

El "Correo" 285 de Barcelona Vilanova a Zaragoza Arrabal



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.

Correo Barcelona-Zaragoza (1964) - - - - - Composición CE083

Referencia EW98

En este trabajo, el registro temporal se desplaza en la rueda histórica unos años más atrás de lo habitual, en plena época III, años 60 "vaporiles". Valdrá la pena, pienso.

En los registros más profundos de mi memoria y en mis anotaciones de composiciones ferroviarias "nivel-0", figura el "Correo de Zaragoza" o simplemente el "Correo", como uno de los trenes que veía a diario y que eran representativos de la línea Barcelona-Manresa-Lleida (otro era el "Platillo", o semi-directo Barcelona-Lleida-La Poble de Segur).

Sobre este bizarro tren tratará este trabajo de hoy, con su representación H0 y detalles de su impronta; tengo registradas multitud de anotaciones de su composición, años 60, pero en lo que llamo "nivel-0", es decir, a lápiz en pequeños blocs o libretillas milagrosamente conservados, sin datación, y con un nomenclator de los tipos de locomotoras y coches de mi propia imaginación, sin parangón con la realidad y con multitud de confusiones o solapes. Sin embargo, me servía para diferenciar los tipos, dibujar lo anotado y, con el paso de los años, certificar de una manera bastante realista lo que observaba en aquellos años mozos, desde mi propio hogar familiar con amplias vistas a la estación Renfe de Manresa.

En la 1ª mitad de los 60, este tren salía de Barcelona-Vilanova, que era la terminal de "Norte" ahora extinta, bajo tracción eléctrica 1500 v., y efectuaba pocas paradas hasta St. Vicenç de Castellet; allí cambiaba a tracción vapor y así se presentaba en Manresa alrededor de las 11,15 horas; hacía el "lleno" de agua para acometer la seca subida hasta Sant Guim, punto más alto de la línea. Después ya, coser y cantar hasta Lleida, y parando en todas las estaciones y dependencias desde Manresa y hasta Zaragoza-Arrabal (estación "Norte" ahora también extinta), donde llegaba al caer la tarde. Servicio de cabotaje fino y sin prisas.

Composición : siempre un furgón, en general de bogies o a veces un par de ellos de 2 ejes; el coche correo, de series variadas, y un total de 4 a 6 coches de viajeros, plan madera principalmente, pero con las 3 clases representadas : 1ª, 2ª, 3ª. La 1ª venía en general en un coche mixto. Y los coches de balconillos ex.MZA o ex.Norte formaban el grueso de la 3ª clase. Así se ha dispuesto en la emulación H0 que circula hoy.

A finales de los años 60, ya con tracción eléctrica 3000 v. en el tramo barcelonés, se quedó en sólo 2ª clase, con coches metálicos en general de la serie 1000 y también algunos 5000 (nunca vistos 8000 en este tren), y en formación más ligera de 3 o 4 coches más los 2 furgones invariables. De esta época son las fotos de Manolo Maristany que todos hemos disfrutado en sus ediciones.



Archiconocida foto de M. Maristany : época final de los años 60, casi fin del vapor.

La composición que he preparado para la circulación, no es exacta a ninguna de las que tengo someramente anotadas ni la tengo registrada fotográficamente, pero creo es suficientemente representativa y plausible a tenor de lo visto a lo largo de mis años mozos. Combina coches de madera, de chapa forrada, y de orígenes diversos : ex. Norte y ex. MZA : de lo más verosímil.

Tren correo 285 Barcelona-Vilanova a Zaragoza-Arrabal a su paso por Manresa : años centrales de la década 1961-1970 :

	MATRICULA	MARCA	REFERENCIA	NOTAS
M	141F-2300 *	ELECTROTREN	4152	
M	7000 *	IBERTREN	4201	Alternativa
1	DDE-300 *	AMF		Furgón ex. MZA
2	DGDC-400 *	LACALLE	01250A	Correo tipo JT
3	CC-600 *	IBERTREN	4404	3ª clase
4	CC-2800 *	MABAR	81652	3ª clase
5	AAC-300 *	ELECTROTREN	15002	1ª/3ª clase
6	CC-2500 *	MABAR-ET	Base 5048 ET	3ª clase
7	BB-2400 *	ELECTROTREN	5068	2ª clase

Naturalmente, la opción "eléctrica s/7000", que no se ha usado en la emulación de circulación H0, se ceñiría al tramo Barcelona-St. Vicenç de Castellet y al primer lustro de la década indicada (y a la temporada veraniega por la ausencia de calderín calefactor).

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Vehículo real de estructura antigua, caja de madera forrada con chapa metálica, anchura mínima para liberar espacio para los estribos corridos, que en los 60 ya habían desaparecido (caja sin inter-circulación). Los DDE-300, así como sus

semejantes DD-300, fueron dos importantes series ex. MZA, que a finales de los 60 ya estaban al límite de su utilización, aunque alargaron unos años más en los 70 sin recibir sin embargo matriculación UIC . Los DDE tenían un departamento postal añadido al furgón, del que carecían los DD. Chasis metálico con tirantes de rigidez por debajo, de lo más típico y tradicional de principios de siglo XX.

Pese a la consistencia numérica de las series (DD : 82 / DDE : 41) y a su uso intensivo en expresos, correos y ómnibus, ninguna producción industrial H0 : el gran tema pendiente de nuestro modelismo. Sin embargo, en el capítulo artesanal, la carencia es paliada por el artesano AMF que propone, en construcción latón, ambos modelos.

El modelo H0 se comporta perfectamente en circulación, con elongación en el enganche y peso suficiente.

Furgón num. 2 :



El coche del servicio de Correos dispuesto es uno de los denominados "JT", serie que en época Renfe recibió la numeración 417 a 449. No es que siempre fuese en este tren este modelo, pero sí lo tengo registrado con frecuencia : alternaban en este servicio ejemplares de lo más diverso, diría que de todas las series y modelos existentes entonces (siempre de bogies).

En H0, un modelo excepcional : Miniaturas Lacalle produjo en corta serie este ejemplar, con un nivel de detalle y perfección de rango superior, como de costumbre, y cuyo precio y rápido agotamiento de tirada lo atestiguan. Podía ser asimismo la versión con franja amarilla, que también existió.

Coche num. 3 :



Los coches de servicio expreso de NORTE eran frecuentes en estas composiciones, una vez desplazados por los metálicos 3000, 5000, 6000 y 8000 de los trenes de largo recorrido. En este caso viene un ejemplar de 3ª clase de la importante serie CC-601 a 654. Tiene una notable disimetría de ventanillas en sus dos laterales, cosas de la configuración a pasillo lateral.



En H0, excelente idea la de Ibertren de fabricar 3 ejemplares distintos de estas series de coches tan elegantes, asignados a cada una de las 3 clases. Modelo industrial de plástico, pero que imita de manera convincente la textura de los listones de madera. Nivel de detalle exquisito, lo que exige también que sea manejado con cuidado. Ningún problema para la explotación, inclusive con los enganches cortos instalados.

Coche num. 4 :



Lo mismo hay que repetir respecto este coche, un clásico "cercanías" de NORTE, con sus espectaculares balconcillos a no confundir con los "Costa" de MZA (de bastante menor superficie de balconcillo). Los hubo también con puerta central. El ejemplar seleccionado equipa 3ª clase, de la serie CC-2868 a 2900, pero los hubo mixtos 2ª/3ª clase, según el uso habitual en trenes de corto recorrido.

Mabar, la firma barcelonesa, nos deleitó de reciente con esta reproducción. Sacó versiones tanto con bogies WL como Pennsylvania. Y lo dicho antes, nivel de detalle exquisito pero fragilidad a considerar en el manejo.

Coche num. 5 :



Cansa ya repetir lo mismo, pero ahora aparece un popular "verderón" ex. MZA, coche de expreso por entonces ya degradado a servicios de corto o medio recorrido. En este caso, el coche clásico con caja de madera y chasis atirantado aparece con un forrado de chapa metálica exterior, que implica su pintado, a base de verde con franja amarilla. En este tren, cumple con el aporte de plazas de 1ª clase, como era preceptivo, ya que 3 y medio de sus departamentos están así equipados (y el resto como 3ª clase, 4 departamentos más).

En el modelo, aparece el tercer fabricante industrial, Electrotren, que también nos alegró con esta reproducción exquisita, tanto de éste ejemplar mixto como del entero de 3ª clase, con el que comparten chasis. No así se produjo el coche entero de 1ª clase, que obligaba a una longitud de chasis más grande. Es de la serie AAC-301 a 344.

Coches num. 6 y 7 :



Y, cómo no, vienen los populares "Costa", coches de cercanías y recorridos medios de MZA, que se usaron de manera intensiva en estos trenes y por toda la red. Existieron en multitud de formatos y clases, pero con una estética muy similar y reconocible. Estructura de lo más clásico, listones de madera, balconillos de acceso de pequeña dimensión en los testeros y chasis atirantado, con bogies WL de rigor.

Y en modelismo H0, una curiosa historia : han sido profusamente reproducidos y desde tiempos iniciáticos (Garvi, Electrotren, Ibertren), pero SÓLO un único formato de los muchos existentes : el de 2ª clase, con 9 ventanillas dobles en sus laterales. El anuncio reciente de Electrotren de diversificar la serie ha caído en un pozo sin fondo.

Sin embargo, cuando Mabarr era "tienda" y no "marca", consiguió por medio de artesanos colaboradores anónimos sacar a la venta por su cuenta algunos ejemplares del susodicho Electrotren modificados a 10 ventanillas dobles, como corresponde a la gran serie de los "Costa" de 3ª clase (CC-2300 a 2542). Tuve la suerte de poder conseguir uno de estos ejemplares y se ha incorporado a esta composición junto con el "estándar" de 2ª clase (BB-2387 a 2476).



Tracción :

La reina del vapor moderno de Renfe se aplicaba muy a menudo a la tracción de este tren correo. Sin embargo, no era raro el concurso de una 240F "Renfe" y asimismo con menor frecuencia el de una 240F ex. MZA 1400.

Así pues, una "Mikado" de la gran serie 141F-2101 a 2125 y 2201 a 2417 encabeza el tren de hoy. Fácil teniendo el modelo de Electrotren, que a través de varias referencias y variantes, cubre la tracción básica de este final de época III en Renfe.



En mi caso se ha dispuesto el ejemplar 141F-2366, del lote de construcción totalmente española, con fuelizado de origen y chimenea de doble escape. Para más detalle, dentro de la sub-serie 2357-2384 de autoría Babcock & Wilcox.



El aspecto del modelo es sí es impresionante, detallado y soberbio; el funcionamiento es sobrio y regular, sin ser tampoco la quintaesencia de la potencia; pero un detalle choca (a mi parecer) enormemente, tanto que retrajo mi compra rápida de los primeros modelos propuestos.....para acabar cediendo luego, claro : la resolución del frontal.



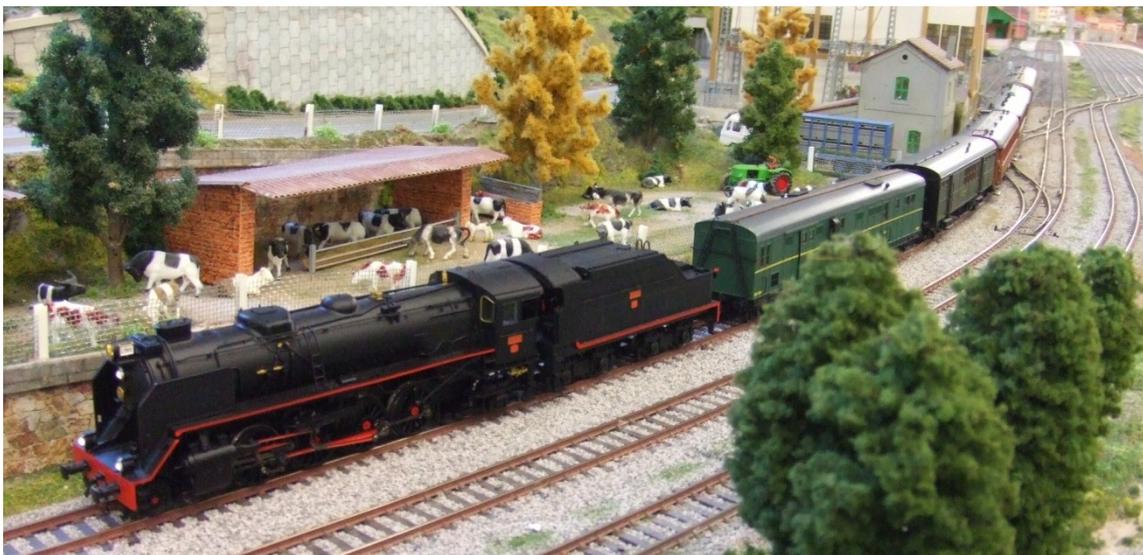
Por mucho que las normas NEM digan lo que digan, las toperas de una locomotora española deben estar a la distancia que corresponde al prototipo, que no es la misma que la de una europea en general; es del peor efecto esta excesiva cercanía de ambas toperas, dejando por el exterior unos enormes tramos de chapa roja y debiendo comprimir las inscripciones centrales para hacerlas casi ilegibles.

Pero hay más : los pilotos de luz de posición, que han sido exagerados en tamaño hasta un límite antiestético, por la sencilla razón de iluminarlos con el led correspondiente, que da un torrente de luz equivalente al del

faro superior principal; en la realidad no es así : el faro principal es potente, pero los pilotos de posición apenas proyectan, sólo se perciben tenues puntos de luz que definen el volumen o gálibo del vehículo. Electrotren, en un empeño perfeccionista, pasó de largo este punto importante, y la luz de estos tres pilotos más parece obedecer a un "gadget" juguetero que a un modelismo de altura.



Estampa "casi" real en Sant Vicenç de Castellet, con el "correo" que ha sustituido su eléctrica 1500 v. por la Mikado, en cabeza, y se apresta a partir hacia Manresa; el "casi" viene a cuento de que, en aquellos años 60, en esta línea se circulaba por la izquierda (herencia NORTE) y el convoy, pues, debería estar en la segunda vía en vez de en la primera !!



El "correo" abandona la estación con su nueva locomotora en cabeza.



En estas otras tomas habituales, queda patente la "magia" de aquellos vetustos trenes de los años 50 y 60, con un desfile de carruajes variados que exhiben formas distintas, alturas de chasis y de techo diversas, anchuras idem., muy al contrario de la homogeneidad posterior, y no digamos actual.



En esta última foto, un feliz encuentro en lo que podría ser la estación de Manresa en los años 60; el "correo" Barcelona a Zaragoza, una vez ha hecho el "pleno" de agua su "Mikado" para acometer la seca rampa de La Segarra, se encuentra al lado de una de las unidades eléctricas serie 300 ex. NORTE que entonces cubrían con recordada y añorada rapidez y pocas paradas el servicio de cercanías Manresa a Barcelona y viceversa.

ANEXO : EL ACCIDENTE

Pues sí, aunque no revistiera gravedad en lesiones o pérdidas humanas, presencié directamente desde mi observatorio hogareño cómo este tren descarrilaba al entrar en agujas en la estación de Manresa, lado Barcelona.

Fue el 19-septiembre-1963, y alrededor de las 11 de la mañana se presentaba este convoy en mi "punto de control". Sabido es que NORTE no solía utilizar las entradas por vía desviada en las estaciones, si no era con parada previa y muchas precauciones. Pues aquel día, el tren, con una velocidad bastante respetable, tomó el cambio entre la vía I y la vía III de la cabecera de trazado curvo, en situación al parecer de desviada. Con gran estruendo y con apertura de válvulas de vapor, recorrió descarrilado un centenar de metros, desviándose paulatinamente de la vía III, y adoptando una posición inclinada hacia su derecha, quedando la locomotora hundida en el terreno y con una notable deriva.

Según mis anotaciones de la época, afortunadamente conservadas en un mínimo bloc, la composición era la siguiente :

	SERIE	ESTADO	FUNCION	DUDAS ????
M	240F "RENFE"	Descarrilada y escorada 40º		
1	J-300000	Descarrilado	Furgón auxiliar	ó era DV ?
2	DD-300	id.	Equipaje ex. MZA	ó era DDE ?
3	DGDC-1000	id.	Correo ex. FFF	
4	BB-600	id.	2ª cl. ex. NORTE	
5	AAB-5000	En la vía	Mixto 1ª /2ª cl.	ó posible AAB-3600 ?
6	BB-2400	id.	2ª clase "Costa"	
7	CC-2500	id.	3ª clase "Costa"	ó posible 2800 "NORTE"
8	CC-2500	id.	id.	id.
9	CC-2500	id.	id.	id.

Respecto las dudas, he de indicar que en aquella época no discernía aún los tipos de coche exactos, de manera que todos los "madera" de balconillos entraban en la misma clasificación para mí. Tampoco la sutil diferencia entre DD y DDE, etc...

Se activó el tren de socorro de la reserva de St. Vicenç de Castellet, que llegó con una 400 ex. Norte y una "Bonita": ésta última formó el tren sustitutorio, sacando por cola hacia vía II los coches útiles, trasladando los del infortunado coche de 2ª cl. a uno de 3ª cl. que se encontraba inactivo en la estación. La 040 local de maniobra también se arrimó para trasladar equipaje y correo a un vagón de fortuna presente. El "correo" siguió pues su ruta con el retraso consecuente.

Llegó también el tren de socorro del depósito Barcelona-Vilanova, con tracción eléctrica, y entre todos se inició la labor de recuperación. Durante la tarde-noche, y con la ayuda de la impetuosa 400 ex. Norte, los coches fueron encarrilados por cola uno a uno, con artilugios bastante primitivos (calces, deslizaderas, etc...); por la noche y madrugada se trabajó con la locomotora, sin concurso de grúa específica como yo esperaba, sino de otro tren de socorro procedente de Lleida. Se removió el terreno manualmente para facilitar el camino y la 240F fue sacada por puro

arrastre, uniendo esfuerzos todas las locomotoras presentes, incluida la eléctrica. A la mañana siguiente sólo quedaba el hoyo y la vía destrozada a reparar.

Coches directos :

No lo he comentado antes, pero, por lo menos en 1964, este tren tenía una peculiaridad única : dos días a la semana, acoplaba en Lleida un coche mixto 1ª clase y camas destino Madrid; claro que este hecho lo he descubierto en las guías horarias, ya que se escapaba de mi control local.

El coche en cuestión (posiblemente un mixto AAWL serie 5000), desde Zaragoza-Arrabal era encaminado hasta Casetas, donde uno de los expresos nocturnos Barcelona-Madrid vía Caspe lo recogía. Mismamente, la maniobra inversa en sentido contrario dos días a la semana.

También en Tardienta recogía o segregaba un coche mixto 1ª y 3ª clase para la relación directa Zaragoza-Huesca. Total que arrojaba un saldo de 10 h. 40 min. para su recorrido base de 365 km. , empleando pues la totalidad de la jornada diurna en tal cometido.

EPILOGO :

Este tren finiquitó el 2 de junio de 1970, según la famosa foto de Maristany que testimonia su última salida de Manresa, con la 141F-2234 en cabeza. Significó este cambio de servicios (verano-70) también el fin del vapor regular en la línea Manresa-Lleida. Ya antes, en verano de 1969, se habían introducido los Ferrobuses en un par de las relaciones clásicas : el ómnibus a Barbastro y el "ligero" o correo Barcelona-Lleida, y se mantenían clásicos este "Correo" y el "Platillo".

Poco más tarde, en el servicio de invierno de 1972-73, también el "Platillo" había recurrido a la "ferrobusación", y se mantenían así los otros dos : pero con el "Barbastro" limitado a Lleida y con el "ligero" prolongado a Monzón. Sin embargo, el surco horario de nuestro Correo 285 quedó desierto, aunque el "Shanghai" o expreso de Galicia, en su etapa por esta línea que duró hasta 1975, recorría uno parecido, con la salvedad de no hacer el "cabotaje" fino de parada en todas las dependencias.



Encuadre especial con los coches de esta composición.



Aunque tenga algo de "off-topic", la sesión de circulación en la maqueta Asvicaf permitió esta otra toma, en la que al par de trenes visto antes se ha sumado un expreso de largo recorrido remolcado por una flamante eléctrica 7200 : por supuesto que no estamos emulando ya la línea catalana, ya que estas 7200 sólo apuntaron su morro por estos lares con motivo de inauguraciones, exposiciones o festejos. Pero es un espectáculo completo "época III" para cerrar este reportaje. Material 1500 voltios : aporte PLM.

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2023