

VAGONES DE BORDES SERIES 300.000

-FE DE ERRATAS-

Trenmanía 34 (Páginas 24 a 29)

Varias son las erratas detectadas en dicho artículo, por lo que se señalan seguidamente sus correcciones.

En primer lugar, cada apartado en el cual se comentan las características de las distintas series de vagones de bordes, debería haber aparecido precedido por uno de los siguientes encabezamientos:

El título -VAGONES X1- al principio de la 2ª columna de la página 24 y antes del texto: “*El Plan General de Reconstrucción de RENFE de 1949...*”. El título -VAGONES X3/X7- ubicado en la página 25 al inicio del 2º párrafo de la 3ª columna, en concreto antes del texto: “*Cuando los vagones X1 eran empleados...*”. El último título que falta, -VAGONES X4-, tenía su posición en la página 26 en el tercer párrafo de la segunda columna antes del texto: “*A principios de los años 80...*”. Así mismo, el siguiente título: -VAGONES X4 RECRECIDOS-, no es correcto. En su lugar debe aparecer: -VAGONES X8 (X4 RECRECIDOS)-. El resto de títulos es correcto en cuanto a posición y contenido.

Así mismo, comentar que algunos datos no se pudieron añadir a última hora al artículo. Datos que hacen referencia a información que complementa o actualiza la presentada para algunos vagones. Así, señalar brevemente que por encargo de la extinta U.N. de Cargas, Mantenimiento Integral de Trenes sustituyó el piso de madera de los vagones X7 de bordes suplementados por otro completamente metálico. Y por otro lado, si bien se pensó inicialmente la modificación de 167 vagones X4 a X8 de bordes recrecidos, dicha transformación acabó realizándose en 198 unidades, es decir, en prácticamente la totalidad de la serie X^{cev}-390.000.

Otro punto importante a considerar es la posición incorrecta de algunas fotos y la ausencia, o de sus textos explicativos, o de su autoría. Por estas razones, la relación completa de fotos, su posición correcta en el artículo, así como el pie de texto que le corresponde a cada una de ellas, se detalla a continuación:



Foto 1: Vagón X1 con caja de madera. Se trata de una de las 200 unidades de la serie X^{fhv} 385.000 que portaban originalmente una garita guardafrenos con un diseño muy alejado del clásico de las garitas unificadas de madera. Posteriormente, éstas fueron retiradas y sustituidas por balconcillos que incorporaban el tornillo del freno de husillo y los portaseñales. Ekklos 41 71 557 8 706-8 en Villaverde Bajo (Madrid) allá por mayo de 1992. (Autor: Pedro Alberto González Serradilla).



Foto 2: Los vagones X1 han sido unos de los más polivalentes de RENFE. Han transportado de todo cuando no existían vagones especializados para el transporte de determinadas mercancías, llegando incluso a emplearse en el tráfico de bobinas de chapa. Actualmente, y sin transformar a otros tipos de vagones, sobreviven unas pocas unidades asignadas a depósitos y talleres. X^{cv}-389.627 (.Ekklos 41 71 558 3 626-1) en el depósito de Fuencarral (Madrid). 17-7-01. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 3: X1 perteneciente a uno de los últimos pedidos de esta serie realizado en los años 60 del siglo pasado. Como podemos observar en la foto, esta unidad con matrícula .Ekklos 41 71 558 3 822-6, aparece cargada con virutas metálicas procedentes del torneado de ruedas de locomotoras. A destacar sus puertas condenadas y la inscripción en su parte central, que delata su anterior destino, el transporte de potasa entre la localidad barcelonesa de Manresa y la electroquímica de Flix en Tarragona. Depósito de Fuencarral. 30-12-02. (Esta foto es la que aparece en la portada, y por haberse recortado parcialmente, no se observa en el vagón la leyenda “Lanzadera Manresa-Flix”, que da sentido al texto del pie). (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 4: Vista lateral de un vagón X3 de bordes suplementados con matrícula .Ekklos 41 71 558 3 074-4. Manteniendo el vagón X1 original, sus laterales fueron recrecidos hasta una altura de 2,00 metros con objeto de adecuarlo al transporte de madera en rollizo (pequeños troncos de aproximadamente un par de metros de longitud). Los Rosales (Sevilla). 8-1-00. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 5: Bordes metálicos X4 con matrícula X^{cev}-390.117 (.Elos 22 71 513 3 116-1), que junto con otros vagones de su misma serie, estuvo durante mucho tiempo abandonado en Llerena (Badajoz). Todos ellos eran empleados en el transporte de chatarra para “Siderúrgica Balboa” hasta el apartadero de El Llano de la Granja, en la línea Zafra-Jerez de los Caballeros. 16-6-01. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 6: Vagón X4 recrecido con matrícula .Elos 22 71 513 3 060-1 y estacionado en Cella (Teruel). Forma parte de una composición que incluye otros vagones de la misma serie, así como unidades X3/X7. Todos ellos están cargados con madera para las fábricas de paneles de aglomerado que las empresas “Intamasa” y “Móstoles Industrial” tienen en la mencionada localidad turolense. 1-5-03. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 7: Los vagones X6 fueron diseñados para el transporte de traviesas a los tajos de vía a renovar o construir, por lo que están adscritos al parque de vagones de Servicio Interior de RENFE. Disponen de testeros abatibles y unos pequeños bordes laterales de chapa perforada que apenas llegan a alcanzar el metro de altura. X^c-395.015 (.Us 40 71 957 0 015-5) en Alcázar de San Juan (Ciudad Real). 8-7-01. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 8: Curiosa rareza de vagón, ya que con su matrícula RENFE X^c-380.999 cierra la serie X3/X7, pero con ellos no tiene en común más que el bastidor, pues sus bordes laterales presentan un diseño estructural distinto y, además, lleva una puerta central de doble batiente que proviene de algún vagón X4. Matrícula UIC: .Ekklos 41 71 557 7 885-1. La Robla (León). 29-4-01. (Autor: Ángel Mediero Morales).



Foto 9: Prototipo de vagón de bordes X^{ce}-381.001 (.Ekklos 41 71 557 6 001-6), que de momento no tiene continuidad en una nueva serie. Ha sido transformado a partir de un vagón del tipo JPD2 en los Talleres de Material Remolcado de Águilas en el año 2003. Como puede observarse, no sólo presenta una caja mucho más reforzada que la del resto de vagones de bordes de RENFE, sino que ésta carece de puertas, mostrando tan sólo una trampilla en su lateral izquierdo. Murcia-Cargas.1-4-05 (Autor: Isidoro Hernández Ferrer).