

EL EFÍMERO CARBONERO DE MANRESA



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria del transporte de mercancías a escala europea, que sigue siendo de plena actualidad y viable para grandes masas a transportar y para distancias medias y largas. Sin embargo, las temáticas desarrolladas en esta colección se sitúan preferentemente en las últimas décadas del siglo pasado.

Las reproducciones son simbólicas, con bastante exactitud en el material empleado pero no en la longitud y tonelajes de las composiciones, ya que la realidad de este transporte se caracteriza cada vez más por el aprovechamiento íntegro de las capacidades máximas de la tracción y de las infraestructuras, elementos no trasladables del todo al modelismo y maquetismo HO.

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

CARBON MANRESA (1983) - - - - - Composición CE507

Referencia EW66

PRECEDENTES :

El tren que se presenta y emula en HO en este trabajo es para mí un misterio que no he resuelto, ni he indagado en archivos oficiales los datos que completarían este relato; tampoco en el momento de los hechos me preocupé de aclarar el tema por mi cuenta con “trabajos de campo” suficientes; simplemente anoté la circunstancia e hice algunas fotos. Pero pese a esta incompleta información valía la pena seguir adelante con el tema y aplicar aquello tan filosófico de “Dudo, luego existo”.

En concreto estoy hablando del año 1983, ya demasiado distante, cuando a lo largo de un período de varios meses un tren carbonero apareció diaria y regularmente por Manresa, siendo descargado en los muelles de dicha estación de manera precaria (sin instalaciones adecuadas, ni foso, ni volcador de vagones, nada....). El producto se transfería a camiones que a través de la noria que es de imaginar lo conducían a la central térmica de Cercs, en plena zona montañosa de la comarca del Berguedà, a unos 65 km. de la estación aguas arriba por el valle del Llobregat.

Qué ? Cómo ? Porqué ? De dónde ? Desde dónde ?

Muchas preguntas en el aire, y algunas conjeturas o hipótesis.

De dónde ? No lo investigué. No miré las etiquetas de los vagones estacionados. Llegaba a Manresa procedente de Lleida, con lo cual cualquier origen del norte peninsular es plausible. Entiendo que procedía de alguna de las zonas donde la minería del carbón era presente (Ponferrada, Asturias, ...)

Qué ? Era carbón o era coque ? No lo pregunté a ningún interlocutor ferroviario.

Porqué ? La central térmica de Cercs se inauguró en 1971 para dar salida rentable a la minería carbonífera del Berguedà que quedaba activa entonces, después de un pasado glorioso en el que el “carrilet” de CGFC lo conducía de bocamina a Barcelona; la última explotación activa fue la de Carbones del Pedraforca, en Saldes; explotaciones todas ellas próximas a la central; la mala calidad de los lignitos locales y la ausencia de medidas eficaces provocó un importante episodio de “lluvia ácida” en los alrededores de la central, sobre todo en la parte alta del risco de Vallcebre, con importantes pérdidas en ganadería, y con un daño ecológico que, a día de hoy (2017 !) todavía es claramente visible (zona arrasada sin crecimiento vegetal de ningún tipo). Quizás una aportación externa de carbón de calidad o de coque ya limpio para paliar la situación temporalmente ?



Foto C.G. Encajonada en un estrecho valle en el curso alto del Llobregat, y con la cadena pre-pirenaica nevada (cotas 2.500 m.) de telón de fondo, la ubicación de este complejo tenía muchas probabilidades de causar problemas.

Como ? Esto si tiene respuesta : en tren puro, específico y diario (salvo festivos), tracción a cargo de una eléctrica serie 250 (entonces casi nuevas), y un lote de vagones de bordes máximos a bogies tipo XX, en cantidad variable de 8 a 11, frecuente 8 por cierto.

Desde dónde venía la 250 ? Quizás desde Zaragoza ? O desde Miranda ? Si el tren era origen-destino con la misma composición (640 a 880 tm. brutas), qué rampa de qué línea lo limitada ? Parece una carga ligera para una potente 250.

EL TREN REAL :



La foto de testimonio de este tren en ruta, la saqué el 22-12-1983 en Rajadell, estación colateral de la de Manresa sentido Lleida, en una soleada mañana invernal; la 250 está pues acabando sus últimos kilómetros del servicio; será cortada en Manresa y partirá aislada hacia Barcelona, para entrar en algún otro servicio; los vagones serán conducidos para su descarga a los muelles por el tractor local serie 304; los vagones vacíos partirán al atardecer del día siguiente integrados en un colector de recogida local destino Barcelona asimismo. El servicio se prolongaría unos meses más durante 1984 y quedó finiquitado de una forma un tanto accidental que paso a reseñar.

Un fin de semana, en época ya calurosa, una formación de XX quedó aparcada sin descargar; se prendió fuego a la carga de varios de los vagones : el piso de madera de tales XX no aguantó el calor y quedó abierto, con la carga humeante que se desparramó por las vías, bajo varios de los vagones. Por la naturaleza del incendio y su extensión me cuestiono si era realmente carbón o coque; ya que el coque sufre frecuentemente este curso si queda mal apagado en las torres de descarga de agua propias de su proceso productivo; la combustión sigue en plan latente y es normal que disipe finas humaredas y puede avivarse al cabo de unos días por factores de temperatura ambiente o presión. Sea como fuere, el transporte quedó suspendido y ya no se reimplantó. La noria de camiones funcionó aún un tiempo después, pero aportando carbón de calidad de importación vía el puerto especializado de Tarragona.



El mismo día de la foto de cabecera, la misma locomotora (...logicamente) 250-004-9, se dirige hacia Barcelona a la salida de la estación de Manresa; esta vez no va aislada, ya que remolca una 276 que había quedado inútil en un servicio anterior.



En 1979, la central térmica de Cercs de FECSA en plena actividad; al fondo el risco o “cinglera” de Vallcebre, cuya parte llana superior sufrió los efectos adversos; en 1988 la FECSA tuvo que acatar una sentencia condenatoria grave, primera de tipo ecológico en el Estado, y que sirvió de precedente. En 2011, la central, después de varios cambios de propiedad que se sucedieron muy rápidamente, finiquitó su actividad.

A día de hoy, sigue en pie el enorme “cadáver” industrial sin que hayan cuajado los proyectos de reutilización “ambiental” que tanto gustan de esgrimir y vociferar los políticos.

EL TREN EN MODELISMO HO :

Cosa fácil, la reproducción de este tren.

La tracción presenta tan sólo la dificultad de elegir cuál de las dos reproducciones de la locomotora RENFE 250 va a usarse : tanto las que vienen de ROCO como las de VITRAINS son correctas en líneas generales y de mecánica potente. He elegido la segunda de ellas, la italiana VITRAINS, sin ninguna razón explícita. En la siguiente foto se exhibe la pieza, con el malogrado efecto geométrico poco real del pantógrafo alzado.



Los vagones de bordes altos de gran capacidad XX de RENFE, están asimismo reproducidos de manera correcta por ELECTROTREN, la que fuera otrora nuestra casa de modelismo “orgullo nacional”, y ahora perdida en un marasmo empresarial extranjero de difícil resolución (y con la manifiesta realidad de parar todo nuevo proyecto español de nuevo diseño, más allá de alguno de los ya iniciados). La serie real de 1500 vagones comprende las siguientes sub-series :

MATRICULA RENFE	TIPO UIC	AÑO	CANT.	DETALLE	APTOS INTERNACIONAL
XX-285.001 a 286.000	.Fas, luego Ealos	1976-78	1000	3 portones	NO
XX-286.001 a 286.300	Ealos	1982	300	3 portones	SI
XX-287.001 a 287.200	Ealos	1983	200	2 portones	SI

Además, los 100 primeros ejemplares de la 1ª serie llevaron inicialmente unas prolongaciones semi-circulares en los testeros para usar toldos desplazables y de cierre estanco (uno de ellos se adivina hacia el final del tren fotografiado).

Para más facilidad, la propia marca ELECTROTREN propuso un set formado por tres de estos vagones, en concreto dos de 3 portones y uno de 2 portones (ya que tuvo el glorioso detalle de fabricar las dos versiones, con 2 moldes distintos de caja), con la graciosa circunstancia de que vienen dotados de una imitación de carga que emula el carbón, y además se les ha aplicado una suave pero realista pátina.

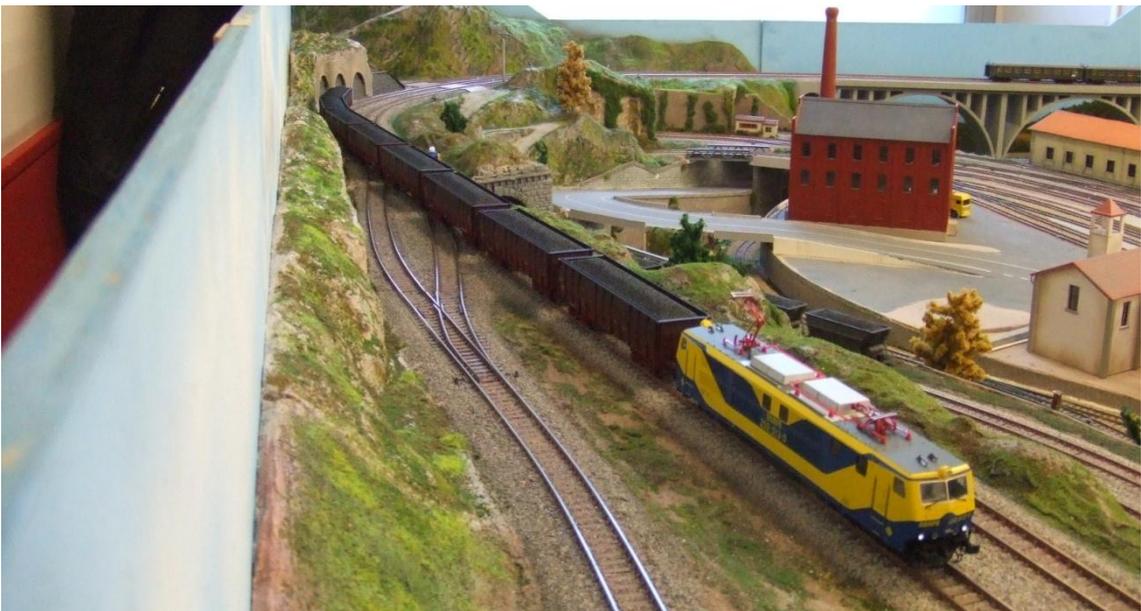
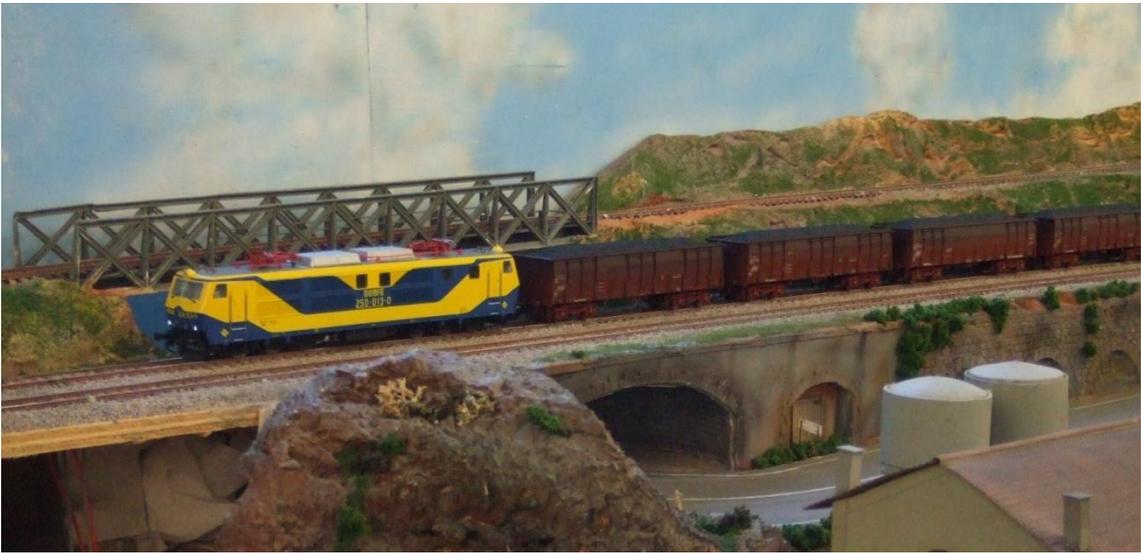
3 de estos sets (referencia de catálogo 6509, producidos en 2005) forman en este tren, con la excepción de uno de los 9 vagones, ya que formé el tren con sólo 8 ejemplares que era el cupo que se estableció como definitivo después de un tiempo de pruebas con formaciones algo más dotadas.



Fotos de detalle de los dos tipos de vagón XX : arriba el de 3 portones por costado, abajo el de 2.



En la foto siguiente, el tren circula por delante de la subestación eléctrica de Sant Vicenç de Castellet, efecto que la ficción modelista-ferroviaria nos permite alcanzar.



En la página anterior, diversos aspectos de la circulación del carbonero manresano por la maqueta ASVICAF; quizás por descuido o a sabiendas del mal efecto óptico, en algunas tomas no se presenta desplegado el necesario pantógrafo !



Estacionado en Vallhonesta.....



.....y en Sant Vicenç de Castellet.

La sesión de fotos ha sido agotadora en esta tarde de sábado en la maqueta ASVICAF; la circulación ha sido intensísima y con un casi “pleno” de socios al frente de otras tantas composiciones; y con una extraña coincidencia de al menos 5 locomotoras 1900 bi-cabinas de Mabar en movimiento. Sin embargo, el diseño y trazado de la instalación, unido al mando digital con tableta portátil, permite un notable flujo de movimiento y variaciones de ruta con las mínimas incidencias. Los “surcos” o “slots” están garantizados para ambos sentidos de circulación, y unas vías en bucle permiten el cambio entre los sentidos de circulación en cualquier momento.

Ningún problema en la tracción, y tan sólo resaltar y pedir disculpas al respecto de que los vagones han circulado sin el montaje de detalles adicionales (volante amarillo de freno, ganchos, pasamanos etc...), que se han quedado olvidados en su bolsita correspondiente.

ANEXO

Las 250 de RENFE en HO

Locomotora característica del plan de modernización de Renfe de los años 80 del siglo pasado, y de diseño y librea espectaculares como para no pasar desapercibida, las 250 en modelo HO aparecieron en plena “burbuja” del modelismo Renfe que se vivió en la primera década de este siglo.

Y, como suele ser habitual, dos producciones de dos marcas distintas compitieron al unísono por el mercado, reduciendo las expectativas de venta y de negocio que tan nefasta política lleva consigo.

La pieza de ROCO vino de la mano de Soldat, el importador del momento al que debemos la gestación y la cobertura financiera de los mejores modelos Renfe que ahora tenemos, con el triste resultado final de su cesación de actividad. La otra pieza, de la marca italiana VITRAINS (sucesora de la histórica LIMA), se gestó a través de un rocambolesco proceso, con la confesa intención de quitar del mercado y arruinar a su modelo competidor, y a su promotor. El desencadenante de este episodio no fue la marca italiana en sí, sino su representante en un pequeño país pirenaico, al cual ROCO acababa de limitar su condición de importador para su país. Tal situación conllevaba una merma de negocio para el representante oficial español, dada la proximidad y la permeabilidad fronteriza de todos conocida.

Ambos modelos son de calidad y son exactos en la cuestión modelista; mecánicas excelentes (diría que mejores que la de la locomotora real, con su frágil y problemática transmisión); sin embargo, el tiempo señala como vencedor y más cotizado al modelo ROCO, quedando a la deriva el VITRAINS por su necesaria y compleja fase de auto-montaje de accesorios, y sus horribles pantógrafos que, desplegados, conforman una rara geometría que afea de manera notable la estética del modelo.

La gama de ambas marcas comprende un buen despliegue de modelos, en las tres decoraciones que existieron : Nueva Imagen (azul-amarillo), Estrella (marrón-crema) y Taxi (Tracción, gris oscuro y amarillo); por cierto, Vitrains no acertó mucho en su decoración Estrella, muy tenue de tonos.

Relación de modelos producidos :

MARCA	REF.	NUMERO	COLOR	Observaciones
ROCO	62410	250-001-5	azul-amarillo	
ROCO	62410	250-004-9	azul-amarillo	
ROCO	62412	250-603-8	estrella	
ROCO	62418	250-013-0	taxi	
ROCO	62420	250-011-4	taxi	
ROCO	62422	250-601-2	estrella	
VITRAINS	2006	250-006-4	azul-amarillo	
VITRAINS	2007	250-604-6	estrella	
VITRAINS	2008	250-601-2	taxi	
VITRAINS	2009	250-019-7	azul-amarillo	
VITRAINS	2040	250-027-0	taxi	
VITRAINS	2041	250-015-5	taxi	
VITRAINS	2042	250-022-1	taxi	
VITRAINS	2043	250-605-3	estrella	
VITRAINS	2044	250-602-0	estrella	
VITRAINS	2045	250-013-0	azul-amarillo	
VITRAINS	2046	250-023-9	taxi	
VITRAINS	2047	250-032-0	taxi	



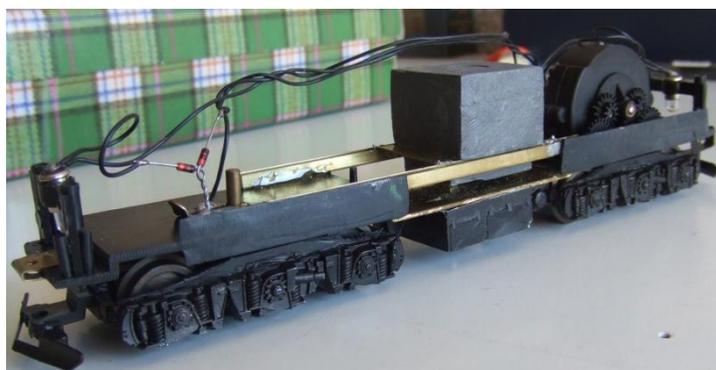
Pareja de ases, los dos modelos ROCO de mi colección; MODELISMO en mayúsculas; son la 250-001-5 en librea origen y la "chopper" 250-603-8, éstas (601 a 605) las únicas que vistieron la librea "Estrella", también en su origen.



Antes del "boom" renfero en modelismo HO desde 2002 aproximadamente, hubo otro "boom", a partir de 1996 más o menos, que es lo que yo denomino "Edad de la Resina", mimetizando las edades arqueológicas y antropológicas; varios artesanos se lanzaron a este mercado, reproduciendo carcasas de resina de mayor o menor acierto, de casi todo el parque motor de Renfe. Pocos años después, aquella iniciativa quedó baldía al aparecer muchos de los modelos industriales equivalentes.

Por mi parte, el "hambre" acumulado de tener modelos cercanos fue tal que me lancé de lleno y con tamaña ilusión en el tema, y ahora tengo un buen parque resinero que me recuerda aquella gloriosa época, aunque los modelos han quedado superados por los posteriores industriales acabados y exactos

en general. Sin embargo, opino que en aquella época realicé mis mejores proyectos de motorizaciones y acabados, azuzando el ingenio, con resultados no del todo detestables, como esta 250-001-5 procedente de una carcasa de resina de Pedro Elvira y una motorización tomada de una LIMA noruega serie 14 que dio las medidas exactas del bogie (con laterales realizados artesanalmente en metal blanco según el tipo 250 correcto). Únicamente queda algo “alta de patas”, achacable a la base LIMA usada.



También se encontraban en el mercado las carcasas 250 de un artesano aragonés, ya decoradas, y que eran distribuidas finalmente por un comerciante de Malgrat, con un sorprendente acabado de cabinas de la misma anchura que la caja, olvidando el imprescindible achafanado de todo vehículo ferroviario largo en este punto. Proyecto ya muy tardío, las industriales Roco y Vitrains que aparecieron enseguida no dieron ya margen de mercado a tal iniciativa.

=====



No podía concluir el reportaje sin la foto del viaducto ! Hasta otra ocasión. Felices mercancías!

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto citadas) :

Jordi Serra i Miquel

Abril-2017