

Railwaymania magazine



El Transpirenaico de Puigcerdà

Railwaymania

Director

Gerard Llor

Redacción

Gerard Llor
Marta Domingo
Àngel Aliaga

Diseño y maquetación

GLC Disseny (Tarragona)

Publicidad

railwaymania@hotmail.com

Hospedaje web

Net Transmit & Receive S.L.

Este documento y su contenido pertenecen a los propietarios de Railwaymania (www.railwaymania.com). No se permite la reproducción total o parcial de este documento sin el permiso previo y por escrito de los titulares de Railwaymania. Tampoco se permite hospedar este documento en otro servidor público de Internet distinto al del servidor del dominio www.railwaymania.com sin permiso previo y por escrito de los titulares de Railwaymania.



Sumario

El Transpirenaico de Puigcerdà	2
Material motor y remolcado	8
El Transpirenaico en miniatura	12
El trazado	12
Material rodante	15
El Cremallera de Núria	16

Editorial

Uno de los aspectos más fascinantes del ferrocarril es el ingenio necesario para que una línea llegue a su destino. Y esto, en el caso que nos ocupa en este nuevo número de Railwaymania Magazine, es una afirmación acertada.

En este número os presentamos un monográfico dedicado a una línea Internacional de nuestro ferrocarril que muchas veces pasa inadvertida y olvidada, tanto por los aficionados como, sobretodo, por la compañía estatal de ferrocarriles.

Hemos querido evitar en lo posible mostrar el estado actual de esta línea pues cualquier aficionado puede coger una cámara, un billete de regionales y ver todo lo que podamos mostrar. Nuestro deseo ha sido mostrar la línea en sus años dorados de máximo esplendor y "sabor" ferroviario.

Al igual que los trenes que circulan por esta línea, hemos tenido que luchar mucho para poder llegar a este destino y debemos expresar nuestra enorme gratitud a la Editorial Reserva Anticipada y a su responsable, Josep Miquel por el empuje definitivo que le han dado a este número y que sin ellos no hubiera sido posible publicar. Esperamos que os guste.

Gerard Llor
Railwaymania.com

Editorial RESERVA ANTICIPADA UN LIBRO PARA CADA AFICIÓN

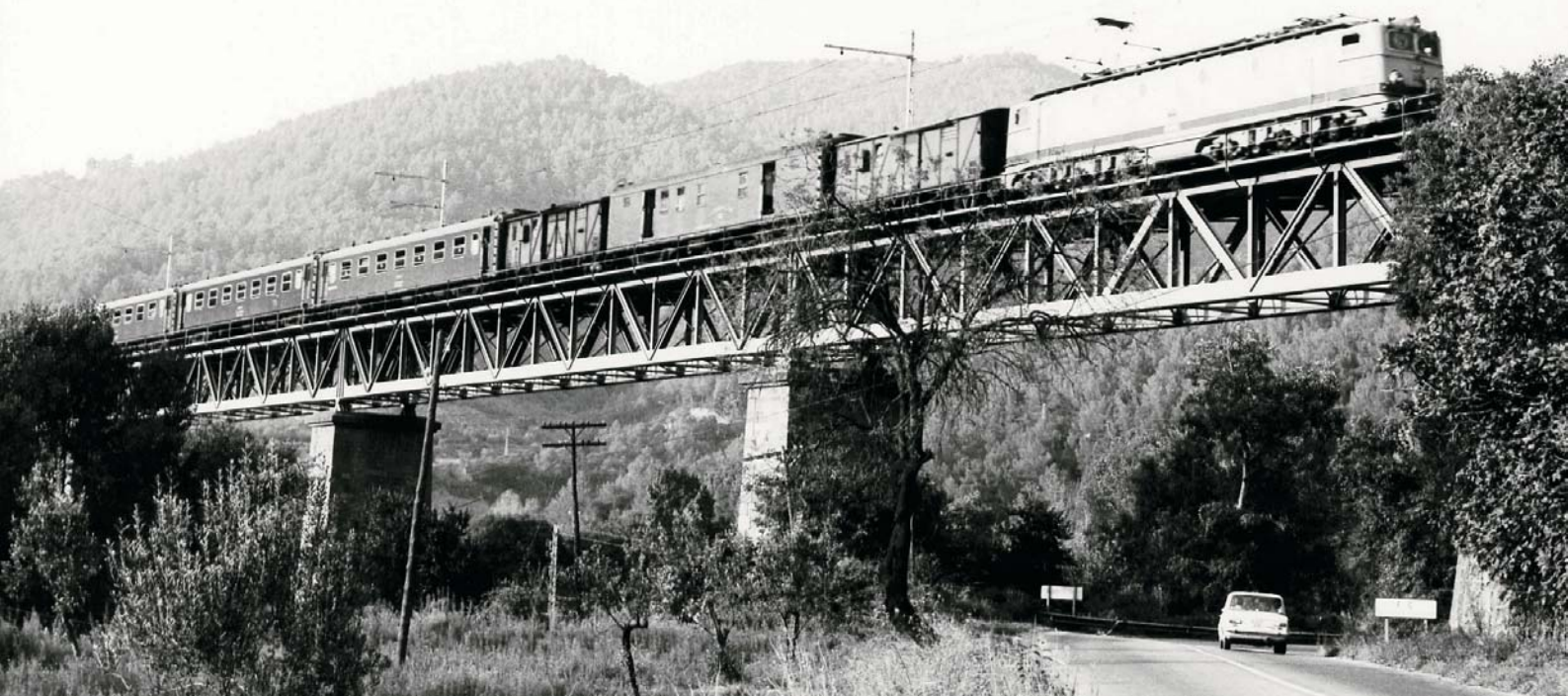
Visite nuestro
catálogo en:
www.reservaanticipada.com

Novedad:
319.2-3-4
RENFE



De venta en tiendas especializadas y en Internet

El Transpirenaico de Barcelona a Puigcerdà



Particularmente las líneas transpirenaicas me seducen extraordinariamente, representan la lucha del hombre contra la naturaleza, en épocas en que los medios tecnológicos eran limitados y prevalecía el esfuerzo humano. De los tres transpirenaicos proyectados

acordados en el convenio de 1904 entre el gobierno español y el francés, sólo el de Barcelona-Puigcerdà sigue en funcionamiento, y ha ido mejorando hasta hace poco sus medios. El Zaragoza-Canfranc sólo llega a esta última estación desde que en 1970 se hundió el puente de

L'Estanguet en Francia y los trenes no han vuelto a cruzar el túnel de Somport. El de Lleida-San Girones se paró en La Pobla de Segur en 1951 y no pasó de allí.

El transpirenaico de Barcelona-Puigcerdà fue pues el único que se pudo concluir, aún a pesar de enormes dificultades debido a la gran muralla que representaban los Pirineos, y que sólo se podía salvar adquiriendo altura poco a poco a través de fuertes rampas, viaductos y túneles. En manos de la compañía del Norte la línea llegó a Ripoll en 1880, pero por motivos económicos se estancó allí. El Estado tomó el relevo, y en 1914 el tren ya llegaba a Ribes de Freser, encontrándose



Superior: Locomotoras ESTADO nº 4 y nº 3 de rodaje 242T reponiendo agua en la estación de Toses. Antes de 1927. Foto: *J. Pinilla*

Inferior izq.: Una unidad 300 de la 2ª série sobre el río Freser, acaba de pasar per el túnel que se encuentra en la entrada de la capital del Ripollés junto al paso a nivel de la N-152. Foto: *J. Arribas*



Sobre estas líneas: La 7109 y una unidad WM300 de la 1ª serie debajo bajo el puente de Marina en Barcelona. Años cuarenta.
Foto: Joaquim Gili

Arriba: Con la inauguración de la electrificación de la línea de Barcelona a Mataró en 1948, algunos servicios de cercanías se realizaban con locomotoras de la serie 7000 y 7100 de las líneas del NORTE, línea de Manresa y Ripoll - St. Joan de les Abadeses. La 7003 en la estación de Francia en Barcelona. A la derecha un TAF destinado a los servicios entre Barcelona y Madrid ó Barcelona y Valencia. Agosto 1956. Foto: J.B. Cabrera

RIPOLL A PUIGCERDA Y A LA TOUR DE CAROL									
(BARCELONA-LA TOUR DE CAROL-TOULOUSE-PERPIGNAN)									
En esta línea puede viajar con billete kilométrico hasta La Tour de Carol, si bien los recorridos entre Ripoll y La Tour de Carol se calcularán por las distancias de aplicación que son superiores a las efectivas.)									
Precios totales (incluido nuevo aumento) (Decreto 26-9-41)			K.	ESTACIONES		RLM	R.P.	R.P.	(1)
1.ª c	2.ª c	3.ª c				6	2	4	
P. C.	P. C.	P. C.				Transvía	Transvía	Transvía	
						2-3	2-3	2-3	
Desde Barcelona (Norte)									
24.20	16.40	9.90	108	• RIPOLL	(Km. 0/837)				
Desde Ripoll									
1.55	0.90	0.65	5	Campdevanol	S.	7.35	10.45	18.40	
3.65	2.05	1.55	11	Illa (apt.)		7.42	10.52	18.47	
4.50	2.80	2.00	14	Baños de Rivas		7.47	10.56	18.62	
6.85	4.15	3.10	21	Ribas de Freser		7.55	11.03	19.09	
9.50	6.05	4.40	30	Planolas		8.05	11.10	19.10	
11.60	7.05	5.25	38	San Cristóbal de Tossal		8.21	11.28	19.26	
13.35	8.15	6.30	42	La Molina		8.38	11.44	19.44	
14.25	8.65	6.70	45	Urtg-Alp		8.49	11.56	19.57	
15.40	9.40	7.25	48	Caixàs			12.08	20.09	
				PUIGCERDA	L.		12.14	20.15	
					S.		12.20	20.20	
					LI.		12.50		
							18.25		
16.85	10.10	7.75	53	LA TOUR DE CAROL (F.)		7630		3418	
Desde La Tour.									
FR.	FR.	FR.		(Aduana)		7632		3418	
						3.ª		2.3	
					S.	5.50		15.50	
			40	Ax-les-Thermes		9.26		17.37	
			83	Tarascón		12.01		18.21	
			81	Foix		13.40		18.58	
			109	Pamiers		14.22		19.23	
			152	Portet-St. Simon		16.03		20.25	
			164	Toulouse	LI.	16.26		20.40	



aquí con los Pirineos, difíciles de franquear en aquella época, fue lo mismo que había detenido a los franceses en el Col de Puymorens. El gran problema era subir de los 906 m de Ribas de Freser a los 1468

Izquierda: Horarios del año 1943 para el Transpirenaico. Colección *Ignacio Robert*

Superior: El actual edificio de La Molina parece sacado de los Alpes. Junio de 2003. Foto: *Francisco Cano*

Inferior: El correo Puigcerdà-Barcelona con una Alsthom sobre el puente grande de La Garriga. 14 julio de 1976. Foto: *Josep Miquel*





Sobre estas líneas: Correo Barcelona-Puigcerdà en Ribes de Freser. Hasta Ripoll era una Alsthom la encargada de arrastrar este tren y desde aquí las 1000 lo hacían llegar hasta Puigcerdà. 5 de juliol de 1978. Foto: *Josep Miquel*

Arriba: El correo Puigcerdà-Barcelona con una 1000 en cabeza, se aproxima a la estación de Alp. 1 maig 1983. Foto: *Josep Miquel*

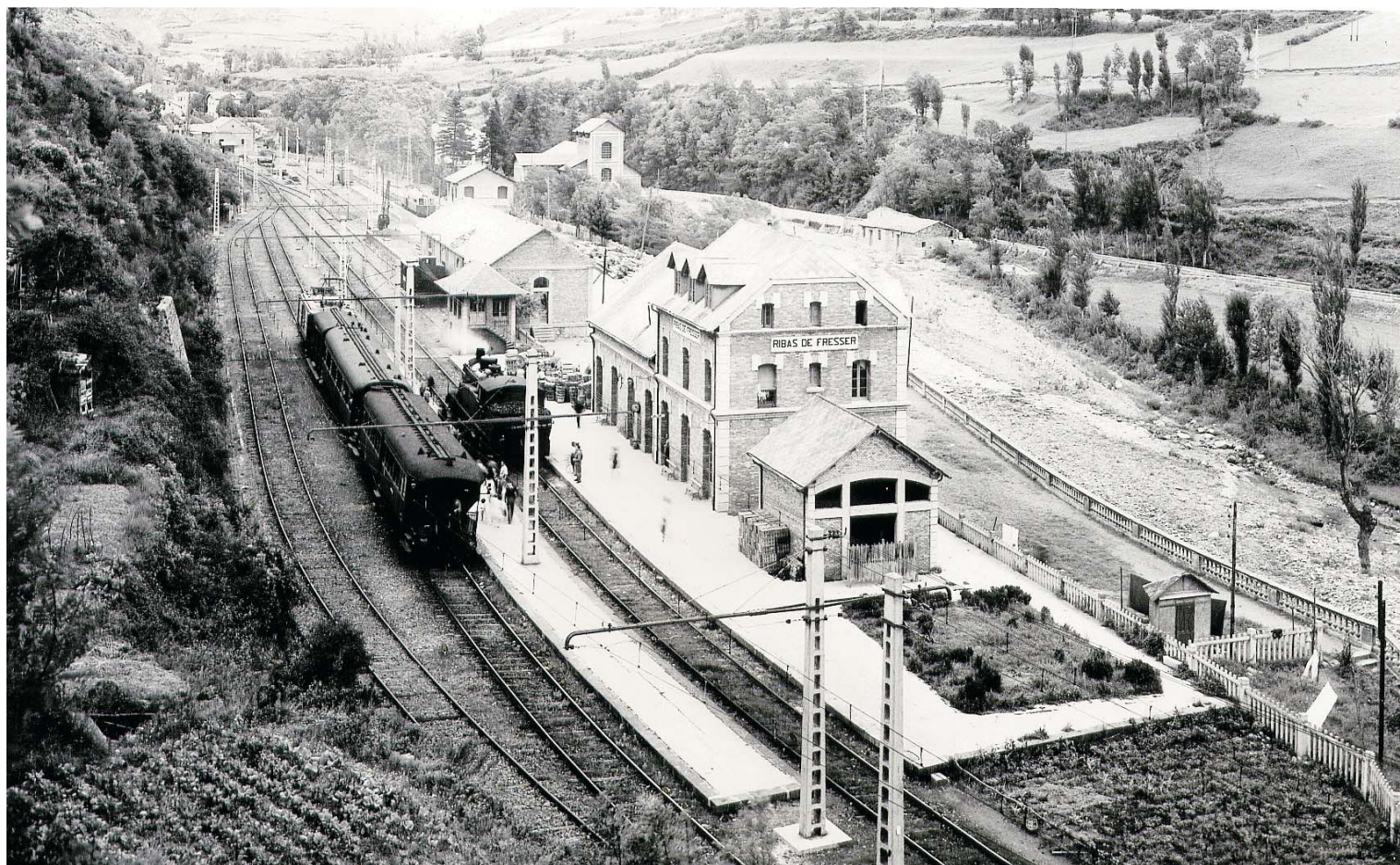
de San Cristòfol de Tosses, en sólo 10 Km. con 600 m de desnivel. Después de Planoles, siguiendo el río Rigart, la explanación empezó a subir, llegando a San Cristòfol a través de un túnel helicoidal excavado en la montaña. Aquí empezaba la perforación del Túnel de Tosses, que aparecería en el otro lado en el valle de La Molina, siendo la longitud de este de 3904 m. En el interior del túnel se alcanzan los 1495 m, el más alto de España. A partir de aquí, la línea se dirigía a Alp, con fuertes rampas, curvas cerradas, obras de fábrica y protecciones contra aludes de nieve.

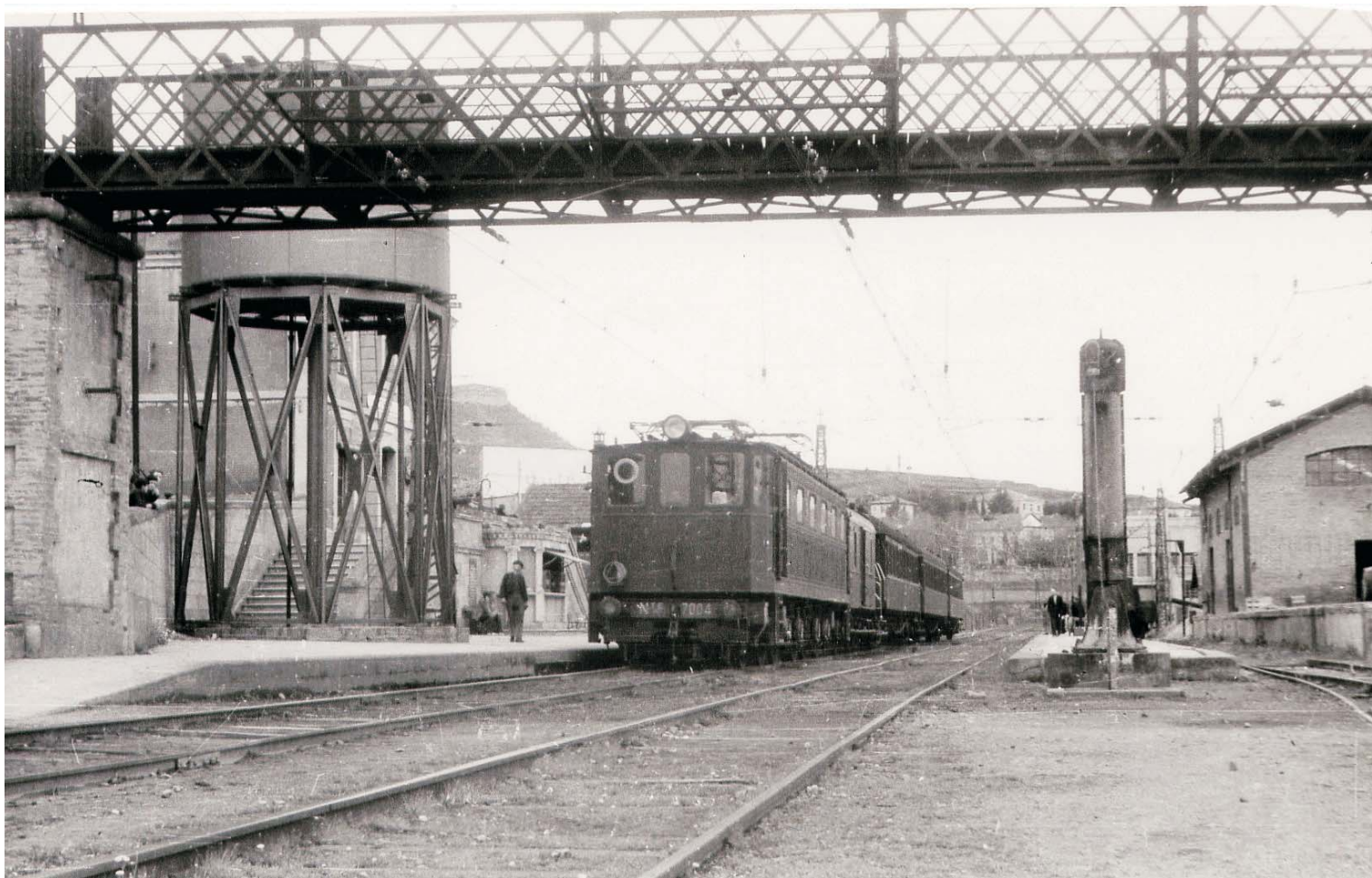
El 13 de Octubre de 1922 el tren llegaba a Puigcerdà, evidentemente con tracción a vapor. La explotación de entre transpirenaico corrió a cargo del Estado hasta 1929, año en que Norte electrificó la línea a 1500 V y obtuvo su explotación. El único problema en aquella época era que



Superior: Locomotora 030 NORTE en la estación de Centelles. Observar que la locomotora lleva acoplado un vagón cisterna de agua para disponer de más autonomía. Fotografía tomada antes del año 1925. Colección *Miquel Palou*

Inferior: Ribes de Freser. Cruce de una locomotora de vapor ESTADO y el correo de Puigcerdà con una locomotora eléctrica 1000 arrastrando un furgón de dos ejes, un coche de pasajeros de dos ejes y otro coche de bogies todos de NORTE. Al fondo se puede observar el apeadero del Cremallera de Núria con un convoy estacionado. Foto: *F. Ribera*





Sobre estas líneas: Un tren se dirige a Barcelona con la NORTE 7004. Estación de Centelles. Sobre el año 1950. Actualmente aún se conserva la pasarela de la imagen. Foto: *F. Ribera*

Arriba: La locomotora bitensión 10001 con el correo de Barcelona a Puigcerdà en marzo 1966. Foto: *Miquel Palou*



Sobre estas líneas: Estación de Capdevanol, situada entre Ripoll y Ribes de Freser.

Superior derecha: Llegada de esquiadores a la estación de La Molina. Fotografía tomada antes de 1925. Colección *Miquel Palou*

Inferior: Locomotora 242T ESTADO nº 6 cerca de la estación de Toses. Fotografía tomada entre los años 1950 y 55. Foto: *F. Ribera*

las dos subestaciones eléctricas, una en Ribes y la otra en Alp, tenían poca potencia, lo que obligaba muchas veces a dar dobles tracciones por cola con locomotoras a vapor, los trenes de Norte llegaban a Ripoll conducidos por las 7000 ó 7100, donde se efectuaba el cambio de máquinas por la conocida serie 1000, y se aligeraba el tren, dejándolo sólo



en máximo tres coches. El coche restaurante que venía acoplado en el "Rápido" desde Barcelona se desenganchaba y quedaba esperando el rápido descendente desde Puigcerdà. En 1966 este tren dejó de funcionar y se creó el Correo u Ómnibus de Puigcerdà, que desapareció en Septiembre de 1982. A partir de entonces los servicios los realizaban unidades, hasta que en Septiembre de 1987 se vuelve a crear el Pullman Cerdanya que llega hasta La Tour de Carol. Como tren especial y en épocas que se requería, en 1986 empezó a funcionar el Tren de la Nieve, que iba de Barcelona a La Molina. Actualmente se está discutiendo la rentabilidad de la línea, incluso se habla del cierre entre Ribes de Freser y Puigcerdà, pero como nota anecdótica cabe destacar que el 9 de Marzo de 1987 un Talgo Pendular circuló de manera experimental entre Barcelona y la Tour de Carol, con previsión de una posible circulación de trenes internacionales por la línea de Puigcerdà.

Material motor y remolcado

Las primeras locomotoras de la línea fueron las del tipo Verraco. Posteriormente, La Maquinista suministró 8 máquinas tanque 2-4-2, algunas de las cuales prestaron servicio hasta principios de los años



setenta, y eran las encargadas de dar doble tracción a los trenes por cola. Fueron numeradas TP1 a 8. Con la electrificación de la línea, la serie 1/38 de Norte ocuparon su lugar, pues las 7000 y 7100 tenían problemas de inscripción en las curvas por sus bogies de tres ejes y su ancho gálibo, por lo tanto llegaban sólo hasta Ripoll. De allí hasta Puigcerdà se hacían cargo las "miles", locomotoras B-B, quizás las más famosas de la línea por sus indiscutibles características e inestimable servicio, funcionando hasta el final como imparables quitanieves.

Hasta 1935 existían cuatro circulaciones diarias de viajeros entre Ripoll y Puigcerdà, un rápido, un ligero, un exprés y un ómnibus. Como hemos comentado anteriormente, generalmente subían dos coches (un mixto de tres clases



Sobre estas líneas: Una unidad 300 de la 2ª série en La Molina con el frontal marrón. Más tarde se pintaron todos con el mismo esquema que el lateral, crema y marrón. Año 1948. Foto: *Narcís Cuyàs*

Derecha: Estado actual de la estación de Puigcerdà. Foto: *Darko Pahic*

Inferior: Estación de Puigcerdà, 21 junio de 1983. A la izquierda un tren especial de peregrinos procedentes de Lourdes. A la derecha el tren que los trasladaba a Vic. Foto: *Josep Miquel*





AABC-601 a 604 y un CC-751 a 756) y un furgón de 2 ejes, acoplándose además detrás de la locomotora un furgón calderín de vapor para la calefacción.

Los servicios se fueron reduciendo paulatinamente, y en Agosto de 1940 sólo quedaba el ómnibus 231/232 y un tranvía 6231/6232, y el mercancías 1281/1282. Después de la guerra civil las circulaciones se van recuperando poco a poco hasta 1956. A partir de entonces las unidades van tomando el mando, primero la serie 300, y finalmente las 600/700/800, hasta el verano de 1971 en que desaparece el ómnibus 1905-1939, quedando un solo servicio de viajeros, el correo, que desaparecerá en Septiembre de 1982. Posteriormente se autorizó la circulación por la línea de las series 279, 289 y 269 progresivamente hasta la totalidad de las series, y estas han sido las encargadas de remolcar los trenes Pullman Cerdanya, con material de la serie 9000 y

Sobre estas líneas: Estación de La Tour de Carol, mayo de 1983. De izquierda a derecha la locomotora monomotor BB8608 de la SNCF, la 1002 de RENFE (antigua ESTADO 1002 original de la electrificación del Ripoll-Puigcerdà) y WMD 832, también de RENFE. Foto: *Josep Miquel*

Derecha: Intensa actividad en los andenes de Puigcerdà. Colección *I. Robert*

excepcionalmente con serie 10000, hasta la llegada de los coches de la serie 16000 de Regionales, que pasan a ser los encargados del servicio. El Tren de la Nieve circulaba con

material de la serie 8000 de 2ª clase en colores Estrella y un veterano AAR 5000.

Jordi Ramón

Texto publicado originalmente en la revista Doble Tracción





Sobre estas líneas: Una unidad WMD800 en la estación de Puigcerdà. A la izquierda el correo Barcelona con una locomotora 10000.
Foto: *Miquel Palou*

Derecha: Al elevar la tensión a 3 kV en 1966 en la red catalana de la antigua compañía del NORTE, las unidades WMD 800 sustituyeron a las WM 300 en los servicios de la línea de la Cerdanya y Manresa. La WMD838 en Puigcerdà. Esta unidad junto a la 839 eran las únicas de esta serie con departamentos de 1ª, 2ª -situados en el coche motor- y 3ª clase en el remolque. Marzo 1966. Foto: *Miquel Palou*

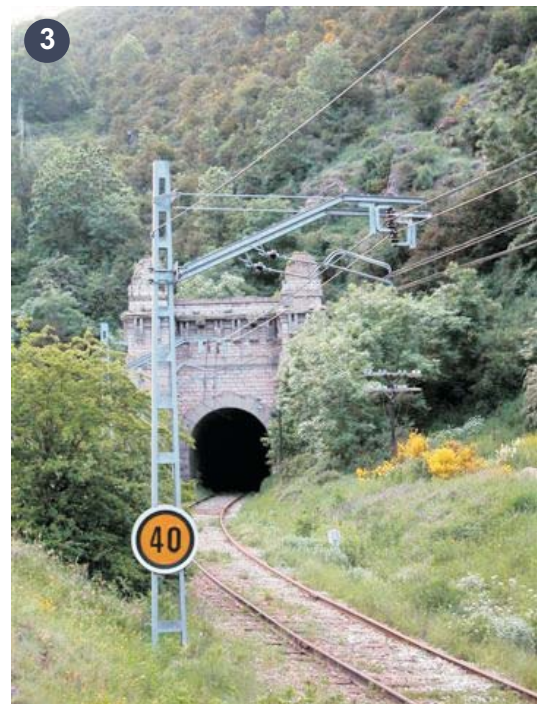
El Transpirenaico en miniatura

La reproducción del Transpirenaico a escala tiene algunos aspectos que lo hacen especialmente atractivo. Al tratarse de una línea de montaña y atravesar los pirineos, el paisaje es muy verde y boscoso. Como muchos productos de decoración (tanto de vegetación como de edificios y obras auxiliares) reproducen las zonas centroeuropeas tendremos más variedad dónde elegir por ser de similares características. Por otra parte, hoy en día es fácil encontrar

buena parte del material que rueda o rodó por esta línea. Además, el material que no se fabrica no es difícil de reproducir.

El trazado

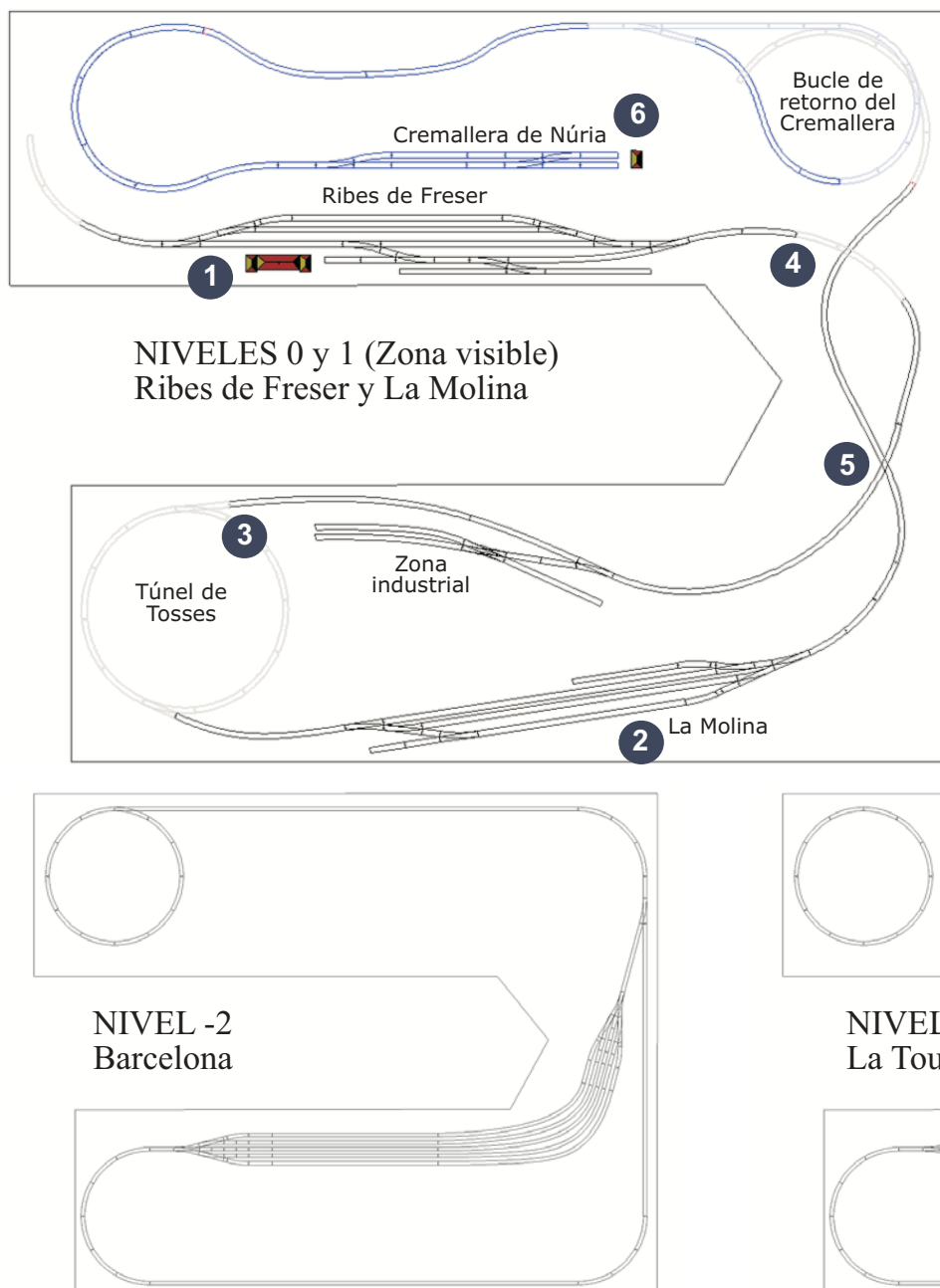
Podemos asimilar el Transpirenaico de La Tour de Carol como una línea punto a punto (Barcelona - La Tour de Carol) de vía única, lo que proporciona simplicidad de manejo de la instalación y la posibilidad de crear interesantes circulaciones según los horarios que queramos establecer. Así pues, nuestra instalación tendrá un punto de partida (Barcelona), otro



Arriba: Boca de entrada al túnel de Tossas. Como podemos comprobar, no es muy difícil de reproducir. Junio 2003. Foto: *Carles Gorini*

Derecha: Plano de la zona visible de la maqueta. En esta zona visible, se encuentran los niveles 0 y 1.

Abajo: Planos de vías correspondientes a las zonas no visibles de la maqueta.



de llegada (La Tour de Carol) y dos estaciones intermedias (Ribes de Freser y La Molina).

La estación de Barcelona se halla oculta en el nivel -2 y las composiciones dan la vuelta mediante un bucle de retorno. La estación de Ribes de Freser (nivel 0) se ha seleccionado por tener enlace con el Cremallera de Núria y ser una



Diferentes vistas de las estaciones de La Molina y Ribes de Freser durante el verano de 2003. Para cualquier modelista, estas fotos resultan de gran importancia para poder reproducir fielmente el ambiente de la línea real. Fotos: *Francisco Cano*

estación emblemática de esta línea. Tanto en escala H0 (1:87) como en N (1:160) podemos encontrar material para reproducir el cremallera de forma más o menos acertada. Siguiendo la línea hacia La Tour de Carol encontramos un apartadero industrial (nivel 0). Este puede ser inventado o bien reproducir alguno de los que se encuentran a lo largo de la línea. Esto nos dará la posibilidad de realizar maniobras y aumentará las posibilidades de juego

del trazado.

La línea sigue hasta llegar al túnel de Tossas, que se realiza, como en la realidad, mediante una rampa helicoidal de dos espiras y lleva a las composiciones al nivel 1. Se usan dos espiras para ganar unos 10 cm de altura, lo que provoca un efecto visual muy atractivo.

Finalmente la línea llega a la estación de La Molina. Hemos seleccionado esta estación por ser final de trayecto para los Trenes de la Nieve además



Estación de Ribas de Freser a escala 1:87 perteneciente a la maqueta del Cremallera de Núria realizada por Jordi Auqué, maquetista profesional.
Foto: Gerard Llort

de por tener un edificio de lo más curioso y "alpino", fácilmente reproducible a partir de algunos edificios alemanes o suizos. Para algunos trenes será final de trayecto y por tanto se podrán realizar cambios de sentido en esta misma estación.

Una vez superada esta estación la línea ascende hasta llegar a la estación de La Tour de Carol, que se encuentra oculta en el nivel -1 y a la que se accede mediante otra rampa helicoidal. El funcionamiento es exactamente igual que la estación de Barcelona.

Esta instalación puede ser simplificada de una forma más o menos sencilla eliminando, por ejemplo, la estación de La Molina y quedando en forma rectangular o de L (según el espacio disponible). Además, como el lector habrá podido observar, se han simplificado los esquemas de vías de las estaciones. No obstante, hemos incluido los esquemas de vías originales de las dos estaciones puesto que tenemos espacio suficiente para realizarlas según el original.

Material rodante

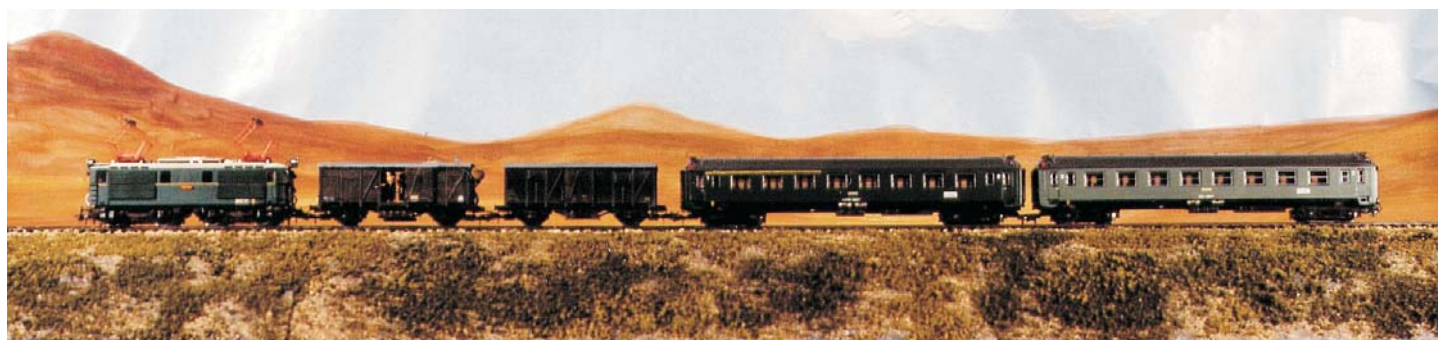
Para la reproducción realista del material rodante que circula o ha circulado por esta línea disponemos



de bastantes referencias en las escalas más comunes: H0 y N.

En escala H0 (1:87) disponemos de la serie 281 (artesanal, Mabbar) o bien realizarla a partir de una BB1500 SNCF de Roco, las unidades 440 (artesanal, Ferromodel y Mabbar), la serie 269 (Electrotren) y la serie 279 bitensión (transformación, Cavall de Ferro). En cuanto a coches de pasajeros, disponemos de los coches

"Costa" (Electrotren), los de la serie 5000 (Electrotren), los de la serie 16000 de Regionales (Lima o transformados a partir de los 8000 de Roco), el Talgo Pendular (Electrotren) que recordemos circuló en pruebas por la línea. Finalmente, por lo que refiere a vagones de mercancías tenemos con el catálogo de Electrotren toda la gama cubierta. Como comentario, podemos realizar



Fotos superiores: El Transpirenaico dispone de numerosas obras de fábrica para salvar los numerosos obstáculos que se encuentra hacia los Pirineos. Será pues, necesario recrear algunos de ellos. Los dos ejemplos que aquí podemos ver se encuentran cerca de Planoles y ambos pueden ser reproducidos de forma sencilla a partir de kits comerciales.

Foto inferior: Un correo a escala H0 como los que circulaban por la línea durante las épocas III y IV. Tanto la 1000 como los coches son artesanales puesto que al hacer la foto ni Electrotren ni Mabbar habían fabricado sus modelos. Foto: *Josep Miquel*



Composiciones: Un mercante típico de la línea con una 1000 al frente. El Pullman de la Cerdanya tirado por una 289 artesanal hecha a partir de una 269 Ibertren y debajo, una 300 realizada a partir de un automotor holandés de Roco.

Izquierda inferior: Estación del Cremallera de Núria (apeadero de Ribas de Freser). Foto tomada desde la estación de RENFE. Foto: *Francisco Cano*

una transformación de un J como vagón calderín para las composiciones de pasajeros de antaño (también lo realiza Cavall de Ferro).

En escala N (1:160) disponemos de la serie 281 (artesanal, Mabbar), las unidades 440 (Ibertren), la serie 269 (Ibertren, Kato), la serie 279 bitensión (Kato). En cuanto a coches de pasajeros, disponemos de los coches "Costa" (Ibertren, artesanales Mabbar), los de la serie 5000 (Kato), los de la serie 16000 de Regionales (Arnold) o el Talgo Pendular (Ibertren, Electrotren). Finalmente,

por lo que refiere a vagones de mercancías disponemos de la gama de K*Train, la extinta Ibertren y también algunas referencias RENFE de Roco y Arnold.

El Cremallera de Núria

En escala N podemos usar el tren cremallera de la casa Fleischmann (material rodante y vías). Tanto la locomotora como los vagones presentan el mismo color que el original aunque la vía usada no es métrica y los vagones nada tienen que ver, pero para los modelistas

menos puristas puede valer. En escala H0 también disponemos del mismo tren de la casa Fleischmann, aunque quizá buscando en los catálogos de los artesanos o incluso del especialista alemán en vía métrica a escala (Bemo) podemos encontrar algo más ajustado a la realidad mediante transformación.

Gerard Llor
Texto y planos