

Barcelona-Irún-Hendaya

la tracción reforzada por si acaso ...



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 muchas de ellas 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.

Expreso Barcelona-Irún (1972) - - - - - Composición CR7203

Referencia EW123

Hace unos 4 años ya salió en esta serie una composición de este expreso, situada en 1975, y en el sentido inverso. Como comenté en el epílogo en aquella ocasión, quedaba pendiente, entre otras, ésta de 1972, que presenta algunas diferencias significativas con la primera :

- El sentido de circulación inverso : antes era el 214 Irún-Barcelona, ahora es el 813 Barcelona-Irún-Hendaya
- Ruta diferente : el anterior usaba ya la nueva ruta catalana por Valls y Lleida, que acababa de renovarse aunque no había “enchufado” todavía el tendido eléctrico; el actual, en 1972, usaba la tradicional vía por Mora y Caspe, cambiando de tracción eléctrica a diesel en Mora

Pero valdrá la pena revisitar el pdf anterior para la narrativa histórica de esta relación, con fotos de la época vaporil, que no va a repetirse en esta ocasión, puesto que tendrá un formato más breve.

Al detalle :

Expreso 813 de Barcelona-Término a Irún y Hendaya del 17 de julio de 1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Base Partida
M	7600 *		Electrotren	2701	
M	7600 *		Electrotren	2741	
1	DDET-8009	Furgón y Postal	TC		Tulaton
2	DGDC-2044	Ambulante Postal	Electrotren	5214	
3	WL-4651	Camas tipo YF	Amefalink	YF-C	
4	WL-2934	Camas tipo S3	TC		LsModels
5	WL-3505	Camas tipo LX	Rivarossi	3524	
6	WR-3562	Restaurante	TC		Electrotren
7	BBL-8104	2ª clase literas	TC		Heris
8	BB-8785	2ª clase	Electrotren	18022	
9	BB-8849	2ª clase	Electrotren	HE4020-2	
10	AAB-3618	1ª y 2ª clase	TC		Electrotren
11	AA-6122	1ª clase	Electrotren	5075	
12	AA-6010	1ª clase	Electrotren	5078	
13	BB4-3320	2ª clase ex. 3ª	TC		Electrotren

Sorprende de esta composición su dotación en el tema de 1ª clase; en vez del clásico AA-8000 de la mayoría de expresos de esta época, vienen dos coches de la serie 6000, de los 80 originales de 1ª clase (6001 a 6040 y 6101 a 6140), que por estas fechas ya estaban en plena fase de rebaje a 2ª clase para formar la serie BB1-6201 a 6276. Parece una repesca de fortuna ante inopinada indisponibilidad del 8000 previsto, y con dos ejemplares para garantizar el mínimo de 60 plazas del titular (cada AA-6000 cuenta sólo con 42 plazas). Además, un mixto y un ex. tercera de la serie 3000 de probable refuerzo veraniego. Asimismo, la colocación usual de la clase superior sería entre el BBL y los BB, por aquello de acercar al restaurante, no en semi-cola, lo que certifica casi la sospecha de un “apaño” de última hora.

Pero lo más inaudito del tren es la doble tracción de eléctricas 7600, que, si bien la carga del tren lo vale y la rampa de acceso al túnel de l'Argentera, entre Reus y Mora existe, no era habitual ni frecuente, incluso con cargas superiores. Por cierto, que un rato antes había pasado el Barcelona-Bilbao, con igual refuerzo de potencia. Un jefe de tracción eléctrica precavido ? por si acaso

En detalle : la cota de la boca Este del túnel está a 350 m. s.n.m., siendo la rampa evidente desde Tarragona (casi a nivel de mar), aunque no es constante; es más apreciable entre Tarragona y Reus (ya a 142 m. s.n.m.) y en tramo más cercano al túnel, bordeando el pantano de Riudecanyes.

Como era de rigor, la doble tracción de eléctricas se presenta con los pantógrafos opuestos levantados, medida técnica para no sobrecargar un solo vano de catenaria con el empuje de dos pantógrafos simultáneamente. Siempre la mayor distancia posible entre ambos.

Detalle de los coches :

A/ Coches-Cama CIWL y asimilados :

Coche num. 3 :



Elemento imprescindible en los nocturnos durante décadas, los coches cama "YF" han sido sólo propuestos por el artesano Amefalink, en la gama latón y detalles de calidad; éste es el que he elegido hoy, numero 4642, y lleva calzados unos bogies Pennsylvania (PP según la CIWL) en vez de los MD normales. Esta circunstancia se dio en sus primeros años de singladura para esta primera serie, siendo los bogies reales aprovechados de los coches cama "LJ" que fueron retirados poco antes. En el modelo estos bogies proceden de la producción Mabar y carecen del amortiguador anti-lazo necesario. (Foto : vista lado pasillo)

Coche num. 4 :



Los coches cama reales "S3", que son los veteranos "S1" iberizados y someramente modernizados, eran corrientes en las composiciones nocturnas antes de la eclosión de los modernos "T2"; en H0 tenemos los correctísimos modelos realizados por LsModels bajo patrocinio de Sudexpress inicialmente (set ref. 98016). Pero para el tren de hoy he sacado uno de los que ya me había modificado por mi cuenta partiendo de otros modelos anteriores de la marca belga. Y es que, según la numeración anotada debe ser uno de origen "Metropolitan Carriage", numeros 2933 a 2942, y no viene ninguno de ellos en los sets comercializados. Sin embargo, las diferencias entre los distintos constructores de los "S3" son mínimas.

Coche num. 5 :



Como si de un muestrario se tratara, aparece en esta posición un veterano "LX", que junto con los "S3" e "YF" precedentes completan la terna de coches cama más usados y representativos en aquellos años. Una importante dotación de 55 de estos lujosos coches fue importada entre 1966 y 1974 e iberizada, aunque habían perdido buena parte de su esplendor de cuando aseguraban el "Train Bleu" Paris-Niza.

El modelo Rivarossi es correcto, de origen con inscripciones ibéricas, aunque aquí se queda el tema : nada de testers con señales eléctricas locales, freno de vacío

en los bajos etc...; además este modelo carece de las rejillas doradas de ventilación en las ventanillas pequeñas y otros esplendores similares que en esta etapa ya habían perdido.

A decir verdad, en la circulación del tren este coche Rivarossi ha sido relevado por otro LX de origen Jouef, que hace años se comercializó con inscripciones ibéricas bajo la marca "Tender Ferromodelismo". Razones dinámicas y de poco peso.

Coche num. 6 :



Coche restaurante "corto", de la serie puramente ibérica 3562 a 3569 y de construcción Naval; obtenido en H0 por acortamiento de un clásico coche WR-3396, modelo Electrotren ref. 18200. El complicado proceso de "cortar rebanada - pegar" ya fue descrito en una ocasión anterior.

B/ Coches de plazas sentadas :

Coches num. 8 y 9 :



La anotación del tren real muestra un coche BB-8500 de números altos, o sea, de la sub-serie con ventanillas de 1,2 m. y otro de ventanillas normales de 1,0 m. Para el primero de ellos, se estrena en esta composición el modelo Electrotren, que viene en el set "Costa Brava" HE4020 y que, por primera vez, reproduce uno de estos coches, en concreto el matriculado BB-8899. Por fin !! No voy a tirar los dos ejemplares que me habilité en mis T/C por distintos métodos, pero quedarán sólo para servicio opcional. Foto : ejemplar de estreno con ventanillas 1,2 m.

Coche num. 13 :



Coche ex. 3ª clase de la serie 3300 : obtenido por modificación del coche estándar 5000 de Electrotren; un habitual en estas composiciones. Las ventanillas pequeñas de 11,5 mm. de ancho proceden de coches alemanes tipo X de Roco o de Lima. La pequeña diferencia de 5 mm. de menor longitud no se ha aplicado en este coche, ya que el coche real mide 20,88 m. y el clásico 5000 mide 21,35 m.

Coche num. 10 :



Muy utilizado en esta época por su carácter mixto, este minúsculo coche vino del re-carrozado de antiguos coches de madera ex. Norte, y, como tal, adscrito a la serie 3000 (y en concreto a la centena 3600). El modelo, inexistente en las gamas comerciales, se obtuvo por modificación y acortamiento notable del estándar ET.

Coches num. 11 y 12 :



Coches de 1ª clase, de holgadas dimensiones interiores, y a decir de muchos de lo más confortable que ha tenido Renfe. Aunque en la realidad anotada son de la serie 6000, la transposición se ha realizado con sendos ejemplares H0 del surtido clásico Electrotren serie 5000, cuyas diferencias reales con la serie 6000 son mínimas en la realidad : podríamos apuntar un distinto chasis, sin la celosía interna de rigidez y un tipo de bogie, que aún siendo de base modelo Pennsylvania, tiene una forma ligeramente distinta por la mayor verticalidad de sus cuellos de cisne.

Muchos de estos AA-6000/6100 apenas llegaron a la época IV y a la matrícula UIC como tales, ya que iban siendo rebajados a 2ª clase y re-matriculados bajo el código BB1.

C/ Coches de plazas sentadas/acostadas en literas :

Coche num. 7 :



Con sus 11 ventanillas grandes (10 departamentos a literas + el de servicio), este coche viene de la adaptación del coche a literas alemán de Heris. Es anecdótico que estos numerosos coches alemanes no hayan sido producidos nunca por las grandes

marcas del sector (Roco, Fleischmann, Märklin, Trix, Liliput etc...) y haya que buscarlos con una marca menos conocida, o con Acme para su versión FS.

Para este año 2024, vamos a tener el lujo de poder obtener este tipo de coche de manera directa, ya que (por fin ...) ha sido incluido en los planes de nuestra marca favorita Hornby-Electrotren.

D/ Furgones y Postales :

Furgón num. 1 :



He aquí el conocido furgón térmico DDET, con múltiples usos : calefactor, equipaje, correo y oficina de jefe de tren. Modelo de latón construido en mis T/C desde el kit propuesto por "Tulaton", con un chasis, techo y bogies de un "donante" 8000.

Furgón num. 2 :



Modelo estándar del catálogo Electrotren, con varias series sucesivas variando la matriculación.

Los furgones postales en general no usaron la matricula UIC a partir de 1971, como el parque RENFE, sino que se difirió este requisito hasta el final de la década, y más o menos coincidió con el cambio de decoración de verde a amarillo.

Tracción :

Considerando la carga de trabajo a que someto mi 7631 (Electrotren ref. 2701), decidí buscarle una compañera con la que repartir dicha carga, y me hice con una 7688 (Electrotren ref. 2741) de segunda mano, que precisó de ciertos arreglos y puesta en conformidad para la época (cambio de pantógrafos por unos de doble frotador, por ejemplo). La idea era unir las en explotación digital para este tren de hoy.

Superadas las dificultades inherentes a conseguir un correcto funcionamiento, la experiencia ha resultado positiva : mismo tipo y marca de decodificador, enganche entre ambas holgado, de anilla (el corto de lanza daba solape entre los topes en curva, por excesiva tolerancia del timón).



Así pues, 7631 y 7688 se afanan en remolcar esta pesada composición, ambas bajo la misma dirección para el control digital, y sin programar el funcionamiento de faros, que deberían quedar totalmente extinguidos en la segunda unidad.

En el tren real, es muy probable que una 340 (4000) se hiciese cargo de la tracción a partir de Mora. Las 333 estaban todavía en alguna mente pensante en la temprana fecha de 1972. Sin embargo, fotos en Castejón certifican que a menudo era una 319 (1900) la que se hacía cargo, reforzada por una "Mikado" de las supervivientes en la rampa del Carrascal.

Circulación :







Epílogo :

Este tren sucumbió en los primeros años de este siglo al igual que todos sus semejantes del servicio exprés nocturno. Ya desde 1992, se había perpetrado una fusión con su gemelo y semejante expreso Barcelona-Bilbao, algunas de cuyas composiciones registradas en sus años más gloriosos ya han aparecido en esta colección. La escisión de ambos, en esta última fase, se producía en Castejón de Ebro, desde donde el Irún se dirigía hacia Pamplona y Alsasua y el Bilbao hacia Logroño y Miranda de Ebro.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2024