

## Prólogo y agradecimientos

En este primer volumen dedicado a las Composiciones RENFE en los años 60 hemos querido plasmar la situación de los servicios ferroviarios de nuestro país a través de las composiciones de todo tipo que circulaban durante el decenio que nos ocupa. La evolución de los servicios ofrecidos por RENFE queda patente con el paso de los años, mejorando el material motor y el material remolcado. También mejoraron los horarios y el tipo de servicios ofrecidos en parte gracias a las nuevas infraestructuras. Si en los primeros años los pequeños automotores y los trenes con coches de madera eran omnipresentes y constituían la base de los servicios ofrecidos, al final de la década los coches de viajeros eran principalmente de construcción metálica y los automotores más grandes y rápidos, abandonando la tercera clase y los coches de madera.

Los nuevos coches de viajeros y las modernizaciones de material llevaron aparejado el aumento de la longitud de los trenes que podían ofrecer más servicios y mayor cantidad de plazas, aumentando también el número de trenes en circulación. Los nuevos trenes Talgo también podían verse por las vías de Renfe y se iniciaba la etapa de expansión de estos rápidos y modernos trenes construidos por la industria española.

Este trabajo, al igual que los dedicados a las composiciones de los años 70 y 80 ya publicados, no habría sido posible sin la ayuda prestada por numerosos amigos y colaboradores que aportaron sus fotografías y datos con los que pudimos completar los dibujos y la historia de cada tren que hemos reproducido de la manera más fiel posible. Por ello queremos expresar nuestro reconocimiento a Juan Mompeán, Sebastián Ledesma, Mariano Orozco, Jesús Vigil, Richard Ricard, Jordi Escudé, Jordi Serra, Jordi Rallo, Carlos Guasch, Pere Casanovas, Fernando Navarro, Chema Martínez, Joan Acón, Antonio Roldán, Antonio Montilla, Rafael Arjona, Angel Rivera, Antonio Carabias, Angel Mejías, Diego Tárraga, José Antonio Méndez Marcos y muchos más amigos y colaboradores a los que les damos las gracias y que si no aparecen en estas líneas, es por error, pero no por olvido.

Los autores: Juan Carlos Alonso y Enrique Dopico.



**EXPRESO**  
MADRID-CHAMARTIN  
BURGOS - MIRANDA DE EBRO - VITORIA  
ALSASUA - SAN SEBASTIÁN - IRÚN  
HENDAYA

**DIURNO**  
MADRID-ATOCHA  
ESPELUY - JAÉN  
CÓRDOBA - SEVILLA  
CÁDIZ

**TER**  
BARCELONA  
TARRAGONA - REUS - ZARAGOZA  
CASTEJÓN - LOGROÑO - MIRANDA DE EBRO  
BILBAO

**SUREXPRESO**  
IRÚN  
LISBOA

**Edita**  
Infosistems Labs s.l.  
Apdo. 599 - 45080  
Toledo (España)  
D.L. TO 544-2016

No esta permitida la reproducción  
total o parcial por ningún medio.

BARCELONA  
ZARAGOZA - ARRABAL

ÓMNIBUS  
BILBAO - LOGROÑO

LUSITANIA EXPRESO  
MADRID D. - LISBOA

ÓMNIBUS  
OVIEDO - EL ENTREGO

CORREO EXPRESO  
CARTAGENA - MADRID

RÁPIDO ÓMNIBUS  
MADRID - Sta. CRUZ DE MUDELA

TRANVÍA  
GETAFE BADAJOZ - MADRID A.

EXPRESO  
MADRID - BILBAO

CASTELLANO - EXPRESO

CORREO  
BARCELONA - ZARAGOZA

TAF  
MADRID - PAMPLONA

### 1960

**6 - Automotor Zaragoza - Canfranc**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**8 - TAF Barcelona - Zaragoza**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**10 - Ómnibus Madrid - Guadalajara**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**12 - Ómnibus Bilbao - Logroño**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**14 - Correo Medina del Campo - Orense**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**16 - Correo Calatayud - Valencia**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**18 - Correo Expreso Madrid - Valencia de Alcántara**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**22 - Expreso Madrid - Lisboa**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

### 1961

**24 - Tren Obrero**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**26 - Ómnibus Játiva - Valencia**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**28 - Ómnibus Oviedo - El Entrego**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**30 - Correo-Expreso Cartagena - Madrid**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**34 - Correo Valladolid - Ariza**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**36 - Ómnibus Cartagena - Valencia**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**42 - Rápido-Ómnibus Madrid - Sta. Cruz de Mudela**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

### 1962

**44 - Tren de Vía y Obras**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**46 - Unidades eléctricas UT-300**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**48 - Tranvía Getafe - Madrid**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**50 - Tren militar**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**52 - Correo Fuentes de Oñoro - Medina del Campo**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**54 - Expreso Madrid - Bilbao**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**58 - Expreso Madrid - Hendaya**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**64 - Expreso Murcia - Barcelona**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

### 1963

**68 - Correo Córdoba - Marchena**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**70 - Automotor Segovia - Medina del Campo**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**72 - Automotor Béjar - Salamanca**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**74 - Correo Ciudad Dosante - Calatayud**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**76 - "Castellano Expreso" Algeciras - Madrid**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**78 - Rápido Talgo Irún - Madrid**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**80 - Prototipo Talgo III Experimental**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

### 1964

**82 - Ómnibus-Automotor Jaén - Málaga**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**84 - Automotor Tudela - Tarazona**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**86 - Ómnibus-Ferrobús Cádiz - Sanlúcar**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

**88 - Correo Pamplona / Logroño - Madrid**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**92 - Correo Barcelona - Zaragoza**  
Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

**96 - Semidirecto Barcelona - Puigcerdá**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**98 - Talgo III Madrid - Barcelona**  
Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

### 1965

**100 - Mercancías Soria - Calatayud**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

**102 - Automotor Valladolid - La Coruña**  
Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 104 - TAF Madrid - Pamplona / Logroño

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 106 - Ómnibus Tortosa - Valencia

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 108 - Ómnibus Caspe - Barcelona

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 110 - Ómnibus Poble de Segur - Lérida

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 112 - Correo Fuente de San Esteban - Barca

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 114 - TALGO III Bilbao - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 1966

## 116 - Mercancías Ronda - Bobadilla

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 118 - Cercanías Bilbao

Dibujos: Sebastián Ledesma Textos: Enrique Dopico

## 122 - Ómnibus Valencia - Vinaroz

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 124 - Ómnibus-Automotor Soria - Castejón de Ebro

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 126 - TER Alicante - Cerbère

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 128 - Expreso Madrid - Almería / Granada

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 132 - Expreso Madrid - Málaga

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 136 - Rápido Madrid - Barcelona

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 138 - Talgo II Valencia - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 1967

## 140 - TALGO RD Experimental

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 142 - Primera circulación por el Directo

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 144 - Automotor Villacañas - Quintanar

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 146 - TER Madrid - Salamanca - Gijón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 148 - Ómnibus Aut. Poble de Segur - Barcelona

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 150 - Correo-Expreso La Coruña/Vigo/Gijón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 158 - Expreso Port Bou - Barcelona

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 160 - Expreso Madrid - Cerbère

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 164 - Expreso Madrid - Algeciras

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 168 - Semi Directo Madrid - Palencia / Salamanca

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 1968

## 170 - Tranvía Barcelona - Calella

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 172 - Tranvía Madrid - Palencia

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 174 - Ómnibus Tarragona - Lérida

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 176 - "Iberia Expreso" Madrid - Hendaya

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 178 - Expreso Madrid - La Coruña / El Ferrol

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 182 - Diurno Madrid - Málaga / Cádiz

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 188 - TER Barcelona - Bilbao

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 190 - TALGO III Madrid - Cádiz y rama III RD

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 192 - TALGO III RD

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 1969

## 194 - Presentación coche cine

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 196 - Pruebas locomotoras 8900

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 198 - Tranvía Quintanilla - Brruelo

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

## 200 - Rápido Automotor Porto - Salamanca

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 202 - Expreso Madrid - Badajoz

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 204 - Expreso "Puerta del Sol" Madrid - Hendaya

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 206 - Surexpreso Irún - Lisboa

Dibujos: Juan Mompeán / J. C. Alonso Textos: Enrique Dopico

## 210 - TALGO III RD Barcelona - Ginebra

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

## 212 - Tren del Centenario

Dibujos: Juan Carlos Alonso Textos: Enrique Dopico

ÓMNIBUS  
CASPE - BARCELONA

ÓMNIBUS  
SORIA - CASTEJÓN DE EBRO

EXPRESO COSTA DEL SOL  
MADRID - MÁLAGA

RÁPIDO  
MADRID - BARCELONA

TER  
MADRID-P.PIO  
AVILA SALAMANCA ZAMORA  
ASTORGA LEON OVIEDO  
GIJÓN

CORREO EXPRESO  
MADRID-P.PIO  
AVILA MEDINA C. VALLADOLID  
V.de BAÑOS PALENCIA LEON MONFORTE LUGO  
LA CORUÑA

BARCELONA EXPRESO  
PORT BOU - BARCELONA

EXPRESO COSTA BRAVA  
MADRID - CERBÈRE

SEMI-DIRECTO  
MADRID - SALAMANCA

# Libro de composiciones

## RENFE en los años 60

En 1961 se entregan a RENFE las últimas locomotoras de vapor en España, fueron las "Garratt" 2-8-2, máquinas con un gran esfuerzo de tracción, eran las segundas en España detrás de las "Santa Fe", aunque eran máquinas con muchos conceptos superados para una locomotora de vapor moderna, y también se entregaron las últimas "Mikado", máquinas sencillas y de buen resultado.

No sería hasta 1965 cuando comience la verdadera decadencia de la tracción vapor. En 1968 finalizará la tracción con carbón, y todavía durante siete años, con el fuel-oil como combustible pervivirá la misma. Pero hasta el fin de la tracción vapor Renfe en 1975 la locomotora a vapor tendría una importancia muy destacada.

La enorme variedad del parque de tracción vapor, hizo que desde finales de los años cincuenta del pasado siglo, y hasta mediados de los sesenta, coexistiesen máquinas centenarias en servicio diario, con los modelos más modernos y evolucionados del panorama ferroviario europeo. Se puede exponer simplemente un ejemplo: la veterana 0-3-0, "El Alagón", perteneciente a la dotación del depósito de Madrid-Delicias, afortunadamente conservada en el Museo Nacional del Ferrocarril, podía ser vista realizando su servicio diario de maniobras en las dependencias de Madrid-Mercado, estación hoy desaparecida bajo la M-30, junto con las últimas y modernas 2200 recibidas o con las "Confederaciones".

La variedad de tipos en servicio era abrumadora, tanto que muy pocos países de todo el mundo podían ofrecer tal variedad. Los grandes y aún los medianos y pequeños depósitos presentaban una heterogeneidad de modelos difícilmente imaginable. Existían máquinas 1-2-0, y 2-2-0, tanto tanques como con tender. Si se trataba de máquinas 0-3-0, la variedad era ya enorme; había unidades francesas, alemanas, belgas, inglesas con tanques y sin él, con diámetros de rueda variables, desde los 1.000 mm. de las primeras 1600 Norte, hasta los 1.700 mm. y otro tanto podría decirse de los tan variados modelos de 0-4-0, presentes en casi todos los depósitos junto con diversos tipos 2-3-0, "Compound" de Andaluces y MZA, de simple expansión del Norte y del Oeste. Y las Tanques, 2-3-2 MZA y las 2-4-2, también "Compound" Norte y bastantes más de simple expansión de MZA, Oeste y Estado.

Dicha heterogeneidad presentaba cuatro tipos de "Pacific", que llegaba al máximo con los modelos 2-4-0, máquina característica de los ferrocarriles españoles en las compañías grandes: Norte, MZA, Oeste, Andaluces, Central de Aragón, y también en la Renfe. Sus aplicaciones iban desde las rápidas "Compound" 4000 del Norte y las de MZA, o las 1300, a las máquinas "para todo" que eran las excelentes 1400 y derivadas de MZA. En tan variopinto parque se podía escoger no ya entre máquinas "Compound" o de simple expansión, sino de distribución cilíndrica o por válvulas, y aún de estas, entre Lenz y Dabeg. Sin olvidar las 2-4-1, las espléndidas 1700 de MZA y las "Montañas" Compound del Norte, que fueron las primeras 2-4-1 de Europa, junto con las del Este y PLM francés. También había "Mikados", antiguas norteamericanas del Norte, y modernas de la Renfe, "Garrat" doble "Pacific", únicas en Europa, y las ya citadas doble "Mikado" junto con 1-5-1 "Santa Fe", encontrándose entre las de mayor

esfuerzo de tracción de Europa, y aún veteranas 0-6-0 "Compound" de vapor saturado y de vapor recalentado, procedentes del Central de Aragón, así como las magníficas 2-4-2 "Confederación". Todo este panorama de máquinas desaparecería por completo en este decenio.

Siguiendo la evolución de la red, ya a mediados de los años 60 se habían puesto en servicio 293 km. de vía electrificada, que correspondieron a las secciones de vía doble de Venta de Baños a León y de vía sencilla de Palencia a Alar del Rey, ambos trayectos servidos por locomotoras de la serie 7700 y por unidades de la serie 600. También se electrificó el tramo Castillejo-Toledo, y se encontraban en ejecución Ávila-Venta de Baños, Hontanares-Medina del Campo y Gerona-Llansá, todas ellas a 3.000 voltios.

El parque de locomotoras eléctricas aumentó de 340 a 351, recibándose las 11 últimas Alstom 7600 y 8600.

El 4 de julio de 1968 se puso en servicio la línea directa entre Madrid y Burgos. La nueva línea tenía 282 kilómetros de longitud, correspondiendo 105 a la provincia de Madrid, 65 a la de Segovia y 112 a la de Burgos, con rampas no superiores a las 10 milésimas.

En 1964 las Cortes Españolas aprueban el Plan Decenal de Modernización 1964-1973 que durante 1965 se cumplió en sus líneas generales, destacando en particular el gran avance que experimentó la electrificación y especialmente la dieselización, produciéndose también la retirada del servicio de trenes de baja calidad. Pero 1966 resultó un año crítico para los ferrocarriles españoles al no poder realizarse las previsiones efectuadas en el aspecto económico. Uno de los motivos fue el acusado incremento del coste de vida, que afectaba desfavorablemente al cumplimiento de las previsiones de gastos de personal. Se producía sin embargo un espectacular incremento del tráfico de viajeros que aconsejaba satisfacer tal demanda con medios nuevos. También el desarrollo de las técnicas de los ordenadores electrónicos y de los sistemas de transporte combinados que inducían a acelerar la realización de algunas etapas del Plan, obligaron a revisar críticamente algunas etapas del Plan Decenal de Modernización para precisar si era conveniente reformarlo. Así pues a la luz de la experiencia de los tres años transcurridos, de los presupuestos que se confeccionaron para 1967 y de la previsión del comportamiento de las variables tomadas en cuenta, se procedió a la actualización del Plan para el período 1967-1973, lo que dio como resultado el denominado Plan Decenal de Modernización Revisado, lo que dio origen al cambio de objetivos técnicos, económicos y sociales.

En cuanto al parque de locomotoras diésel en 1967 existían 14 locomotoras Talgo, la serie completa de las 2000 destinadas al Talgo III, y las cuatro norteamericanas supervivientes del Talgo II. Las locomotoras de línea, las 1300, 1600, 1800 y 2100 de Alco, las 1900 de General Motors, todas diésel-eléctricas, a las que ya se incorporaban las nuevas 4000 alemanas diésel-hidráulicas, ascendían a 252 unidades con un importante aumento de 58 unidades respecto a 1966, lo que suponía un significativo incremento del 30 %, acorde con la política decidida en pro de la dieselización.

Las locomotoras de maniobra pasaron de 293 a 323 ejemplares, lo que unido a las cinco quitanieves, ofrecía un total de 594 locomotoras diesel en conjunto. El imparable aumento de locomotoras de línea fue desplazando al vapor no sólo en los más destacados trenes de viajeros, sino en bastantes de mercancías, y en cercanías por la incorporación de más ferrobuses nuevos, 37 trenes de coche motor y coche remolque.

Tal impulso a la dieselización en máquinas de línea en 1967 permitió la dieselización de la 3ª Zona, con la única excepción de la línea Córdoba- Bobadilla-Algeciras en la que la tracción era mixta, diesel y vapor-fuel y la dieselización completa de la 4ª Zona al introducir tal tipo de tracción en la línea Guadix-Aguilas, junto con la supresión de la tracción vapor en la importante 2ª Zona al dieselizar la línea Madrid-Zaragoza, con la incorporación de las nuevas 4000.

En lo relativo al tráfico de viajeros se registró un incremento que superó las previsiones realizadas, lo que fue posible gracias al aumento de la capacidad de transporte, mejora de la calidad con la incorporación de nuevos coches, retirada de los coches aún en activo de dos ejes y extensión de la dieselización y electrificación, a la vez que se procedía a suprimir ciertos servicios.

Las modificaciones más significativas en el servicio de viajeros fueron la introducción de trenes TAF en servicios interprovinciales, a medida que se incorporaban trenes TER destinados a servicios radiales y también transversales en líneas principales.

En esa línea se crearon servicios servidos por trenes TAF entre Sevilla y Badajoz, Vigo y Oporto, y Madrid a Ciudad Real y Puertollano, motivado esto al disponer de trenes TAF, por la incorporación de TER a los que los anteriores cedían sus servicios entre Barcelona-Cerbère, Barcelona-Valencia, Madrid-Cartagena, Madrid-Santander, Madrid-Pamplona-Logroño y otro servicio Madrid-Gijón por Astorga.

Con la incorporación de nuevos coches tipo 8000 se crearon trenes convencionales con tracción diesel, excepto en los trayectos electrificados, entre Fuentes de Oñoro y Hendaya, Barcelona y Córdoba, y entre Valencia y Port-Bou.

También se inició el servicio de literas en nueve trenes de largo recorrido con gran aceptación y el servicio auto-cama entre Madrid y Oviedo.

De acuerdo con la directriz de progresiva supresión de la tercera clase se suprimió la misma en los servicios diurnos de Barcelona-Valencia, Madrid- Barcelona y en el expreso de Madrid a Málaga y Algeciras, se suprimieron 30 trenes de baja calidad.

Al ir suprimiendo la tercera clase fueron quedando disponibles coches serie 5000 en muy buen estado pasando los de tercera a segunda clase y algunos de primera clase fueron transformados en coches de segunda clase. Otro tanto ocurría con el resto de series que vieron modificadas sus clases para pasar de tercera a segunda, en algunos casos con transformaciones y mejoras de comodidad y en otras limitándose tan sólo al cambio de numeración en los coches.

Como anexo publicamos el inventario de material móvil realizado en 1961.

COCHES		Cuatro ejes	Dos ejes	TOTAL
Salones Jef.ª Estado y Obras Públicas ...	6	—	—	6
Salones... ..	12	27	—	39
Dinamométricos... ..	1	—	—	1
Sanitarios... ..	7	1	—	8
Socorro accidentes... ..	4	80	—	84
Tienda-Economato... ..	2	5	—	7
Coches-escuela... ..	7	—	—	7
Coches-oficina... ..	—	1	—	1
Pagadores... ..	—	2	—	2
Butacas... ..	12	—	—	12
Butacas y camas... ..	13	—	—	13
Butacas y 2.ª clase... ..	9	—	—	9
1.ª clase... ..	301	57	—	358
2.ª clase... ..	438	99	—	537
3.ª clase... ..	1.102	643	—	1.745
1.ª clase y camas... ..	35	—	—	35
1.ª y 2.ª clase... ..	178	45	—	218
1.ª, 2.ª y 3.ª clase... ..	5	—	—	5
1.ª y 3.ª clase... ..	63	1	—	64
1.ª, 3.ª y furgón... ..	2	—	—	2
2.ª clase y bar... ..	2	—	—	2
2.ª y 3.ª clase... ..	63	48	—	111
3.ª clase y correos... ..	3	—	—	3
3.ª clase y furgón... ..	9	—	—	9
3.ª clase obreros... ..	2	55	—	57
<b>Total... ..</b>	<b>2.270</b>	<b>1.064</b>	<b>—</b>	<b>3.343</b>
<b>FURGONES</b>				
Corrientes... ..	139	2.250	—	2.389
Con departamento de correo... ..	84	89	—	173
<b>Total... ..</b>	<b>223</b>	<b>2.339</b>	<b>—</b>	<b>2.562</b>
<b>VAGONES</b>				
Plataformas... ..	727	12.968	—	13.695
Bordes... ..	—	2.618	—	2.618
Máximos... ..	77	16.153	—	16.230
Cerrados... ..	1	34.199	—	34.200
Jaulas... ..	—	2.295	—	2.295
Tolvas... ..	798	596	—	1.394
<b>Total... ..</b>	<b>1.598</b>	<b>68.829</b>	<b>—</b>	<b>70.427</b>
<b>VAGONES PARTICULARES</b>				
	Cuatro ejes	Tres ejes	Dos ejes	TOTAL
Cerrados... ..	—	—	2.362	2.362
Plataformas... ..	41	—	375	416
Bordes... ..	—	—	387	387
Máximos... ..	478	20	3.141	3.634
Cubas... ..	—	—	1.550	1.550
Jaulas... ..	138	—	45	183
Cisternas... ..	227	72	3.485	3.784
Frigoríficos... ..	72	—	541	613
Tolvas... ..	50	60	135	245
<b>Total... ..</b>	<b>1.001</b>	<b>152</b>	<b>12.021</b>	<b>13.174</b>

## Automotor Zaragoza - Canfranc

Año 1960

### Automotor 262

2

ZARAGOZA ARRABAL  
-  
CANFRANC

Recién comenzados los años 60 existían tres servicios diarios entre la estación de Zaragoza-Arrabal y Canfranc.

El primer servicio diario disponible comenzaba con el correo 886 procedente de Madrid-Atocha, desde donde había partido a las 22:10 del día anterior con llegada a las 7:20 horas a Casetas. En esta estación se desenganchaba el coche directo a Canfranc y se enviaba a Zaragoza-Arrabal.

El tren Correo 282 disponía de plazas de primera, segunda y tercera clase, además del coche camas que realizaba el servicio directo desde Madrid-Atocha.

En Zaragoza-Arrabal se efectuaba el acoplamiento del coche directo procedente de Casetas y el tren Correo partía a las 7:50 horas, efectuando parada en todas las estaciones del recorrido. La llegada a Canfranc se realizaba a las 13 horas.

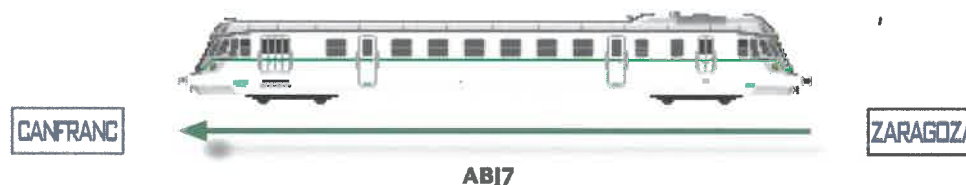
A media tarde se realizaba el servicio rápido con el automotor 262, dotado con plazas de segunda clase únicamente y servido por un automotor Renault ABJ.

El servicio se prestaba tan sólo los lunes, miércoles y viernes en sentido ascendente y martes, jueves y sábado en sentido descendente.

Este automotor partía de Zaragoza-Arrabal a las 14:50, efectuando únicamente cinco paradas en su recorrido, para llegar a Canfranc a las 18:35 horas. Este tren aseguraba enlaces con los trenes TAF de Barcelona y Valencia-Irún en sentido ascendente y descendente. Su velocidad comercial era de 65 km/h, bastane elevada para época.

Finalmente existía otro servicio diario formado por un tren Ómnibus, con plazas de primera, segunda y tercera clase. Efectuaba su salida a las 17:15 horas y llegaba a Canfranc a las 22:35 horas, con una elocidad comercial de 33 km/h.

El recorrido de estos trenes era de 178 kilómetros, con un tiempo de viaje ascendente entre poco menos de tres horas para el Automotor y de casi 5 horas y media para el Ómnibus.





*Automotor ABJ 7 estacionado en los andenes de la estación de Zaragoza-Arrabal con destino a Canfranc fotografiado el 18 de abril de 1960. Este tren a Canfranc realizado con el ABJ 7 Renault "de lujo" era el tren 262 que tenía su salida de Arrabal a las 14:50 y llegaba a Canfranc a las 18:35 pasando por Huesca. Tras él podemos ver al TAF Barcelona-Zaragoza nº 251. Sin datos de autor.*



*Una pareja de automotores ABJ, en este caso un ABJ 2 en segundo plano y un ABJ 7 en primer plano. Mariano Orozco.*

