

EXPRESO 1 / 2 IRÚN Y PAMPLONA

EL “IMPRESINDIBLE” DEL NORTE



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.

Irún-Madrid nº 2 (1979) - - - - - Composición CR7912

Referencia EW104

Es tradicional que una compañía ferroviaria reserve los números de circulación más bajos a sus mejores trenes; en la mayoría de administraciones, el rango 1-100 se aplica a la "crème" de sus servicios selectos, por lo menos en la etapa del ferrocarril clásico que se glosa en esta serie de reportajes.

En RENFE, quizás por herencia directa de NORTE, estos números aparecen en las mejores relaciones de la línea Madrid-Irún, considerada tradicionalmente como la arteria principal o "imperial" de la red hispana.

Viene hoy al caso componer uno de estos clásicos e históricos expresos nocturnos, números de circulación 1 y 2, para la relación Madrid-Chamartín/Irún y viceversa. Además, incorporaba unos coches para la relación Madrid-Pamplona y viceversa, cortados/acoplados en Alsasua, y cuya circulación por el tramo Alsasua-Pamplona se realizaba bajo el amparo de los números 1121-1122 y con la categoría de "Ómnibus", deteniéndose en todas las estaciones del corto trayecto.

La relación nocturna Centro-Norte era importante y muy bien cuidada en los años del desarrollismo, cuando el peso específico del poderío económico e industrial vasco era enorme y concentraba buena parte de la industria pesada del país. Relación bicéfala (Irún y San Sebastián por un lado y Bilbao por el otro), era servida por sendos expresos nocturnos a cada uno de los dos destinos, y, además, por el famoso expreso "Costa Vasca", único en España con composición exclusiva de coches-cama de la CIWL, éste con 2 secciones que se separaban en Miranda de Ebro.

Anoté su composición en Medina del Campo en una fresquita noche, después de apearme de él, y es que viajaba desde Miranda de Ebro para tomar en Medina el muy matinal ómnibus a Orense por Zamora; su composición es la siguiente y se reproducirá en HO en las páginas siguientes :

Expreso nº 2 Irún y Pamplona-Madrid Chamartín del 23-septiembre-1979 en Medina del Campo :

	Matricula	Marca	Base-Origen	Refer.	Procede
M	8900 *	TC	Electrotren	2609	Irún
1	DD-8100 *	Electrotren		5229-2	Irún
2	DGDC-3200 *	TC	Kit Tulaton		Irún
3	WL-4600 (YF) *	Amefalink			Irún
4	BB-8500 *	Electrotren		18009	Irún
5	BB-8500 *	Electrotren		18010	Irún
6	BB-8500 *	Electrotren		18022	Irún
7	BB-8500 *	Electrotren		18042	Irún
8	BB-8500 *	TC	Rivarossi	3661	Irún
9	BB-8500 *	TC	Rivarossi	3660	Irún
10	AA-8000 *	Electrotren		18008	Irún
11	BBL-8100 *	TC	Heris	11022	Irún
12	BBL-8100 *	TC	Heris	11022	Irún
13	BB-8500 *	TC	Roco		Pamplona
14	BBL-8100 *	TC	Heris	11022	Pamplona
15	WL-5400 (T2) *	Electrotren		18106	Pamplona
16	PMA-26000 *	M. Lacalle		970	Irún

Lamento no haber anotado los números exactos de cada coche de esta robusta composición, quizás por el hecho de atender más a mi condición de viajero que de observador externo. Además de la oscuridad intrínseca del momento.

La formación de este largo expreso va a agotar mis existencias de coches 8000 de 2ª clase y de literas, pero va a permitirme ESTRENAR el último coche que se ha incorporado muy reciente a mi parque, el estafeta postal corto DGDC-3200 en color verde de origen. Si no se ha presentado antes este tren es por esta razón.

Dado que el servicio "auto-expreso" consta que se ofrecía desde Irún, se intuyen unas complicadas maniobras en Alsasua para añadir/quitar los coches de Pamplona, manteniendo la PMA en cola. Además, estos 3 coches navarros quedaban en esta estación invertidos según su marcha, ya que la línea de Pamplona entra en Alsasua orientada hacia el norte. Posiblemente este ómnibus Pamplona-Alsasua formaba con algún otro coche (un furgón casi seguro) limitado a este trayecto local.

Su itinerario y tiempo según la guía horaria era el siguiente :

Irún		22,10
Alsasua	0,17	
Pamplona		22,30
Alsasua	23,36	0,35
Miranda de Ebro	1,41	1,50
Medina del Campo	5,16	5,25
Ávila	6,25	6,27
Madrid-Chamartín	8,30	

Tren nº 2

Sorprende la espera en Alsasua de una hora para los sufridos viajeros de Pamplona; y los 18 minutos que parecen suficientes para las maniobras de acople con corte previo del furgón de coches.

Madrid-Chamartín		22,05
Ávila	23,52	23,53
Medina del Campo	0,52	0,57
Miranda de Ebro	4,17	4,22
Alsasua	5,25	6,00
Pamplona	7,06	
Alsasua		5,38
Irún	7,46	7,56
Hendaya	8,00	

Tren nº 1

13 minutos para la maniobra de Alsasua del expreso, y 22 minutos de espera extra para la salida del ómnibus : por cierto, un tren de categoría ómnibus con "camas" y "literas", una curiosa excepción a la regla !

Y lo que tienen los expresos nocturnos.....ni una sola foto del tren real para ofrecer en este trabajo; es un milagro obtener una foto con luz diurna para este tipo de trenes que circulan en horarios tan tardíos, y en mi caso, al encontrarlo en ruta, no hay otra opción que la anotación de su composición.

Sigue el detalle de los coches :

1/ Los coches-cama :

Coche num. 3



Como no puede ser de otra manera, este ejemplar en latón Amefalink cubre las necesidades de coche cama "YF" de este tren; reproduce el ejemplar del segundo lote de fabricación, el 4673. Vista de la foto lado pasillo, el de menos ventanillas.

Coche num. 15



Un ejemplar de "T2" de la serie propiedad de Renfe, la 5400; vista lado pasillo, con sus ventanillas grandes que no dejan entrever el sistema de compartimentos a dos niveles, como se delata por el otro lado. Modelo Electrotren correcto 95%.

No sé si nosotros, los aficionados, nos cansaremos algún día de pedir al fabricante Hornby que nos saque uno de estos coches CON LAS INSCRIPCIONES CORRECTAS para la época IV, la de mayor longitud y abundancia de uso de estos coches : sin los apósitos tipo "WL36x etc ...", rótulos "Camas" de mayor amplitud etc...; se trata de un solo cliché de tampografía organizamos una subscripción ? Hasta ahora, todas las reediciones, que las ha habido, insisten en el mismo esquema !

2/ Los furgones :

Furgón num. 1



Incorporo a este tren el ejemplar Electrotren, que después de larga espera ha aparecido en el mercado y es correcto. La confección de un molde nuevo en esta firma, mejor dicho, en la inglesa Hornby que la controla, es un acontecimiento que se da muy de tarde en tarde, pero en general el resultado es satisfactorio. Este furgón alternará con sus dos equivalentes que a menudo han aparecido en mis reportajes.

Furgón num. 2



Este es el coche "nuevo" que por fin puede formar en mis expresos.

Aunque el fabricante Tulaton proponga este coche (en sus dos colores) como modelo acabado, utilicé este sistema para el amarillo, pero para este verde me facilitó la opción de suministro sólo del fotograbado para que me lo compusiera a mi aire.

Después de varias tentativas de usar un chasis, techo y bogies de un coche alemán Jouef que tenía reservado a tal efecto, con resultados catastróficos, al final adquirí de urgencia un coche Roco tipo 8000 de los acortados a 1/100 para completar el tema de manera más pasable; le puse unos bogies MD Electrotren que hallé sin uso entre mis (a veces) desordenados talleres.

Ya anteriormente había fracasado otro intento de construcción integral en chapa de plástico, usando las mismas bases Jouef, para hacer la pareja. Por esta razón se han ido demorando las formaciones que incluyen estos coches. Pequeños estos estafeta, pero complicados !

Furgón num. 16



Un único y minúsculo ejemplar de esta serie PMA-26000 alquilada a Semat da un toque de fragilidad y pequeñez en cola de un tan largo expreso; estos vehículos adoptaron más tarde una librea amarilla. El modelo es una producción en latón de M. Lacalle, perfecto en formas y detalles, pero una articulación de los ejes para tan largo chasis mejoraría su funcionamiento en explotación.

3/ Los coches tipo 8000 :

Coches num. 11, 12 y 14 :



El coche literas : he aquí la cuestión. El modelo de Electrotren no es que sea falso, pero reproduce una mini-serie de solo 15 coches con 10 departamentos (y así reutilizan un molde que ya poseen del coche de 1ª clase !); pero la serie de literas por excelencia es la gran serie de 117 coches con 11 departamentos. Queda pues recurrir a la documentación para conocer que unas marcas poco conocidas en España (la alemana Heris y la italiana ACME), son las que reproducen correctamente el coche literas tipo X alemán Bcm243 de 11 ventanas.

Parece mentira que a estas alturas del siglo XXI y con el desarrollo del modelismo hispano, tengamos que "renferizar" un coche alemán para tener un coche a literas de la gran serie. Eso sí, tendremos pronto un RRR, restaurante de sólo 8 ejemplares reales y de uso muy limitado, y un surtido bastante completo de los 8000 modificados años 90 como 11000 ó 12000 : pero "nanay" del literas base !

Coches num. 4 a 10 y 13 :



Inútil presentar de nuevo los coches 8000 Electrotren, la mejor imitación que se ha hecho de estos coches aún no saliendo de un molde "ex profeso", sino de retocar y aprovechar moldes de coches Rivarossi alemanes; un primera y siete segundas han agotado estos últimos mi parque, por lo que he tenido que combinar cinco de ventanillas pequeñas y los dos de ventanilla grande, como el de la foto siguiente, salido de una operación modelista a partir de un coche Roco italiano.



4/ La locomotora :

Cuando allá por 1999 Electrotren fabricó en HO la primera locomotora eléctrica Mitsubishi serie 269 de Renfe, parecía que pronto íbamos a tener reproducida toda la serie de modelos; estamos en 2022 y no ha sido así. Sin embargo, la actualidad más rabiosa indica que pronto tendremos la gran "ausente", la 7900 de inicio de la saga y veremos así concluido el sueño. O casi.

Para este tren se precisa una bitensión serie 8900 (289) : no es que Electrotren no la sacara, sí lo hizo en 2012, pero i no la adquirí ! y ahora no se encuentra de segunda mano como no sea por un montante astronómico. Resulta que ya me había habilitado por transformación un ejemplar verde y decidí seguir con él para representar la serie. Mala opción !

Y es que nunca tendrá la calidad de acabados del producto industrial, y, además, resulta de una difícil digitalización al venir de un modelo de 269.2 de los de cofre largo en techo : el fabricante previó alojar el decodificador en este cofre, y para la transformación hay que eliminarlo !



Así luce la 8938, producto de transformar una 269.2 "Estrella"; los casilleros de matricula NO están retro-iluminados, apenas un papel adherido impreso por ordenador (algo es algo); las placas grabadas de origen Mabar, como siempre, de un tamaño fantástico "enorme" para la escala H0 !

Sin embargo, el decodificador ha tenido cabida por encima de uno de los sinfines y la "cosa" ha funcionado correctamente. La pobre 289 se ha exprimido al máximo para arrastrar los 16 coches y furgones por la maqueta Asvicaf, que no es llana ni mucho menos, aunque la mayor parte del tiempo de explotación se ha reducido la composición por cola para no apurar más su mecánica. En las típicas fotos siguientes se documenta esta sesión.

5/ Circulación :



Los esfuerzos por plasmar en una sola foto la total longitud del tren han tenido éxito, en la imagen siguiente :





El postal corto 3200, por el lado contrario al de la 1ª foto : sólo tres ventanillas en la parte central, mientras que por el otro lado hay además la del WC.

6/ Epílogo :

Existe otra anotación de este tren, más temprana (1976) : carece de coche postal y de plataforma auto-expreso, los coches cama son ambos "LX", el refuerzo del tramo central incorpora aún un par de coches serie 5000, y los 3 de cola, los pamplonicas, siguen en el mismo orden : 2ª / 2ª literas / camas; en cola total un furgón de 2 ejes DV-340100, posiblemente el procedente de Pamplona que seguiría a destino. Quedará para formarla en otra ocasión, quizás para "estrenar" la futura 7900 de Electrotren.

Toca despedir este trabajo con la añoranza, una vez más, de estos verdosos y azulados expresos que surcaban las noches de toda la península a lo largo de todo el año; sin duda no eran la panacea de la alta velocidad y de la alta uniformidad que ahora nos ampara, pero sí eran para el aficionado y el observador la expresión del ferrocarril clásico, distinguido y variopinto en su más pura esencia. Y el tren de ahora se me antoja frío frío frío.

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

Autor texto, cuadros y fotografías :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2022