

TREN PAPAL 82

LO QUE SOLO CIRCULA UNA VEZ !



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 cierta medida 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.

Tren Papal (1982) - - - - - Composición CR8A16

Referencia EW110

La religión es un tema personal, delicado y sujeto a muchas controversias. Cada cual goza de una libertad de creencia, y valora el tema a su criterio, aunque siempre es de agradecer una postura por lo menos respetuosa con el tema religioso en general.

Pero por muy ateo que sea uno, es innegable que una visita pastoral del Papa de Roma de la Iglesia Católica a nuestros territorios es un acontecimiento y un acto que no pasa desapercibido y moviliza masas y recursos logísticos en gran volumen.

Así fue en noviembre de 1982, entre los días 1 y 9, cuando S.S. Juan Pablo II, el Papa polaco, cursó esta visita a España, con una apretada agenda de desplazamientos y actos, movilizand o autoridades civiles y eclesiásticas como pocas veces se ha visto por este país.

Si bien todos sus desplazamientos internos (visitando casi todas las Comunidades Autónomas, por aquello de que nadie quiere quedarse agraviado y fuera de la movida), se realizaron por medio aéreo, con flotilla de helicópteros, RENFE puso a disposición un TREN PAPAL que recorrió la misma ruta (con excepciones) por si por circunstancias meteorológicas o imprevistos técnicos no fuese utilizable la vía aérea en alguna etapa del agotador recorrido.

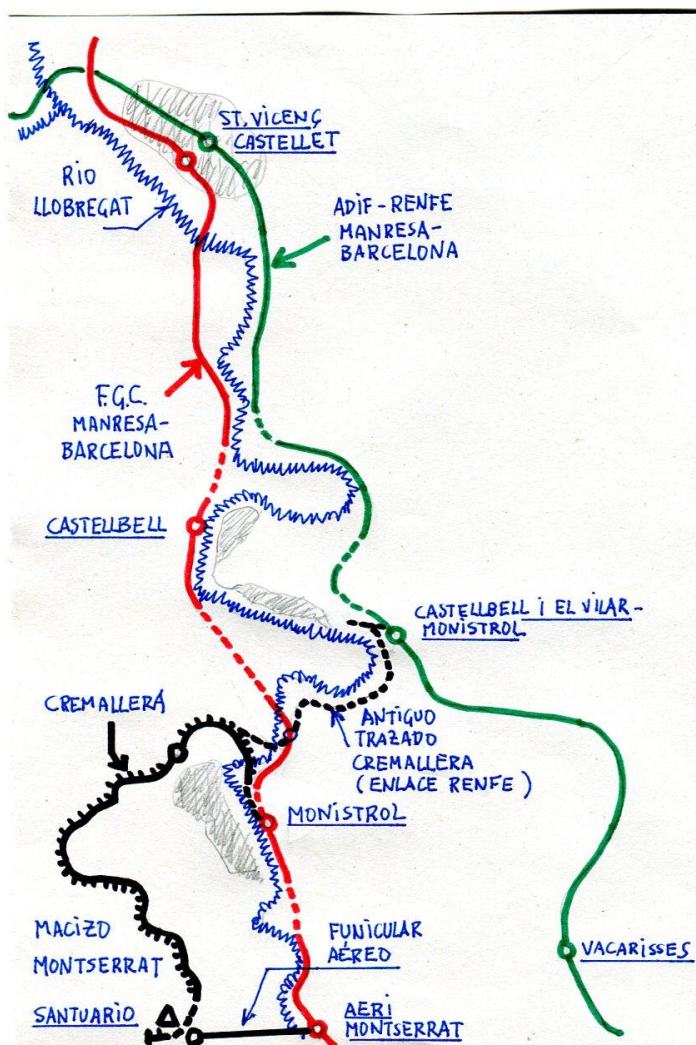
Así pues, el día 7 de noviembre, el Papa Wojtyla estuvo en Barcelona, con misa multitudinaria en el Camp Nou, y después se trasladó al Monasterio de Montserrat, que, como es notorio, es un símbolo de alto nivel tanto en tema religioso mariano como de identidad catalana. En este orden de cosas, el Tren Papal circuló este día desde Zaragoza, vía Lleida y Manresa, siendo estacionado al mediodía en la vecina estación de Castellbell i el Vilar-Monistrol (*), la más cercana de Renfe a la montaña de Montserrat. No siendo necesario su concurso, pese a lo plomizo y húmedo del día, al caer la tarde siguió a Barcelona y por la mañana del día 8 ya estaba en Madrid.

Desde mi entonces hogar, con vistas a la estación de Manresa de Renfe, pude ver, atónito, el paso de este tren tras una breve parada y recuerdo su composición, aunque sin posibilidad de anotación de matrículas, invisibles con la distancia de mi punto de observación. Pero, de reciente, hojeando la revista Carril nº 2, de casualidad he dado con la nota informativa que reseñaba este acontecimiento con transcripción de su composición detallada : se me ha encendido la bombilla mental viendo que, con mis recursos modelistas actuales, con algo de trabajo extra, podía reproducir con exactitud este tren y ponerlo a disposición colectiva. Pensado y hecho.



Especial "Tren Papal" al 7-11-1982 a su paso por Manresa :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	333 *		Electrotren	2020	
1	WL-6004	Camas YF	Amefalink	YF-E	
2	WL-6109	Camas YF	Amefalink	YF-B	
3	WL-4646	Camas YF	Amefalink	YF-C	
4	ZZ-1102	Salón Autoridades	TC		Base Jouef HJ
5	WL-4687	Camas YF	Amefalink	YF-D	
6	AA-8112	1ª cl.	Electrotren	18008	
7	AA-8111	1ª cl.	Electrotren	18000	
8	AA-8004	1ª cl.	Rivarossi	3659	



(*) El macizo de Montserrat tiene como base el valle del rio Llobregat (azul), y sus cumbres se alzan casi verticalmente 1100 metros por encima del nivel del rio. Este valle es recorrido por los FGC (en rojo) en su línea de Barcelona a Manresa; disponen de estaciones con enlace a los medios de remonte, el funicular aéreo y el tren cremallera (negro). Pero RENFE (en verde) discurre bastante apartada del fondo del valle, ya que va ganando altura desde Sant Vicenç de Castellet dirección Terrassa, pero por el flanco contrario a la sagrada montaña. Su estación más cercana es Castellbell i el Vilar-Monistrol, que, antaño, sí tenía enlace a Montserrat con el antiguo cremallera, cuyo ramal debía remontar desnivel desde el fondo del

valle para alcanzar esta estación (que para un "cremallera", es lo suyo); en la actualidad no hay ningún enlace, y esta estación, apartada de las poblaciones del fondo, languidece en el olvido y deterioro como otras de la línea de Adif Manresa a Barcelona.

Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

1/ Coches Camas YF (num. 1, 2, 3 y 5) :

Cuando, hace unos pocos años, el artesano Amefalink decidió su programa de construcción en modelos acabados de latón, del inédito entonces coche-cama ibérico YF, deduje tras reflexión cuidadosa que necesitaba 4 ejemplares para poder reproducir adecuadamente mis trenes anotados, al mismo tiempo que 4 es la cantidad de sub-series reales de estos coches, dando así por "bien representado" este modelo y obviando si en el futuro llega a salir de una marca industrial.

- 1ª serie 4641 a 4668 : 1963, algunos con bogie "Pennsylvania"
- 2ª serie 4669 a 4690 : 1969, bogie Minden-Deutz
- 3ª serie 6001 a 6012 : 1972, los modernos CIWL
- 4ª serie 6101 a 6110 : 1975, propiedad Renfe, sin marcas CIWL

Es ya una sorprendente casualidad que este Tren Papal, llevara precisamente UNO de cada sub-serie, con lo que la exactitud de mi formación queda muy reforzada, ni hecho adrede !



Amefalink 6009 lado pasillo



Amefalink 6102 lado departamentos



Amefalink 4642 lado departamentos



Amefalink 4673 lado pasillo

2/ Coches de 1ª clase (num. 6, 7 y 8) :

Para estos coches de supuesto "refuerzo" para la comitiva papal, ningún problema en la reproducción modelista; 2 están tomados de mi parque Electrotren, y el tercero (que no es nada habitual la presencia de 3 en un expreso convencional), viene del modelo previo Rivarossi que me había habilitado someramente. Destaca negativamente en la composición por el poco grosor e intensidad de su franja amarilla, que casi pasa desapercibida en relación a los otros 2.



3/ Coche Salón de Autoridades (num. 4) :

En este punto está la dificultad y también la auténtica “salsa” de este tren tan especial. He tenido que construirme este coche, y para ello he ahondado en sus orígenes, historia, etc... para guiar de manera oportuna el trabajo modelista a realizar.

Renfe, en sus inicios, dispuso de dos de los seis coches “Pullman” ex. Andaluces, para realizar sus dos salones ZZ-1101 y ZZ-1102, para visitas de autoridades, a disposición de la Jefatura del Estado. Las modificaciones internas son profundas, las externas no tanto.

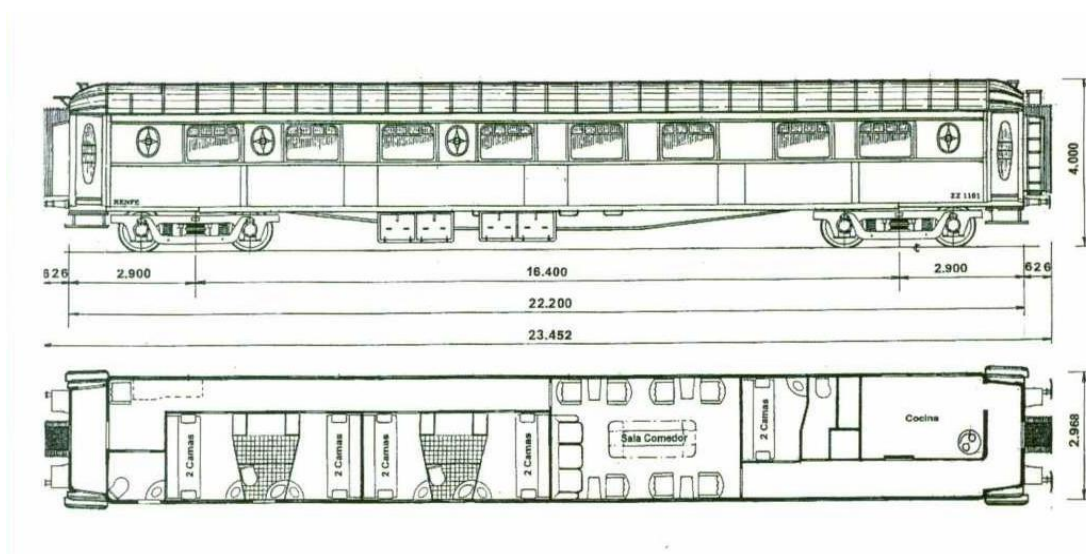
Para este menester seleccionó los coches núm. 4 y 6 del lote andaluz, que eran ambos CON COCINA, manteniendo esta cualidad en su nuevo uso. Dispuso de 4 "suites" de una o dos camas cada una, con baño común dos a dos, que se traduce por DOS nuevas ventanillas ovaladas externas, en el costado contrario al pasillo, entre las ventanas. Lado pasillo sin cambios, ya que es también el lado de la cocina con sus 5 ventanillas pequeñas originales, en dos grupos de 2 y 3.

A nivel modelista, lo mismo que se hizo en real : es preciso localizar un coche Pullman ex. Andaluces CON cocina y trabajarlo. Tanto Rivarossi como Electrotren los realizaron en H0. Aunque ambas marcas no hicieron más que repintar el modelo previo "Pullman" CIWL del tipo "Flèche d'Or", que es CASI del todo equivalente al andaluz y existe asimismo en sus dos versiones, con o sin cocina. Luego vale también un coche de este tipo aunque no sea el andaluz, al fin y al cabo el pintado integral en azul va a ser necesario.

En concreto, he adquirido y modificado un ejemplar de producción moderna, el Hornby-Jouef HJ4127-2, localizable aún nuevo, con elongación y finos acabados muy actuales, y cuyas franjas amarillas centrales e inferior pueden ser mantenidas durante el proceso de pintado. Por muy Jouef que digan, viene del clásico molde del Rivarossi de toda la vida. Hornby = Todo en Uno.

Para las dos ventanillas ovaladas suplementarias, un comercio italiano vende recambios Rivarossi canal histórico, donde la tira de cristalería de un "Pullman" con 4 de estos artilugios está disponible fácilmente.

Pero, dificultad añadida, resulta que el Pullman "Andaluces" con cocina, lado "suites" (que es pasillo frente a la cocina), tiene movida la 7ª ventana grande, cosa que no ocurre en el "Flèche d'Or" centro-europeo de la CIWL. Nuestros ZZ-1100 mantuvieron esta irregularidad y hay que aplicarla. Y como los problemas vienen por parejas, resulta que esta versión china moderna Rivarossi viene con las tiras de cristales pegadas a prueba de bomba nuclear, hay que reventar todo para sacar una ventanilla semi-entera si hay suerte, y hay que pintar con la tira "in situ", doble trabajo de máscara.



ZZ-1102 origen lado "suites" y pasillo zona cocina. Esquema Vía Libre.

Otra dificultad y no menor : la evolución de estos coches. Ambos han sido largamente modificados varias veces : nuevas ventanas tipo Young, cierre de los testeros, burlete de goma y no fuelle, aire acondicionado con resaltes en techo en los extremos, bogies GC nuevos para 160 km/h, repintados, distinta posición de la matriculación etc...; además, estos cambios no han ido siempre parejos en los dos ejemplares. Qué ASPECTO tendría el ZZ-1102 real el 7 de noviembre de 1982 ?

He ahí la cuestión.

Parece ser que este ejemplar no había sufrido demasiados cambios a esta fecha, consta que lo más gruesos fueron posteriores. Así que lo he presentado en un estado próximo al supuesto original, por lo menos hasta que no disponga de unas fotos o informaciones fidedignas y bien fechadas que indiquen otra cosa.



El coche WSPc-4085 antes de empezar su somera transformación.



Y este es el resultado, por el lateral de las ventanillas de cocina. Las inscripciones centrales son provisionales, por medios informáticos, a la espera de la confección expresa del transferible adecuado.



Vista lado departamentos "suite", que es el lateral con mayores cambios realizados; se han mantenido testers y bogies de origen, así como la decoración azul con finos filetes amarillos, que es el estado más probable que podría lucir en 1982.



Otra vista del lado de las "suite"; también se han conservado las ventanas originales del coche andaluz, equivalente a un Pullman "Flèche d'Or" de la CIWL.

4/ Tracción :

En la información publicada consta que locomotoras tipo 269 ó 333 se hicieron cargo de este tren según sus etapas o recorridos. Normal, lo mejor y más fiable que tenía Renfe para la ocasión.

Sin una certeza absoluta, pero creo que fue una 333 la que lo encabeza el día de autos. La línea Lleida-Manresa acababa de estrenar su electrificación, luego podía haber sido una 269 mismamente; pero me inclino más por la 333 cuyo sonido peculiar y atronador posiblemente despertó mi atención al percibirlo desde el

interior de la casa y salí a la terraza a ver qué estaba pasando. Quizás una 269 me habría pasado desapercibida !

Así pues, una de mis 333 verdes Roco podía haberse dispuesto para esta emulación trenera, pero he preferido presentar al respetable una novedad (en esta serie, me refiero, no a novedad en sí ya que fue comprada en 1980), como es la eterna y entrañable 333 verde Electrotren.



Comprada justo a su salida al mercado, que me pilló de viaje por Madrid, no me resistí a la novedad en el primer escaparate que la vi, y tuve que llevarla conmigo en el equipaje de mano el resto del viaje.

Un aspecto sorprendente para la época, en claro avance, una finura de detalles e inscripciones nunca vista en aquel momento; una tracción ruidosa pero de una potencia descomunal, una adherencia por peso y aros que superaba incluso la capacidad del motor.

Mucho más tarde descubrí que el paso de ruedas está disminuido para poder ubicar mejor la cascada de engranajes de metal (qué me importaba entonces aquello ?), y el motor de electroimán necesitaba un voltaje muy elevado para poder empezar a moverse, incompatible pues con otras locomotoras en el circuito.

Así que, en cierto momento (2003), cometí el sacrilegio de desmotorizarla y poner en su lugar el chasis Roco de una 132 "Lyudmilla" de la DR, cuyo paso de ejes es de 3,70 m. reales, pero que se adaptaba a los laterales de esta 333 acortados a esta cota desde los 4,00 m. reales. Gané en silencio, compatibilidad y regularidad de marcha, no en esfuerzo total de tracción.

Años más tarde, a la salida de la 333 Roco, decidí operar al revés : recuperé esta 333 Electrotren con todo su equipo inicial, a efectos históricos y de colección, y como no, también de explotación analógica. La pobre "Lyudmilla" también sobrevivió, pese a las amputaciones realizadas, por provisión de algunos recambios originales, siempre disponibles.



Un modelo de culto, avanzado a su época, con una presencia acorde a la de la máquina real, y ahora pieza de colección a no ningunear.

5/ Circulación :



Vista completa del Tren Papal 1982



Magnífico aspecto del ZZ, pese a lo somero e inacabado de su transformación, rodeado de los magníficos YF de Amefalink, al completo





Cola de tren, con la inusual presencia de 3 coches de 1ª clase serie 8000 contiguos



La 333 Electrotren da muestras de su "poderío" al frente del Tren Papal 1982 : un trabajo de responsabilidad, no es imaginable un fallo de tracción con las repercusiones mediáticas severas que conllevaría !



Lento y solemne discurrir de este especialísimo tren

10/ Epilogo :

Me pregunto si para una hipotética futura visita Papal, RENFE tendría algo con qué formar un tren equivalente. Y no es imposible, ya que el Papa actual, Francisco, jesuita él (e hijo de ferroviario), prometió visitar Manresa y sus sitios ignacianos, ahora que está por cumplirse el 500 aniversario de la estancia de San Ignacio de Loyola en nuestra ciudad, y que se pretende festejar de manera adecuada y como reclamo turístico, que nunca viene mal.

Sea como fuere, aquí queda este testimonio que me ha gustado muchísimo divulgar, siendo como es algo tan especial, único e irrepetible. La historia de nuestro ferrocarril es apasionante.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo que se cite) :

Jordi Serra i Miquel

Junio-2021