

# EL TREN FANTASMA : EL POSTAL MADRID-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.

Postal Madrid-Barcelona ( 1975 ) - - - - - Composición CR7512

Referencia EW39

En mis veranos tarraconenses de finales de los años 60 del siglo pasado, recuerdo que quedé asombrado al descubrir este tren, que temprano por las mañanas aparecía brevemente por la estación. Cual un "tren fantasma", no constaba en las guías, se estacionaba en alguna vía alejada de las principales, y un par de negros tricornos con uniforme verdoso asomaban de las puertas del furgón-estafeta postal durante la parada. Más misterio imposible. Y unos largos coches de pequeñas ventanillas enrejadas cual vehículo celular de alto secreto, que nunca había visto antes.

Pues sí, era el TREN POSTAL fijo entre las dos urbes, primer eslabón de lo que poco después sería toda una red radial regular para transporte de efectos postales, incluyendo valores.

Para esta relación en concreto, no existió trasiego de coches en ruta, como mucho el retiro o añadido de alguna unidad en Zaragoza; otros de estos servicios se rehacían en ruta siguiendo coches sueltos hasta otros destinos enganchados a trenes ordinarios. Luego la composición presentada y otras que tengo anotadas permiten definir claramente la esencia funcional del tren.

- **Coche ambulante postal** : siempre en este tren un coche ambulante con personal a bordo, sea el jefe de expedición, algún auxiliar, y la eterna escolta de la pareja de la Guardia Civil; este coche, como era habitual, disponía de calefacción autónoma, con lo que su orden en el tren respecto la locomotora era indiferente.
- **Furgones postales** : en numero de 3 a 5, según temporadas, eran tanto del tipo largo ( serie 1 a 16 ) como del tipo corto ( serie 151 a 203 ); nunca más de 2 de tipo largo; sin presencia humana a bordo lógicamente : transporte de sacas y efectos.
- **Vagones cerrados de mercancías** del parque Renfe : en número variable, de preferencia de los tipos modernos J-300.000, J-400.000 ó J-600.000; los primeros debían estar autorizados a 100 km/h ( letra "s" presente en la matrícula UIC ) para formar en este tren; transporte preferente "revistero".

La tracción era la habitual de la época, eléctrica 7600 desde Mora a Barcelona; aunque en alguna ocasión lo había visto manteniendo su diesel ( una 1900 "americana" ) hasta destino. La circulación era nocturna en ambos sentidos, con un horario más distendido que el de los expresos.

En el capítulo histórico, este tren postal puro empezó a circular el 15 de agosto de 1964; encaminado vía Caspe, pasó con posterioridad a ser trazado por Lleida, en cuanto se habilitó y electrificó dicho itinerario. A partir de 1992 Correos empezó a desguarnecer sus servicios ferroviarios, cuya extinción se completó al empezar 1995; en algún momento entre ambas fechas este tren fue suprimido y su rol trasladado a servicios externalizados de carretera.

Su número de circulación fue inicialmente obtenido en el rango "6000", aunque unos años más tarde, era indicado como 19971/19970. Cosas de la racionalización.





Mapa de la máxima extensión del sistema de trenes postales puros, con el detalle de las 5 relaciones que existieron y sus antenas. Nuestro tren de hoy es el identificado como "Tren Postal nº 1" o "Postal del Noreste".



Circulación por las vías superiores de la maqueta Asvicaf.

Composición al detalle :

Tren Postal Madrid-Barcelona, 13 de agosto de 1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600		Ibertren	2110	
1	J-300.000	Glms	Electrotren	1340	
2	J-300.000	Glmsr	Ktrain	0703D	
3	J-300.000	Glmsr	Electrotren	1343	
4	DGDC-11	Furgón Correo	TC		Roco
5	FC-9	Furgón Correo	TC		Lima - RNM
6	FP-193	Furgón Postal	TC		Jouef
7	DGDC-3021	Ambulante Postal	TC		Tulaton

Furgones num. 1 a 3 :



Se trata de vagones cerrados "J-300.000" del parque Renfe; sin embargo, unas precisiones son importantes :

- Necesarios con rodamientos, es decir, tipo 100 km/h, para ser incorporados a este tren; o sea, la letra índice "s" presente en el tipo UIC.
- No anoté sus números concretos, pero sí sus tipos UIC a razón de un Glms y dos Glmsr; si bien el primero es un tipo normal, los segundos añaden la "r", es decir, tubería de paso de calefacción a vapor; en este época, los "J" unificados largos con esta característica solían estar decorados en VERDE.
- No anoté si eran con freno de husillo ( garita o plataforma ) o no; se ha dispuesto por oportunidad uno con tal freno ( plataforma ) y dos sin.
- Las matrículas impresas en los modelos empleados son poco escrupulosas con lo que serían las reales; en concreto, Gkklm, Gkklms y Us corresponden a situaciones más allá de 1980 para los dos primeros y a uno marcado ya



como furgón DV-339.900 el otro; el primero además, está impreso con rombo de 80, sin la "s", aun llevando rodamientos.

- El color verde del modelo Ktrain se aparta en exceso del que sería razonable por bien que exista una cierta variedad cromática real; esta firma debería revisar su paleta.

#### Furgón num. 4 :



Es uno de los misteriosos ( para mí en mis primeras observaciones ) furgones de correos para transporte postal, con las mínimas aberturas y tragaluces enrejados. Del tipo "largo" ( 26,4 m. como un coche 8000 ), 16 ejemplares existieron para este transporte, en general incorporados a trenes postales puros y más raramente a un ómnibus o expreso convencional. Este modelo HO en concreto ha sido elaborado por chapado exterior de un coche alemán tipo "X" de Roco, dotándolo de unos bogies Minden-Deutz de producción Electrotren.

#### Furgón num. 5 :



Otro ejemplar del mismo tipo ( habitualmente iban en parejas en este tren ), pero en éste la elaboración HO ha sido a base del kit que proponía el artesano valenciano RN Modelismo, a base de chapa de cartón reforzado cortada al laser; utiliza un chasis y techo de un coche alemán LIMA desguazado, y asimismo unos bogies Electrotren.

#### Furgón num. 6 :



Este es el modelo "corto", con la misma función, estructura y utilidad que el modelo "largo" precedente; existieron 53 ejemplares, numerados del 151 al 203, si bien se da un detalle que diferencia dos lotes de construcción : tragaluces pequeños, sin marco exterior, como los de los "largos" para los 45 primeros 151 a 195, y tragaluces de mayor dimensión, con marco plateado exterior, como los de los postales serie 3000, para el ultimo lote de 8 ejemplares construido, 196 a 203.

Todos ellos usaron el bogie Schlieren, muy reforzado para las cargas concentradas que se supone podían llevar; aunque alguno se ha visto con bogie Minden-Deutz o incluso con Pennsylvania, fruto de permutas temporales con otros vehículos del parque postal.

En mi tren, forma este ejemplar del 1er. lote, obtenido por panelado y acortado de un coche alemán tipo "X" de Jouef, con unos bogies Schlieren asimismo de origen Jouef ( vienen en los RIC suizos de este fabricante ). Es útil indicar que al usar un coche largo para este menester, los pivotes de bogie no sirven donde están y deben tallarse unos nuevos desplazados más hacia los testeros.

Sin embargo no estoy satisfecho con el resultado estético de la caja, puertas y claraboyas en esta realización, motivo por el cual no he seguido con otros 2 ejemplares previstos y posiblemente revisaré a fondo el método empleado en un futuro.





Ejemplo de una bella realización de modelismo HO en la que el autor ha obviado correr los bogies hacia fuera.



Foto de Lluís Grifé en Port-Bou, donde se observa el perfil casi perfecto del FP-168 y permite comparar la posición de los bogies con el modelo anterior.

Postal num. 7 :



Es el necesario vehículo para trasladar al personal de este tren, sea ambulante postal o escolta armada. En esta ocasión era un vehículo largo serie 3000, de una serie moderna con características técnicas de los coches 8000 de Renfe, que llegó a contar con 79 unidades, aunque las últimas entregadas en 1986 diferían por una serie de detalles distintos (techo nerviado, por ejemplo). El ejemplar aquí presentado procede de un kit de la colección Tulaton, con laterales y testeros en latón montados sobre un chasis, techo y bogies de un coche 8000 de producción Electrotren.





Una foto de excepción para ilustrar este tren, gentileza del compañero Richard Ricard : en un día indeterminado hacia la mitad de los años 70, el tren postal Madrid-Barcelona circula por Castellbell i el Vilar, línea de Manresa a Barcelona; sin duda se trata de un desvío previamente programado de parte de la circulación entre las dos capitales por obras en la línea habitual.

Pese a la inoportuna sombra de una farola de la estación, la 7670 remolca este tren en el que se observa una composición equivalente, aunque girada, de la de mi tren; con la salvedad de añadir un ambulante tipo 2000 suplementario en cabeza.





## **LA TRACCION :**

Cansado ya de presentar mis 7600 Electrotren en estos trabajos, he pensado que este era el momento de poner a la cabeza de este tren mi veterana 7600 Ibertren, que en realidad no desmerece tanto a su descendiente HO más moderna.

Aún conformando un concepto modelista de otra generación, el modelo es correcto para su momento y da el pego con un ligero detallado suplementario como el que le apliqué ( placas latón fotograbado, pintado pantógrafos, manguera vacío etc... ); y por supuesto mucho más robusto de manejo al carecer de super-detalles de origen; sin embargo, hay un ligero sobredimensionado en alto y ancho quizás para contener el voluminoso motor circular de eje transversal ( similar al "G" de Lima ).



En cuanto a la capacidad de tracción, se porta de manera aceptable para el remolque de este tipo de composiciones no excesivas, su peso le confiere una notable adherencia. Una pieza de colección para mi, pues, ya que no empecé con esto hace unos días y no me asombran ni interesan los últimos "gadgets" digitales y

otras virguerías técnicas. La esencia del modelismo de pieza ante todo.



Aquí la veterana 7644 en la nueva estación de paso de la maqueta Asvicaf, que se denomina "Vallhonestá" en honor a un topónimo local de población rural.





Circulación habitual del Tren Postal por la zona de viaductos



Interesante encuentro de nuestro tren con una superviviente del vapor del depósito de Castejón....todo es posible en la maqueta Asvicaf. Material del amigo socio PLM.



Tren entero detenido en "Vallhonesta".

## **ANEXO**

### **LOS COCHES POSTALES : SEÑAS Y MARCAJES**

Será útil un pequeño recordatorio sobre los furgones y ambulantes postales que existieron, relativo a sus características exteriores, señas y marcajes; tema a veces poco clarificado por los articulistas y documentalistas.

A modo general :

- El color VERDE se mantiene hasta finales de los años 70; en 1978 empieza a verse el color amarillo que se generaliza en los dos o tres años siguientes. Mi tren, que es de 1975, se presenta pues todo en VERDE.
- La matriculación UIC, que Renfe adaptó a gran escala a partir de septiembre de 1971, no fue aplicada al parque postal ( parque de propiedad particular ) hasta 1977 aproximadamente; luego coincidió a menudo con el cambio de color, aunque efímeramente se vieron coches verdes con la UIC; en mi tren de 1975, tal marcaje lógicamente no existe.

La aplicación de la matrícula interna Renfe en el parque postal, es compleja y merece unos comentarios ampliados. Era habitual utilizar la serie literal DGDC, más tarde DGCT ( siglas de los organismos oficiales propietarios ), y un ordinal tomado en cierto rango de serie numérica; pero lo interesante es observar la COLOCACIÓN y sus excepciones.

En decoración VERDE :

- Uso habitual e histórico : en la parte baja del lateral, pero las letras en el extremo izquierdo y los números en el extremo derecho; ello daba, por ejemplo, una distancia de casi 20 metros en los DGDC-3000 entre "DGDC" y "30xx".
- Uso modificado con posterioridad ( años 70 ) : toda la matrícula entera en el centro del coche, a media altura ( ejemplo en el DGDC-3003 de mi tren ). En el momento de aplicar la UIC, éste era el uso en vigor.
- Excepción : los furgones ( como los 3 presentados en mi tren ), adquieren de origen un nuevo sistema : centro de la caja, en grandes caracteres amarillos a 2 líneas : "FURGON CORREO NUM. XX" para los largos, y "FURGON POSTAL NUM. XXX" para los cortos, incluyendo en este caso los antiguos 101 a 103 no comentados hasta ahora. Mis coches que forman este tren se han realizado siguiendo esta norma, con la expresa confección de los transferibles apropiados.
- Excepción a la excepción : algunos furgones llevaron su marcaje aplicando el tipo histórico, es decir, "DGDC" en un extremo y el número ( uno simple de 1 ó 2 cifras en el caso de los "largos" ) en el otro extremo. También fue frecuente llevarlo concentrado y agrupado en la parte izquierda. Así sería en el 4º vehículo real de mi tren anotado, ya que si apunté DGDC-11 y no FC-11 es que así lo observé. Sin embargo, no se ha repercutido esta disposición en el modelo presentado, que además es el FC-15.



En decoración AMARILLA :

- Tanto los ambulantes como los furgones, llevan inicialmente la notación concentrada en el chasis ( zona en negro ), en caracteres amarillos, a la izquierda del coche.
- Pronto empieza a verse la notación en el centro de la caja, en caracteres finos negros, encima de la UIC.
- Uso moderno, a partir de la norma de 1988 : igual en el centro del coche, pero desaparece la serie DGDC ó DGCT y aparecen las series PD1, PD2, PD3 y PD, respectivamente para los vehículos 1500, 2000, 3000 y derivados, y furgones. A estas series literales sigue el mismo número antiguo.



En esta foto del 4-6-1979, en Barcelona-Poble Nou, descansa un corte del tren postal Madrid-Barcelona y viceversa; el color amarillo ya ha hecho su aparición y los dos furgones visibles lucen la matrícula tipo DGDC-xxx concentrada en la parte baja ( negra ) de la caja, a la izquierda. El más alejado, verde, sigue llevando el rótulo "Furgón Correo Num. xx" en el centro de la caja.



Este ambulante corto serie 3200 ya lleva inscripción en el centro, caracteres finos negros, aún con la famosa serie literal "DGCT" ( Dirección General Correos y

Telecomunicaciones ); aún no ha aparecido el "PD3" en 1981. Playa de vías de Madrid-Príncipe Pio.



El Tren Postal num. 1 circula por la zona de la bifurcación del ramal minero e industrial.

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 ( salvo creditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2016