

# Barcelona-Bilbao : otro espectáculo ferroviario ..... para el recuerdo



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 muchas de ellas 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 ( 1972 ) - - - - - Composición CR7202

Referencia EW93

De nuevo otro tren expreso en esta serie, del cual ya se presentó con anterioridad una reproducción. No, no es que se agoten mis anotaciones de trenes diversos, sino que vale la pena la repetición del objeto cuando la composición es suficientemente distante y distinta de la ya presentada.

Si el anterior era de 1979, éste es más antiguo : de 1972, y está entre las primeras anotaciones por orden cronológico en mi cuaderno de campo. En este bendito año 72, todavía unas grandes, inmensas formaciones veraniegas de expresos radiales y transversales transitaban en la tarde-noche tarraconense para mi deleite; en este día concreto, vigilia del festivo por excelencia del antiguo régimen, el trasiego era enorme, formaciones al máximo de reforzadas, y, por lo que parece, tuve "permiso" familiar para permanecer en la estación hasta horas muy nocturnas, ya que este expreso pasó a las 22,06 h., y figura asimismo el "Costa Brava" que pasó ya en los primeros minutos del día siguiente.

Poco más a comentar antes de "entrar en materia". Si, lo relativo a la tracción : este tren, así como el Barcelona-Irún que circuló poco después, iban este día por Tarragona con DOBLE de Alstom 7600 ! ; algo sin duda excepcional, pero es que el puerto de l'Argentera, entre Reus y Mora, con notables rampas hasta el túnel de divisoria del mismo nombre ( 4 km. ), lo merecen; sin embargo, en otras ocasiones, trenes igual o más reforzados no han tenido el privilegio. Esta divisoria separa las cuencas fluviales catalanas de la del gran Ebro y se produce en la comarca del Priorat, de relieve muy accidentado y complejo ( y de producción vinícola excelente ).

Pero, para simplificar mi emulación, el tren se ha formado para el siguiente tramo, Mora a Zaragoza, donde, a ciencia cierta, una poderosa "4000" se haría cargo de él. Las 333, en 1972, todavía estaban en la cabeza de algún dirigente o en la sala de proyectos. Este cambio de tracción en Mora quedó inmortalizado por la obra del inigualable Manolo Maristany, cuando narra que un "torpedo verdoso" se aproxima decidido a los topes de su expreso !!





A lo nuestro :

Expreso 815 de Barcelona-Término a Bilbao del 17 de julio de 1972 en el tramo de Mora a Zaragoza ( anotación composición en Tarragona ) :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Base Partida
M	4000 *		Rafael S.		
1	DDT-8070	Furgón y calderín	Tulaton		
2	DGDC-2053	Ambulante Postal	Electrotren	5214	
3	WL-4646	Camas tipo YF	Amefalink	YF-C	
4	WL-4517	Camas tipo P	TC		Heris
5	WL-4502	Camas tipo P	Heris	16100	
6	WR-3566	Restaurante	Rivarossi	3567	
7	BBL-8106	2ª clase literas	TC		Heris
8	AA-8111	1ª clase	Electrotren	18008	
9	AA-8061	1ª clase	Electrotren	18000	
10	BB-8779	2ª clase	Electrotren	18002	
11	BB-8945	2ª clase	TC		Rivarossi
12	BB-8784	2ª clase	Electrotren	18009	
13	BB-8563	2ª clase	Electrotren	18010	
14	BB-8506	2ª clase	Electrotren	18022	
15	.Les	Furgón Coches	Lacalle	970A	

Como casi siempre en este expreso, doblado el coche de 1ª clase, lo que le confiere una cierta categoría; nada despreciable tampoco la aportación de plazas acostadas, con coche camas "YF" y un doblete de plateados "P", también selecto; un coche restaurante, como siempre fue de rigor en este 815, aunque formado de manera no exacta en mi composición, ya que he usado por facilidad el disponible 3396 de origen Rivarossi ( un tipo "Metropolitan" ), cuando debería ser un tipo corto "Naval" de la serie exclusivamente ibérica 3562 a 3569 : actualmente "en construcción" en mis TC.

La guía horaria señala estos tiempos y recorrido para esta etapa :

Expreso 815/115	Llegada	Salida
Barcelona-Término		20,30
Tarragona		22,04
Reus		22,24
Zaragoza-El Portillo	2,31	2,53
Castejón de Ebro	4,17	4,24
Miranda de Ebro		7,16
Bilbao-Abando	9,30	

Su inverso Expreso 116/816 Bilbao a Barcelona tenía un horario simétrico, tan sólo con una llegada a la Ciudad Condal 20 minutos más tarde por la ya difícil entonces amalgama en el tráfico de cercanías en hora punta.

Ignoro en que tramo de su ruta este tren tomaba los números de circulación 115/116, con igual paridad, posiblemente en el último trayecto entre Miranda y Bilbao. Este tren no tenía inversiones de sentido de marcha.

## Detalle de los coches :

### Coche num. 3 :



Elemento imprescindible en los nocturnos durante décadas, los coches cama "YF" han sido sólo propuestos por el artesano Amefalink, en la gama latón y detalles de calidad; éste es el que he elegido hoy, numero 4642, y lleva calzados unos bogies Pennsylvania ( PP según la CIWL ) en vez de los MD normales. Esta circunstancia se dio en sus primeros años de singladura para esta primera serie, siendo los bogies reales aprovechados de los coches cama "LJ" que fueron retirados poco antes. En el modelo estos bogies proceden de la producción Mabbar y no figuran en catálogo del artesano.

### Coches num. 4 y 5 :

Muy habituales en mis expresos presentados en esta serie, los coches cama "P" dan una nota de color plateado brillante en las formaciones nocturnas.





20 coches de esta serie europea de 80 ( los primeros, 4501 a 4520 ) emigraron a partir de 1969 al parque ibérico, con mínimas modificaciones : bogies MD en vez de los Schlieren originales, freno de vacío, burletes de goma, señales de cola RENFE reglamentarias, eliminación de anillas para "ferry", inscripciones cortas español-portugués etc...

En modelo H0, existe un copioso repertorio, que ya revisé en el trabajo relativo al "Costa Vasca"; pero sólo Heris, la marca alemana de poca difusión en nuestro país, realizó modelos rotulados correctamente según las ibéricas reglas, con bogies MD y con algunos más de los detalles específicos. De LsModels, que "prometió" hacer lo mismo con el modelo de su producción, nunca más se supo. En mi parque, además, un ejemplar Heris que me modifiqué a ibérico por mi cuenta antes de la propuesta, y que es el presentado en la 2ª foto por el lado departamentos. La 1ª foto exhibe unos de los de catálogo por el lado del pasillo.

#### Coche num. 6 :



Coche restaurante que da "carácter" a un tren expreso como ningún otro elemento posible; es un "Metropolitan" serie origen 3391 a 3405 ( año 1929 ), de los que 3



ejemplares pasaron al parque ibérico, los números 3394 a 3396.

Aunque fueron 6 los tipos de restaurantes metálicos del parque ibérico, vale la pena indicar que sin complejas operaciones modelistas, 3 de ellos fueron propuestos por Rivarossi con inscripciones español-portugués, numeración correcta, y modelo adecuado. A lo sumo, difieren de la exactitud en las señales de cola ( inexistentes ) y forma de las carboneras de los testers, y en la ausencia del muy visible freno de vacío y cajas de baterías suplementarias en los bajos. Son los siguientes :

	Ref.	Coche num.	Usable aprox.	Observaciones
Rivarossi	3567	WR-3396	Desde 1967	Inscrip. Corta / Metropolitan
Rivarossi	3625	WR-4095	Hasta 1967	Inscrip. Larga / ex. Etoile Nord
Rivarossi	3534	WR-4067	Desde 1967	Inscrip. Corta / ex. Flèche d'Or

En cuanto a Electrotren, usando estos mismos moldes Rivarossi, y en el mismo orden, la propuesta es :

	Ref.	Coche num.	Usable aprox.	Observaciones
Electrotren	18200	WR-3395	Hasta 1967	Inscrip. Larga / Metropolitan
Electrotren	18205	WR-4104		Anunciado no comercializado
Electrotren	18204	WR-4067	Hasta 1967	Sin cocina, "camping-gas"

La comercialización del 18205, creo que no llegó a producirse; en catálogo vino ilustrado como un ex. Etoile du Nord correcto, equivalente al Rivarossi 3625. Estos coches WR 4091-4110 ex. WSPC2 se usaron especialmente en el parque portugués y los vimos frecuentemente en el Lusitania y en el Sudexpreso. Y la "chapuza" del 18204, de gran calado, al meter un interior del coche Pullman que originalmente fue y no el de un Restaurante. Rivarossi lo hizo correctamente en su 3534.

Coches num. 8 y 9 :



Estándar de catálogo Electrotren, coches de 1ª clase serie AA-8000.

#### Coches num. 10 a 14 :



Grupo de coches estándar de 2ª clase BB-8500, cuyo modelo Electrotren cubre mayormente las necesidades; producido según varias referencias y números de coche, se han elegido 4 de ellas, siendo el quinto coche un transformado con ventanillas grandes de 1,2 m. como exige su matrícula superior a 8793.

#### Coche num. 7 :



Con sus 11 ventanillas grandes ( 10 departamentos a literas + el de servicio ), este coche viene de la adaptación del coche a literas alemán de Heris. Es anecdótico que estos numerosos coches alemanes no hayan sido producidos nunca por las grandes marcas del sector ( Roco, Fleischmann, Märklin, Trix, Liliput etc... ) y haya que buscarlos con una marca menos conocida, o con Acme para su versión FS.

#### Furgón num. 1 :

He aquí el conocido furgón térmico DDT en su versión de puertas pequeñas, de 1,5 m. de ancho ( frente a los 2,5 m. de la otra versión ); esta circunstancia "estrecha"



se dio en el ultimo lote de estos furgones, números altos, en concreto del 8063 al 8087.



El modelo utilizado es de latón, procedente de la producción "Tulaton" y lo adquirí ya terminado; si acaso, quedaría pendiente aplicar por mis medios unos bajos de chasis suficientemente rellenos, ya que con la producción de vapor en uso llevaba unos aparatosos depósitos de fuel y agua.

Furgón num. 2 :



Modelo estándar del catálogo Electrotren, con varias series sucesivas variando la matriculación.

Los furgones postales en general no usaron la matricula UIC a partir de 1971, como el parque RENFE, sino que se difirió este requisito hasta el final de la década, y más o menos coincidió con el cambio de decoración de verde a amarillo.

Furgón num. 15 :



Uno sólo de estos PMA-26000 de Semat en cola de un gran y largo expreso, como el de hoy, da una extraña sensación de pequeñez y fragilidad; pero se usaban habitualmente, junto con los articulados de 3 ejes PMA-30000 y otros de diseño más antiguo y 2 ejes tipos PMA-24000 y MA-465000. En 1972 Semat no había decorado en amarillo sus vagones.

El modelo de C. Lacalle es de una absoluta perfección en lo modelista, sin embargo la circulación en maqueta sufre del gran empate rígido del vagón, sin giro o posible oscilación lateral de los ejes, lo que propiciaría un funcionamiento más seguro.





## Tracción :

La más famosa y espectacular de las diesel renferas a la tracción del tren de hoy; en 1972 todavía eran usadas en su cometido original y de diseño, los expresos pesados de velocidad media-alta y con pocas paradas. Daban relevo en Mora la Nova ( final de la electrificación catalana ) a todos los expresos procedentes de Barcelona, y los conducían a Madrid y a Miranda de Ebro o Alsasua, aunque a menudo penetraban en los santuarios eléctricos.

Para el modelo, que menos que desempolvar la excelente pieza de latón bajo mecánica Piko actual del artesano Rafael Sánchez. El modelo ya salió en esta colección hace un tiempo a raíz del ómnibus a Valencia por Cuenca. Sin embargo, la ocasión se brinda para poner a su lado el modelo que me construí en plástico a base de combinar mecánica Roco y caja Fleischmann, y que tuvo un complicado nacimiento por fallo en el encaje final. Sin llegar a estar resuelto al 100% el tema, la pieza es explotable y presentable, y no desentona al lado del modelo latonero.



Modelo Rafael Sánchez – latón – máquina num. 4020 arriba; modelo producción TC base Roco + Fleischmann – plástico – máquina num. 4032 abajo.





Y, cómo no, la noticia del año, que es la confirmación de un modelo industrial gran serie de esta máquina, para finales de este 2018, por parte de Mabbar ( que ya era hora !! ). Por lo indagado, el producto será de gran calidad, alta conformidad garantizada, y vendrá dotado de elementos de detalle y/o electrónicos nunca vistos hasta ahora. ( ¿? )

No hay dos sin tres, por mi parte auguro su adquisición, ya que según criterio personal hay lugar en la colección para un modelo artesanal, uno industrial y uno semi-chapucero, para un tipo concreto de locomotora real tan deseado y notable; posiblemente la elección ira a la versión época III, para así ampliar utilización y diferir ligeramente de las otras dos.



En esta foto de Josep Miquel, que se ha incluido ya en alguna publicación impresa, y que data de agosto del 1977, puede verse un muy recreado expreso 116/816 destino Barcelona a punto de salir de Bilbao-Abando, excediendo en casi 150 m. la zona de andenes. Es notorio que en cierta época, las 4000 no se relevaban en Miranda y seguían hasta destino, invadiendo el feudo eléctrico de los 1500 voltios. Porqué ? No sería por escasez de material eléctrico, más bien para garantizar en turno regular el acceso de la serie a las revisiones de garantía en Babcock & Wilcox.

También está muy asumido que llegaban a Barcelona-Término con este expreso ..... bien, aquí creo se trata de una "leyenda urbana", ya que este tren siempre circuló por Caspe y relevó a tracción eléctrica en Mora. El imaginario popular lo confunde con el expreso gemelo 813/814 Barcelona-Irún, ya que éste, desde 1974, sí fue desviado por la línea de Valls y Lleida, cuya electrificación se retrasó 2 años y mientras, usó su 4000 hasta Barcelona para no tener que cambiar en un tramo final tan corto ( en Roda de Berà o en St. Vicenç de Calders ), que obligaría además a una parada técnica no comercial.







Longitud completa del tren en esta foto, en el ángulo superior del recorrido, el único que permite esta circunstancia con una cierta definición. La 4000 se comportó de maravilla y arrastró de manera suave y perfecta esta pesada formación por todo el trazado. Un modelo que bien vale la pena y su precio de gama artesanal.



Desafortunadamente, la tracción no pudo alternarse de manera comparativa con el otro modelo ( mi construcción de amalgama Roco-Fleischmann ) ya que un mal galgado de sus ejes dio problemas de circulación con frecuentes corto-circuitos en los cruceros, bajo el muy sensible implante digital. Problema que me había pasado desapercibido en las pruebas en analógico.



## **Vídeo :**

Aunque no se exhiba la composición entera, sino una reducida a 9 coches que se formó a modo de test unos días antes de la sesión fotográfica definitiva, un par de vídeos propiedad del compañero Richard Ricard permiten ver el movimiento de este tren con su "torpedo verdoso" al frente. Estos que se enlazan a continuación :

<https://youtu.be/hIeJCtVTRVE>

<https://youtu.be/toKxw9YUCb4>

## **Epílogo :**

Este tren sucumbió en los primeros años de este siglo al igual que todos sus semejantes del servicio exprés nocturno. Ya desde 1992, se había perpetrado una fusión con su gemelo y semejante expreso Barcelona-Irún, alguna de cuyas composiciones registradas en sus años más gloriosos debería aparecer sin mucho tardar en esta colección. La escisión de ambos, en esta última fase, se producía en Castejón de Ebro, desde donde el Irún se dirigía por el Carrascal hacia Pamplona y Alsasua.



Sirva esta toma del expreso circulando por el nivel intermedio del trazado ( como si de la rampa norte del Gotthard en Wassen se tratara ) como despedida.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Abril-2018