

## El "Expreso de los Pobres" 205 Barcelona-Madrid



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO lo que fueran los más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad en base a anotaciones de composición personales en el periodo que va entre 1972 y 1981, una década realmente prodigiosa en cuanto a variedad y cantidad de material en circulación, y en la que el tren llegaba a todos los rincones peninsulares y al alcance de toda la población.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en muchos casos ( casi en el 50% ) se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

205 Barcelona-Madrid ( 1981 ) - - - - - Composición CR8106

Referencia EW21

Como demostración de que también me interesa Renfe ( y no poco ), paso a iniciar esta temática con una composición que acabo de formar, dentro de mi proyecto CR, de unos de nuestros más queridos expresos de los años 70 y 80.

De los 3 expresos nocturnos clásicos Barcelona-Madrid ( y viceversa ), el 205 era el más temprano, con mayor recorrido-rodeo y tiempo, y en algunos sectores le llamábamos jocosamente "de los pobres", en oposición a los otros dos, con tarifa de suplemento y de más "caché" : el Autoexpreso 203 ( camas y literas exclusivamente ) y el "Costa Brava", con itinerarios más directos, más rápidos y caros.

Mi anotación personal de esta composición es del 20-julio-1981, a su salida de Barcelona-Sants. No es la única que tengo de este tren, pero es la que he podido formar ahora, 100% exacta, con el material de que dispongo.

Según guía oficial de verano 1981, el horario era : Barcelona-Sants ( 19,35 ), Tarragona ( 21,14 ), Reus ( 21,31 / 21,51 ), Lleida ( 23,18 ), Zaragoza ( 2,12 / 2,20 ) y Madrid-Chamartín ( Ll. 8,06 ); 1ª y 2ª clase, literas y servicio bar.

En 1981 no estaba en funcionamiento la "raqueta" de Reus, luego este 205 daba el rodeo por Tarragona y Reus, inversión "cabeza-cola" en esta última, y siguiendo hacia Lleida y Zaragoza; un itinerario tortuoso para captar el mayor número posible de poblaciones importantes ( evitando el by-pass directo vía Valls que sí tomaba el 203 ).

#### Composición Expreso 205 / Barcelona-Sants a Madrid-Chamartín : 20-julio-1981

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	269-501		TC	-	Electrotren 2617
1	PMA-30059	Furgón Coches SEMAT	Electrotren	6001	
2	DGCT-3045	Furgón Correos	TC	-	Lima 9630
3	DDT-8031	Furgón	TC	-	Jouef 5791
4	DD-8160	Furgón	TC	-	Rivarossi 3598
5	BB-5057	2ª cl.	TC	-	Electrotren 5029
6	BB-8736	2ª cl.	Electrotren	18002	
7	BB-8764	2ª cl.	Electrotren	18009	
8	BB-8754	2ª cl.	Electrotren	18010	
9	BB-8832	2ª cl.	TC	-	Rivarossi 3660
10	AAR-5049	1ª cl. + bar	Electrotren	5025	
11	AA-8063	1ª cl.	Electrotren	18008	
12	BBL-8153	2ª cl. literas	TC	-	Heris 11022

TC = "Talleres de la Compañía", con esta notación se indican los coches que han tenido que ser "reelaborados" por mis talleres para obtener su idoneidad, ya que no se producen o no se producían comercialmente. En todo el proyecto, la "idoneidad" se refiere al coche dentro de su tipo y serie, no a que cada modelo vaya matriculado exactamente como el real anotado sobre el terreno.

Sorprende la presencia de un vagón porta-coches en este tren sin servicio de auto-expreso; deduzco que sería un transporte de material vacío o un refuerzo del expreso siguiente.

Esta formación es a la salida de Barcelona: a partir de Reus, la máquina pasa al otro extremo, junto al coche-literas, y los furgones circulan en cola hasta Madrid. La "raqueta" que se construyó poco después evitó esta maniobra, trazándose una nueva línea a vía única, que, saliendo de Reus por el lado de Mora, describe una curva de 180° atravesando los barrios periféricos de la población y empalmando con la línea de Lleida, que salía de la estación lado Tarragona, a un kilómetro escaso de ésta.



Vista general del tren ( tramo Barcelona-Reus ).... aunque hoy, por lo que parece, ha sido desviado excepcionalmente por Sant Vicenç de Castellet !



Otra vista general, ahora ya circulando entre Reus y Zaragoza ( en el tramo de Zaragoza-El Portillo a Madrid-Chamartín era traccionado aún por una 333 ); el carácter poco afortunado de este tren viene asimismo por el hecho de circular la mayor parte de su trayecto con la locomotora junto al coche literas..... poco adecuado para dormir !

La locomotora, en este caso, es la 269-504 ( una de las primeras 269 que se asignó a Barcelona, junto con sus hermanas 501 a 503 y 060 ), que se caracterizaba por sus pantógrafos en posición invertida respecto al normal de las sub series 269.0 y 269.5; se trata del modelo Electrotren pasado por los TC para adquirir su aspecto correcto : ventanas de cabina dobles, techo sin cofre ( el cofre es propio de la subserie 269.222-331 ), cuchillas de seccionador etc....las placas ( producto comercial de Mabbar ) más bien parecen para O que para HO !

En este momento, todavía no disponemos de una 269.0 o 269.5 correctas por parte de Electrotren, aunque se ha anunciado tal modelo en este año 2013.



En circulación, mostrando toda su longitud en esta parte de la antigua maqueta Asvicaf, que emula la salida de la estación de Sant Vicenç de Castellet lado Manresa, subestación eléctrica y casillas incluidas. En paralelo, la vía métrica de FGC que alimenta en la realidad las instalaciones ARES de transbordo de sales potásicas.

Respecto a los 3 furgones de este tren, realizados artesanalmente en su momento, es conveniente señalar que en la fecha actual ( 2013 ) pueden ser realizados en latón sobre chasis Electrotren a partir de los productos comerciales de la firma Tulaton, con mejor resultado y calidad que lo presentado en este trabajo.

Furgón num. 1 :



Poco a decir sobre este vagón Semat; en este tren seguramente circulaba vacío; en esta época, antes de que Renfe dispusiera de los DDMA-9500, estos PMA-30000 y otros PMA-26000 de 2 ejes hacían todo el servicio Auto-Expreso.

Furgón num. 2 :



Servicio ambulante de Correos ( amarillos ya en 1981 ); se ha construido a partir de un coche DB Lima, con algunos elementos de un DGDC-2000 Electrotren, y con bogies Schlieren procedentes de un "P" Heris; en efecto, hubo intercambios frecuentes de bogies en el parque postal, entre los FP-150 cortos ( con bogies Schlieren de origen ) y otros furgones.

Furgón num. 3 :



Se trata de un DDT con calderín de serie baja, puertas de persiana grandes; se basa en la carcasa de resina de Microtren, con un chasis procedente de un coche DB de Jouef, a escala exacta y con bogies MD del modelo que utilizó Renfe.

Furgón num. 4 :



Modelo del más reciente de los furgones serie 8000, serie DD-8100 sin calderín; construido por "chapado" de un modelo Rivarossi; bogies procedentes de Electrotren, de la referencia que venía en los 5000 "regionales". Como en el modelo anterior, calcas procedentes del malogrado Raolva.

Coche num. 5 :



Se trata de un BB-5000, coche original de 2ª clase y con 8 ventanillas y departamentos (uno de los modelos que no le da la gana a Electrotren reproducir ); realizado por "cortar-pegar" de los tramos entre ventanillas, usando unas procedentes de un automotor Fleischmann BR-614 ( dimensión real 1,10 m. correcta ).

Coches num. 6, 7 y 8 :



Referencias corrientes y actuales en el mercado de Electrotren; sin duda la mejor aproximación realizada hasta la fecha de un auténtico coche 8000 de Renfe, aunque tome elementos incorrectos del modelo anterior Rivarossi ( estrías exageradas en techo etc...).

Coche num. 9 :



Para variar un poco, y porque el numero de coche concreto anotado así lo indica, éste BB es de los de ventanilla grande ( 1,20 m. real ); realizado a partir de un Rivarossi, ampliando el agujero de cada ventanilla e insertando las de coches Ibertren de desguace; bogies Electrotren. También se han reproducido los testeros renferos y las puertas con doble pasamanos. Las inscripciones no se han modificado respecto las del coche Rivarossi, ya que éste estaba ya señalado BB-8920, perfecto para un "ventana grande" !

Coche num. 10 :



Servicio de bar con un mixto AAR de Electrotren, modelo no modificado; aunque en la guía-horario viene indicado este servicio, lo más normal es que se hiciera con la fórmula mini-bar ambulante ( ocupando dos departamentos ordinarios de un coche BB ocho mil ), no con un coche "titular".

Coche num. 11 :



Clase superior con este coche; modelo Electrotren comercial, correcto.

Coche num. 12 :



Servicio de literas con este coche, de la gran serie normal de 11 ventanas ( 10 + 1 departamentos ), no el "simil" que produce Electrotren aprovechando por economía el molde del 1ª clase ( serie de literas existente en la realidad, pero sólo con 15 ejemplares, frente a los 117 de la serie normal ); se trata de un coche alemán Heris, que reproduce esta distribución de ventanas, convenientemente modificado y decorado; bogies Electrotren, testeros con señales Renfe etc...



Diversas imágenes de la circulación real de este expreso 205 por la maqueta Asvicaf, en su primitiva versión.



Vista del tren por cola ocupando toda la vía 1 de la estación de Sant Vicenç de Castellet. Hasta el próximo viaje !

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la cesión de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013