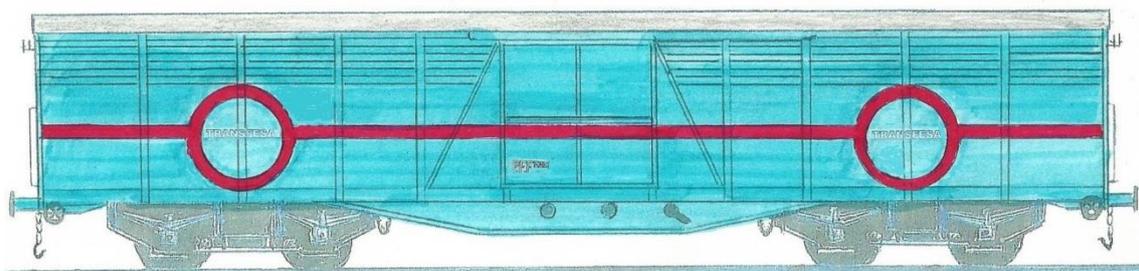
En primer lugar los de los tipos 1 y 2 que por su aparente mayor antigüedad, además de recibir nueva pintura y rotulación más moderna, se les debió de aplicar alguna que otra reparación. Es de suponer que alguno causaría baja también.



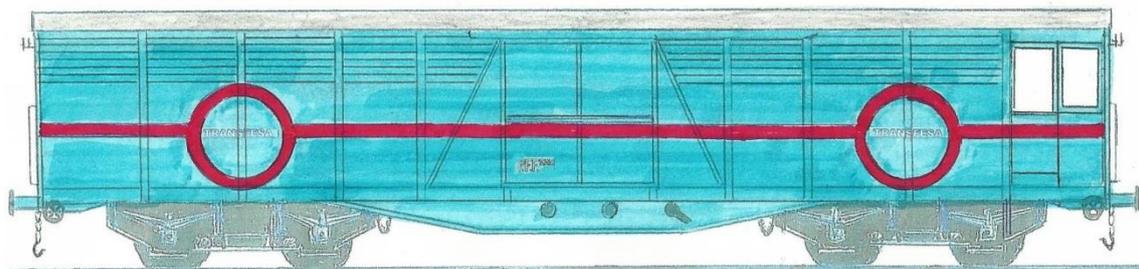
(Vagón tipo 1 sin compartimento. Decoración a partir de 1952)



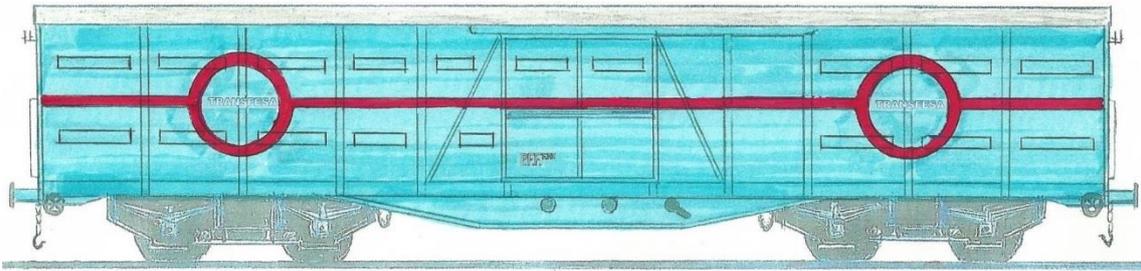
(Vagón tipo 1 con compartimento. Decoración a partir de 1952)



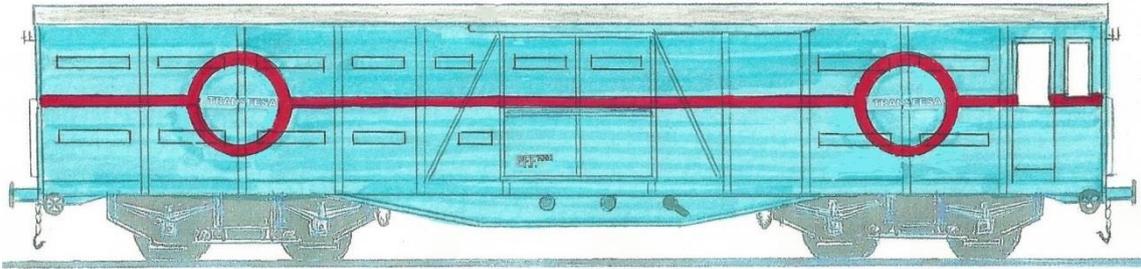
(Vagón tipo 2 sin compartimento. Decoración a partir de 1952)



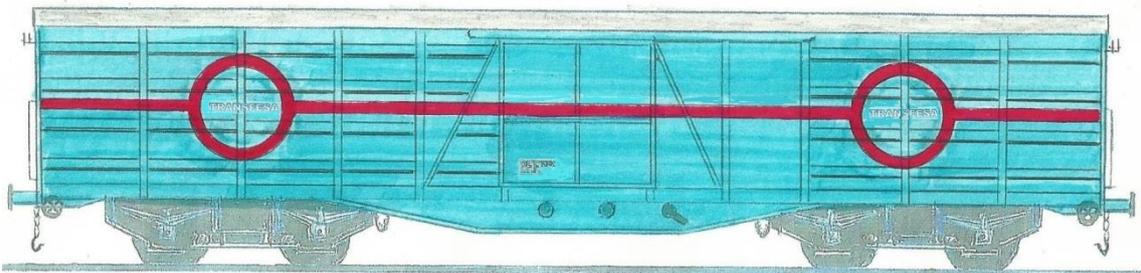
(Vagón tipo 2 con compartimento. Decoración a partir de 1952)



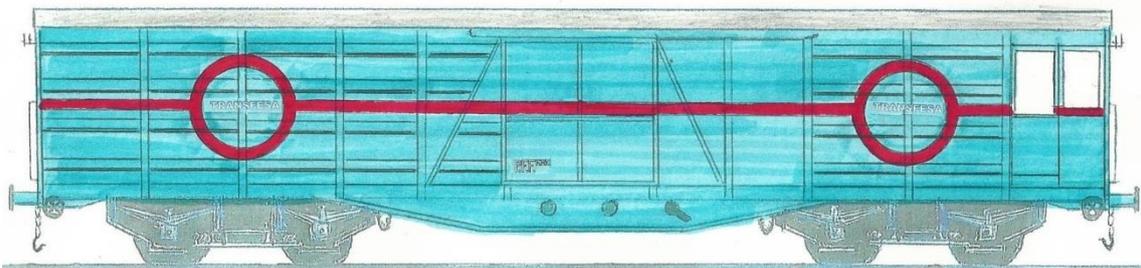
(Vagón tipo 3 sin compartimento. Decoración posterior a 1952)



(Vagón tipo 3 con compartimento. Decoración posterior a 1952)



(Vagón tipo 4 sin compartimento. Decoración posterior a 1952)



(Vagón tipo 4 con compartimento. Decoración posterior a 1952)

En los últimos momentos de su vida, a partir de los años 60, presentaban una coloración azul clara, fruto más bien del desgaste incrementado por la tracción vapor que solían llevar.

LAS MEJORES IMÁGENES



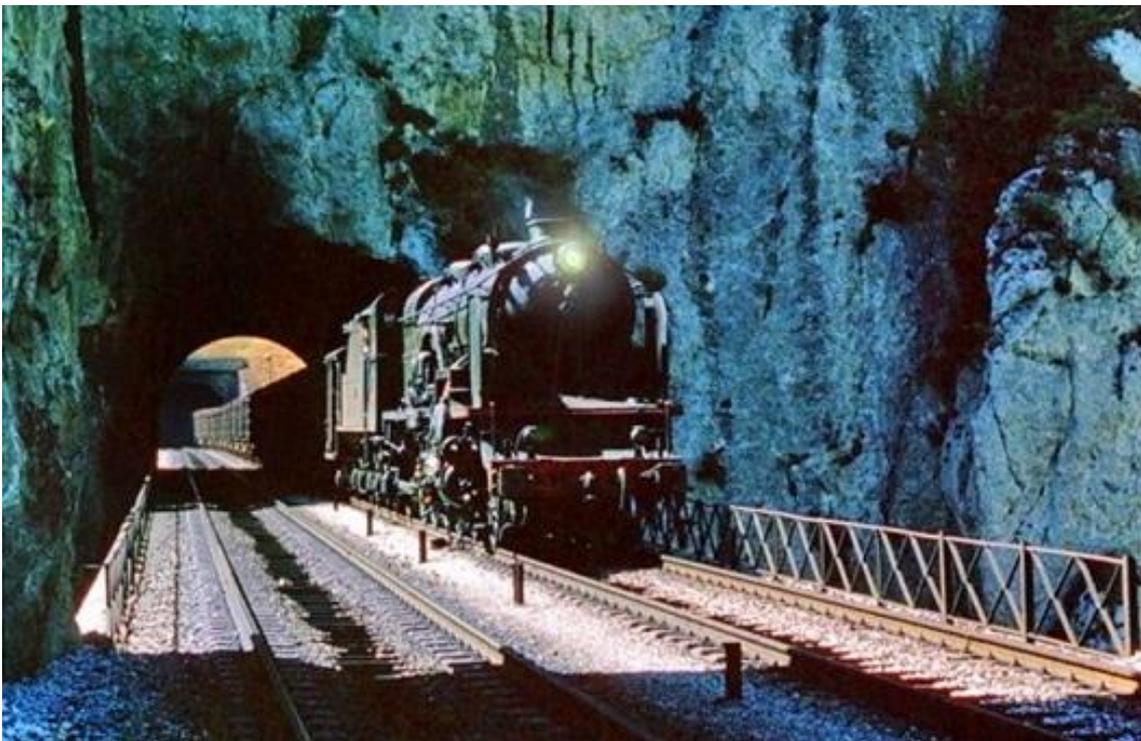
(Foto anterior a 1943)



(Foto de 1963 de Marc Dahlström en el Pancorbo)



(Foto de 1956 de Dewi Williams en Sitges)



(Foto de 1964 en el desfiladero del Pancorbo)