

**FICHAS
DE MATERIAL MOTOR**

Vía Estrecha 1913 - 2024
Material gasolina y diésel

Josep Calvera Pi

PRESENTACIÓN

La publicación hace siete años de las “Fichas de Material Motor RENFE: 1941-2016”, fue el inicio de una colección en la que el objetivo es presentar todo el material ferroviario que ha circulado por España a lo largo de los más de 175 años y que son un reflejo del movimiento social, económico y cultural de nuestro país.

En los tres primeros libros, se presentaba el material motor de vapor, diésel y eléctrico, que entró a formar parte de RENFE en el año 1941 y que provenía de las diferentes Compañías ferroviarias que prestaban servicio en España.

En este nuevo volumen, iniciamos la presentación del material que circulaba por trazados de vía estrecha¹. Al igual que los tres anteriores, cada volumen irá destinado a un tipo diferente de tracción: vapor, diésel y eléctrico. Pretendemos exponer de una manera gráfica la historia, las características técnicas, colores, curiosidades, etc.

Este volumen que presentamos está destinado al material de combustión interna, pero dividido en varios tipos: Locomotoras de gasolina y diésel y automotores de gasolina y diésel.

Junto a esta clasificación, diferenciada por el color de la pastilla de cabecera, podemos encontrar las diferentes numeraciones que han llevado inscritas los trenes, fabricante, año de puesta en servicio, ficha técnica y diagrama con los colores de libreas que han llevado durante su vida en servicio. Para elegir el material que integran la relación de fichas, hemos elegido todo el material que ha prestado o presta servicio con público. En este caso, vehículos de vías y obras no están incluidos en este volumen. En la relación de fichas de este volumen, si hemos puesto algunas locomotoras que aunque solo realizan servicio en trenes de mercancías, por su importancia, al pertenecer a una compañía que mayoritariamente realiza servicios de viajeros, están preparadas para ello.

Nuestro objetivo sigue siendo dar a conocer la amplia gama de modelos y su prolifera historia, de una manera rápida y sencilla, como elemento de consulta y base para ampliar más los datos de otras publicaciones, libros y documentos existentes en el mercado editorial ferroviario.

Josep Calvera Pi

1 Consideramos vía estrecha a la red inferior al ancho ibérico (1.668 mm). Hemos de concretar que los trenes de Alta Velocidad, o sea de ancho europeo (1.435 mm), ya salieron publicados en los tomos anteriores.

Depósito de locomotoras de Santander el 21 de julio de 1987.
Luis Ignacio Alonso.



Compañía de Tranvías y
Ferrocarriles de Valencia
VVC.1 a VVC.3

Compañía de Tranvías y
Ferrocarriles de Valencia
Tractores eléctricos
T.10 a T.12

Tractor gasolina mecánico Automóviles M. Berliet 1924

Archivo: Museo Vasco del Ferrocarril



La Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia explotaba una serie de líneas por la zona de Valencia y entre ellas la línea de tranvía entre Villanueva de Castellón a La Puebla Larga. En un principio el material era por tracción sangre, posteriormente de vapor hasta que se decidió la compra de pequeñas locomotoras de gasolina.

El primer vehículo adquirido, fue un tractor del modelo RLCH, con cabina central y dos capos, con gasógeno y numerado como VVC.1. Aunque existen varias versiones sobre la historia de este tractor, parece ser que su compra fue para ser utilizado en el tranvía entre Villanueva de Castellón y La Puebla Larga y sustituir la tracción vapor. Era un tractor nuevo y llevaba instalado un equipo de gasógeno de la casa Imbert. Tenía un motor de seis cilindros, con 7.890 cc³ y 80 CV de potencia.

Cuando se clausuró esta línea este tractor fue trasladado a la línea entre Valencia a Villanueva de Castellón, para realizar servicios de maniobras y servicios auxiliares. Pocos años más tarde, se adquieren dos tractores Berliet más, pero en esta ocasión del modelo RLCA, o sea con cabina en un extremo, con el mismo bastidor, pero con un motor de cuatro cilindros y 5.300 cc³ y con 40 CV de potencia. Las dimensiones del vehículo eran algo inferiores y mantenían la distancia entre ejes de 2.300 milímetros. Se numeraron como VVC.2 y VVC.3.

La descripción técnica de estos tres vehículos era muy similar. El arranque del motor se realiza

ba eléctricamente, aunque era posible realizarlo por medio de una manivela. El alumbrado, por medio de un dinamo, consistía en un faro de 60 vatios en cada testero. Estaban equipados con freno automático de aire comprimido Westinghouse. También disponían de un freno de husillo, accionado mediante un volante situado en la cabina.

Cuando se cerró la línea en el año 1931, estos tres tractores entraron a formar parte del parque motor de la compañía. Un incendio acaecido la noche del 14 al 15 de enero de 1937, destruye los dos de la serie RLCA y uno solo en VVC.2 es reparado y se les instala un motor diesel Koil-Deutz de 110 HP.

Pocos años después y con la electrificación de todas las líneas, estas tres locomotoras sufrieron un gran cambio y se transformaron en tractores eléctricos. En el volumen de fichas de material motor eléctrico, se presentan estas fichas con la matriculación de T.10 a T.12.

La imagen de portada, corresponde a una foto del catálogo del fabricante.

BIBLIOGRAFÍA:

La Historia del Trenet de Valencia – Javier Golf Sánchez – Brúfol. Berliet, constructor ferroviario – Louis Caillot, Juanjo Olaizola, Jean Pierre Vergez-Larroury – Revista Historia Ferroviaria nº 6.

FICHA TÉCNICA

	CVV-1	CVV-2 y 3
Ancho de vía	1000 mm	
Disposición ejes	B	
Potencia	80 CV	40 CV
Número motores	1	
Marca motor diésel	Berliet	
Número cilindros	6	4
Tipo	Gasolina gasógeno	Gasolina gas oil
Anchura total	1770 mm	
Longitud total	7720 mm	5820 mm
Altura total	3042 mm	
Distancia entre ejes	2300 mm	
Diámetro rueda	835 mm	
Peso total	15000 kg	13200 kg
Velocidad máxima	10 km/h	

