

997 Barcelona-Málaga año 82 estrenando locomotoras



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.

997 "Malagueño" (1982) - - - - - Composición CR8A12

Referencia EW109

Cuando, en 2016, realicé un trabajo en esta serie titulado :

"701 Barcelona-Málaga/Jaén, el ancestro del 997 Estrella Gibralfaro"

asignado a la Entrega 22, ya incluí en él la foto de portada del trabajo actual, indicando que algún día futuro compondría aquel expreso.

Se trata, como otras veces, de una excelente foto de un conocido fotógrafo de nuestra afición, del cual obtuve su permiso explícito vía e-mail para incluirla en mi trabajo, y que sirvió de portada a un número de Carril, en concreto al núm. 2.

Ha llegado el momento pues de cumplir con lo prometido.

La foto presenta al mismo tren "malagueño" Barcelona-Málaga, del verano de 1982, circulando por un bello y famoso tramo poco antes de llegar a Tortosa, en la línea entre Tarragona y Valencia. Tramo, que por cierto, en la actualidad sigue estando activo después de la amputación realizada, pero que muere en Tortosa, por lo cual canaliza únicamente un modesto tráfico regional, y no existe ahora posibilidad de ver un expreso en él. (*).

Entre tanto, nuestro expreso ha tomado el referente 997 en vez de 701 (cambios generales de mayo-1982), pero aún no se denomina oficialmente "Gibralfaro", que ello vendrá más tarde.

Lo que sí es notorio y justifica la foto de portada de Carril, es que este tren en aquél verano ESTRENABA las primeras locomotoras alemanas serie 250 en servicio; en efecto, acababan de llegar las 5 primeras, de construcción alemana directa, y, asignadas a la zona de Barcelona, se hicieron cargo de los carboneros Tarragona-Samper de Calanda y de éste expreso reputado "pesado", en primer lugar.



Comentábamos que éste era un tren muy fotografiado en aquél momento : claro, todos queríamos plasmar las nuevas locomotoras y circulaba en un horario central del día. Foto msj.

Composición observada y probable del tren de esta foto :

997 Expreso Barcelona a Málaga de verano 1982 a su llegada a Tortosa :

| | MATRICULA | CLASE | MARCA | REF. | OBSERV. |
|----|------------------|------------------|--------------|-------------|----------------|
| M | 250-005-6 | | Roco | 62410 | |
| 1 | DGCT-2000 * | Ambulante Postal | Electrotren | 5212 | |
| 2 | FP-150 * | Furgón Postal | TC | | Base Jouef |
| 3 | BB-8500 * | 2ª cl. | Electrotren | 18009 | |
| 4 | BBL-8100 * | 2ª cl. literas | TC | | Base Heris |
| 5 | AA-8000 * | 1ª cl. | Electrotren | 18008 | |
| 6 | AA-8000 * | 1ª cl. | Electrotren | 18000 | |
| 7 | BB-8500 * | 2ª cl. | Electrotren | 18010 | |
| 8 | BB-8500 * | 2ª cl. | TC | | Base Roco |
| 9 | BB-8500 * | 2ª cl. | Electrotren | 18022 | |
| 10 | BB-8500 * | 2ª cl. | Electrotren | 18042 | |
| 11 | BB-8500 * | 2ª cl. | Electrotren | Altaya | |
| 12 | BB-8500 * | 2ª cl. | TC | | Base Rivarossi |
| 13 | BB-8500 * | 2ª cl. | Rivarossi | 3661 | |
| 14 | DD-8100 * | Furgón | Electrotren | 5229 | |

Aunque la cola del tren no es muy visible y discernible en la foto, se intuye una larga ristra de coches 8000 de 2ª clase, y, conforme a otras fotos del tren en la misma época, el remate de cola con un furgón está más que garantizado.



Ícónica y multi-difundida foto de J. Roca (mayo-82), con este tren abandonando Barcelona. Composición algo abigarrada, coche BB1 de refuerzo y furgón delante de la segunda sección en vez de ir en cola, como si por algún problema de explotación la rama circulada invertida.

(*) Por cierto, la amputación realizada en la misma estación de Tortosa es de tal magnitud e incapacidad formal operativa que impide el acceso de un hipotético tren remolcado por locomotora, ya que se cortaron las vías en su parte más ancha y no existe ahora la cabecera lado sur donde una máquina debería maniobrar. Unidades de tren sí o sí. A la fuerza. Ni siquiera un tren histórico. Ni un escape. Que falta de imaginación !

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

1/ Furgón (num. 14) :



Nada nuevo en este apartado : es el modelo Electrotren de reciente producción, adecuado y correcto.

2/ Postales (num. 1 y 2) :

Mismo discurso, un habitual y reconocible ambulante postal serie 2000, producción harto conocida de Electrotren, en su color moderno amarillo.



Y, de propina, un furgón postal "corto", números 151 a 203, primero identificado como "Furgón Postal" (en su etapa verde), después con las siglas DGCT, y finalmente como PD, ambas ya en su etapa amarilla.



Parece mentira que este sencillo vehículo no tenga ninguna reproducción industrial H0, y haya que apañarse para auto-construirse uno. Así fue en este ejemplar, de caja en impresión 3D y chasis + bogies tomados de un coche Jouef recortado. Las rejillas fotograbadas vienen de un producto TrenMilitaria.

No está de más notar que mi ejemplar pertenece a la segunda serie 196 a 203, con ventanucos de mayor tamaño que el que figura en el tren real, de primera serie 151 a 195 con dimensión inferior en estas aberturas de iluminación.

3/ Plazas acostadas : literas (num. 4) :



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).

4/ Plazas sentadas : 1ª clase (num. 5 y 6) :



Dos coches de 1ª clase en este tren; sin embargo, no creo que estén en la formación de base sino que el segundo obedece a un refuerzo, vista la magnitud total de la composición.

Modelos de producción base Electrotren, con varias referencias posibles con numeraciones distintas para estos coches en su decoración verde años 70.

5/ Plazas sentadas : 2ª clase (num. 3 y 7 a 13) :



Realmente, un aporte de plazas de 2ª clase fuera de lo habitual, ya que 8 coches de la serie básica BB-8500 figuran en el tren, observando con aumento la foto de cabecera. Como para agotar mis existencias en H0 recurriendo inclusive a la reserva, que es el modelo de Altaya.

Debiendo sacar todo mi parque, he tenido que incorporar mis 2 ejemplares con ventanilla grande forzosamente, aunque no se contraste en la foto y ocupen posiciones arbitrarias.

Extraña la presencia del ejemplar en 3ª posición del tren, separado del resto por los coches literas y los de 1ª clase. La explicación probable es que vaya de refuerzo sólo hasta Valencia, en cuya estación terminal se corta la cabeza del tren, es decir, quedan en toperas la locomotora 250, los dos postales y este coche. Otra locomotora (también una 250 cuando había ya suficientes), toma por cola el tren, junto al furgón DD-8100, y lo mueve hasta Alcázar de San Juan, donde vuelve a invertir sentido de marcha para tomar la radial del sur, con la misma o con otra locomotora. Lo que tienen los trenes transversales en una red radial.

6/ Tracción : las 250 reales :

Reina de la jornada, aquí está la potente y vistosa (y frágil) locomotora eléctrica serie 250.

Tecnología alemana-suiza (Krauss-Maffei, Brown-Boveri) para una locomotora de corriente continua y bogie C monomotor, especialidades que no existen en el parque alemán y novedad en su industria : parece un contrasentido, pero lo cierto es que se les otorgó el concurso convocado, quizás más por razones financieras que técnicas, cuando todos pensábamos que veríamos algo parecido a una CC-6500 francesa de Alsthom-MTE por nuestras vías.

Y así nos fue : problemas ya de inicio en el engrase de los reductores, problemas de desgaste excesivo de pestañas y carriles a partir de una cierta cota de velocidad, estanqueidad dudosa de la caja de cambios al final, con "lleno" de lubricante tras cada jornada, etc.. etc..; por cierto, el desgaste excesivo también golpeó a la SNCF con sus CC-6500 a 200 km/h, por la enorme inercia al giro sobre un eje vertical del enorme y pesado bogie con caja de cambios, reductor, transmisión, motor doble etc...; sin pivote físico y con barras bajas de tracción. Solución pronto ya obsoleta frente a las BB de 4 motores igual de potentes, pero pequeños, con accionamiento trifásico y control electrónico.



En un lejano día de junio de 1982, la 250-002 nueva de estreno, visitó Manresa como extraña titular de un colector. Manióbró varios cortes de "X" y siguió destino Lleida; quizás un trabajo de testeo de recepción. No escatimé las fotos de la novedad con lo que tenía a mano, película BN.



Valgan estas fotos como testimonio de una época en que aparecían novedades "accesibles" como ésta y se podía entrar en las estaciones a plasmar la actualidad.

No tardaron en presentar signos de desgaste prematuro, y lo cierto es que a finales del mismo año de estreno (1982), ya se apartaron de los servicios rápidos, como el del tren que nos ocupa hoy, que empezó a verse asignado a las nuevas Mitsubishi "Mil Rayas" de la sub-serie 269-222/331. Hechas quizás algunas modificaciones, en el verano siguiente se las volvió a ver en estos servicios.



6-7-83 en Bellvitge, la 250-014 de nuevo con el expreso 997 a Málaga, que sigue llevando sus dos postales en cabeza (pero el primero es un moderno 3200 y no un 2000).

Años más tarde, se intentó de nuevo afectarlas a los trenes más rápidos y se las pudo ver remolcando Talgos por un breve período de tiempo. Como sabemos, finalizaron especializadas en los mercancías, con problemas en aumento por pérdida de aceite en transmisiones, caja de cambios y reductores, y tuvieron un discreto funeral en el depósito de Valencia-Fuente de S. Luis donde quedaron apartadas las últimas en 2010.



13-8-88 en Tarragona, de nuevo la 250-014 con un larguísimo Talgo-III en el servicio "Mare Nostrum" Port-Bou a Alicante. Uso efímero en este tipo de trenes rápidos.



Otra magnífica foto real del "Malagueño", fechada en 1984, en un tramo cercano a Sitges, con la 269.281 a la cabeza. Dónde está la 250 ? Foto de Jordi Rallo publicada en el foro Forotrenes.

Y para acabar, unas impresiones personales sobre su impactante decoración de origen : las máquinas con faldones cubriendo la parte superior de los bogies, según tradición alemana y suiza, siempre han exhibido dichos faldones en colores lo más oscuros posible : visualmente, ello eleva el centro de gravedad óptico y parecen más ligeras y estilizadas. Los diseñadores que crearon esta decoración para la 250 posiblemente no fueron a clase el día que explicaban esto en la escuela de diseño industrial. Nuestra 250, con su faldón amarillo, se percibe visualmente como muy "pesada" , que por otra parte lo es. Ignorancia o ganas de romper moldes muy instalados ?



Otro 997 cerca de l'Ametlla de Mar sin la 250. Foto Jaume Roca publicada en foros. Julio 85. En ambas fotos las largas composiciones puras de coches 8000 son de rigor, salvo a lo sumo el postal de cabeza.



12-8-1984 : Expreso de paquetería Barcelona-León "paquetero" : un servicio en el que estuvieron activas hasta el final de esta actividad.

7/ Tracción : las 250 modelo H0 :

Brevemente, Roco (aun bajo la colaboración con Soldat), y Vitraíns han realizado estas locomotoras en H0, como sendos proyectos específicos de los que han resultado unos modelos correctos, modernos, y con mecánicas potentes; modelos que han competido frontalmente en el mercado, ya de por sí exiguo, debido a una rocambolesca historia de competencias.



En 2017 publiqué un trabajo relativo a un tren carbonero, arrastrado por una de estas 250. En aquella ocasión utilicé el modelo de la 250.013 Vitraains. Ahora me he valido de su competidora, la 250.001 de Roco, con un funcionamiento impecable para hacerse con los 14 coches de la composición planteada.

Para no repetir la temática, que incluye además la presentación de una 250 que tenía previamente en mi parque, que data de la "Edad de la Resina", remito el lector al pdf indicado, donde podrá obtener los datos suficientes sobre las 250 modelo con mis comentarios ampliados al respecto.

Dirección del hilo completo (cuya 2ª entrega pdf es el tren comentado) :

[ForoTrenes • Ver Tema - Nuevos PDF's : el transporte masivo de mercancías en Europa](#)

Carga del anexo que describe las 250 en modelismo H0 :

<https://www.dropbox.com/s/lova2isdgat2dfk/ANEXE-507-250.pdf?dl=0>

y pequeño vídeo de aficionado para exhibir la longitud real de este tren completo :

<https://youtu.be/akHj94HwiMc>

8/ Circulación :

Mover 14 coches por mi pequeña maqueta, toda una odisea. Posible lo es, pero preferí no forzar el tema y obviar los últimos 4 coches de 2ª clase para la mayoría de las tomas en que sólo se ve la cabeza del tren. La 250 de Roco se mueve de manera más holgada con esta reducción a 10 coches, aunque podía con todos 14.



Parada absoluta ante este puente de señales antes de abordar la bifurcación en talón.



9/ Epilogo :

Resta indicar los horarios de este tren en esta época : resulta que la asignación de estas locomotoras no representó una ganancia de tiempo de ruta, ya que el material seguía limitado a 120 km/h. con el freno de aire o 100 km/h. con el de vacío. Si acaso, una mayor capacidad de recuperación de retrasos.

Y, desde luego, un tiempo total entre extremos próximo a las 22 horas, no es para tirar cohetes, y, en la época actual, con AVE's totales o parciales, parecería del todo desfasado. Para un nocturno convencional bien equipado, una duración de unas 10 horas sí sería admisible.

Tren 993 : Barcelona-Sants s/15,15 – Málaga II/12,34 (verano 1982)

Tren 994 : Málaga s/17,10 – Barcelona Sants II/14,35

Y esto es todo por ahora. Disfruten del viaje !

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo que se cite) : Jordi Serra i Miquel

Agradecimiento especial al gran fotógrafo y aficionado msj, autor de la foto de cabecera y de referencia de este trabajo.

Mayo-2021