

IRUN Y BILBAO A CORUÑA Y VIGO : PARA HACERLO MÁS COMPLICADO !

Las maniobras que se han proscrito



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 cierta medida 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.

Euskadi-Galicia (1979) - - - - - Composiciones CR7907-7910

Referencia EW99

Hoy pasará por estas páginas un expreso "complicado", y es que unir el País Vasco con Galicia, en el otro extremo de la costa cantábrica, no es fácil : aún siendo una línea litoral recta en el mapa, la carencia de infraestructura directa (por lo que a la vía de ancho ibérico se refiere), obliga a un sorprendente rodeo por las alturas mesetarias de Castilla, hasta la palentina Venta de Baños, lo que dilata de manera enorme el tiempo de trayecto obligando a establecer una relación nocturna en lo que debería ser una diurna de media jornada a lo sumo.

Para complicar aún más la cosa, es quizás la única relación nocturna con dos ramas tanto en origen como en destino, obligando a maniobras de formación y ordenación de la composición.

En teoría : origen A y B con destinos en X y Z, significa cuatro tipos de coches directos, que en la estación de unión deben reordenarse : coches AX y AZ del tren desde A, con coches BX y BZ del tren desde B, formado un único tren AX-BX-AZ-BZ, para que en la estación de disgregación sólo deba cortarse AX-BX por un lado, destino X, y AZ-BZ por el otro destino Z. Vivan las maniobras !

En concreto : el tren desde Irún con coches directos a Coruña y a Vigo, y el tren de Bilbao lo mismo : sin embargo, no consta coches directos de viajeros entre Bilbao y Coruña, es decir, todo el lote vizcaíno va a Vigo : pero esto es verdad a medias, ya que sí existía un furgón directo Bilbao-Coruña, además de otros Bilbao-Madrid, a remover todo ello en Miranda de Ebro. El posible viajero de Bilbao para A Coruña debía cambiar de plaza en ruta.

En 1979 fui testigo de estas operaciones en Miranda de Ebro, sin embargo no de manera completa ya que mi tren partió antes de la completa finalización de ellas. Pero recuerdo como los dos trenes fueron recibidos en el mismo lado de la playa de vías (el lado Norte, de la general Madrid-Irún, ya que existe un enlace desde la línea de Bilbao por el que un tren procedente de ésta puede ser recibido en la parte Norte de andenes, no en la Sur que es la habitual). La rama de Bilbao, con su titular, cortó sus 3 primeros furgones, con destino Madrid para ser incorporados al Tren Postal Irún-Madrid que circularía después. Un tractor 303 cortó el furgón de cola de Bilbao y lo endosó en la cola del tren que procedía de Irún. Después la máquina y el furgón de Irún irían a recoger los otros coches de Bilbao para incorporarlos a su tren punto que ya no pude presenciar de manera clara.

Composición de ambos trenes :

10/409 Expreso Irún-A Coruña/Vigo del 23-09-1979 a su llegada a Miranda de Ebro

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	8930		TC- Electr.		
1	DD-8169	Furgón	Electrotren	5229	a Vigo
2	DEV Wasteels	2ª cl. literas	Euro Scale	8709	a Vigo – de Paris
3	BBL-8201	2ª cl. literas	TC - Heris		a Vigo
4	AAB-3643	1ª y 2ª cl.	TC		a Vigo
5	BB-8658	2ª cl.	Electrotren	18042	a Vigo
6	BB-8788	2ª cl.	Electrotren	18010	a Coruña
7	AAB-3600 *	1ª y 2ª cl.	TC		a Coruña
8	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC - Heris		a Coruña

12/711 Expreso Bilbao-Vigo del 23-09-1979 a su llegada a Miranda de Ebro

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	7901		TC - Electr.		
1	J-600.000 *	Furgón auxiliar	Mabar	81810	a Madrid
2	J-600.000 *	Furgón auxiliar	TC - Roco		a Madrid
3	DGCT-3204	Ambulante Postal	Tulaton		a Madrid
4	BB-8830	2ª cl.	TC - Roco		a Vigo
5	BB-8616	2ª cl.	Electrotren	18022	a Vigo
6	BBL-8200	2ª cl. literas	TC - Heris		a Vigo
7	DDET-8012	Furgón y Postal	TC - Tulaton		a Coruña

El resultado sería pues el siguiente (sin una certeza absoluta ya que ignoro cuál fue al final la máquina titular y cómo insertaron los 3 coches Bilbao-Vigo)

Expreso Irún/Bilbao-A Coruña/Vigo del 23-09-1979 a su salida de Miranda de Ebro

	MATRICULA	ORIGEN Y ORDEN		OBSERV.
M	8930			
1	DD-8169	Irún-1		a Vigo
2	BB-8830	Bilbao-4		a Vigo
3	BB-8616	Bilbao-5		a Vigo
4	BBL-8200	Bilbao-6		a Vigo
5	DEV Wasteels	Irún-2		a Vigo - de Paris
6	BBL-8201	Irún-3		a Vigo
7	AAB-3643	Irún-4		a Vigo
8	BB-8658	Irún-5		a Vigo
9	BB-8788	Irún-6		a Coruña
10	AAB-3600 *	Irún-7		a Coruña
11	BBL-8100 *	Irún-8		a Coruña
12	DDET-8012	Bilbao-7		a Coruña

En resumen, la rama desde Irún y San Sebastián parece más mimada, ofreciendo tanto literas como 1ª clase a ambos destinos gallegos; en cambio, la rama origen Bilbao va de "paria", sólo servicio de literas a Vigo y sin plazas de 1ª clase, debiendo transbordar el viajero destino Lugo o A Coruña. Puede explicarse, si cabe, por el flujo más sostenido de la emigración gallega a Europa, reforzado incluso por un coche directo de Paris a Vigo (en años anteriores era con límite en Ourense), vehiculado por uno de los conocidos DEV-AO de la SNCF con señas Wasteels y bogies cambiables en Hendaya.

Pero hay más : esta maniobra compleja no siempre se realizaba : consta en las guías horarias y en mi experiencia personal que, en los meses centrales de verano, existían DOS trenes independientes Irún-A Coruña/Vigo por un lado y Bilbao-Vigo por otro : quizás coincidían en Miranda de Ebro o en Monforte de Lemos para posibles transbordos, pero sin combinarse entre ellos.

Fui testigo en 1976, también en Miranda, del paso de uno de ellos, en concreto el de Irún : una formación del mismo tipo que la reseñada pero más robusta, y además con doble tracción de locomotoras 8900. Era la siguiente :

6/405/705 Expreso Irún-A Coruña/Vigo del 15-07-1976 a su paso por Miranda de Ebro (composición CR7612 de mi registro) :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	8900 *				
M	8900 *				
1	DDT-8000 *	Furgón			a Vigo
2	DEV Wasteels	2ª cl. literas			a Ourense – de Paris
3	BBL-8100 *	2ª cl. literas			a Vigo
4	BB-8500 *	2ª cl.			a Vigo
5	BB-8500 *	2ª cl.			a Vigo
6	AAB-3600 *	1ª y 2ª cl.			a Vigo
7	AAB-3600 *	1ª y 2ª cl.			a Coruña
8	BB-8500 *	2ª cl.			a Coruña
9	BB-8500 *	2ª cl.			a Coruña
10	BBL-8100 *	2ª cl. literas			a Coruña
11	DD-8100 *	Furgón			a Coruña

Para la emulación de hoy, se procederá a formar por separado los dos expresos de 1979, que podrán circular por mi maqueta casera; quedará para otra ocasión la formación del expreso solapado de 1979 y del de 1976, que precisan de explotación en una maqueta de mayores dimensiones.

Y como viene siendo costumbre, esta presentación estrenará un nuevo coche recién adquirido : se trata del ambulante postal "semi-corto" serie 3200, versión ligera de los ya muy conocidos DGDC-3000. En esta ocasión procede del artesano Tulaton ya montado y completo, aunque el proyecto de construirlo en plástico en mis TC existió, pero finalmente fue abandonado ante una progresión no satisfactoria del trabajo.



La estrella de la jornada por el lado del WC, que tiene su ventanilla translúcida suplementaria respecto las del otro lateral.

Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

1/ Furgones (Irún num. 1 / Bilbao num. 1, 2 y 7) :



Para este tren, mis dos ejemplares de J-600.000 usados como furgón postal auxiliar; en primer plano el modelo reciente de Mabar, en segundo plano el que ya me había transformado previamente para mi parque, procedente de un Roco de raíz germánica. Dado que Roco lo propuso ya con decoración e inscripciones correctas de Renfe (ref. 46691), sólo tuve que completar detalles de "chapa", como los refuerzos bajo escotillas y la distinta dimensión de los mamparos ciegos, asimétricos en el español, simétricos e iguales en el alemán.

Sirve este tren y esta foto para validar la similitud de aspecto y la coherente explotación del conjunto, aún teniendo tan distintos orígenes.



Es el modelo Electrotren de reciente producción, adecuado y correcto. Como alternativa posible el modelo de Tulaton que también ha asomado a menudo por estas composiciones.



Este sí es modelo Tutaton, ya que sigue sin existir otra alternativa. Excelente aspecto de este mixto con departamento postal, aunque se usaba más a menudo como furgón de paquetería completo. Y también como calefactor de tren hasta que se extinguió el caldeo a vapor en los trenes expresos.

2/ Postal (Bilbao num. 3) :



De estreno en este tren, éste es el ambulante postal que faltaba en mi parque, y se trata de la versión reducida en longitud y capacidad del tipo 3000, que se asimila a los coches 8000 de Renfe.

22 ejemplares matriculados DGDC-3201 a 3222 fueron construidos bajo este tipo, con una longitud reducida de 20,470 m., en contraste con los 26,400 m. del estándar "X". Primero verdes y después amarillos (desde 1978-79 aprox.), trocando también la parte literal de su matrícula por DGCT en vez de DGDC.

El modelo también procede de la producción Tulaton, y su construcción tiene la complicación añadida de tener que amputar el "donante", que en general es un coche 8000 Roco o Electrotren de longitud entera, o a lo sumo uno de reducción de escala a 1:100 como opción en la primera marca citada.

El aspecto es magnífico, finos acabados y una apariencia convincente, aunque habría que comprobar la exactitud de algunas cotas si se quiere hilar muy fino. Por otra parte, viene marcado con matriculación P3, tema que se incorporó a partir de 1988, luego cabe aceptar una ligera licencia de marcaje, ya que en 1979 llevaría la serie DGCT y no P3 : como el de la foto siguiente. Por otra parte, coincide de casualidad su número de orden, 3204, con el anotado en mi libretilla.



El DGCT-3217 reposa en Madrid-Príncipe Pío; si lo fotografié, en 1981, fue por ser quizás el primero que veía de este tipo con los nuevos colores corporativos.

3/ Plazas acostadas : literas (Irún num. 2) :



Curiosidad y "rara avis" de este tren, este ejemplar de coche a literas francés tipo DEV-AO "corto", equipado para ser explotado en tránsito por las vías ibéricas sirviendo rutas directas a y desde Paris, y alquilado a la sociedad de viajes belga "Wasteels".

18 coches de esta serie de formato B9c9, fueron modificados equipando un departamento de servicio (del que carecían los originales), quedando en tipo

B8c8x, y añadiendo el freno de vacío, los bogies Y16 con capacidad de fácil cambio, los soportes de señales de cola antiguas de Renfe, en especial el porta-faroles de gálibo, que obligó a un curioso recorte de chapa en los bordes de testero).

En su vida útil para este servicio, vistieron cronológicamente las libreas verde entero, verde y gris claro, para finalizar en azul y blanco; las tres versiones fueron vistas tanto con las señas "Wasteels" como sin ellas. Mezclados con los UIC-Y, también con o sin librea específica del arrendador, sirvieron con origen Paris y destinos Madrid, Oporto, Lisboa, Algeciras, Vigo o Ourense.



En H0, Lima reprodujo el coche B9c9 DEV de base, de manera simple pero correcta; pero una nueva marca belga, denominada Euro-Scale, consiguió de Lima una serie de estos coches en sus tres colores y con la tampografía específica "Wasteels", y los comercializó con las referencias 8709-10-11. No incluyó modificaciones de chapa, por lo que el recorte de testero que se observa en las fotos es obra de mis talleres.



Las tres "joyas" de Euro-Scale, tal como fueron vistos circulando por las vías de Renfe (aunque a menudo sin las siglas del arrendador). Producción Lima bajo patrocinio de Euro-Scale, iniciativa de un italo-belga llamado Paolo Casini, a no confundir con LsModels de D. Piron, aunque con muchos puntos comunes.

4/ Literas (Irún num. 3 y 8 / Bilbao num. 6) :



Coches de 2ª clase con literas de la numerosa serie BBL-8100, cuyo modelo H0 uno debe todavía construirse por modificación ligera de coches alemanes Heris del mismo tipo y numero de ventanillas (11). Tres ejemplares en este tren H0, los justos para "agotar" mi parque.

5/ Plazas sentadas : mixtos (Irún num. 4 y 7) :



Presencia de 2 coches mixtos de la serie 3600 para los dos destinos desde Irún, para dotar de 1ª clase ambas relaciones. Sin embargo los viajeros origen Bilbao deben privarse de este privilegio, o en todo caso, ocupar plaza de clase superior únicamente desde Miranda.

Se trata del coche metalizado desde bastidores cortos antiguos de coches Norte, que, por mucho que su aspecto exterior y equipo interno se asemeje a los coches 5000, mantiene cierta exigüidad dimensional, con una longitud total de sólo 19,040 m., la más corta de todo el parque 3000.

El coche H0 debe ser transformado desde un 5000 Electrotren con mucha profundidad, con corte reductor de longitud, nuevas ventanillas pequeñas, etc.; realicé en su momento este trabajo pero sólo para 1 coche : luego el segundo del mismo tipo que equipa este tren es con "trampa", ya que en su lugar he dispuesto un AAB-5000 del modelo estándar de Electrotren, equivalente funcionalmente al que debería figurar, pero de longitud completa a 21,350 m.

6/ Plazas sentadas (Irún num. 5 y 6 / Bilbao num. 4 y 5) :



Cuatro coches de 2ª clase tomados del modelo estándar de Electrotren para esta gama de coches 8000, de aspecto correcto aunque no exacto mayormente si uno se fija en la conformación de sus bajos.

Sin embargo, uno de ellos procede de modificación de un coche italiano Roco, dotado ya de ventanillas grandes (1,2 m.), tal como se deduce de la lista de composición, con uno de ellos de orden numérico superior a 8800, en concreto 8830, que es, además, y por casual, el número que le transferí.





Los dos trenes han sido estacionados sobre vías paralelas en Miranda; de un momento a otro van a empezar las maniobras de recomposición.



La rama de Bilbao, con su colorido más vivo, circula por el tramo elevado de mi maqueta.

7/ Tracción :

Dos "Mitsu" bi-tensión concurren en la tracción de estos dos trenes, y además, una de cada una de las dos series que existieron : 7900 (279) para el tren de Bilbao, y 8900 (289) para el tren de Irún.



7901, original Mitsubishi, en el tren de Bilbao. Da la casualidad de que es el mismo número que la anotada, o sea, mayor realismo imposible.



8938, mi ejemplar que representa a esta serie, en el tren de Irún.

Ambas piezas proceden de mi producción, ya bastante antigua (de 2005), por modificación de ejemplares de catálogo Electrotren. En aquel momento, sólo existían las que representaban la sub-serie 269-222/331, por lo cual tuve que operar de manera bastante profunda para obtenerlas :

- 1/ quitar el cofre alargado del techo, y poner reproducción detallada de los seccionadores y girar pantógrafos
- 2/ quitar las 4 ventanillas de cabinas tipo "Young" y poner en su lugar una imitación de las dobles (difícil difícil)
- 3/ calderines de freno en el techo, específicos de las 279 dualizadas de freno.
- 4/ frontales específicos de las 279, con 2 pilotos altos y 3 pilotos bajos más rejillas
- 5/ imitación matriculación luminosa (no operativa), retrovisores etc...
- 6/ pintura verde total más franja amarilla y rotulación
- 7/ placas laterales y frontales de latón Mabbar (enormes)
- 8/ marcos de ventanillas de metal plateados y no de goma negra en las 279, tema específico únicamente de los dos ejemplares construidos en Japón : 7901 y 7902.
- 9/ disposición de aparatos en bajos totalmente distinta : tema sin embargo que quedó pendiente para otra ocasión !

Con posterioridad, Electrotren realizó otras "Mitsu" correctas de los tipos 269.0 y 289, con lo cual me habría ahorrado por lo menos los dos primeros puntos del trabajo. Asimismo, la desaparición del cofre de techo dificulta ahora en gran medida la digitalización de este par de piezas, ya que estaba diseñado para ubicar el decodificador en su interior.



Estacionada en Irún el 9-8-78, la 7911, en estado casi origen aún sin el equipo de freno dual, por lo que carece de los depósitos en el techo. En los bajos, el bloque de resistencias Vernier con su malla de protección, una de las características de esta serie que no se repitió en las posteriores.



En Miranda de Ebro el 15-7-87, la 8937 exhibe su estado casi original, siendo una de las unidades que ya salió de fábrica con el freno dual incorporado. La intención de la foto, perpendicular a la pieza, era con la idea de documentar y dibujar a escala en alzado.

8/ Circulación :

De nuevo por mi exigua maqueta casera, siguen unas fotos de circulación de ambos trenes, empezando por la rama de Bilbao seguida por la de Irún. Ambas han podido operarse sin problemas por esta instalación. En otra fase posterior se intentará el movimiento del tren entero resultado de las maniobras de Miranda.





El puente de señales y la circulación por la izquierda un ambiente muy "francés" en mi instalación, sin dudapor donde circula la rama de Bilbao.



Formato entero para la rama de Irún, son su "Wasteels" en segunda posición.



9/ Epilogo :

Cabe señalar que, en aquellos años, esta relación estaba asimismo servida por un TER en circulación diurna, o sea, la conexión era importante aún con el problema de la excesiva duración por el rodeo a realizar.

Los dos semi-trenes TER se unían en Miranda y se disgregaban en Ourense, siendo las relaciones directas la Bilbao-Vigo y la Irún-Coruña. El tiempo de ruta era también muy dilatado, por lo que la circulación nocturna era justificable. En concreto, unas 12 horas para la primera relación y unas 14 horas para la segunda.

En este caso, el tren circulaba por Santiago en vez de por Lugo como el expreso nocturno, abriendo más posibilidades de comunicación directa.

Volviendo a nuestro expreso, los tiempos totales por encima de las 16 horas, agravados por las maniobras de composición y por el cambio de sentido de circulación de Venta de Baños, donde el tren sería tomado por una 269 mono-corriente o por una 277 del depósito de León, con un nuevo cambio a tracción diesel en Monforte de Lemos, para ambas ramas, que partirían hacia sus destino con las diesel orensanas (333, 321 ó 318).



En esta foto, cuyo autor se cita en sobre-impresión, y que no está fechada, se observa la presencia de un coche a literas DEV como el expuesto en el tren de hoy, con librea moderna y sin señas Wasteels, en Ourense-Empalme : sin duda forma parte del tren de este trabajo, Vigo-Hendaya, y coche destino Paris.

En esta relación han existido trenes diurnos convencionales hasta fechas bastante recientes, pero las búsquedas dan imágenes de composiciones mínimas y ridículas de 2 ó 3 coches tipo Arco, ni siquiera para cubrir los 4 origen-destino cruzados de esta doble ruta. A investigar para otra ocasión. Por ahora es suficiente !

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo que se cite) :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2021