

Expreso 214 Irún-Barcelona

la herencia de “Norte”



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 Irún-Barcelona (1975) - - - - - Composición CR7518

Referencia EW87

De los expresos nocturnos que en los años 70 del siglo pasado se originaban o transitaban por Barcelona, faltaba uno por asomar en esta colección. Cosa que me propongo hoy con este trabajo : el expreso Barcelona-Irún y viceversa.

El origen de esta relación es antiguo y hay que buscarlo en los tiempos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, alias "Norte" en breve; en efecto, su circulación usaba exclusivamente trazados de dicha compañía, penetrando en Barcelona por la línea de Manresa y Lleida, otrora la radial de "Norte" en la zona noreste. Recuerdo como en Manresa, se denominaba de manera popular "el expreso de Irún" a la circulación que, aún en los años 60, transitaba en sentido ascendente por la estación hacia la medianoche.

Sin embargo, hacía años ya que el auténtico expreso Barcelona-Irún circulaba por la costa hasta Tarragona y después por la línea de Reus, Mora y Caspe. El servicio por Manresa fue asignado a la nueva relación con Galicia por Ariza y a menudo con coches directos a Madrid.

En los primeros años 70, este expreso era gemelo del Barcelona a Bilbao, ambos circulaban por Mora con poca demora entre ellos, formando ambos con nutridas y selectas composiciones donde el azul de la CICC era bien patente. En esta época se numeraba como 813-814.

Sin embargo, en 1974, una vez renovada la línea interior entre Sant Vicenç de Calders, Valls, Plana-Picamoixons y Lleida, pasó a circular por ella, abandonado Tarragona, Reus, Mora y Caspe. Lo mismo hicieron el "Autoexpreso" y el expreso ordinario 205 a Madrid, aunque éste prolongaba su recorrido por Tarragona y Reus, para, invirtiendo en ésta, seguir hacia Plana-Picamoixons y Lleida. Para repartir un poco la oferta, el Barcelona-Bilbao y el "Costa Brava" siguieron usando el recorrido original. En este momento, estos trenes "desviados" usaron números de la centena 200 (213-214 el Irún de hoy), y asimismo llevaron la tracción diesel que antes tomaban o dejaban en Mora, hasta y desde Barcelona-Término ya que la electrificación del tramo renovado no se "enchufó" hasta 1976.



En esta foto de autor desconocido para mí, una 4000 accede a la terminal barcelonesa con un expreso que muy posiblemente es un Irún de 1974, año en el que estas máquinas llegaban aquí desde Zaragoza por Lleida vía Valls. Claro que podía ser un Bilbao que no hubiese hecho el relevo a tracción eléctrica en Mora.

En los primeros meses desde el cambio de 1974 fueron las 4000 (340) las que se encargaron de este expreso en todo su recorrido catalán; sin embargo, en la composición que se describe hoy, de verano 1975, ya una nueva y reluciente 333 lo encabezaba.

En mi anecdotario particular, en aquellos añorados años 70, el cambio de ruta de estos expresos me supuso la maldita pérdida de observación desde mi posición tarraconense : pero no desistí y, el día de "autos", salí de Tarragona en la primera circulación matinal y los "cacé" todos en Sant Vicenç de Calders, no sólo los desviados sino también los que ya venían por Tarragona. Una buena "cosecha". Por esta razón es la circulación par, destino Barcelona, y no las impares que solía anotar en las vespertinas estancias de estación en la Imperial Tarraco.

Al detalle :

Expreso 214 de Irún a Barcelona-Término del 14 de agosto de 1975 a su paso por Sant Vicenç de Calders-Comarruga (con parada comercial) :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Base Partida
M	333 *		Roco	62726	
1	DDT-8071	Furgón y calderín	Tulaton		
2	DGDC-2010	Ambulante Postal	Electrotren	5214	
3	WL-4648	Camas tipo YF	Amefalink	YF-C	
4	WL-2938	Camas tipo S3	TC		LsModels
5	WL-2932	Camas tipo S3	Sudexpress	98016-2	
6	WL-2950	Camas tipo S3	Sudexpress	98016-3	
7	WR-3566	Restaurante	TC		Electrotren
8	BBL-8105	2ª clase literas	TC		Heris
9	AA-8058	1ª clase	Electrotren	18008	
10	BB-8849	2ª clase	TC		Roco
11	BB-8937	2ª clase	TC		Rivarossi
12	BB4-3329	2ª clase ex. 3ª	TC		Electrotren

3 coches camas clásicos S3 dan lustre a este tren, y además cada uno de ellos pertenece a una sub-serie distinta; el coche restaurante es un "Naval" serie 3562 a 3569, los "cortos" que se construyeron expreso para el parque ibérico, y cuyo ejemplar H0 estreno en este tren, circunstancia que ha retrasado esta edición.

Por lo demás, es una composición muy parecida a la del expreso Barcelona-Bilbao de la misma época, y que se remata en cola con un BB4 posiblemente de refuerzo.

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

Expreso 114/214	Llegada	Salida
Irún		20,35
San Sebastián		21,02
Pamplona		0,10
Castejón de Ebro	1,34	1,50
Zaragoza-Portillo	3,25	3,55
Lleida		6,37
Sant Vicenç de Calders		8,18
Barcelona-Término	9,35	

Su inverso Expreso 213/113 Barcelona a Irún tenía un horario casi simétrico, tan sólo con un decalaje más tardío de 40 minutos. Ignoro en que tramo de su ruta este tren tomaba los números de circulación 113/114, con igual paridad, posiblemente en el último trayecto entre Castejón de Ebro y Alsasua. Este tren no tenía inversiones de sentido de marcha.



Diapositiva de 1973 con el Barcelona-Bilbao saliendo de Castejón de Ebro. La 4000 lo ha tomado en Mora y presumiblemente lo conducirá hasta la capital de Vizcaya. Da la calefacción un DDT-5000. Foto Richard Ricard



El Barcelona-Irún, el mismo de la foto de portada, llegando al puente del Ebro. Furgón DDET-8000 en cabeza (sin UIC !). 1973. Foto Richard Ricard.

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 Mabarr y carecen del amortiguador anti-lazo necesario.

Coches num. 4, 5 y 6 :

2 de estos coches vienen del set 98016 comercializado por Sudexpress bajo producción LsModels, en las versiones época IV que, en dos tiradas consecutivas, se comercializaron de reciente (primera foto). El tercero viene del proceso de transformación que acometí un año antes a partir de coches "S1" europeos de la producción LsModels (segunda foto). Se nota el color más "clarete" de este último, por haber usado una combinación de color de mezcla propia y a "ojímetro"; es como si el coche hubiese estado expuesto al sol un largo tiempo y hubiese enternecido su intensidad de color (cosa no extraña en la realidad por otra parte).

Foto 1ª : 2931 (superior), lado pasillo / 2960 (inferior), lado departamentos; no se han montado todavía los portaseñales, elemento muy frágil que queda patente cuando se vuelve a guardar el coche en su caja

Foto 2ª : 2942 lado pasillo



La casualidad quiere que los 3 coches reales de este tren (2932 – 2938 – 2950) sean de 3 sub-series distintas, y sus emulaciones H0 también lo sean asimismo, con lo que el rigor queda reforzado (son los 2931 – 2942 – 2960)

Coche num. 7 :

Cuando empecé estos trabajos de representación de composiciones, disponía de un solo coche restaurante de la CICC (el 3396 de producción Rivarossi) y asumí que lo usaría en todas las ocasiones fuese el que fuese el modelo anotado, dada la relativa similitud de los 6 tipos de WR metálicos que surcaron la península.

A día de hoy, esta simplificación me parece ya inasumible, y por ello, en el tren de hoy, tengo el gusto de estrenar y presentar este coche WR número 3568, de la

misma serie que el anotado en el tren, y que se ha obtenido mediante una labor modelista de transformación en mis talleres TC.



La serie 3562-3569, de construcción local "Naval", es más corta y más ancha que el coche estándar de la CICC, que se produce en H0 por Rivarossi, Electrotren, LsModels, etc...; con la anchura hay que claudicar, y se limita a unos escasos 3 mm. poco visibles en el modelo a escala; pero con la longitud no hay más remedio que practicar una "cochetomía" y extirpar del centro de la caja una rebanada de 21 mm. que es una ventanilla entera, una mesa interior. El problema es cómo pegar después las dos partes haciendo lo más invisible posible la línea de unión.

Habiendo operado desde un coche WR Electrotren ref. 18200 (reconducido del clásico de Rivarossi), la dificultad añadida es la imposibilidad de despegar las tiras de cristalería, concienzudamente pegadas con abundante adhesivo por el oriental de turno. Asimismo, salvar en lo posible los filetes amarillos de origen, difíciles de reproducir. Y finalmente, aplicar las características ibéricas propias: rotulación en español-portugués vía transferible ex profeso, freno de vacío, más baterías, techo con más ventiladores y con la línea de alarma, testers con señales eléctricas y carboneras recortadas etc... Mi ejemplar ET 18200, aún adquirido nuevo, venía con una tara de pintura en un lateral que obligaba a una intervención de todos modos.



Y para la referencia ? Ningún problema. A pocos kilómetros de mi casa, se exhibe este mismo ejemplar, el 3568, junto a la vía de FGC en Callús (Barcelona) ; especie de oficina ad-hoc para actividades de ocio, y, por supuesto, en un estado de deterioro notable y bien "normalizado" por los cortos del espray. Vaya sistema de muerte lenta para un ejemplar tan valioso e histórico !



Para la pintura azul, esta vez he acudido a un producto francés, esmalte de la marca RailColor (ex. Huet, comercializado por AMF87); se presenta en casi un centenar de colores oficiales del repertorio SNCF, ya preparados y dispuestos en frasquitos de cristal de 30 ml., lo que evita su secado prematuro. Pero resulta que el color Azul-CICC está asimismo previsto en esta gama, indicado como Azul-202. Perfecto, muy fácil de aplicar con aerógrafo, buena cobertura, muy sólido y un tanto brillante. Pintura tipo laca nitro-sintética, con disolvente ad-hoc o acetona.

Coche num. 9 :



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

Coches num. 10 y 11 :



La anotación del tren real muestra 2 coches BB-8500 de números altos, o sea, de la sub-serie con ventanillas de 1,2 m. en vez de los de 1,0 m. que produce únicamente Electrotren; ya que dispongo de 2 de ellos, y sin que sirva de obligado precedente en futuras formaciones, los he usado en este tren. Uno de ellos viene de insertar ventanillas Ibertren a un coche Rivarossi (ref. 3660); el otro es un ejemplar Roco de coche UIC-X italiano más o menos modificado y repintado para formar en este parque.

Coche num. 8 :



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.

Coche num. 12 :



Coche ex. 3ª clase de la serie 3300 : obtenido por modificación del coche estándar 5000 de Electrotren; un habitual en estas composiciones. Las ventanillas pequeñas de 11,5 mm. de ancho proceden de coches alemanes tipo X de Roco o de Lima. La pequeña diferencia de 5 mm. de menor longitud no se ha aplicado en este coche, ya que el coche real mide 20,88 m. y el clásico 5000 mide 21,35 m.

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.

Tracción :

Para las 333 de Renfe, no tenemos problema : obviando el histórico modelo Electrotren de 1978, disponemos de una gama de ROCO de suficiente calado, ya que no menos de 4 referencias se han propuesto en versión verde de esta notable e importante pieza de la tracción diesel renfera. En resumen :

REF. ROCO	NUMERO	GALLETA	COLOR VERDE	VENTANA
62726	333-031-3	No	Claro	Sin pintar
62730	333-019-8	Si (*1)	Claro	Pintada
73690	333-001-6	Si (*2)	Oscuro	Pintada
73702 (*3)	333- ¿?	Si	Oscuro ¿?	Pintada

(*1) : versión modernizada, faro postizo, no llevaba "galleta" en origen

(*2) : sin "galleta" en origen, luego versión ya repintada

(*3) : novedad 2020, a ver cómo será

Roco sólo ha reproducido en verde máquinas de números bajos, que no llevaban "galleta" Renfe de origen (001 a 046); la versión de color en las indicadas "claro" denota un poco acierto en la elección del tono adecuado; la corrección operada en la última deja el color en su sitio, o quizás pecando ahora de oscuro; el marco del cristal de la ventanilla corredera lateral en las cabinas venía sin pintar de verde en la primera versión, tema después corregido en las otras.

En todo caso, una soberbia pieza de porte impresionante, y cuya capacidad de tracción también ha ido mejorando en las sucesivas tiradas. Para una pieza "puro origen" como la del tren de hoy, de 1975, que menos que la primera versión, y ella es la utilizada.







Tres imágenes de la espectacular "zona azul" CICC de este tren. Para el recuerdo de lo que era antes el "lujo" ferroviario.



Longitud completa del tren en esta foto, en el ángulo superior del recorrido, el único que permite esta circunstancia con una cierta definición.

A N E X O

Los coches cama S3 (ex. S1) del parque ibérico

Añado este pequeño repaso de las series de estos coches, omnipresentes en los servicios nocturnos de Renfe durante décadas. Todos ellos se importaron en distintas fases del parque europeo de la CICC, adaptándose al ancho de vía y a las características de explotación locales.

5 series básicas, de distintos constructores, puestos en servicio entre 1926 y 1929, muy similares por no decir iguales : algún detalle los distingue, como por ejemplo la diferente curvatura del techo en los testeros, más acusada en los modelos de construcción inglesa. Total 16 plazas, 4 cabinas dobles y 8 cabinas "single", moviendo 57 toneladas para tan mínima capacidad.

CONSTRUCTOR	ORIGEN	NUMEROS CICC	TOTAL	IBERIZADOS
Birmingham	Inglés	2918 a 2932	15	7
Metropolitan	Inglés	2933 a 2942	10	9
Geb. Credé	Alemán	2943 a 2967	25	20
Nivelles	Belga	3301 a 3310	10	6
Birmingham	Inglés	3416 a 3431	16	5

Importados estos 47 coches en los años 40 en su mayor parte, presentaron el aspecto propio de la época III, tal como los reprodujo en H0 LsModels vía Sudexpress en su set 98014; en los años 60 fueron modernizados por los talleres locales (Irún, Aravaca) y estrenaron de este hecho su denominación "S3" como evolución del tipo "S1" original. Esta operación incluyó, entre otros :

- Supresión de 2 lavabos centrales con cegado de 4 pequeñas ventanillas lado departamentos
- Señales de cola eléctricas código Renfe, con recorte obligado de carboneras
- Tercera caja de baterías, contigua a las 2 de origen
- Consecuente traslado del calderín del freno de vacío al otro lateral
- Inscripción "corta" a partir de 1967 (sin "Grandes Expresos Europeos")

De este manera, entraron en la época modelista IV (aunque nunca llevaron la matrícula UIC) y se reprodujeron en H0 por los mismos fabricantes comentados en el set 98016, de reciente salida al mercado en dos tiradas consecutivas. Total que disponemos de 3 coches ibéricos S1 / S3, ya que estos sets triples incluyen además coches (algo) distintos S2 ó S2T :

SET	EPOCA	REFERENCIA	TIPO	NUMERO CICC
98014	III	98014-1	S2	2706
id.	III	98014-2	S2	2890
id.	III	98014-3	S1	2943
98016	IV	98016-1	S2T	2787
id.	IV	98016-2	S3	2931
id.	IV	98016-3	S3	2960

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-Bilbao, algunas de cuyas composiciones registradas en sus años más gloriosos ya han aparecido en esta colección. La escisión de ambos, en esta última fase, se producía en Castejón de Ebro, desde donde el Irún se dirigía hacia Pamplona y Alsasua, y el Bilbao hacia Logroño y Miranda de Ebro.



Foto portada :

El expreso 813-113 Barcelona a Irún sale de Castejón de Ebro en 1973, con un retraso de aúpa, reforzado en su tracción por una Mikado que se le ha intercalado en esta estación para acometer las rampas del Carrascal hasta Pamplona. Composición extra de 16 coches. En esta época todavía circulaba por Caspe, y la 4000 titular desde Mora estaba sustituida por una 1900 extrañamente en este día. En la foto de esta página, la Mikado ya se ha acoplado y espera la diesel que se ha cortado y movido para esta inserción. Nunca se situaba la vaporosa en cabeza para no ensuciar los filtros de techo de las diesel. Fotos Richard Ricard.

El tema de este expreso no terminará aquí, ya que más adelante está en proyecto reproducir una formación de 1972 y otra más moderna de 1981, que, en este último caso, es triple, es decir, 3 composiciones tomadas con pocos días de margen y muy parecidas entre ellas.

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

Marzo-2020