

LOS PRIMEROS “ESPECIAL VAPOR” : UNA IRREPETIBLE HISTORIA



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 Vapor Ripoll (1980) - - - - - Composición CR8003

Referencia EW30

Haciendo un paréntesis en las composiciones regulares que van formando esta serie, me seduce ahora glosar brevemente lo que fueron los primeros años de circulaciones "Especial Vapor", que a finales de los 70 y principios de los 80 se prodigaron por lo menos por mi zona geográfica catalana de referencia y por lo que respecta a la red de ancho ibérico.

Desde 1970 ya dejaron de circular las vaporosas en el tramo Sant Vicenç de Castellet-Lleida de la línea principal de Norte en Catalunya; en 1973 todavía se las podía ver (y oler) en Lleida, ya que las ultimas Mikado hacían los trenes madereros para la papelera de Balaguer; lo mismo en Mora; pero 1975 significó el apagado definitivo e institucional del fuego sagrado (Vicálvaro, 23-6-75) extensible en teoría a toda la Red.

Después de esta fecha, fue difícil abrir de nuevo este tipo de tracción, a base de actuaciones especiales, museísticas, conmemorativas etc... como era de rigor en nuestros países vecinos; sin embargo ya se había producido un precedente, cual fue el Congreso Europeo MOROP-1972 en Barcelona, que logró encender una 241F "Bonita" para remolcar el tren especial entre Lleida y Manresa el 13-9-1972; aunque el vapor no estaba apagado oficialmente, sí que llevaba ya más de 2 años sin servicio en aquélla línea y fue un celebrado acontecimiento.

El Congreso de la FEAAF de 1976, en Manresa precisamente, ya intentó sin éxito una primera "resurrección" vaporil en este mismo tramo, y se programó como tal, sin embargo impedimentos de última hora dieron al traste con el acto y una "yé-yé" encabezó el tren, con chasco incluido del personal que se movilizó para plasmar el evento.

No fue hasta 1977 que se consiguió abrir de manera ya más regular los conductos de vapor, a partir de dos "Mikado" salvadas "in extremis" y habilitadas para este tipo de servicios : las 2111 y 2413.

He anotado las circulaciones que se realizaron, en mi zona, de las cuales fui testigo, o viajero, y de las que guardo feliz recuerdo así como documentación gráfica :

FECHA	TRAYECTO	MAQUINA/S	NOTAS
30-10-77	Barcelona-Figueres	2111	Vía Mataró
2-1-78	Barcelona-Port Bou	2111 + 2413	Vía Granollers
18-6-78	Lleida-Pobla de Segur	2413	
29-10-78	Barcelona-Valls-Juneda	2413 + 2111	Vía Vilanova
29-4-79	Lleida-Pobla de Segur	2413	
30-3-80	Barcelona-Tarragona	2413	Vía Vilanova
5-10-80	Barcelona-Ripoll	2413	
5-4-81	Sabadell-Lleida	2413 + 2111	
15-12-85	Barcelona-Lleida	MZA 1701	Vía Manresa

Las composiciones de estos "especiales" eran de un tonelaje realmente pesado, en función del perfil y la tracción, lo que viene a indicar el éxito de participación colectiva que tuvieron en aquél momento las iniciativas de este tipo. La mayor parte de estos trenes estaban formados por coches serie BB-1600, ex. Butacas Norte, entonces asignados a la 5ª zona y ya sin uso regular. Sorprende que estos coches, habituales con 1 ó 2 ejemplares por tren en sus años de servicio regular,

formaran hasta con 9 ó 10 unidades juntas en estos "especiales" (del parque total de 19, ya que el restante ya era "coche-cine" ZZP-1).

Con posterioridad a 1981, se unió al "carrusel" una de las alemanas 242T "Jung" del ferrocarril industrial "Andorra-Escatrón", así como la restauración de la "reina" de MZA, la "Montaña" 241-2001 (1701), de escaso éxito de tracción en su viaje inaugural de 1985.

1/ El tren real :

Para mi traslado a HO, he elegido la composición más ligera de las que he mencionado, pero que puede ser formada 100% exacta con mi parque de material; se trata de la Barcelona-Ripoll del **5-octubre-1980**, que circuló así :

	MATRICULA	MARCA	REFERENCIA	NOTAS
M	141F-2413	ELECTROTREN	4152	
1	DV-340159	K*TRAIN	0801D	
2	AAB-3645	TC	(Base ET)	
3	BB-1614	MABAR	81615	Modif. TC
4	BB-1619	MABAR	81615	Modif. TC
5	BB-1611	MABAR	81624	

La razón de la "modificación Talleres de la Compañía" para los dos coches Mabar 81615 está en que, con anterioridad a que Mabar sacara al mercado estos coches en su versión adecuada a la época IV, matrícula UIC, que es la vigente en el "tempus" de estos trenes especiales vapor, yo ya me había redecorado al efecto y rematriculado dos coches de su producción anterior.



Esta es la foto que atestigua esta formación, en su calurosa y celebrada llegada a la estación de Ripoll; ¡ menudo ambientazo en aquellas fechas !



La majestuosa 141F-2413 encabeza este tren a su llegada a Ripoll; recuerdo lo difícil que era conseguir una foto de la cabeza de tren sin interferencias, es decir, sin personajes a pié de vía estropeando la foto; a tren parado, imposible, así que hacía falta recorrer unos metros de vía hacia el exterior de la estación para tener una imagen "limpia" como ésta, con el tren circulando, con un aspecto que, salvo pequeña banderola frontal, podría ser el de un hipotético tren regular de antaño. Pero si algo salía mal, la escena era irrepetible, única, ya que al cabo de pocos minutos la locomotora ya estará rodeada de curiosos !



A tren parado, y ante la inevitable multitud, la "Mikado" es aprovisionada de agua, en la estación de Vic, a cargo de una autobomba del servicio de Bomberos. La cabina de la locomotora está siempre muy solicitada en estas ocasiones, y quien más quien menos quiere ensuciarse un poco las manos de grasa.



Otro de los "modus operandi" de estas jornadas de "especial vapor" consistía en arrasar fotográficamente todo lo visible en la estación del evento; con tanta multitud de gente en las vías y andenes, uno podía recorrerse todo el terreno y fotografiar todo sin llamar la atención ni ser advertido; como el caso de esta bella alineación de veteranas serie 1000 (281) en una de las vías traseras de su feudo de Ripoll, aún en servicio en 1980. Son visibles la 4 y la 3, la otra debe ser la 1 ó la 2, ya que todas ellas llevan placas, circunstancia que sólo se daba en las 4 primeras de la serie.



Otra vez la 2413 en una foto "limpia", pero en esta ocasión es en Tarragona, el 30-3-80, en el especial Barcelona-Tarragona. El tren, que ha llegado por la vía 1, ha avanzado vacío hasta la bifurcación Serrallo y desde allí retrocede toda la larga composición (10 x BB-1600, 1 x BB-8500, 1 x DV-340100) por los escapes vía-1/vía-2 y vía-2/vía-3 para estacionarse en las vías más próximas al mar.



Igual de "limpia", esta toma de la 2413 en Vilanova i La Geltrú, el mismo día y tren de la foto anterior. El tren fue temporalmente apartado por retroceso para liberar la vía principal a otras circulaciones.



Para terminar este paseo histórico, una imagen de la doble tracción 2413 + 2111 en el especial Vallés-Fer Sabadell-Lleida del 5-4-81, estacionado esperando cruce en Calaf.

2/ La locomotora "Mikado":

En mi representación HO, he usado mi Mikado Electrotren, 141F-2366, referencia 4152; se trata de una Babcock-Wilcox fabricada en 1959 dentro del lote 2357-2384; tanto por su doble escape Kylchap como por su recalentador Worthington y arenero Llubera, es del todo equivalente estéticamente a la 141F-2413 del tren real, que es una Euskalduna de 1960 dentro del lote último, 2385-2417; ya me vale pues para la simulación. Sin embargo, Electrotren sí ha reproducido la propia 2413 en su referencia 4140, en una presentación de corte museístico pero que no dista mucho de los aspectos más o menos acicalados de se veían en estos especiales.



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.

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 su empeño perfeccionista, ha pasado de largo este punto importante, y la luz de estos pilotos más parece obedecer a un "gadget" juguetero que a un modelismo de altura.

Accedí a la compra del modelo, pero cuando pase por "talleres" sustituiré toda la travesía de topes por una en latón, con los topes a la distancia correcta, y eliminaré los pilotos, con su luz incluida, para sustituirlos por otros en latón, del tamaño correcto, aunque sin funcionalidad. Para mí mejor así.

Tabla de los modelos de "Mikado" producidos hasta ahora por Electrotren :

REF.	NUMERO	MODELO	TENDER	PANTALLAS	NOTAS
4140	2413	B&W/Eusk/Macosa	Fuel		"Museo"
4142	2410	id.	Fuel		"Netol"
4144	2386	id.	Fuel	Verde	
4146	2101	North British	Carbón		Gris-Foto
4148	2118	id.	Carbón		
4150	2111	id.	Fuel	Verde	"Museo"
4152	2366	B&W/Eusk/Macosa	Fuel		
4154	2332	Maquinista	Fuel		ACFI
4156	2109	North British	Carbón		

No está mal en el tema de la variedad : al menos 3 "cuerpos" de caldera y dos tender distintos; faltaría por reproducir la caldera estándar, ya sea con recalentador Worthington o ACFI, con chimenea simple, rango 2200, ya que todas las de rango 2300/2400 van con chimenea doble Kylchap.



Una alternativa a las "Mikado" en HO : el modelo en kit de metal blanco MODEL-LOCO, representando bajo la ref. CBL-3 el ejemplar MTM número 2332 (el mismo que ha reproducido Electrotren); el detallado no es excesivo, pero da una buena imagen y circula con solidez por su gran peso; sin embargo, el anémico motor Jouef alojado en el tender tiene mucha dificultad en mover este peso y la pieza en sí no admite una explotación demasiado exigente. Observar los pilotos y topes al tamaño y situación correctos (por cierto, la manga de vacío está ausente.....rota, andará por la caja).

3/ Los coches remolcados :

Coches BB-1600 ex. Butacas NORTE, con salón y pasillo central; modelos MABAR de calidad detallista superior, aunque fragilidad de manejo importante.



Presentados ya en otras ocasiones, el primero es la referencia de reciente aparición con los marcajes adecuados años 70/80, época IV con UIC, en que se sitúan estos trenes especiales; el segundo es mi "repintado" de un modelo anterior presentado en época III con fileteado, a falta de aplicarle los transferibles amarillos que pueden verse en otras fotos de la composición.



Coche AAB-3600, mixto 1ª y 2ª, obtenido por notable acortamiento (26,5 mm.) de un "5000" estándar Electrotren; la parte 1ª clase está intacta, el acortamiento

se produce en la sección 2ª clase, con sus ventanillas pequeñas y departamentos también acortados; naturalmente, chasis y techo también han sufrido el recorte y posterior pegado y lijado. El coche forma parte de mi lote de 7 coches "3000" obtenidos de igual forma en sus distintas variantes cuyo tutorial ya se presentó.



Furgones DV-340100 de KTrain, el primero de ellos sin franja amarilla forma en este tren especial; buen modelo acorde con la realidad, sólo que hay que sustituir ejes y sobre todo elongaciones para poder circular, ante la pobre funcionalidad de los propios.



Toma espectacular del tren en circulación por mi retorcida maqueta sin decorado.

4/ Epílogo :

En el presente, el carrusel de vapor en funcionamiento no deja de ser interesante, por una vez puede epillogarse un trabajo con un aire de optimismo. Y conste que sólo se ciñe este resumen a las actuaciones en vía ancha ibérica.

Cierto que por el camino han habido encuentros y desencuentros, pero la relación, aunque parcial posiblemente, es extensa :

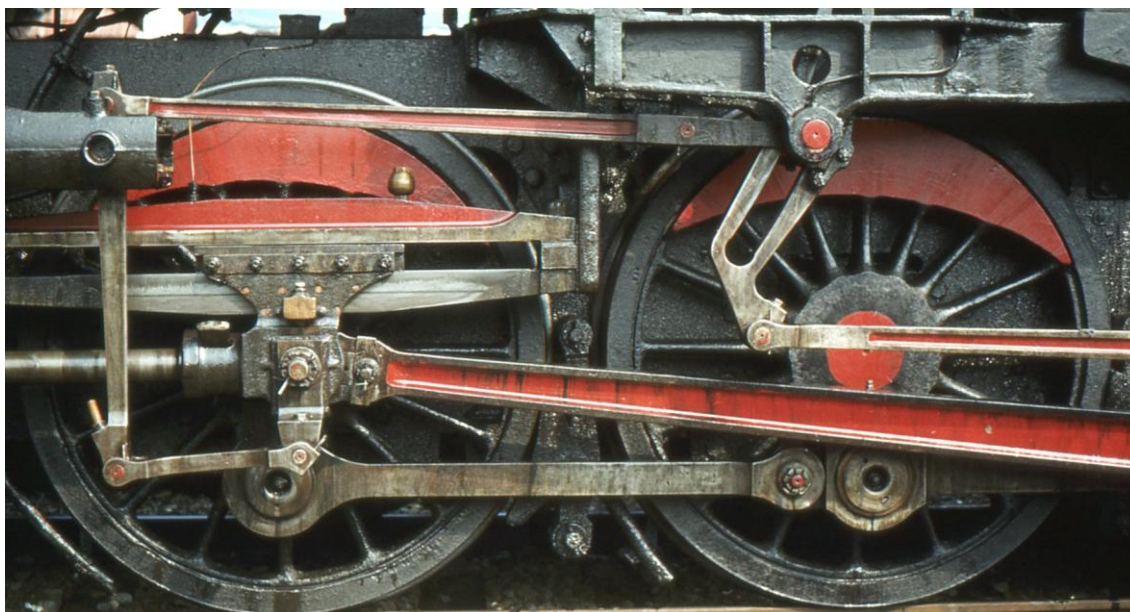
1/ARMF Lleida y su taller que "resucita" estos ingenios, cual un Meiningen alemán; no sólo esto sino la iniciativa de circulación regular dominguera de temporada; en su activo, la "Garrafeta" 282F y en camino la "Garratt" grande 462F; más otras piezas diversas para todas las iniciativas peninsulares.

2/MNF y su actividad regular "Tren de la Fresa", con las "Mikado" repescadas, la MZA 1701 de nuevo en reparación para una segunda intentona, la "Confe" 242F, la Oeste 1000 de los militares y un largo etcétera.

3/Móra la Nova, otra sólida iniciativa con una "Bonita" 241F en curso, amén de otras "Mikado".

4/Galicia, Monforte, Gijón, Venta de Baños con su "verraco", los Andaluces con su 140 Baldwin, AZAFT y su nave de Casetas, Girona y su 120T ex. MZA, y una larga lista que ahora no sabría completar (perdón por los olvidos), pero en todo caso un florecer de iniciativas que pueden situarnos de nuevo en el mapa europeo.

Pero nunca olvidaré la emoción de los primeros encuentros de hace más de 30 años que hoy he querido recordar y glosar. Sirva esta imagen de perfecta geometría como despedida.



Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Junio-2014