

RÁPIDO 802 MADRID-BARCELONA : EL TREN DEL PESCADO



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.

Rápido Madrid-Barcelona (1975) - - - - - Composición CR7527

Referencia EW46

En mis veranos tarraconenses de los años 70 del siglo pasado, mi interés ferroviario me llevaba a largas permanencias en la estación en las horas más tardías del día, a “controlar” la batería de expresos que habían salido de Barcelona y se dirigían a toda la geografía española.

Pero en este horario, también inevitablemente me encontraba con el tren de hoy, el único convencional que a aquellas horas circulaba en sentido contrario, es decir, de Madrid hacia Barcelona con llegada vespertina.

Tengo, pues, un montón de anotaciones de él, casi todas en este sentido (rápido 802), y alguna más en sentido contrario (rápido 801), que circulaba ya entrada la mañana.

Si una cosa era constante en el 802 en aquellos años, es que acarreaba en cola varios vagones refrigerantes “pescaderos”, de la empresa “Vagones Frigoríficos S.A.”, dando al tren el carácter que se cita en el título del trabajo. Procedente el tren de Madrid-Chamartín, no creo fuera pescado fresco del Manzanares lo que llevara, sino que supongo que los vagones procedían de Galicia, llegados a Madrid en un tren expreso específico “pescadero”, y maniobrados hasta Chamartín por un ignorado medio y ruta para ser acoplados al rápido. Otra posibilidad no confirmada es que tales vagones se añadieran al tren en Zaragoza procedentes de Euskadi.

El tren en cuestión, tenía poco de “rápido”, usaba la línea de Caspe, y tenía prescritas multitud de paradas en ruta, como haciendo un servicio “fino” en la relación, que no podían hacer los “Talgo” ni los expresos nocturnos. Su composición era potente, con refuerzos habituales, pero sin la calidad que daría un coche restaurante o un coche bar (ausentes) : un sólo coche de 1ª clase y un lote importante de coches de 2ª.



En esta foto que ya viene en portada, se observa el inverso rápido 801 Barcelona a Madrid saliendo de Zaragoza-El Portillo en fecha 23-septiembre-1979; la composición es la “base”, sin refuerzos, que ha evolucionado poco desde 1975. No es el que se reproduce hoy, pero es muy fácil tenerlo en HO exacto con un subconjunto de los coches hoy implicados.

En fechas posteriores, en los años 80 fue equipado con cómodos coches 9000, como la mayoría de rápidos “diurnos” de largo recorrido; en los 90 consta todavía en ejercicio como “Rápido Sierra de Gredos”, con algunos coches origen y destino Salamanca. Después, Su Majestad AVE dio al traste con todo el servicio convencional alternativo..... pero.... RESUCITÓ.

Y es que, amigos, hace pocos días me encontraba en Sant Vicenç de Calders para desplazarme a Reus; adquirí un billete con la tarifa “Regional Exprés” y salí al andén esperando un cómodo

viaje en 448 o 449..... pues no, asomó una muy trillada unidad 470..... destino MADRID !! Me tocó “La Patera” de Madrid !! Qué es pues, el Regional Exprés 17501 Barcelona E. de França a Madrid-Chamartín, vía Caspe, con casi 10 horas de trayecto, si no una REENCARNACIÓN ferroviaria del Rápido 801 de toda la vida ? Con muchas menos plazas (venía atiborrado, una sola unidad), pero con circulación a 140 km/h. Y con un material que cualquier alcaldete del lugar calificaría sin dudar de “vetusto”. Y es que hay que disponer de una alternativa a los objetores de AVE. Pero sin “pescado” a la vuelta !



Panorámica de la estación de Reus, en el momento de la salida del tren rápido 802 hacia Tarragona, equipado ya con 5 coches 9000 y con un 10000 en cola, para dar nota de color. La fecha es 23-agosto-1985.

=====

Detalle de la composición :

Rápido 802 de Madrid-Chamartín a Barcelona-Término del 17-agosto-1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base
M	7600 *		Electrotren	2701	
1	DD-8161	Furgón	TC		Tulaton
2	AA-8055	1ª	Electrotren	18008	
3	BB-8851	2ª	TC		Rivarossi
4	BB-8580	2ª	Electrotren	18002	
5	BB-8724	2ª	Electrotren	18009	
6	BB1-6212	2ª ex. 1ª	Electrotren	5023	
7	BB-1611	2ª	Mabar	81624	
8	BB-1617	2ª	TC-Mabar	81615	
9	BB-8511	2ª	Electrotren	18010	
10	BB-8575	2ª	Electrotren	18022	
11	PN-17000 *	Pescadero	TC		G. Ron
12	PN-17000 *	Pescadero	TC		G. Ron

Los dos coches BB-1600 ex.Norte “butacas” sin duda ejercían de refuerzo, y era frecuente encontrarlos en este tren, incluso hasta 4 unidades, junto a otras viejas glorias de la reserva de Poble Nou, como algún BB-1200 ex.Oeste o BB-1040 ex. Central de Aragón a menudo. En verano, todo a correr !

Los vagones pescaderos, elemento identificador de este tren, venían en grupo de 2 hasta 4 unidades, y eran de los tipos más recientes, o sea, los de friso de madera vertical y techo abombado, como los dispuestos en esta ocasión, o los de friso horizontal y techo más plano, con estética de cerrado J-300.000. Ni rastro ya en estas fechas de los de bogies PNN de perfil bajo ni de los ex.Norte.

Horarios de verano-1975 :

Tren 802	Llegada	Salida	Tren 801	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		9,10	Barcelona-Término EdF		8,35
Zaragoza	14,42	15,11	Tarragona	10,12	10,15
Caspe		17,04	Caspe		12,41
Tarragona	19,23	19,26	Zaragoza	14,12	14,55
Barcelona Término EdF	21,05		Madrid-Chamartín	20,30	

A la tracción, poca variación : en 1975 las 7600 se tomaban la parte del león en todos los trenes circulando por Catalunya, con una dotación importante de ellas en los depósitos barceloneses (Vilanova y Sant Andreu primero, Can Tunis después). En Móra la Nova, final entonces de la tracción eléctrica 5ª zona, la 276 era relevada por una 340 hasta 1974 aproximadamente y después por las 333 a medida de su disponibilidad.



Longitud completa del rápido 802 visible en esta toma general.

DETALLE DE LOS COCHES :

Furgón num. 1 :



Incorporo a este tren este ejemplar “Tulaton”, es decir, construido a través del trans-kit de latón que comercializa este artesano, incorporando como base el chasis, techo y bogies de un coche 8000 comercial Electrotren, Rivarossi o Roco. El aspecto es magnífico y el montaje asequible a la mayoría de aficionados. Pero más fácil será aún adquirir los ejemplares que, según el anuncio vigente, va a sacar al mercado Electrotren, como proyecto de nuevo desarrollo en el ámbito del modelismo industrial, y esperemos que sin errores importantes.

Coche num. 2 :



Archiconocido coche de 1ª clase del surtido base Electrotren.

Coche num. 3 :



Dispongo en esta posición un coche 8000 de origen Rivarossi, transformado con ventanillas anchas de 1,2 m. en vez de las originales de 1,0 m. de los modelos Electrotren y Rivarossi; así lo prescribe el número de coche real anotado, de rango elevado (8851).

Coches num. 4, 5, 9 y 10 :



Archiconocido coche de 2ª clase del surtido base Electrotren. Se observa que estos 4 coches formarían la composición base del tren, sin refuerzos, en 2ª clase.

Pequeño recordatorio de referencias y matriculas producidas del BB-8500 verde ep. IV :

Referencia ET	Matricula RFE	Matricula UIC	Observaciones	UIC (OK)
18001	BB-8940	22-08 430	Mal : ventanas grandes	433
18002	BB-8945	22-08 434	Mal : ventanas grandes	438
18009	BB-8640	22-08 121	UIC dudosa	137

18010	BB-8705	22-08 182	UIC dudosa	202
18022	BB-8792	22-18 200	UIC dudosa	288

En la columna UIC (OK) expreso el numero de orden que debería tener la UIC según mi toma de datos realizada en los años 70 por muestreo fino. Por otra parte, “08” indica calefacción eléctrica mono-tensión 3 kv.; “18” indica, además, calefacción a vapor activa; había además “20” indicando sólo vapor, y “09”/“19” para las bi-tensión 1,5 y 3 kv. (sin/con vapor).

Coche num. 6 :



Este es el coche que Electrotren ha comercializado de manera sistemática, reproduciendo un coche de 1ª clase (7 ventanas) AA-5000 reconvertido a 2ª (BB1-5200); los departamentos han sido equipados para 8 plazas aunque algunos mantuvieron bastante tiempo las 6 plazas originales (Electrotren reprodujo este detalle en alguna de sus referencias). El modelo presentado no ha sido modificado, salvo estar equipado con ruedas de 10,5 mm. de diámetro en vez de las 11,5 mm. originales, al objeto de bajar su cota para quedar homologables con los 8000, necesario si el coche debe explotarse mezclado con ellos (como es mi caso).

Pero la anotación indica un BB1-6200 (y no un BB1-5200).....diferencias ? En realidad, mínimas, asumibles....; los BB1-6200 proceden asimismo de los 1ª clase AA-6000 y AA-6100, indistintamente, y se distinguían externamente de los 5000 por los bogies algo diferentes, aún siendo Pennsylvania en ambos casos; los testers de los 6000 no fueron modernizados con burlete tan rápido como los 5000, muchos mantuvieron el fuelle hasta sus días finales. Y las diferencias estructurales (chasis) no serían perceptibles en modelismo HO. Pues vale.

Coches num. 7 y 8 :



Modelo correcto y fiel de Mabbar, pero esta versión época IV con UIC para este tren de 1975 tardó mucho en salir al mercado; por mi cuenta ya me había repintado y decorado dos ejemplares de la propuesta inicial en época III. El auténtico y uno de los modificados forman en este tren.

Una observación respecto a esta producción : la fragilidad de los 8 pasamanos es muy notable, y Cavall de Ferro comercializó una bolsita a base de latón fotograbado para equipar 2 coches completos con estos pasamanos, más robustos. Referencia SD1600. No conseguí provisión para todos mis coches y la pieza es ahora invisible en el mercado. Alguien tiene sobrantes ?



Conjunto de los dos coches BB-1600 que forman en esta composición como refuerzo.

Vagones num. 11 y 12 :



Para estos vagones refrigerantes, una vez más, el trabajo de un artesano debe suplir la desidia productiva y poca imaginación de las casas industriales de modelismo de nuestro mercado.

Se trata de unos kits en fotograbado de latón diseñados por el modelista andaluz Gonzalo Ron, que aprovechan un chasis y rodaje industrial de la firma Ktrain. La calidad es evidente, la exactitud al prototipo también, y sólo hay que ajustar bien las elongaciones y rodajes, que a menudo dan problemas en la producción mencionada.

Sin embargo, algunos detalles a mencionar : adquirí el kit del modelo sin garita pero lo monté pasado bastante tiempo; venía de origen con el techo ya curvado, y no tuve problema alguno en la fase de soldadura y pintura.....sin embargo, los transferibles eran ya.....intransferibles, secos. Me hice entonces con las calcas del artesano valenciano TrenMilitaria, para éste vagón y para el gemelo con garita de frenador que compré después, y que, fuera ya de producción, me llegó el kit sin los transferibles y con el techo sin curvar.

Pues aquí la liamos ! Tuve muchos problemas con el curvado del techo de la 2ª unidad y la soldadura techo-testero me quedó un bollo; y las calcas.....está a la vista : pese a usar los potitos de reblandecedor, preparador etc... recomendados, obtuve un pésimo resultado por la naturaleza difícil de la superficie que imita el friso de madera del vagón, y por mala praxis de no proveer el barnizado brillante previo que evita la no transparencia del soporte que se observa. Para arreglar esto..... pues no sé; de momento, stand-by. Consulta a los expertos y vuelta a intentar con los barnices adecuados.

Sea como fuere, a prestar servicio con el rápido “pescadero” de hoy.



Paisaje muy manresano, pedazo de catedral incluido, para esta toma en la que tres PN-17000, de los dos tipos citados en el texto anterior, descansan, muy ya al final de sus días (marzo de 1979).

El muy rústico fondo de la foto, con la colina con edificios y construcciones troglodíticas en su ladera (corrales), está a día de hoy limpio, ajardinado y es una zona de parque y paseo.



Conjunto “pescadero” en cola de este rápido 802 que se exhibe hoy. Es una suerte que este grupo vaya en cola en este tren; un amigo me comentaba recientemente que él no tuvo esta suerte en el “Shanghai”, ya que éste a menudo circulaba con uno o dos de estos vagones en cabeza, detrás de la locomotora, y el tufo a pescado era notable en los primeros coches a la que uno asomaba por la ventanilla para tomar el fresco....

TRACCION



De nuevo una vieja conocida por estos lugares, cual es la 7631, producto Electrotren que me he adaptado a época IV, con freno de vacío exclusivo y matricula UIC.



Estampa lateral de esta locomotora cuya pureza de diseño, forma y color, obra del inigualable Paul Arzens, le confieren una belleza que, creo, no ha sido superada por otros vehículos ferroviarios de Renfe.



El viaducto principal de la maqueta Asvicaf soporta el paso del rápido 802 Madrid-Barcelona.



Original imagen de la cabeza del tren de hoy circulando por uno de los recónditos confines de la maqueta Asvicaf. Y es que hay que esforzarse a menudo en hallar tomas nuevas después de explotar las ya más habituales y conocidas.....



.....como esta otra de las más clásicas.

=====

Y para terminar, una cita del recuerdo que tengo de la única (e irrepetible) vez en que usé este tren en casi todo su trayecto (en realidad era su inverso 801). Y sin billete.

Era el 10 de enero de 1977: cinco coches BB4 de refuerzo habían sido colocados en la cola del tren, formado en una de las vías interiores de la barcelonesa Estació de França; unos burdos garabatos en tiza blanca junto a las puertas rezaban “militares”. A las 7 de la mañana, una hora y media antes de la salida, un nutrido grupo de jóvenes formábamos en la explanada de un acuartelamiento del Ejército de Tierra cercano al Born, próximo a la estación; en columna informal se nos condujo, “petate” a la espalda, hasta el vestíbulo y andén y fuimos “invitados” por la PM a ocupar los cinco coches reservados. De verdad, no anoté la composición, ni ganas tenía de ello (pero si mi coche : BB4-3715); además, la curva de la estación impedía otear la parte delantera y regular del tren. Hacía un frío que pelaba, sin calefacción, en aquellos coches, en la niebla helada de los páramos aragoneses, por donde el tren se movió con parsimoniosa lentitud. Bocado en ruta, y ya de oscuro, fuimos desalojados en Alcalá de Henares: el CIR-2 ingresaba un contingente de reemplazo de “polacos” para el ciclo de instrucción de reclutas. Acababa de empezar la p... “mili” !

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 : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2016