

ESPECIAL BARCELONA-MADRID

“Puente Festivo de Julio”



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.

Especial Puente Festivo (1972) - - - - - Composición CR7210

Referencia EW112

En nuestra sociedad, las acumulaciones de días festivos desde el punto de vista laboral, junto con los fines de semana de calendario, generan la situación que denominamos "Puente Festivo", sin que ello tenga nada a ver con la infraestructura ferroviaria. Sin embargo, a la habitual saturación de carreteras y autopistas se unía antes (y ahora también en menor medida), unas sobrecargas notables del servicio ferroviario.

Antes el trabajo de hoy se ubica en 1972, fecha ya muy distante y los más veteranos del lugar recordamos como el día 18 de julio de cada año, el anterior régimen festejaba por todo lo alto su "Día Nacional" : festivo a todos los efectos y paga doble y asimismo generador de uno de estos "puentes", lo que unido al período estival y vacacional ya por excelencia, imponía una importante sobrecarga al sistema ferroviario.

En 1972, el festivo 18 de julio caía en martes, con lo que el "puente" estaba servido desde el anterior viernes, día 14, hasta el susodicho día 18. Tuve ocasión de estar en Tarragona por estas fechas y presenciar el espectáculo ferroviario de cada tarde y entrada de noche en la estación. Anoté en estos días mis primeras matrículas y puedo asegurar que venían todos los expresos con unos refuerzos enormes, y, además, circuló algún "especial" como el que se tratará hoy en este documento.



Sin ninguna visión histórica, en aquellos mis felices años mozos, de la utilidad y perspectiva de lo que registraba, no anoté el día exacto de cada composición, o sea, puedo fechar este "especial" pero dentro de un margen de 5 días; trataba sólo de investigar "cuántos" coches tenía Renfe, anotando las matrículas y su lógica. Pero sí el destino, ya que se anunciaría por megafonía o vendría en alguna somera placa o pegatina en algún coche.

Mi memoria no da para tanto en 50 años, pero no recuerdo haber visto algún signo externo que indicara una función explícita a este especial, si es que había alguna.... un acontecimiento deportivo ? difícil en pleno verano, y con las Olimpiadas de Múnich a la vuelta de la esquina; un evento multitudinario en la capital relativo a la festividad del régimen ? posible, pero las grandes concentraciones eran el 1 de mayo, precisamente; peregrinación de vuelta ? no había coche a literas para enfermos acostados ni pegatinas de la Cruz Roja. Por cierto, hay uno de este tipo en mis apuntes y saldrá algún día en el contenido.

Sea como fuere, una composición que se sale de lo habitual y de las normas, escritas o no, sobre furgones, coches-cama, restaurantes etc... y su estricto orden de formación, como se ilustra repetidamente en los expresos de esta serie. Y que demuestra la capacidad del otrora existente "ferrocarril-servicio público" para adaptarse al transporte masivo puntual sin dejar a nadie en tierra, arbitrando soluciones de más o menos fortuna con un parque de material excedente pero en condiciones técnicas de funcionar cuando se requería.

En concreto :

Expreso Especial Barcelona-Madrid de julio-1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Simulación
M	7600 *		Electrotren	2701	
1	AA-8077	1ª clase	Electrotren	18008	id.
2	BB-1270	2ª clase	TC (Mabar)		id.
3	BB4-3333	2ª clase	TC		BB4-3304
4	BB-5082	2ª clase	TC		BB-5089
5	BB4-6055	2ª clase	TC (Tulaton)		BB4-5156 (1)
6	BB-1266	2ª clase	TC (ATF)		BB4-1044 (2)
7	BB-5033	2ª clase	TC		BB-5014
8	BB-3639	2ª clase	TC		BB-3614
9	AAR-3305	1ª clase y bar	TC		id.
10	BB4-6051	2ª clase	TC		BB4-6010
11	BB-8510	2ª clase	Electrotren	18042	id.
12	BB-8550	2ª clase	Electrotren	18009	id.
13	BB4-6130	2ª clase	TC		BB4-6159
14	BB1-5293	2ª clase	Electrotren	5023	BB1-5247
15	BB1-5230	2ª clase	Electrotren	5071	BB1-5235
16	BB1-5251	2ª clase	Electrotren	5024	BB1-5255

(1) : simulación con un coche de otra serie, aunque equivalente estéticamente y en capacidad real

(2) : simulación más arriesgada : es un coche semejante, pero de origen y serie distinta : es un ex. Central de Aragón en vez de un ex. Oeste, y que tiene una ventanilla y un departamento menos

Sin duda, un “monstruo” de tren : vaciado a fondo de la reserva de Barcelona-Poble Nou, ya de por sí reducida con los refuerzos de los regulares : o sea, Renfe sacaba todo lo que tenía para formar un especial, con mezcla de tipos, series, orígenes, etc..., mientras aquello rodara y tuviese posibilidad de llegar a destino.

Lo dicho : 16 coches sin furgones ni plazas acostadas ni nada extra : 1100 plazas sentadas, 355 metros de tren, 650 toneladas brutas ...

Respecto a la elección de coches de mi parque H0 para la simulación, el único real problema ha sido la presencia de dos ex. Oeste de la serie BB-1261 a 1270 : aún con el concurso de uno de ellos que me fabriqué procedente de un Mabar ex. Norte BB-1600, la necesidad de un segundo ejemplar me ha obligado a usar un paliativo semejante, ex. Central de Aragón, de la serie BB4-1040 a 1048.

Para los demás coches, por fortuna vienen bastante variados, y con mis existencias de parque los he podido formar casi con exactitud de series; además, el reciente anuncio de Electrotren va a permitir tener los BB4, que, aun matriculados en la serie 5000, valdrán para simular los 6000 e inclusive los 3300.

Detalle de los coches :

Coche num. 2 :



A partir de un coche Mabar (ref. 81620 por ejemplo), no es muy difícil construir este coche ex. Oeste : sus 10 exigüos departamentos de 3ª clase en origen obligan a unas tiras de 12 ventanillas muy cercanas : procedí abriendo toda la superficie lateral a su nivel, rellenando con un tira transparente, y aplicando los barrotes por el exterior, pegando encima tiras de poco grosor enrasadas con el resto de lateral.

Por lo demás, rehacer los ventiladores del techo, pintura, rotulación, y trabajo completado a grandes rasgos.

Coche num. 3 :



Es un coche BB4-3300 : modernizado tipo 5000 para un chasis ex. MZA, que mantiene sus bogies "Prusia"; las dimensiones de longitud no son exactas a las de los 5000 (20,88 m. frente a 21,35 m.), pero para la confección H0 prescindí de esta pequeña merma de 5 mm. para simplificar trabajo. Muchos de los de esta serie llevaban bogies Pennsylvania, pero preferí aplicar la "diversidad", siendo real.

Coches num. 5 y 6 :

Tienen en común que vienen de "estreno" en esta serie de trabajos, y son de latón.



El BB4-5156 sustituye al antiguo BB4-5142 que me construí en los T/C, en la fase más iniciática de estas labores. En un estado bastante deteriorado, lo sustituí por éste de latón (producción kit Tulaton), montando el kit propuesto para los laterales, aprovechando del referido "donante" chasis, bogies, techo y parte de interiores. Al mismo tiempo, elegí la opción de testeros de fuelle, que no contemplé en mis transformaciones.

En todos estos kits de la serie 5000 (que puede hacerse completa), la dimensión vertical de las ventanillas queda pequeña en comparación con la del modelo hasta ahora "eterno" de Electrotren. Cuál es idóneo ? Difícil saberlo, son interpretaciones distintas de una misma realidad.



En cuanto al BB4-1044, viene de los kits de coches "Central de Aragón" que hace bastantes años propuso el artesano ATF; venían tres modelos distintos según el número de ventanillas, y creo recordar que en ciertos círculos de aficionados se trataban como "verderones" : tamaño error tanto en origen como en tipo de coche. El kit es completo y no precisa de "donante". Y lleva unas interesantes ruedas a radios, aunque creo que no perduraron hasta el final de sus servicios.

Coches num. 1, 11 y 12 :

Pequeña aportación aquí de los conocidos 8000, sin duda reservados de preferencia a los expresos regulares y a sus refuerzos. Un coche de 1ª clase y dos de 2ª clase, del surtido general Electrotren en la sobria presentación verde. De sobra conocidos, me ahorro su exposición fotográfica hartamente repetida.

Coches num. 4, 7 y 8 :

Son los coches de 8 departamentos = 8 ventanas; los dos de la serie 5000, obtenidos por modificación de sendos coches Electrotren, se distinguen entre ellos por llevar uno bogies Pennsylvania habituales en la serie y el otro por calzar unos Minden-Deutz, como era en realidad en el último lote de esta serie BB-5000. Dados los números reales anotados, la elección es exacta.

El tercero es de la serie de reconstruidos BB-3600 (bastidores ex. Norte), que, a pesar de sus iguales 8 ventanas y departamentos, tienen un recorte de longitud que se aprecia relativamente (20 m. frente a 21,35 m.). Así se operó en mi transformación dentro del lote de coches serie 3000.



Coches num. 10 y 13 :



Son dos coches de la serie 6000, ex. 3ª clase, 9 departamentos; del todo similares a los 5000 del mismo formato, cabe recordar que los 6000 se construyeron como encargo a la industria francesa bajo los mismos planos que los 5000, aunque tienen pequeñas diferencias estructurales técnicamente importantes pero que pasan desapercibidas al modelista 1/87. Sin embargo, sus bogies aún siendo semejantes tienen una forma distinta.

En H0, se obtuvieron por transformación de coches Electrotren, pero sin cambiar el modelo de bogie.

Coche num. 9 :



Como deferencia de Renfe para este tren tan improvisado, un coche con un amplio bar para cubrir un atisbo de funcionalidad y confort. Por estas fechas, los 5 AAR-3300 ya sólo salían en ruta para trenes temporeros o especiales, como éste.

El modelo fue obtenido por modificación profunda de un AAR-5000 del surtido Electrotren, integrado en el proceso de modelización de los coches serie 3000 que acometí en cierto momento y documenté con un pdf. A tener en cuenta que por el otro lateral lleva cegadas una de las puertas y unas ventanillas.

Coches num. 14, 15 y 16 :



3 coches ex. 1ª clase serie 5000, rebajados a 2ª clase como BB1, es la parte más fácil de la emulación H0 : el modelo casi eterno Electrotren tal cual. Para aplicar una cierta variación en mi parque, uno de ellos está modificado con fuelles en vez de los burletes del modelo general.

Tracción :

Mucho trabajo para la pobre 7600 del tren real, subiendo este pesado tren por las rampas de l'Argentera hasta coronar el túnel antes del descenso a Mora de Ebro, final de la electrificación catalana por aquél entonces. Es de suponer que una 4000 lo tomaría de allí hasta destino.



En H0, mi archiconocida 276-031-2 Electrotren adaptada a inicios de época IV no ha tenido mayores dificultades para mover este tren por la maqueta Asvicafe.

Circulación :



Excepcional longitud de este tren especial que no cabe en el haz de vías de garaje de la dilatada estación H0 de Sant Vicenç de Castellet. En cola, uno de los BB1 serie 5000 modificado con fuelle. El manejo del tren por la maqueta social ha sido complicado, no por la capacidad de tracción de la valiente locomotora, sino por los difíciles ajustes de altura en los enganches, ante material tan diverso y de distintas procedencias, con un alto porcentaje de "artesanal".





Por cierto, en algunas de estas imágenes y en las tomas de vídeo no figura el coche tipo BB-8500 referenciado en la posición 12, ya que por despiste no fue incluido en la bolsa de transporte del 2º día de circulación, si en el 1º.

Vídeo :

Como en otras ocasiones, el compañero Richard Ricard ha elaborado este vídeo de la sesión y lo ha cedido para ilustrar el presente documento. Mil gracias.

<https://youtu.be/E54fh7crJ40>

Epílogo :

Por si lo visto en este trabajo fuese poco, queda por relatar que, en el mismo período y muy posiblemente en la misma tarde, circuló OTRO especial similar a éste para la ruta Barcelona a Valencia. Se detalla en el siguiente cuadro :

Expreso Especial Barcelona-Valencia de julio-1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	
M	7600 * / 1900 *		Cambio tracción en Tarragona
1	AA-8073	1ª clase	
2	BB4-6152	2ª clase	
3	BB4-6010	2ª clase	
4	BB-3741	2ª clase	
5	BB-3708	2ª clase	
6	BB-3748	2ª clase	
7	BB4-6029	2ª clase	
8	BB4-6004	2ª clase	
9	BB-3352	2ª clase	
10	BB4-3730	2ª clase	
11	BB-1261	2ª clase	
12	BB4-3710	2ª clase	

La presencia simultánea de 5 ejemplares de la serie BB4-3700, de la que sólo dispongo de 1 ejemplar auto-construido, imposibilita su reproducción H0 aún con ciertas licencias; asimismo para los 4 ejemplares serie 6000; incorpora, como el anterior, 1 coche de 1ª clase serie 8000 en cabeza y un ex. Oeste serie 1260. Todos son coches ex. 3ª clase aunque no todos llevaban el tipo "BB4".

Cuesta imaginar ahora que Renfe fuese capaz de mover estas cantidades de coches en un momento dado. Por otra parte, las "puntas" siguen existiendo, pero ahora se solventan de manera más fácil, a base de un apriete en los turnos y gráficos de las unidades de tren autopropulsadas, o sacando las reservas y descansos de material.

=====

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 no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Febrero-2023