

4870 LATOUR DE CAROL - PARIS : EL EXPRESO DE LOS ALTOS PIRINEOS



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 grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

4870 LATOUR (1979) - - - - - Composición HC13

Referencia EW05

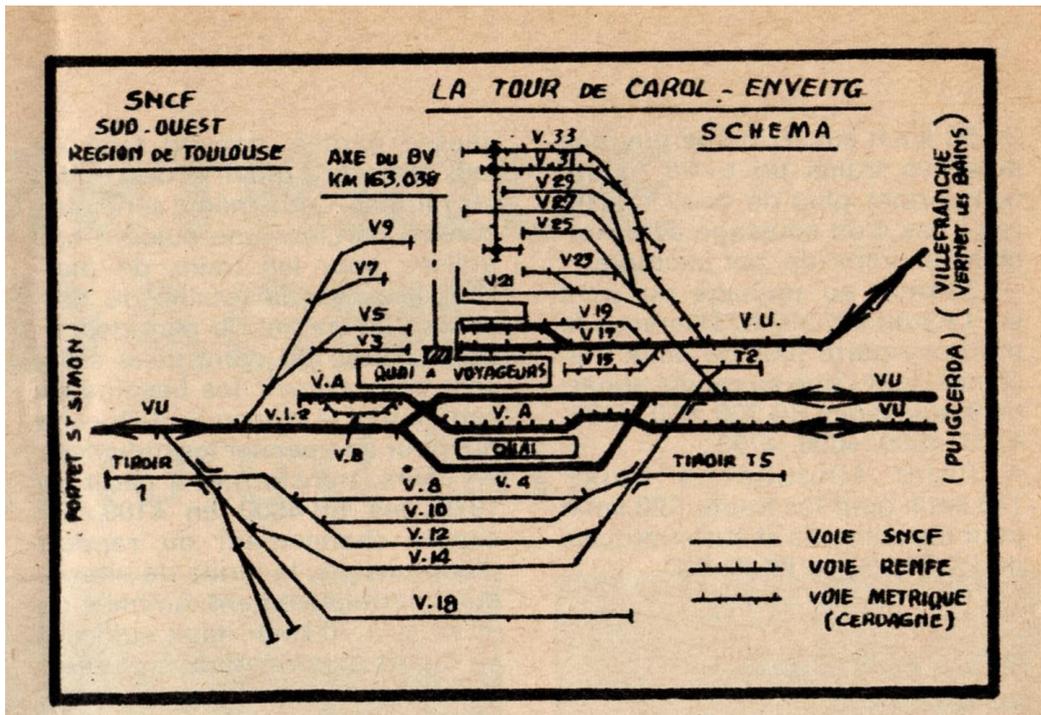
La comarca de La Cerdanya es de una singularidad geográfica notable; un extenso altiplano, inclinado de Este a Oeste, por donde discurre el río Segre, rodeado por el Norte y por el Sur por las dos cadenas principales de los Pirineos axiales, cuyas líneas de cumbres que rallan los 3000 m. convergen precisamente en el extremo Este de este altiplano (Col de la Perche, 1592 m.); tal complicada situación orográfica no le impide, por otra parte, ser una zona con una gran riqueza de implante ferroviario. Por el Sur llega la línea de Adif-Renfe desde Barcelona, Vic y Ripoll, después de atravesar la Collada de Toses a través de un importante túnel de divisoria, y un trazado con rampas de 43°/oo. Por el Norte llega la SNCF francesa, desde Tolosa y Aix-les-Termes a través de otro importante túnel divisorio (Puymorens), y un trazado no menos fácil; por el Este, escalando (sin túnel, corona a cielo abierto) el Col de la Perche, el turístico "Train Jaune" de la SNCF, a vía métrica, electrificación por tercer carril y rampas próximas a las 60°/oo, comunica por el valle del Tet, con Villefranche de Conflent y con Perpignan y la costa mediterránea al fin y al cabo. El extremo Oeste, que es la salida natural del río y lógicamente el camino técnico más fácil para una línea férrea, carece de ella, paradójicamente; una hipotética línea por esta ruta comunicaría con el Urgell, con tierras leridanas y con Andorra. Nunca se ha acometido seriamente.

A esta singularidad geográfica se superpone la no menos curiosa singularidad política, al estar este vasto territorio partido por la mitad entre los estados español y francés a través de una actualmente bastante imaginaria línea administrativa Norte-Sur que no repara en atravesar poblaciones, como por ejemplo en el complejo urbano Puigcerdà-Bourg Madame, o en el enclave aislado de Llivia.

Las tres líneas férreas citadas, convergen también en una misma estación internacional, precisamente en territorio francés, denominada Latour-de-Carol-Enveitg por los franceses, y La Tor de Querol según la toponimia catalana, co-oficial de hecho a uno y otro lado de la división administrativa. Convergen, que no se unen, ya que hablamos de tres líneas, tres anchos distintos y tres sistemas eléctricos distintos también.

Si bien el servicio ferroviario con Barcelona se limita a una línea de regionales con un número corto de servicios diarios con unidades eléctricas, el servicio de la SNCF ha tenido y tiene un carácter más intrínsecamente ferroviario, al que no le ha faltado nunca un expreso a París, expresión clara del centralismo galo. En efecto, desde París, a un millar de km. de distancia, la Cerdanya viene a ser el confín más remoto del estado alanzado por la SNCF, que sin embargo pone los medios que haga falta para servir de manera adecuada este territorio y sus importantes estaciones de deportes de invierno. Demanda interna francesa no despreciable, aunque irrisoria en cuanto al tráfico internacional.

Un expreso diario La Cerdanya-Paris, ni más ni menos, el objeto de este reportaje; claro que a este tren le queda algo grande el título "Grandes Expresos Europeos" de esta serie de ediciones, pero un expreso al fin y al cabo: el de los altos Pirineos. Modesto en su composición y en su rapidez, pero feroz como pocos a la hora de trepar perfiles de vía con gradientes extremos.



Este esquema de una idea de la imbricación de los tres anchos en la estación internacional, si bien corresponde a los años 70, en la época del presente reportaje; actualmente se ha simplificado bastante.

El caso es que el 12-10-1979 estaba yo de ruta turística por estos territorios y recalé en esta estación al atardecer (procedía de Vic en una unidad Renfe y seguía a Prades con "Le Train Jaune"). Allí estaba formado el dicho expreso número 4870 destino Paris: doble tracción de veteranas BB ex.Midi y 4 coches; las pocas fotos tomadas del evento me permiten ahora recrear a escala HO esta histórica composición.

Composición detallada :

Expreso 4870 Latour de Carol-Paris Austerlitz / 12-octubre-1979

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	B5D	OCEM-PL	SNCF	verde	LaTour de Carol-Paris	FR.TR.	244
2	A21/2B6	DEV-AO corto	SNCF	verde	id.	NO	
3	B10c10	DEV-AO largo	SNCF	verde	id.	JOUEF	525300
4	A9c9ux	VU-75	SNCF	azul-blanco	id.	ROCO	45382



Dicho tren no circula así hasta París; en Aix-les-Termes añade uno o dos coches más, y en Tolosa-Matabiau se recombina con otros coches procedentes de Luchon, así como con coches suplementarios, y formando una larguísima composición de 15 o 16 coches (expreso 4414) remolcada por una CC-7100 o una BB-9200 se encamina a Paris-Austerlitz.



Una formación como la fotografiada espera su hora de activación en la tercera vía de Latour de Carol.

En la tracción, las históricas BB-4100 ex.Midi en 1979 todavía se tomaban la parte del león en las rampas de 45°/oo de esta línea; maquinas con una extra-corta reducción "mercancías" ideales para estos menesteres.

El modelo BB-4100 ha sido realizado en HO por Roco, según varias referencias : 43486 / 43576 / 43578 / 63648 ; algunas de ellas tienen numeraciones opcionales a base de calcomanía, ideal para tener varios números de máquinas con una misma referencia; otras vienen matriculadas BB-4600, que es la serie idéntica pero a reducción "larga" y como tal no aptas al servicio que se comenta. Algunas llevan unas pegatinas amarillas en las puertas de acceso a cabina que deben desaparecer para un servicio de línea como éste, ya que se refieren a consignas para servicios de maniobra.

En total se construyeron 90 de reducción corta (BB-4101 a 4190) y 50 de reducción larga (BB-4601 a 4650), pero a lo largo de su existencia, según necesidades del servicio, a menudo trocaron sus reducciones con cambio de franja numérica incluido; últimamente eran más utilizadas con reducción larga, luego estaban ocupados los números entre el 4651 y el 4699, así como entre el 4581 y el 4600, siendo todas ellas ex-4100.

Existe otra serie "Midi", de igual dimensión pero con caja ligeramente distinta en sus aberturas y radiadores; es la serie BB-4200 (50 ejemplares en origen) y la BB-4700 (17 ejemplares), por la misma razón de reducciones cortas y largas; sin embargo, esta segunda serie NUNCA ha sido producida en modelismo HO, y eso que Roco sólo tendría que moldear una nueva caja !



En esta foto oportuna, con los últimos rayos de sol del otoñal día, la BB-4113 encabeza el dúo con otra de sus compañeras (posiblemente la BB-4154), para acometer la subida hasta Porta-Puymorens y el descenso hasta Aix-les-Termes, donde otra pareja tomará el relevo hasta Tolosa (en este caso una pareja de BB-300, con reducción más acorde para línea de llanura).

Años más tarde, las dobles tracciones se formaron con máquinas BB-8500 más modernas, y asimismo en tracción simple con BB-9300 y BB-7200; más esfuerzo de tracción viene limitado por la resistencia de los enganches.



En esta pequeña viñeta, de una foto publicada en una revista francesa, se observa a este tren en línea, en verano 1979, con la misma composición que la descrita; tan sólo el coche a literas de 2ª clase ha trocado el color verde clásico por el nuevo azul y blanco. Y quizás el mixto sea un OCEM en vez de un DEV, no puede verse

con claridad. "La Vie du Rail" num. 1704, de julio-79, publicó un extenso reportaje sobre esta línea, incluyendo esta foto en gran formato.

Coche num. 1 :



Mixto 2ª clase y furgón tipo OCEM-PL. OCEM es el acrónimo de la Oficina Central de Estudios de Material, y como tal, definió y estandarizó muchos tipos de coches y vagones en el tiempo de las antiguas compañías francesas anteriores a la SNCF. Entre ellos este modelo, de la familia PL (Paredes Lisas), en oposición a la más conocida familia RA (Remaches Aparentes). El modelo HO lo produjo hace casi cincuenta años la casa France Trains, con una calidad notable para la época; después Tram y finalmente Jouef comercializaron el mismo molde; en concreto, mi modelo es de producción Jouef, ref. 5311, si bien esta marca sólo sacó la presentación época III; por mi cuenta lo redecóré y matriculé en época IV.

Coche num. 2 :



Este coche no tiene modelo HO comercial, salvo que uno practique el modelismo suntuario y pueda reservar un ejemplar Lematec un año antes de su aparición al mercado. Lima produjo en otra época estos DEV-AO cortos (23,35 m.), en sus formatos A8 y B9c9 (dos moldes distintos de 8 y 9 ventanas respectivamente); pero olvidó los más numerosos B10, de 10 ventanas y éste curioso mixto con 2 departamentos y medio de 1ª clase y 6 de 2ª; con la exquisitez de que tal medio departamento está en posición central !

No se crea que es un coche poco usual....75 unidades construidas entre 1948 y 1951 y muy usados en tráficos internacionales. Para mi modelo usé un original de 9 ventanas, dejando igual la parte de 2ª clase y reelaborando interior y exteriormente la parte de 1ª; pero, para mayor exactitud, y como se intuye en la foto del tren real, este coche en esta época debería disponer de faldones largos en la parte central, como era habitual en los DEV cortos de los pedidos iniciales.

Coche num. 3 :



Este es un coche DEV-AO de la serie larga (25,04 m. de longitud), vehículos que estandarizó el departamento de estudios de coches DEV de la recién creada SNCF, sucesor en cierto modo de la OCEM antes comentada; los formatos típicos de estos DEV largos son A9 y B10, además de esta versión a literas B10c10, sin departamento adicional para el literista.

Los modelos HO fueron producidos por LIMA con una correcta calidad, de tal manera que los moldes fueron reeditados varias veces tanto por Rivarossi como por Jouef, a tenor de las sucesivas y rápidas fusiones y absorciones. Y siguen estando hoy en producción en el catálogo Hornby-Jouef.

Sin embargo, cada reedición, bajo la marca que fuese, tuvo sus versiones distintas y no repetidas, a veces por cuestiones de puro detalle; para tener un literas verde origen época IV, como el necesario en este tren, hay que ir a la breve producción Jouef en la época en que absorbió Lima; el baile de versiones, marcas y referencias

es particularmente complejo en estos coches, pero ahondando en Internet se encuentra detalle suficiente.

Coche num. 4 :



Este es el coche moderno que rompe elegantemente la monotonía verde de este tren; en 1979, este magnífico coche a literas de 1ª clase generación Corail, era casi nuevo; siempre ha existido en este expreso pirenaico un coche a literas de 1ª clase, no un mixto, sino un coche entero, paliando en cierto modo la ausencia de coches-cama; antes de los Corail VU-75 como el presente, formaba un OCEM A8c8.

Literas de 1ª clase es una especialidad francesa, y no se da esta prestación en los países europeos limítrofes; los departamentos son de 4 literas, mucho más cómodos y amplios que los de 6 literas típicos de 2ª clase que conocemos.

El modelo HO es un Roco magníficamente realizado y de producción actual.



En esta toma histórica de este tren, una "tripleta" de BB-4100 a la cabeza de no menos de 10 coches, en un refuerzo excepcional de plena temporada de innivación. La composición que se observa es de coches OCEM en su mayoría.



El expreso 4870 está efectuando su partida de Latour de Carol, que para la ocasión es una reproducción modular de la estación de Manresa. Le espera todo el anochecer y la noche entera de viaje para rendir éste en Paris-Austerlitz, aunque su par de tracción titular descansará en Aix-les-Termes hasta la mañana siguiente.



Las locomotoras Roco, ambas de la misma referencia 43486, reproducen a través de calcomanías a colocar los ejemplares BB-4110 y BB-4161.

No me resisto a incluir alguna de las fotos de "Le Train Jaune" que a la sazón también tomé en esta ocasión; aunque sea un "off topic" del tema central del trabajo; las composiciones eran mínimas en esta temporada fuera de las puntas invernales y veraniegas : un coche motor y un único remolque.



Poco después, este material perdería su rojo "sangre" y pasaría a una presentación totalmente en amarillo tenue, más acorde según su denominación genuina, pero menos vistosa.

En fechas posteriores a la de referencia de esta composición, este tren amplió su formación, y, citando a Jean-Pierre Malaspina y a su eminente trabajo editado "60 ans de compositions de trains de nuit français" (Edit. LR Presse 2010), en verano 1982 presentaba una rama de 6 coches, a base de 2 x B10 DEV, B5Dd UIC, A4B5 UIC, A9c9ux VU, B10c10ux VU, añadiendo en Aix-les-Termes un B10c10 DEV, otro B10 DEV, un PAz postal OCEM y otros dos furgones de dos ejes; a la tracción en todo el recorrido Latour-Tolosa un par de BB-8500, que posiblemente cambiarían su relación de reducción al inicio de la parte llana de la línea.

En 1992 se cita una formación donde siguen algún DEV, los literas modernos VU, un B91/2tu Corail de plazas sentadas, y dos DEV-INOX B10j; BB-9300 a la tracción; en la actualidad, los coches literas son Corail-Lunéa, en numero habitual de 4 ejemplares, y la tracción a base de BB-7200.

Así termina nuestro viaje trans-pirenaico.

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

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto 2 prestadas) : Jordi Serra i Miquel

Julio-2013