

LOS OMNIBUS DE SUSTITUCION BARCELONA-MANRESA-LLEIDA



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.

Omnibus Sustitución (1974) - - - - - Composición CR7401

Referencia EW40

Este nuevo trabajo es algo diferente de los anteriores : no presenta un tren en concreto, perfectamente acotado y fechado, sino un grupo de ellos, y en un período de tiempo más amplio.

La línea férrea de Barcelona a Manresa y a Lleida, espina dorsal otrora de NORTE en Catalunya, tiene dos segmentos bien diferenciados : de Barcelona a Manresa, en vía doble y tracción eléctrica desde 1928, incluido en el régimen de cercanías de la capital catalana, y de Manresa a Lleida, en vía simple, no electrificada antes de 1982, y con tráfico de tipo regional. Los trenes en este tramo (Manresa-Lleida), siempre han usado la totalidad de la línea (salvo alguna mínima excepción), es decir, los que sirven Manresa han tenido por origen o destino Barcelona por un lado y Lleida por el otro.

Estos trenes digamos "regionales" se dieselizaron en 1970, y los cuatro pares de ómnibus o correos convencionales, a tracción vapor entre St. Vicenç de Castellet y Lleida, pasaron a ser atendidos por ferrobuses, indicados oficialmente como "Ómnibus Ferrobús", aunque siempre efectuaron entre Manresa y Barcelona un número muy limitado de paradas (entre 4 y 6 de las 22 existentes).

Los primeros ferrobuses serie 300 pronto fueron sustituidos por los 400 de 4 coches (FER + FRI + FRI + FER), más potentes y adecuados para las fuertes rampas de la línea (hasta 22 milésimas); asimismo circularon composiciones reforzadas de hasta 4 coches motores, con el concurso de ferrobuses FER + FRC de serie 400 alta o 500.

Pero en las puntas de tráfico, de frecuencia semanal (sábados tarde) o de frecuencia anual (Semana Santa), a menudo se operó la sustitución de dichos ferrobuses por composiciones remolcadas de medio o gran tonelaje.

Luego este es el tema del presente estudio : la circunstancia se operó entre 1971 y 1982 (año de la electrificación y concurso de unidades 440 en este tráfico), pero, ante la falta de referencia de tal reemplazo en las guías, debo fiarme de mi memoria y observación diaria más que de documentos perfectamente anotados y contrastados. Por ello no tengo un repertorio exacto de fechas, períodos concretos, de circulación, pero si resumo que tales reemplazos pueden englobarse en uno de estos tres escenarios :

1/Circulaciones reforzadas de Semana Santa, principalmente el servicio matinal ascendente Barcelona-Lleida del Jueves Santo, cuya sustitución por un convencional de gran capacidad era muy general y esperada. El mismo método en algún otro momento de puente festivo de aglomeración previsible.

2/Circulaciones reforzadas de sábado, circunscritas a menudo al servicio de tarde ascendente Barcelona-Lleida, en ciertos servicios anuales difíciles ahora de precisar, con un convencional de media composición.

3/Circulación diaria durante el servicio de invierno 1973/74 (fecha no confirmada del todo) de un convencional ligero sustituyendo al ferrobús descendente matinal Lleida-Barcelona y al ascendente de tarde.

En el primer escenario, el tren era remolcado con tracción eléctrica s/7600 hasta Manresa, donde una (o dos) diesel tomaban el relevo; asimismo en el segundo

escenario. Pero en el tercero, el tren ligero de 3 coches era remolcado desde y hasta Barcelona-Término por su diesel titular, una 1900 ya fuese de caja española o americana.

Las composiciones de estos trenes ómnibus o semidirectos convencionales, como se les quiera llamar, eran de lo más variopinto; diríamos que vaciaban la reserva de coches de viajeros de Poble Nou, y entraban en juego multitud de ejemplares de metálicos series 1000 de las antiguas compañías, metalizados serie 3000 ya en desuso, además de otros 5000, y más raramente coches 8000 que cubrían de preferencia los servicios de turno regular.

Para más pega, no dispuse de cámara fotográfica hasta 1976, pero no hice fotos "locales" hasta 1979; es aquello tan típico de dejar siempre de lado la realidad cotidiana, como si nunca fuese a cambiar nada y quedara tiempo sobrado para plasmarla; ojalá hubiese pensado que algún futuro día sería interesante elaborar un reportaje histórico como el presente sobre aquélla realidad entonces vulgar. En concreto, ni una foto del ómnibus regular diario del escenario 3, aun habiendo sido su viajero en multitud de ocasiones !



En la foto, el 17-3-1979 (sábado de fin de semana largo, por festivo San José el lunes), la 1960 remolca este especial de reemplazo del ferrobús 4205, de 10 coches series 3000 y 5000 más furgón DDET-8000. Circula por la dura rampa de 20 milésimas a la salida de Manresa hasta el túnel "Suanya". Por las sombras, se trata del servicio de tarde.



La misma composición de la foto anterior, minutos antes, efectúa su entrada en la estación de Manresa remolcada por una 7600 ("santanderina" reubicada). El furgón DDET debe aportar la calefacción a vapor a este tren, ya que ni la máquina ni la mayoría de los coches tienen la eléctrica. Foto desde el puente "La Guía", con el sol que milagrosamente ilumina la vía 1 por donde circula el tren. Un refuerzo excepcional para el ferrobús Barcelona-Lleida.



Otro "reemplazo" excepcional : el 12-4-1979, Jueves Santo, el ferrobús 4203 Barcelona-Lleida matinal (heredero del mítico ómnibus "Platillo"), circula en esta forma, con un retraso de casi 3 horas; 13 coches, que, ante la insuficiente potencia de la 1900 para afrontar las duras rampas, y el plante del maquinista que no quiere ni intentarlo, se ha decidido el concurso del tractor 10400 local intercalado. Zona "Congost", salida de Manresa en plena rampa.



En esta conocida foto del compañero Richard Ricard, un ómnibus de reemplazo ferrobús del escenario 2, o sea, regular 4205 de sábado tarde, ha sido plasmado en línea entre Manresa y Rajadell; zona "La Morera", con el monte "Collbaix" (543 m. s.n.m.) al fondo. La 1937 remolca una composición de apaño con 3 coches BB-1600 ex. butacas Norte. Un calderín VT a base de un J-300000 con garita alta caldea el tren. Sin datación exacta, el aspecto del monte que ha sufrido un incendio reciente (1973) situaría la foto en invierno de 1976 ó 1977.

Para la transposición modelista, sin embargo, va a proponerse una composición probable del tren regular del escenario 3.

Recuerdo con agrado este servicio, que usaba casi diariamente en mi desplazamiento a Terrassa por motivo de estudios. Jamás viajé en este tramo a tal velocidad. La ligereza de la composición y el hecho de la tracción diesel en todo el trayecto, no sujeta a bajones de tensión en catenaria, ni a la limitada potencia de un ferrobús, y sin paradas intermedias, conferían al tren una marcha casi "deportiva" a cargo de los maquinistas "petroleros" posiblemente zaragozanos. En poco más de 20 minutos el tren se plantaba en Terrassa, haciendo "disfrutar" de esencias ferroviarias auténticas a sus viajeros sensibles. Después de una parada prolongada, quizás por adelanto horario, el tren seguía su ruta hacia Barcelona con unas ruidosas arrancadas en la vía principal en recta de esta estación, que a mí me pillaban en la calle paralela a las vías camino de la Escuela Técnica; la máquina metía todos los puntos de tracción aún dentro de agujas : parecía un espectáculo de Fórmula-1 !

En concreto :

Semidirecto de reemplazo ferrobús 4208 Lleida a Barcelona-Término, 1974 :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Origen
M	1900		AMF		
1	BB1-1100	2ª	Electrotren	18253	Ex. Pullman Andaluces
2	BB-1600	2ª	Mabar	81623	Ex. Butacas Norte
3	BB4-3300	2ª	TC		Ex. 3ª MZA

La propuesta no es fantasiosa : las 1900 de caja americana o española eran titulares de este tren, asimismo en alguna ocasión formó con el ex. Andaluces, y evidentemente lo elegí para mi plaza, quedando asombrado de sus generosas dimensiones interiores. Además podían incluirse ejemplares de coches ex. Central de Aragón (números 1030/1040) o ex. Oeste (números 1200) : lo dicho, un vaciado profundo de los garajes de Poble Nou y todo a correr !

La razón de la tracción diesel hasta destino estaría en ahorrarse un calderín, ya que la 1900 caldeaba el tren en todo el trayecto, con su equipo Clarkson de origen.



Vistas diversas, desde varios de los numerosos puntos de observación de esta instalación.



Coche num. 1 :



Coche con 8 amplios departamentos de 2ª clase procedente de uno de los 6 coches "Pullman" de Andaluces, en el que fuera su estado de uso final después de múltiples transformaciones. Estos coches "Pullman" eran casi idénticos a los del tipo "Flèche d'Or" centro-europeos (con 8 grandes ventanas), y existieron 3 en versión normal (números 1, 3 y 5) y 3 en versión con cocina (números 2, 4 y 6). Como es habitual, los coches con cocina tienen una disposición de ventanillas distinta de los otros sólo del lado de la cocina y a la altura de ésta, siendo el otro lado idéntico a los sin cocina, con sus 8 grandes ventanas. Resulta que, en la transformación a "butacas" primero y a 2ª cl. después, los que tenían cocina se conocen por una distancia irregular entre los 2 últimos ventanales, sólo en uno de los laterales.

Pues bien, Rivarossi primero y Electrotren después, vía el mismo molde, utilizan uno de ambos laterales simétricos y regulares, es decir, uno sin cocina de origen. Lo malo es que es vez de matricularlo adecuadamente, usan el número 1102 que corresponde, vaya por dónde, a uno que tenía cocina, luego o el coche es falso o está mal matriculado.

En mi modelo, he obrado una pequeña "corrección" en la matrícula Renfe, cambiando 1102 por 1101, aunque sin alterar la matrícula UIC que debería ser modificada en 2 de sus 12 dígitos. Quién se daría cuenta ?

Coche num. 2 :



El ex-Norte : fácil, Mabarr lo ha reproducido correctamente, aunque esta versión de plena época IV con matrícula UIC ha sido la más tardona en salir de todo el proyecto. Los 19 ejemplares remozados como coche salón de esta serie se usaban en todo tipo de refuerzos, sustituciones convencionales y especiales en la 5ª zona.

Coche num. 3 :



Es un coche serie 3300 de Renfe, procedente de una metalización de coches de madera MZA (verderones), con el estilo estético de los que entonces eran novísimos coches 5000/6000. Algunos mantuvieron los bogies MZA de origen, del tipo Prusia, como este ejemplar.

El modelo, con sus 10 ventanillas pequeñas para sus 10 estrechos departamentos, fue obtenido en mis "talleres" a partir de elementos de un coche 5000 Electrotren y bogies de un "Costa" con diámetro de rueda bajado al máximo para no exceder la altura adecuada. Y despreciando el acortamiento entre 21,35 y 20,88 m. (5 mm. a escala) que sería exacto.

En el año de situación de este tren, estos BB4-3300 se usaban en todo tipo de refuerzos en expresos o para ómnibus convencionales, pero no como titulares de largo recorrido.

=====



El tren detenido en la nueva estación "Vallhonesta" de la nueva maqueta AsvicaF. Parece que hoy es un día de mucho tráfico mercante !



En cambio, en esta toma está circulando sin parada por la estación de Sant Vicenç de Castellet, como fue real diariamente en 1974. Forma parte del tramo de maqueta que se salvó del cambio de local y desguace de la antigua instalación.

Vamos ahora a la tracción : ¿ quién no ha deseado una 1900 en HO ?



Este modelo, todavía privado a día de hoy de una reproducción comercial de gama "normal" (pero con el anuncio oficial de MABAR al respecto para este año), ha tenido una serie de aproximaciones artesanas o reproducciones de calidad en latón.

En el terreno de la resina, existieron las carcasas de Raolva y de P. Elvira, que podían motorizarse de varias manera más o menos de fortuna; en latón, los modelos sucesivos de AMF aportan el grado de calidad.

El bogie de una 1900 tiene la característica de la posición NO CENTRADA del eje medio, luego había que buscar en el surtido U.S.A. algo parecido. Las ALCO Century C-628 de Mehano aportaban la solución, para una distancia total entre los ejes no exacta, pero muy parecida; asimismo las Fairbanks-Morse TrainMaster de Athearn. En los albores de mi "taller", motoricé una carcasa de Pedro con una francesa BB-8500 de Lima, que es una BB de bogie corto; ello me daba la distancia corta de los extremos, y puse un tercer eje libre, es decir mi primera 1900 no es una CC sino que es mecánicamente una B11B.

AMF usó en sus primeros modelos de latón una SD35 de Mehano, con la pega de un bogie parecido pero de eje central equidistante; con la llegada en 2002 de la 319 de Roco-Soldat, quedó resuelto de manera definitiva este tema de motorización, dando un resultado exacto y de calidad como muestra la foto que encabeza el párrafo.

Este modelo es que se ha usado en esta representación, aunque podía haber dispuesto la mono-cabina del mismo origen que fue la primera de mi parque procedente de este artesano.

En la siguiente foto, el detalle lateral de esta magnífica pieza, aunque.....parece ser que ha desaparecido un limpia-parabrisas, precisamente en el testero equipado al completo y que será visible en todas las fotos.....a buscarlo por el fondo de la caja o por mi maqueta !



Mi ómnibus aborda el tramo más elevado del circuito donde se ubica un espectacular puente de arcos; el contraluz permite ver el detalle de los bajos de la locomotora, con su distribución de elementos correcta (depósitos de fuel y agua y calderines de freno). Un personaje cornudo observa desde la colina el espectáculo, imagen que antaño poblaba profusamente el paisaje ibérico y los detallistas de ambientación de esta maqueta han querido, acertadamente, plasmar.

Como epílogo, un profundo clamor contra la situación actual de esta línea y de estos servicios, es decir, los trenes regionales Barcelona-Manresa-Lleida.

La completa renovación de vía obrada reciente y la electrificación de 1982, parecía que iban a ser un revulsivo para estos servicios en cuanto a mejorar su frecuencia, velocidad y confort. Nada de nada.

Siguen los 3 pares de circulaciones diarias, atendidas por material variado, desde unidades 470 más o menos adaptadas para servicios regionales hasta las habituales 447 de cercanías de marcada incomodidad para servicios de tanta duración.

Lo realmente malo es que tales servicios perdieron hace ya algunos años su circulación casi directa entre Manresa y Barcelona, siendo actualmente uno más de la densa malla de cercanías con parada en todas las estaciones y apeaderos en el tramo Barcelona-Terrassa; la densidad de tal malla no permite una circulación directa sin tener que adelantar algún otro convoy, maniobra que siempre tratan de evitar los actuales gestores ferroviarios.

Así pues, unos servicios regionales que deberían ser cómodos (por ejemplo con material 448 o 449, tipo Catalunya-Express), rápidos y frecuentes, son ahora mismo algo parecido a la prolongación del "metro" urbano, por lo menos en el tramo denso. Otra opción sería disponer de estos trenes circulando sólo en el tramo Manresa-Lleida, con transbordo en Manresa desde o hacia el "metro".



Imagen de 1979 cuando los ferrobuses 400 operaban en esta relación. A pesar del cañizal inoportuno, la foto, a la salida de Manresa, tiene su valor histórico.

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 creditada) : Jordi Serra i Miquel

Mayo-2016