

EXPRESO 813 BARCELONA-BILBAO : UN TRANSVERSAL DE CALIDAD



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.

Expreso Barcelona-Bilbao (1979) - - - - - Composición CR7903

Referencia EW41

En los años de la década 1972-1981 en los que se centra mi trabajo, si hay un expreso transversal “selecto”, éste es sin duda el 813 Barcelona a Bilbao y viceversa; aunque esta privilegiada posición es compartida con su gemelo expreso 215 Barcelona a Irún.

Este carácter “selecto” y de calidad lo asigno viendo sus composiciones habituales exhibiendo una sección bien nutrida de coches-cama, así como un coche restaurante de la CIWL, además de un cupo notable de plazas en 1ª clase (casi siempre 2 coches enteros); este “carácter” parece más bien propio de los más apreciados expresos radiales, y sorprende en uno que tiene la osadía de no pasar por Madrid.

La estadística dirá lo que diga, el PIB y la renta per cápita etc..., pero lo cierto es que el hecho de unir dos zonas de amplia y tradicional implantación industrial le confiere este carácter de relación de negocios, muy distinto del ambiente de migración económica de otros expresos transversales. Este tipo de cliente, que muchas veces viaja aislado, exige por lo general estas prestaciones tipo coche-cama y restaurante en ruta, o billete de la clase superior, todo ello probablemente a cargo de los gastos de representación de la empresa para la que trabaja....

=====

Detalle de la composición :

Expreso 813 de Barcelona-Término a Bilbao-Abando del 1-septiembre-1979 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	269-060		Electrotren	2638	
1	DD-8082	Furgón	TC	-	Jouef
2	DGDC-3037	Ambulante Postal	TC	-	Lima
3	AA-8120	1ª	Electrotren	18008	
4	AA-8119	1ª	TC	-	Rivarossi
5	BB-8870	2ª	Electrotren	18002	
6	BB-8935	2ª	TC	-	Rivarossi
7	BB-8929	2ª	TC	-	Roco
8	BBL-8176	2ª y literas	TC	-	Heris
9	WR-3396	Restaurante	Rivarossi	3567	
10	WL-5433	Camas (T2)	Electrotren	18106	
11	WL-4649	Camas (YF)	Amefalink	YF-C	
12	WL-5430	Camas (T2)	Electrotren	18101	
13	PMA-26000 *	Plataforma Coches	C. Lacalle	970	

No conozco con exactitud en qué momento se creó este tren; pero la relación seguro que estaba atendida desde tiempos de la Compañía del Norte, que trazaba sus trenes por su itinerario por Manresa y Lleida. Recuerdo el paso por Manresa de un expreso nocturno regular, por lo menos hasta 1969, que popularmente se le llamaba “el de Irún”; pero realmente el tren en cuestión llevó coches directos a Madrid, a Galicia, y también al País Vasco, según épocas y días de la semana.

Lo cierto es que en los 60 y 70 circulaba este 813 por Tarragona, alcanzando Zaragoza por la vía de Caspe; cuando en 1975 se mejoró el itinerario alternativo a Lleida por Valls, el gemelo

expreso Barcelona-Irún y el Auto-Expreso a Madrid (así como el “Shanghai”), pasaron a utilizar el nuevo trayecto para llegar a Zaragoza, pero nuestro “Bilbao”, siguió fiel a la ruta de siempre por Reus, Mora y Caspe.

Tengo un total de 7 anotaciones de este tren entre 1972 y 1981, de las que la actual es sólo una cata; pero en 1993, otra anotación me indica que ya se formaba una sola composición para los dos destinos, Bilbao e Irún, o sea, los servicios nocturnos ya se batían en retirada, inclusive estos “selectos”; con posterioridad, ya conocemos qué ha pasado con ellos y con el tren en general en este país.

En cuanto a la tracción, en las anotaciones de 1972 aparece a menudo con doble tracción de 7600, sin duda para el paso del puerto y túnel de divisoria de Argentera en el tramo Reus-Mora (rampas de hasta 17 ‰); en Mora eran relevadas por las 4000 para conducirlo hasta Miranda.

Más reciente, las 269 se hicieron cargo de él, siendo relevadas en Mora por las 333, ya que Mora-Zaragoza no se electrificó hasta 1980; más tarde relevaban en Zaragoza para ser tomado el tren ya sea por una bitensión de Miranda o a menudo por una 333, como en una nocturna anotación de 1981 en El Portillo.

Horarios de verano-1979 :

Tren 813/113	Llegada	Salida	Tren 114/814	Llegada	Salida
Barcelona-Término		20,15	Bilbao-Abando		21,20
Tarragona		21,59	Miranda de Ebro		23,27
Caspe		0,46	Castejón		2,05
Zaragoza-El Portillo		2,55	Zaragoza-El Portillo		3,38
Castejón		4,15	Caspe		5,19
Miranda de Ebro		7,16	Tarragona		8,16
Bilbao-Abando	8,59		Barcelona-Término	9,43	

Este expreso estaba doblado en esta relación (en 1979) por un tren diurno, un rápido Electrotren serie 432, haciendo cumplido uso de su capacidad bitensión; este Electrotren invertía sentido de marcha en Reus, para seguir por la vía electrificada hacia Lleida.





En esta bella toma publicada en foros y cuyo autor no se identificar, se aprecia un expreso circulando bajo el puente de mando de Barcelona-Término remolcado por una 4000, a las 10 h. 8 min.; si bien el pié de foto rezaba “Bilbao Expreso”, tengo mis dudas al respecto, ya que fue a ciencia cierta su gemelo Irún-Barcelona el que estuvo regularmente atendido por las 4000 hasta y desde Barcelona entre octubre-1975 en que se trazó tal tren por la ruta Valls-Lleida y mayo-1976 en que se abrió a la tracción eléctrica el tramo Roda-Lleida-Zaragoza. El furgón viene doblado, aunque no creo sea por un exceso de paquetería sino por avería del calderín de calefacción, lo que situaría ciertamente en época invernal esta foto.



Cabeza del expreso circulando por los viaductos.

DETALLE DE LOS COCHES :

Furgones num. 1 y 2 :



Presentados ya en múltiples ocasiones en mis anteriores formaciones, aquí se repiten estos omnipresentes furgones. El primero es una producción propia a base de un chasis Jouef y una caja en resina de Microtren; en la anotación consta como “DD” y no “DDT”, o sea, tenía eliminado el calderín de vapor, lo que no está aplicado en el modelo. El furgón ambulante postal, obtenido por chapado de un coche alemán Lima. Ambos pueden elaborarse asimismo por medio de kits de Tulaton si se desea.

Coches num. 3 y 4 :

La sección de 1ª clase de este expreso, que se presentaba casi siempre doblada, da al mismo un selecto carácter; para su representación HO no existe problema alguno, ya que Electrotren propone varias referencias distintas y correctas de estos coches AA-8000; en mi parque, uno de ellos es Electrotren, y el otro se obtuvo en mis talleres antes del anuncio de la casa de Alcalá, modificando y poniendo en casi-conformidad un coche Rivarossi.



Coches num. 5, 6 y 7:



Y aquí viene la conocida ristra de coches 8000 de 2ª clase; podría despachar el párrafo de manera hartamente breve: sin embargo, vale la pena indicar un detalle que recuerdo y que me ha movido a elegir estos 3 coches de una especial manera.

Como sabemos los aproximadamente últimos 150 coches de esta serie (números altos rangos 8800 y 8900, y últimos 8700), tenían las ventanillas de 1,2 m. de ancho en vez del ancho 1,0 m. de los primeros, y que se reflejan en los modelos Rivarossi y Electrotren comercializados; pues bien, resulta que este tren llevaba los 3 ejemplares todos ellos del rango alto, es decir, con ventanillas anchas; y no es una casualidad : la 6ª zona estaba dotada preferentemente de coches de este grupo, en mayor proporción que los de rango bajo, quizás por una más tardía asignación; se refleja en mis anotaciones que la mayoría de trenes formados con material de la 6ª zona (Bilbao), los llevaban casi en exclusiva.

En mi parque, sólo dispongo de 2 de ellos: uno procede de un BB-8500 Rivarossi al cual inserté las ventanillas de un coche Ibertren, dando casi la cota correcta de anchura; y el otro procede de un coche italiano Roco de 2ª clase, que ya lleva de origen tales ventanillas anchas; aparte de cambiar bogies, detallar, decorar y pintar, lo delata el pequeño resalte del techo en cada extremo, rastro del depósito de agua del WC, que no aparece en los renferos.

Pero quién desee ahora uno de estos coches no tiene que proceder a estas chapuzas sino adquirir y montar el kit que Tulaton propone de uno de estos coches, cosa que posiblemente haré para dotarme de un tercero más correcto; pero ahora mismo, en este tren, el tercero es un clásico Electrotren 18002 de ventanillas pequeñas.....con la inusual salvedad de que por error viene matriculado BB-8945, como sería uno de ventanillas anchas !

Coche num. 8 :

Es el conocido asimismo coche de 2ª clase y literas, con 11 ventanillas como los reales, y no 10 como el símil que nos propone Electrotren (y que de existir existió, pero sólo de manera testimonial en unos pocos expresos concretos, como el Lusitania); modelo obtenido en mis

talleres por intervención leve sobre un coche a literas alemán marca Heris (que produce la caja adecuada de 11 ventanillas, cosa que no se da en Roco ni Hornby).



Coche num. 9 :



El coche Restaurant !

A mi humilde entender, la máxima expresión de “clase” en un expreso.....el coche restaurante azul de “La Compañía”.

Y, azar de los azares, resulta que este ejemplar que proponía Rivarossi, es el mismo número y tipo que el que anoté en mi expreso....más realismo imposible !

El modelo, vino reproduciendo el ejemplar conservado por la AZAFT, pero con un techo en blanco inmaculado y sin blasón de guiraldas y leones rampantes; por mi cuenta lo proveí de tal pieza (accesorio Mabbar) y repinté el techo en gris aluminio; asimismo le doté de un cajetín de elongación Fleischmann, ya que la de origen era inoperante. Y hala !, a prestar servicio en el expreso Barcelona-Bilbao y viceversa, como era habitual en los años 70.

Pero para un acople más fiel a la realidad faltaría reproducir el muy visible freno de vacío en los bajos, y revisar la disposición de cajas y luces en los testeros. En otra ocasión quizás.

Coches num. 10 y 12 :



Se trata de dos coches cama tipo T2, del lote 5401-5445, contruidos en dicho tipo de la CIWL pero ya de propiedad Renfe, sin señas externas de “La Compañía”.

Cada vez que aparece este coche en mis formaciones, no me canso de repetir la chapuza de Electrotren de proponernos versiones hasta la saciedad de este coche, pero todas ellas ambientadas a partir de 1988. Queda sin reproducir la versión inicial, que cubre nada menos que de 1977 a 1988, con los grafismos dispuestos de otra manera, más simple, sin los horrorosos apéndices tipo “WL36...etc..”, y con el rótulo “CAMAS” más centrado.

Dado que en mi parque sólo dispongo de uno de ellos (esperando quizás para el segundo la futura benevolencia del fabricante de proponernos uno como reclamo), el otro en mi tren es un ejemplar serie 5301-5320 de la CIWL, igual a efectos estéticos y prácticos; indistintamente unos y otros se usaban en los expresos de aquellos gloriosos años.

Coche num. 11 :



Entre los dos T2, forma este YF, elemento clave e imprescindible en la mayoría de nocturnos; anotado de la serie inicial 4641-4668, posiblemente era uno de los ejemplares con bogies tipo PP (Pennsylvania), que procedían de los malogrados LJ de efímera vida. Vista lado departamentos, con las camas dispuestas visibles.

El modelo es de latón, de la actual producción artesanal Amefalink, aunque el detalle de los bogies es un capricho mío instalando unos de plástico de origen Mabar, que para más exactitud deberían estar dotados de amortiguación entre el chasis de bogie y la ballesta de suspensión; apéndice que quizás en algún momento inspirado me atreva a instalar, revisando mi “cajón de sastre”.

Furgón num. 13 :



Remataba la composición un vagón de transporte de automóviles adscrito al servicio “auto-expreso” que ofrecía este tren entre sus terminales.

Se trataba de un ejemplar alquilado a SEMAT, serie PMA-26000, de modernas y agradables formas; posiblemente en 1979 ya vestía su segunda librea (amarilla), pero aquí se presenta con la original gris, según la producción en latón del afamado artesano C. Lacalle.

Sí, la presencia de tan minúsculo y único ejemplar en cola de un gran expreso de largos coches da un toque algo antiestético, pero faltaban años antes de la adquisición de las “bandejas” DDMA-9500. Además, el plafón de 100 km/h. de los expresos en aquellos años permitía el uso de vagones para éste y otros servicios.



TRACCION

Después de unos años de espera, por fin este tren puede ser encabezado por una Mitsubishi 269 clásica, es decir, sub-serie 269.0 en verde, versión que Electrotren se resistía a producir de manera correcta después de la esferpéntica 269-078 ref. 2601, con caja de una “milrayas”.



La pieza en cuestión es bella, correcta, aunque denota una cierta continuidad con las series anteriormente sacadas, y no es desde luego un producto totalmente nuevo y rompedor como las últimas realizaciones (277 y 278, por ejemplo); sin problema de tracción, pudo arrastrar perfectamente la pesada composición por las rampas de la maqueta Asvicaf. Habría que ver al detalle si la pieza de bajos corresponde exactamente a la serie representada, y es que, amigos, casi todas las sub-series tienen variaciones en este apartado, por distinta colocación de aparatos. Quedará para otra ocasión.

De todos modos, una buena pieza que dará mucho juego en las representaciones de expresos que faltan por formar y exponer.



El expreso 813, aquí en una rara toma en la que puede verse todo entero en su espléndida longitud, cruza en plena línea con otro expreso con tracción diesel. La circulación de estos "monstruos" por maqueta viene dificultada por la enorme tracción que deben soportar los enganches cortos de cabeza, que a menudo dan cortes inesperados si no están bien regulados.



Aquí, nuestro tren de hoy efectúa su majestuosa entrada por la vía principal de la estación de Vallhonestá, con la cola todavía sumergida en el túnel de acceso.



Vista por cola de toda la extensión del tren detenido en Vallhonestá; parece que el TER aguarda una correspondencia !



Zona, digamos, "noble" del tren : el azul CIWL y su sobria decoración.



En esta toma que ya ha quedado como clásica, el expreso 813 emerge de la parte subterránea en suave rampa, junto al culatón de la estación de Sant Vicenç de Castellet; por el tramo elevado circula un rápido diurno mucho más moderno, y es que.....la maqueta Asvicafe tiene los miércoles un tráfico cada vez más intenso y multi-época !



Para terminar esta exposición, una vista de conjunto del tren : parece que va a arrancar en breve para cubrir sus últimos kilómetros de recorrido histórico.

Hasta la siguiente composición !

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 (excepto tren real) : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2016