

"Estrella Ciudad Condal"

un expreso por una ruta no habitual



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.

"Ciudad Condal" Madrid-Barcelona (1991) - - - - - Composición CR9A05

Referencia EW117

La línea ferroviaria de Zaragoza a Barcelona por Lleida y Manresa fue, otrora, la arteria principal de NORTE en el Este, la que le permitió su acceso a la Ciudad Condal. Sin embargo, en tiempos modernos de Renfe, mayormente a partir de la mitad de los años 70, su "rol" cayó en el olvido más absoluto, limitado al tráfico de cercanías en el tramo final Manresa a Barcelona y a unos pocos regionales en el tramo central entre Lleida y Manresa.

Es por ello destacable, casi milagroso, que Renfe atribuyera la circulación por esta línea de uno de sus expresos principales entre las dos grandes urbes hispanas. Fue el expreso "Estrella Ciudad Condal" y esta excepcionalidad duró solamente 2 años y medio, al inicio de la década de los años 90 (de Mayo-90 a Octubre-92).

Renfe estaba entonces en plena época "Estrella", es decir, un tráfico nocturno de largo recorrido, en una etapa boyante "pre-AVE", implementado con trenes de calidad, climatizados, y de fuertes composiciones. El todo amenizado por el diseño cromático de identidad "Estrella", es decir, colores marrón, crema y naranja, con trazos rectos longitudinales, de lo mejor que se ha visto según mi parecer estético por estos lares, y que muchos añoramos ahora.

Para los aficionados locales, residentes en esta línea, fue un motivo de regocijo esta circulación, pero plasmar fotográficamente para la posteridad este tren tenía una clara dificultad : su circulación en horas nocturnas en los dos sentidos. Pero en una ocasión madrugué lo suficiente para desplazarme hasta la abandonada estación de Olesa (pk. 325), con su imponente viaducto de Boixadell, para pillarlo con luz matinal suficiente, por supuesto en plena temporada estival con salida de sol muy temprana.



Foto de la parte central de la composición. Foto, como la siguiente, retocada con filtros para poder ser presentada con algo de resolución.

A pesar del esfuerzo y de trepar por la vertiente montañosa lateral para conseguir un buen encuadre, el resultado fotográfico fue de pésima calidad. No fue culpa de Renfe sino de mi material y técnica primitivos. Pero conseguí lo suficiente para identificar sus 11 coches y furgones, y plasmarlo ahora en una composición H0 casi correcta, además de documentar y glosar esta historia.



Foto de la parte delantera de la composición. Los coches de cola quedan aún en penumbra, por la poca altura del sol en tan matinal hora.

DETALLE :

Expreso 870 "Estrella Ciudad Condal" de Madrid-Chamartín a Barcelona-Sants del 16 de julio de 1991. A su paso por Olesa (línea Manresa-Barcelona) :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia
M	269.0 *		Electrotren	2638
1	DJ2-2000 *	Furgón Auxiliar	Electrotren	HE6000
2	D8-8100 *	Furgón	Electrotren	5230-1
3	P3-3000 *	Ambulante Postal	TC	(HE4014)
4	WL36x-5400 *	Camas T2	Electrotren	18106
5	WL26x-7100 *	Camas Gran Clase	Electrotren	HE4006-1
6	Bc11x-11600 *	2ª cl. literas	Electrotren	HE4017-2
7	Bc10x-12600 *	2ª cl. literas	(sustitución)	(HE4006-2)
8	Bc10x-12600 *	2ª cl. literas	(sustitución)	(HE4006-3)
9	BR6x-10800 *	2ª clase y Bar	TC	
10	A10x-12100 *	1ª clase	Electrotren	HE4016-1
11	A10x-12100 *	1ª clase	Electrotren	HE4016-1

Tal como viene indicado en las guías horarias, este tren carecía de 2ª clase en plazas sentadas, salvo las correspondientes a la mitad del coche BR que, quizás, no se comercializaban como tales. El resto, exclusivo de 1ª clase, camas y literas.

La muy reciente salida al mercado modelo H0 de los sets "Media Luna" de Electrotren, así como otras referencias ya comercializadas poco antes, permite formar de manera muy aproximada esta composición típica "Estrella-Años 90", con su intrínseca belleza cromática irrepetible.

Las identificaciones de los coches se han expuesto con el sistema de matriculación moderno IG-68 que se implantó a finales de 1988, viniendo ya así tampografiado en la mayor parte de estos coches Electrotren H0 que se han distribuido.

El tren está formado mayormente por coches series 11000 y 12000, lo que indica que está trazado a un máximo de 120 km/h. Sorprende pues la presencia de un coche serie 10000, apto a 160 km/h. y aquí desaprovechado. Quizás fuese una sustitución del titular, que debería ser un AR5x-12850 con toda lógica.

El surco horario que utilizaba era el siguiente :

	Tren 870			Tren 873
Madrid-Chamartín	22:30		Barcelona-Sants	22:15
Zaragoza-Portillo	2:25 / 2:40		Manresa	23:35 / 23.37
Lleida	5:09 / 5:18		Lleida	1:33 / 1:43
Manresa	7:07 / 7:09		Zaragoza-Portillo	4:04 / 4:15
Barcelona-Sants	8:45		Madrid-Chamartín	8:30

DETALLE DE LOS COCHES :

A/ Coches-Cama ex. CIWL o asimilados :

Coche num. 4 :



Los coches-cama serie 5401 a 5445, del tipo T2, eran propiedad de RENFE, y carecían de las señas CIWL aún vistiendo sus tradicionales colores. Llevaron la nueva matrícula indicando su número de plazas WL36x-5400.

El modelo H0 de Electrotren es bastante correcto, no perfecto ya que proviene de moldes de los T2 centro-europeos con ligeras diferencias que he comentado a menudo. Su presentación, con matriculación moderna, se adapta bien a la época de este tren de hoy. El problema es que no lo han editado nunca con sus señas de origen "época IV", de 1977-1980.

Coche num. 5 :



Este coche representa un peculiar "invento" de los servicios comerciales de Renfe. Y lejos de poner en cuestión su idoneidad, parece ser que fue un acierto pleno, aunque arriesgado y mal conducido.

Talgo había innovado con sus coches-cama "gran clase" con ducha incluida en cada departamento. Renfe siguió este camino, y reconstruyó completamente 40 coches de 2ª clase serie 8500 obteniendo este peculiar vehículo con 13 departamentos dotados de dos camas y ducha. Exiguos departamentos, hay que notarlo. Para ello, suprimió una de las plataformas de acceso, innecesaria en este tipo de servicio. El coche era confortable, mayormente cuando se montaron bogies GC en buena parte de ellos en vez de los Minden-Deutz originales. Pero el mantenimiento fue pésimo, y el funcionamiento de las duchas aleatorio.

Fueron matriculados en una extraña serie 7100 (millar que sólo había sido ocupado por los coches de dos ejes "yenkas"), como queriendo dar continuidad a los últimos coches-cama de diseño CIWL contruidos, que eran los YFT-6100.

El modelo H0 presentado por Electrotren es soberbio : moldes nuevos, exacto, bien decorado y detallado, bajos de nuevo diseño, con un sólo equipo de climatización como los reales etc...; presentados con bogies MD originales (set HE4006), ahora han salido con los nuevos bogies GC (set HE4016), ambos con colores "Estrella"; está previsto el set futuro HE4019 con colores "Danone".

B/ Coches de plazas sentadas :

Coches num. 10 y 11 :



La gran serie de coches AA-8000 de 1ª clase, originó varias sub-series cuando sonó la campana de la modernización. De entrada, los prototipos no climatizados A10-12000 (que ya reprodujo Electrotren), la serie climatizada A10x-12100 (que es la novedad actual en el set "Media Luna"), los mixtos con bar AR5x-12850 y los A12tv-12000 de pasillo central. Dos de estos climatizados de 10 departamentos A10x-12100 figuran en este tren y así se han incorporado en H0. La dificultad estriba en que he tenido que adquirir DOS sets HE4016, y han quedado sobrantes y vendibles algunos coches.



Coche num. 9 :

Sin posibilidad por ahora de disponer en H0 de coches serie 10000 mínimamente correctos, y aún con menor probabilidad uno de estos mixtos con bar, he tenido que recuperar uno de los ejemplares de la transformación general de 6 coches que operé hace algunos años, modificando bases Roco. La pequeña distorsión es que lo

matriculé según el sistema tradicional BBR-10800, ya que intenté formar un tren de coches 10000 en su estado original pre-1988.



C/ Coches de plazas sentadas/acostadas en literas :

Coche num. 6 :



Coche de 2ª clase a literas modificado (el real) de coches BB-8500 de 2ª clase.

Esta transformación sorprendió a propios y extraños, ya que, por mucho que se detecte un aumento de demanda, habilitar de golpe y porrazo 150 nuevos coches a literas, además de los nuevos 60 BBL-9600, y del centenar largo de los BBL-8100, parece una operación arriesgada. El tiempo demostró la poca conveniencia de esta impronta, cuando ya se estaban utilizando estos coches para plazas sentadas en servicios regionales, con un confort infrahumano al no disponer de asientos (el sufrido viajero apoyaba sus posaderas sobre la cama inferior, muy dura, sin reposabrazos ni nada parecido).

No tantos problemas en H0 : Electrotren reprodujo este coche perfectamente, con nuevos moldes de caja para sus 12 ventanillas de 1,20 metros reales por costado, molde que no existía previamente. Incluso lleva cegada la puerta de uno de los departamentos centrales, que en la realidad aloja al literista. Además, los bajos correctos con sus equipos de convertidor estático y climatización: todo nuevo.

Coches num. 7 y 8 :

Este es el capítulo de la "sustitución" y el que echa al traste la pretendida exactitud de este tren en su emulación H0.

En los trenes expresos años 70 y 80, que he venido formado, siempre me he quejado de la falta de modelo H0 del coche a literas típico de Renfe, de la gran serie BBL-8101 a 8217, con 11 ventanillas de departamento. Muchos aficionados han paliado esta dificultad con el uso sustitutivo del coche a literas de 10 ventanillas de departamento de la pequeña serie BBL-8218 a 8232, que sí sacó Electrotren por aprovechamiento del molde existente de coches de 1ª clase.

Pues bien, para emular los años 90 seguimos con el mismo problema : carencia de la serie de literas renovadas y climatizadas B10x-12600, de 11 ventanillas asimismo, sólo que ahora el paliativo viene de las de 12 ventanillas, serie moderna Bc11x-11601 a 11750 que Renfe habilitó por transformación profunda de coches de 2ª clase BB-8794 a 8945 a finales de los 80.

Ante la imposibilidad, por ahora, de fabricarme este material, como sí hice en su momento con las "verdes", he recurrido a la sustitución de estos dos coches necesarios por otros tantos de la misma serie Bc11x-11600, como el anterior descrito num. 6. La presencia de dos de ellos en el set HE4006, además del añadido en el set reciente HE4016, facilitan hacer el "trío".

Sobre la posibilidad contemplada de usar coches de 1ª clase A10x-12100 para construir dichos literas Bc10x-12600, corriendo las ventanillas y añadiendo una, cabe considerar que el absurdo y reticente pegado de las tiras de cristalería que aplica el fabricante oriental de turno impide usar dichos elementos en un trabajo de modelismo al respecto.

Sacaré algún año Electrotren la caja de 11 ventanillas ? Tendría que ser en sus versiones originales verde y "estrella", y en la versión modernizada climatizada, con colores "estrella", "danone" o "transición". Anuncio en 2024 ? Esperanza ...

D/ Furgones y Postales :

Furgón num. 1 :

Se trata de un vagón de mercancías adaptado al servicio paquetero y para añadir a trenes expresos; para ello, su velocidad máxima es de 120 km/h (régimen "ss"), y debe llevar conexión de manguera eléctrica para paso de línea UIC a 3000 voltios; de lo contrario, la locomotora eléctrica no podría alimentar en esta tensión los convertidores de los coches siguientes, quedando éstos sin climatización.



Renfe adaptó 150 vagones JJPD para este menester, en general rotulados con la gigantesca inscripción "PAQUEXPRES", y los matriculó en primera instancia como furgones del parque de vagones, o sea "DDJPcevyx-2001 a 2150", UIC "Habiqss". Con la referida IG-68 pasaron a denominarse DJ2-2001 a 2150, con una UIC propia de furgones del parque de viajeros ("54" como primeras cifras).

El modelo Electrotren no es perfecto : huele a "renfrito" : de hecho, forma parte de una gran serie del fabricante inglés para abastecer todos los mercados europeos, con la consabida política de "molde único" para todos, política que practica de manera intensiva en los vagones de mercancías. Las diferencias son, pero, mínimas y son más evidentes en los testers, más reforzados en las unidades que adquirió Renfe. La decoración y aspecto general, excelentes.

Furgón num. 2 :



Furgón clásico de la serie DD-8100, con los colores "Estrella" apropiados para la época, pero con las viejas señas "DD" en vez de "D8". Esgrimiendo que en 1988 ya todos los vehículos de viajeros eran de bogies, por lo que sobraba la repetición de

la "D", arguyo que también sobra el "8" de la seña nueva, ya que su numeral es asimismo de la serie 8000.

Furgón num. 3 :



Una vez más, viene en esta posición el coche ambulante largo serie 3000 amarillo que obtuve de la transformación de un coche de viajeros alemán Lima; pero creo que será su último servicio ya que es inminente la aparición del set HE4014 con dos de estos furgones, en esta versión, por parte de Electotren. El susodicho T/C Lima tomará pues unas bien merecidas vacaciones definitivas.

TRACCION :



Una de las habituales Mitsubishi verde serie 269.0 ó 269.5 se hace cargo del tren, como queda meridianamente claro en la foto de portada. Sin embargo, a menudo era una "mil rayas" 269.2/3 la que encabezaba la composición, y, además, fue una 250 la que cubrió sus últimos tiempos de servicio.

Para la emulación H0 he usado, por simbiosis con el documento gráfico real, mi archiconocida 269-028, muy habitual en estos reportajes cuando es menester una "Mitsu" verde.

CIRCULACION :

Las clásicas vistas de circulación por la gran maqueta Asvicaf :







EPÍLOGO :

Cabe relatar que antes del corto período de circulación de este tren por Manresa, Renfe ya había procedido a un "ensayo" al respecto, ya que desde junio-82 a mayo-85 ya propuso un tren semejante, por esta línea y para la misma relación. Pero fue un expreso nocturno convencional, época "verde", y que desgraciadamente no tengo ni documentado fotográficamente (por la nocturnidad) ni siquiera anotada una sola composición real (sin justificación alguna).

Si recuerdo que formaba con 1ª y 2ª clase, además de literas y furgones, todo ello con coches serie 8000. A partir de verano-83, añadió un coche-cama tipo T2. Era ya una cómoda manera de desplazarse a Madrid para los residentes en esta área central catalana, sin tener que acceder a Barcelona y a su complejidad intrínseca. Se movía bajo las señas **872/873** en sentido centrífugo y **874/875** en sentido centrípeto, sin que se le asignara denominación literal específica.

Volviendo al tren "Estrella Ciudad Condal" de hoy, su flagrante supresión en Octubre-1992, sin siquiera esperar al cambio horario siguiente, dejaba entrever que no sería restituido bajo ningún concepto. La oferta nocturna Barcelona-Madrid y viceversa, tradicionalmente servida por 3 trenes, quedó limitada a 2 : el "Estrella Costa Brava" por ruta de Tarragona y Caspe y el "Tren Hotel Antonio Gaudí", heredero del anterior "Talgo Camas", por ruta Tarragona-Reus-Lleida.



Foto de Ll. Rentero publicada en Carril-43 que muestra el expreso "Estrella Ciudad Condal" num. 870 en sus últimos meses de vida (agosto-1992); la tracción ha cambiado, pero la composición parece muy similar y equivalente a la reseñada en este trabajo.

=====

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 (salvo citación) :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2023