

LA SAGA DE LOS OMNIBUS : 1902 PUIGCERDÀ-BARCELONA



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.

1902 Omnibus Puigcerdà (1979) - - - - - Composición CR7919

Referencia EW31

Sigue la saga de los ómnibus con el presente, que es uno de los grandes clásicos y que alcanzó una gran popularidad entre los aficionados, mayormente de la zona catalana: el ómnibus de Barcelona a Puigcerdà y viceversa.

En una línea como la mencionada, relativamente corta y que termina en un confín fronterizo poco utilizado, la circulación de trenes de gran recorrido es imposible, luego era necesario mantener hasta tiempos bastante recientes un ómnibus para asegurar el servicio de correo y paquetería, entre el marasmo de unidades eléctricas que se encargan de las cercanías y los "regionales".

Además, la peculiar dureza de su tramo norte, de Ripoll a Puigcerdà, con las mayores rampas de la Red en ancho ibérico (43 por mil), exigía una mínima composición y una tracción específica : las supervivientes eléctricas serie 1000 ex. Estado, (281 en UIC desde 1971), cuyo limitado peso por eje y peso total encajaban de manera precisa en el duro tramo (para el que fueron pensadas).

La presentación será pues en este tramo, pero se mencionará brevemente lo que ocurría en el otro, de Barcelona a Ripoll, de perfil más atenuado aunque igualmente montañoso. Además, se usará la composición reflejada en un par de fotos tomadas en primavera de 1979 por mi amigo y compañero fotógrafo Richard Ricard, que ilustró él mismo en un conocido hilo del foro FT. Se presenta un tren de paridad descendente, tomado cerca del apeadero Aigües de Ribes y el mismo a su entrada en Ripoll (foto BN que sigue).



Sin embargo, existen multitud de otras fotos de este famoso tren, y que podrían asimismo ser objeto de representación HO; en cuanto a mis fotos personales, tengo unas de 1976 que, por pega, no permiten documentar la totalidad de la formación.



Mi foto del ómnibus 1902 del 12-10-1976 en Ribes de Fresser; además del defecto de luz, era una de mis primeras fotos ferroviarias y plasmar las locomotoras era mi objetivo, no las composiciones. Detrás de la 1001 se observa un furgón DV-340.100, un coche BB4 y después asoma lo que parece ser un coche serie 1000, de origen Norte, Oeste o Central de Aragón. Y debía apresurarme en montar, ya que era mi tren y el factor parece decidido a expedirlo.

Para la historia, unos apuntes :

- Su numeración fue 1901/1902, impar en sentido Barcelona-Puigcerdà i par en sentido contrario; sin embargo, en verano de 1982 tomó la extraña denominación 5501/6580.
- Circuló por postrera vez el 26-9-1982, quedando a partir de este momento las locomotoras 1000 restantes sin servicio regular (aunque activas en reserva y necesidades invernales en Ripoll).
- Hasta el servicio de verano de 1980, llevó una composición a Sant Joan de les Abadesses, que se segregaba en Ripoll; después, quedó cerrado el ramal, que en realidad era la línea original con origen Barcelona.
- El origen y destino barcelonés de este tren fue Estació de França (Barcelona Término), desde el cierre de la original de Norte (Barcelona-Vilanova); en Término se manejaba el correo y la paquetería que eran la razón vital de este tren.
- A partir de su extinción mencionada, una unidad eléctrica s/438 (con numeración 35501/36580) lo reemplazó de manera íntegra, desviándose asimismo a Barcelona-Término para el manejo postal; como ello creaba confusión al viajero (que espera ser encaminado por Plaça Catalunya como todos los otros trenes de la relación servidos por unidades), desde 1984 se operó una rocambolesca solución : la unidad par circulaba por su itinerario normal hasta Sants, y de allí retrocedía por Paseo de Gracia hasta Término. Y lo mismo en sentido contrario en el tren impar; esta situación se dio por lo

menos hasta 1987, ya que entonces empezó a circular el "Pullman Cerdanya" como tren selecto en la línea (ya sin servicio postal).

- Durante la operación del ómnibus convencional objeto de este trabajo, el tren era tomado por una 7600 (276) en Ripoll hasta Barcelona, añadiendo asimismo un furgón postal y a menudo algún coche suplementario. En los tiempos de funcionamiento del ramal Ripoll-Sant Joan, este material añadido procedía, claro está, de Sant Joan.



Llegado el ómnibus a Ripoll, la 1001 es apartada y una 7600 con un postal DGDC 1500 (visible al fondo) se situará en cabeza, para llevarlo a Barcelona (12-10-1976).

Horarios de 1979 :

TREN 1902		TREN 1901	
s. Puigcerdà	14,15	s. Barcelona E de F	7,05
Il. Ripoll	15,43	Il. Ripoll	10,22
s. Ripoll	15,52	s. Ripoll	10,27
Il. Barcelona E de F	18,45	Il. Puigcerdà	11,53

Luego se deduce que un solo juego de coches era necesario para el servicio (más la composición Barcelona-St. Joan de les Abadesses, activa todavía en 1979, formada por el postal y un par de coches más).



El 5-10-1980, la 7610 con un furgón DGDC-1500, esperan en una vía muerta de Ripoll la hora de ponerse al frente del ómnibus par 1902 que no tardará en llegar de Puigcerdà remolcado por la 1005; porqué la 1005 ? Porqué en el mismo momento las otras activas estaban todas estacionadas en Ripoll !



Otra inolvidable imagen, muy conocida, obra de Isidre Claret y publicada en formato postal en una conocida colección (y largamente re-copiada por todas partes); en mayo-1982, el ómnibus 1901 Barcelona-Puigcerdà cerca de Planoles; la 1006 lo tracciona, lleva el DDET como en mi emulación (y por cierto, misma orientación, con parte postal lado Puigcerdà), pero 2 coches BB-8500 han sustituido a los cinco-miles; le quedan 4 meses de vida.



Tren que va a circular en HO : a punto de servir el apeadero Aigües de Ribes; la tubería del salto generador eléctrico visible ya no existe en la actualidad.

En concreto :

Omnibus 1902 Puigcerdà a Barcelona-Término, tramo Puigcerdà-Ripoll, primavera de 1979 :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	1004		Electrotren	2753	
1	DDET-8000	Furgón y Postal	TC	-	Kit Tulatón
2	BB1-5200	2ª ex. 1ª	Electrotren	5023	
3	BB1-5200	2ª ex. 1ª	Electrotren	5071	

Furgón num. 1 :



Otro de los furgones no reproducido industrialmente en HO y que reclamamos todos con ahínco. 25 ejemplares reales, 8001 a 8025, con funciones múltiples : furgón, jefe de tren, estafeta y almacén postal y calefactor a vapor para el tren.

Este ejemplar aquí usado y mostrado procede de la serie Tulaton, que propone el kit de latón para su montaje, con la base de chasis, bogies y techo de un coche 8000 de serie Electrotren cualquiera; sin embargo, en su montaje he aplicado algunas mejoras para más exactitud (relleno de bajos, por ejemplo).

Para un tren como el presentado, que debe tener la mínima tara, este vehículo múltiple cumple a la perfección; en otras fotos más antiguas del mismo tren, otro DDE forma parte también de él, pero de origen Central de Aragón serie 1031-1038; pero en invierno, este DDET es imprescindible ya que debe dar calefacción, al no tener las 1000 posibilidad de línea de tren de alta para caldeo eléctrico.

Coches num. 2 y 3 :



Coches de producción normal Electrotren, que proceden en la realidad de los 1ª clase AA-5000 que en los 70 fueron declasados a 2ª en su mayoría; equiparon 8 asientos en sus enormes departamentos, aunque algunos mantuvieron los 6 de origen.

Podría ser que los de la foto fuesen BB1-6200 en vez de BB1-5200, pero, la verdad, las diferencias entre los unos y los otros son tan limitadas que resulta imposible discernir : tan sólo un chasis de distinta estructura y unos bogies algo distintos en la forma del balancín que une las dos cajas.



Imágenes diversas de circulación por la maqueta Asvicaf, rica en viaductos como la línea de referencia por donde circuló en la realidad.

LA TRACCIÓN :

Ningún problema para la locomotora que encabeza este tren; no sólo está correctamente reproducida en el mercado comercial, sino que además, por partida doble.

En efecto, a finales del decenio anterior, una "guerra" comercial estaba entablada entre varios productores industriales para copar nuestro reducido mercado; en este tipo de estrategia cada uno debe sacar el mismo modelo que su competidor, al mismo tiempo, para hundirle y apartarle del reparto del pastel. Así mismo. Tan absurdo como inútil. Y puede que el iniciador de tal desaguisado sea el que acabe roto, en plan suicida. Sin embargo, asistimos todavía a este tipo de política en el mercado francés, donde aún los modelos siguen saliendo doblados o triplicados.

Sea como fuere, Roco (de la mano de Soldat) y Electrotren sacaron casi al unísono esta locomotora serie 1000. Y ambos modelos son de gran calidad. Quién triunfó ? Años después, Electrotren bajo el paraguas de Hornby nos sigue ofreciendo año tras año excelentes modelos (sin competidor), Soldat quebró y Roco abandonó el mercado español en lo que respecta a modelos exactos de nueva factura (y se limita a repintados de lo más ridículo).

Sin embargo, un pequeño y afortunado detalle : las 7 locomotoras s/281 no son iguales : CON PLACAS las 1001 a 1004 y SIN PLACAS las 1005 a 1007; pues Electrotren reprodujo las primeras, y Roco las segundas. Así un aficionado o un coleccionista justifica tener dos ejemplares, uno de cada fabricante, distintos.

En este tren (que encabeza la real 1004 "con placas"), la 1002 de Electrotren cumplirá con el objetivo de máxima similitud, con marcaje UIC época IV.

Como he indicado antes, ambos modelos son de gran calidad, y añadido ahora de gran fragilidad; parece que la competencia anima a proveer cantidad de pequeños detalles (porta-señales, faroles, estribos etc...), cada vez más frágiles, que convierten el manejo y operación normal de estos modelos en una arriesgada aventura si se pretende mantener la integridad total.

Un detalle a favor del modelo Electrotren es que ilumina correctamente los pilotos rojos en la parte alta del testero, mientras que la Roco se limita a invertir luz blanca/roja los pilotos bajos, lo que no es real, pero más fácil de producir. Los pantógrafos de la Roco asimismo poco tienen que ver con los reales.

El modelo Roco no tuvo continuidad, más allá de cambios de pintura; en cambio, el proyecto Electrotren fue desarrollado para producir asimismo las dos francesas SNCF de iguales dimensiones que nuestra 1000, es decir, las BB-1500 y BB-1600, que se vendieron fácilmente en el mercado vecino. Roco no hizo lo mismo y tan sólo sacó la variante "ESTADO" de la misma 1000. Las pequeñas BB francesas que Roco ya producía (BB-8100, BB-300, BB-900, BB-4100, BB-4600 etc...) en contra de lo que se cree NO SON dimensionalmente iguales a nuestras 1000, luego era un proyecto nuevo 100% y que resultó un "fiasco" notable.



Foto de presentación de la Electrotren en Nürnberg



Modelo de Roco ref. 63812, que es la 1007 con marcas de época III, y antes de la conversión al voltaje de 3000 v. Es una "sin placas".





De uno o del otro lado, el ómnibus Puigcerdà a Barcelona Término, en su primer tramo, de origen a Ripoll, circula de manera real por la maqueta Asvicafe. La 1002 Electrotren remolca con facilidad esta exigua pero real composición.

Otras composiciones relatadas por sendas fotos reproducidas en libros o revistas, indican, por ejemplo, una de agosto de 1974 a base de un furgón DV-340.100 y un par de coches clásicos serie 1000 ex. Central de Aragón, o bien otra en el tramo Ripoll-Barcelona de octubre 1979 a base de 7600 + DV + Correo 1500 amarillo + 4 coches 5000 todos ellos ex. 1ª clase; en esta última fecha cabe deducir que la locomotora, el correo y 2 de los coches procedían aún del ramal de Sant Joan.

Finalmente, un foto de contraportada de la revista Carril lo presenta en una de sus últimas formaciones, también en el tramo Ripoll-Barcelona, en 1982, a base de 7600 + DV + J-300.000 + DDET + Correo 1500 amarillo + 2 coches 8000. En este caso, sólo se añadirían en Ripoll el Correo, el DV y el J además de la locomotora.



El ómnibus estacionado en la nueva estación "Vallhonestà".



Imagen de 1991 del "Pullman Cerdanya", tren descendente La Tor de Querol-Barcelona a su paso por Manlleu. Sin servicios de correo ni paquetería, podría ser el heredero del ómnibus si no fuese porque su sentido era inverso : descendente por la mañana y ascendente por la tarde. Catalogado con "Regional Express" 674/677. Locomotora bi-tensión 7904 destacada en Barcelona Can Tunis para usar los 1500 voltios de la estación francesa de enlace a plena potencia.

Con agradecimiento a la asociación ASVICA 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 (excepto creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2016