

Tren postal Madrid-Barcelona

Una temprana aparición



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.

Postal Madrid-Barcelona (1972) - - - - - Composición CR7217

Referencia EW124

Hace unos 8 años ya salió en esta serie una composición de este tren postal, situada en 1975. Sin embargo, esta de 1972 tiene el interés de ser más primeriza, de coincidir con mi "descubrimiento" de este tipo de tren y de sus fantasmagóricos coches casi blindados, y de utilizar una ruta original.

En efecto, pese a que aún en 1972 los trenes Barcelona-Madrid y viceversa circulaban por Mora y Caspe, éste ya lo hacía por Lleida, pero dando el rodeo por Reus (donde invertía sentido de circulación) y Tarragona; esta ruta quizás era para cubrir más localidades en el trasiego postal (Lleida por ejemplo), más que por cuestiones de capacidad de líneas.

Este recorrido, justificaba la tracción diesel desde origen a destino, ya que, aunque podía tomar la tracción eléctrica en Reus hasta final, no lo hacía habitualmente, y su 1900 diesel se podía ver pues en Tarragona, como lo observé entonces. Como es notorio, por aquel lejano 1972 no estaba electrificada la línea de Zaragoza a Reus por Lleida.

La edición reciente del libro "Trenes de papel" de Pedro Pintado y otros, aporta una mejor y más exacta información sobre el tema de trenes postales que la que se incluyó en mi trabajo de 2016, que adolece de alguna inexactitud que ahora quedará solventada. Por otra parte, tampoco es exacta toda su información, por ejemplo el cuadro de rutas de los Trenes Postales no indica la circulación de éste 6202 vía Lleida, cuando por otra parte se menciona su horario de paso en ésta capital. Amén de la composición que NO indica la habitual presencia de DOS furgones largos tipo "8000", cosa que aparece en todas mis anotaciones del susodicho.

Composición al detalle :

Tren Postal 6202 de Madrid-Chamartín a Barcelona-Término del 17 de julio de 1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Base Partida
M	1900 *	"Americana"	AMF		
1	J-300000 *	Furgón auxiliar	Electrotren	1340	
2	J-400000 *	Furgón auxiliar	Electrotren	1370	
3	J-400000 *	Furgón auxiliar	Electrotren	1810	
4	DGDC-8	Furgón Correo	TC		Roco
5	DGDC-3215	Ambulante Postal	TC / Tulaton		
6	DGDC-6	Furgón Correo	TC		RNM - Lima
7	DGDC-181	Furgón Postal	TC		Jouef
8	DGDC-2011	Ambulante Postal	Electrotren	5219	

Para la dotación de furgones postales de este tren, el recurso a los T/C es notable, pese a los recientes nuevos postales serie 3000 de Electrotren. Nunca he llegado a comprender como unos vehículos tan fáciles de realizar por un industrial en H0, sin interiores a reproducir y casi sin ventanillas, no han sido incorporados a los planes de producción. Y que además admiten 2 decoraciones mínimo y varios marcajes para cada una de ellas.

Los horarios de este tren en esta fase inicial (empezó a circular el 15 de agosto de 1964), eran los siguientes :

Tren 6202	Llega	Sale
Madrid-Chamartín		22:45
Guadalajara		23:44
Calatayud		2:30
Zaragoza-Portillo	3:42	4:12
Monzón		6:07
Lleida	7:17	8:02
Reus	9:23	9:43
Tarragona	9:58	10:26
Barcelona-Término	11:51	

En sentido contrario (tren 6201), salida de Barcelona-Término a las 19:40 y llegada a Madrid-Chamartín a las 8:54

Detalle de los coches :

A/ Furgones Postales :

Coche num. 4 :



Es uno de los misteriosos (para mí en mis primeras observaciones) furgones de correos para transporte postal, con las mínimas aberturas y tragaluzes enrejados. Del tipo "largo" (26,4 m. como un coche 8000), 16 ejemplares existieron para este transporte, en general incorporados a trenes postales puros y más raramente a un ómnibus o expreso convencional. Este modelo H0 en concreto ha sido elaborado por chapado exterior de un coche alemán tipo "X" de Roco, dotándolo de unos bogies Minden-Deutz de producción Electrotren.

Coche num. 6 :



Otro ejemplar del mismo tipo (habitualmente iban en parejas en este tren), pero en éste la elaboración H0 ha sido a base del kit que proponía el artesano valenciano RN Modelismo, de chapa de cartón reforzado cortada al laser; utiliza un chasis y techo de un coche alemán LIMA desguzado, y asimismo unos bogies Electrotren.

Coche num. 7 :



Este es el modelo "corto", con la misma función, estructura y utilidad que el modelo "largo" precedente; existieron 53 ejemplares, numerados del 151 al 203, si bien se da un detalle que diferencia dos lotes de construcción : tragaluces pequeños, sin marco exterior, como los de los "largos" para los 45 primeros 151 a 195, y tragaluces de mayor dimensión, con marco plateado exterior, como los de los postales serie 3000, para el ultimo lote de 8 ejemplares construido, 196 a 203. Todos ellos usaron el bogie Schlieren, muy reforzado para las cargas concentradas

que se supone podían llevar; aunque alguno se ha visto con bogie Minden-Deutz o incluso con Pennsylvania.

En mi tren, forma este ejemplar del 1er. lote, obtenido por panelado y acortado de un coche alemán tipo "X" de Jouef, con unos bogies Schlieren asimismo de origen Jouef (vienen en los RIC suizos de este fabricante). Es útil indicar que al usar un coche largo para este menester, los pivotes de bogie no sirven donde están y deben tallarse unos nuevos desplazados más hacia los testeros.

B/ Coches ambulantes postales (estafeta) :

Coche num. 5 :



Este ambulante postal corto serie 3200 viene de un kit en latón del fabricante TULATON. Para dotarlo de chasis y techo, se usó un coche Roco escala 1/100, con los cortes adecuados para lograr la longitud necesaria. Los bogies son los auténticos MD de Electrotren.



Magnífica foto de M.G.M. ilustrando uno de estos coches cortos serie 3200 en su decoración verde original. Serie original 3201 a 3222.

Coche num. 8 :



Modelo estándar del catálogo Electrotren.

C/ Vagones como furgón auxiliar :

Vagón num. 1 :



Con las fotos ya realizadas y con la redacción casi construida, apercibo que éste vagón aquí formado y presentado debería ser de color GRIS y no ROJIZO : en efecto, en 1972 sólo los recientes J-400000 eran desde su origen del color marrón rojizo pregonado por la UIC, el resto del parque mantenía el color gris local y hasta la segunda mitad del decenio no empezó el cambio sistemático. Debería ser, pues, la ref. ET 1300 u otra equivalente gris del surtido KTrain.

Vagones num. 2 y 3 :



Dos de los entonces modernos J-400000, modelo unificado UIC y presente en toda Europa. El primero es una construcción añeja de Electrotren y el segundo una mucho más moderna, y no pasa desapercibido el distinto grosor de los detalles, por los progresos de los sistemas de moldes e inyección acontecidos. Además, el primero reproduce un vagón de 1ª serie (J-400005 a J-402505) y el segundo uno de la 2ª serie más tardía (J-402600 a J-403899) : diferentes, por ejemplo, los perfiles de refuerzo a media altura : en todos los 6 paneles en uno y sólo en 4 paneles (los que tienen trampilla móvil) en el otro. También es dudoso que en 1972 ya existieran los ejemplares de 2ª serie, ya que consta que se terminó de entregar en 1975, pero el año de entrega de los primeros no se define.

Asimismo, las trampillas de ventilación plateadas eran originales en estas series, y a medida de sus revisiones fueron repintadas en el mismo color de la caja. Podían coexistir pues ambas presentaciones durante cierto tiempo.

Tracción :

Una locomotora de excepción se ha asignado hoy a este tren postal.

Una 1900 (o 319) "americana", de estructura monocabina.



Sin duda, uno de los modelos de locomotora Renfe que ha quedado "pendiente" después del "boom" reciente de modelos de nuestra red que ha tenido lugar en los dos últimos decenios, relativo a modelismo industrial de gran producción, y que más es deseado por los aficionados.

Conocido es que la firma MABAR, desaparecida de reciente, tenía este modelo en su cartera de proyectos, como secuencia lógica de su diesel 319 bicabina que comercializó durante su prolífica singladura comercial. Sin embargo, el modelo de 319 "americana" o monocabina del tren de hoy siempre estuvo en producción por parte del modelismo artesanal en latón en pequeña serie y a ello he recurrido.

En efecto, la firma "Alejandro Modelismo Ferroviario" ya sacó el modelo en una fecha tan temprana como 1999, y ha venido estando disponible en todo este lapso de tiempo, y con mejoras notables en su calidad de funcionamiento y fidelidad.



En un primer momento, la pieza albergaba una mecánica "Mehano" de una diesel americana SD35 : sus bogies a distancia simétrica entre ejes aportaban una cierta digresión a la realidad, asumible en su momento. Más tarde, la producción por parte de "Roco" (bajo pedido de "Soldat") de las reformadas 319.2 y semejantes aportó una mecánica de más calidad y unos bogies correctos en sus medidas y aspecto.

En mi parque, tenía un modelo de los primerizos (num. 1966), que recuerdo me costó una cifra en pesetas auténticamente escalofriante para mi economía de la época, el cual más tarde manipulé para dotarlo de unos bogies asimétricos más adecuados de una Alco C628 también "Mehano". A día de hoy, ante la imposibilidad de digitalizarlo y la fragilidad de su manipulación, he decidido apartarlo del servicio activo y encargar al artesano un nuevo modelo de su producción actual, ya digitalizado, y con los componentes "Roco" (num. 1969).



La "caja" en latón fotografado de la 1966 en espera de rehabilitarse como modelo no digital.

Esta locomotora, tiene su origen en el tipo G-16 del constructor americano (EMD-GM "ElectroMotive Division - General Motors"), tipo estandarizado para exportación, con un gálibo y peso por eje limitados, compatibles con los ferrocarriles mundiales en general fuera de U.S.A. Por ejemplo, México las tuvo, también la antigua Yugoslavia y algunas redes sudamericanas. Renfe aceptó esta oferta y adquirió estos 10 ejemplares con pocas modificaciones, aparte del inevitable ancho de vía; se subrogó la licencia para seguir las construyendo en nuestro país, a cargo del licenciatario Macosa, pero se redactó un proyecto local para dotarlas de una caja bicabina de diseño propio para facilitar la explotación.

Lo más asombroso, pero no importante, es que este lote primerizo de 10 máquinas americanas se numerara de 1961 a 1970, o sea, detrás del primer lote local que fue 1901 a 1960 (cuando lo lógico habría sido al revés). Como sabemos, se prosiguió la contratación de más ejemplares locales, con lotes suplementarios totalizando 33 máquinas más, con la inevitable circunstancia de agotar la centena con el ejemplar 1999. Con no poca imaginación, las 4 unidades restantes llevaron los curiosos números 19901 a 19904.

Cuando se implantó la matrícula UIC en 1971, todo el lote se numeró correlativo con los números 001 a 103, dentro de la serie 319.

El modelo que se presenta está magníficamente realizado, acabado de calidad y pintura tratada al horno con un toque satinado. Los laterales de bogie de origen Roco son conocidos por su sorprendente detalle, con los extremos de los ejes con rotación real. Lleva un sólo eje con las dos ruedas con aro de adherencia, lado capota grande. El modelo viene digitalizado (con luces rojas lado capota grande gobernables por F1), y sólo lleva gancho de tracción modelo lado capota grande; el otro extremo está muy detallado con todas las mangueras de freno y de mando múltiple.

Y en este punto observo el único "pero" del modelo, ya que no permite el remolque de tren por el lado de la capota pequeña, cosa por otra parte normal en la explotación real de estas máquinas.



En esta toma, se ha emulado esta opción proscrita y deseable. Precisamente, es muy posible que el tren real observado y anotado en 1972 fuese con ésta disposición, ya que es probable que el tren saliera de Madrid con capota pequeña delante y vagones de mercancías en cola de tren. En la inversión de marcha en Reus, quedaría con los vagones en cabeza y la máquina invertida como en la foto anterior. Sin embargo, no ha sido posible la circulación en este sentido por falta de artilugio de enganche normalizado.



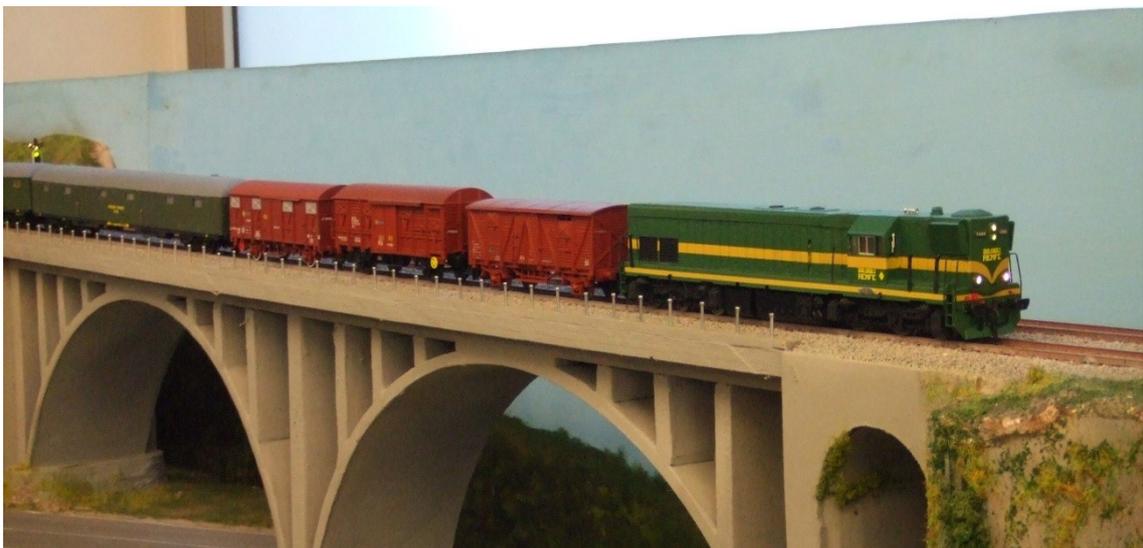
Detalle de las luces frontales blancas o rojas según sentido de circulación.



Primer plano de la máquina en pleno trabajo de tracción.

Circulación :







OFF TOPIC : *dos diesel rusas han sido testigos de excepción de la circulación de este tren postal : son modelos estáticos de la colección MODIMIO, a escala H0 y ancho de vía ruso (no NEM) : la azul es una TE1, modelo copiado de las Alco RS-1 que se adquirieron en cierto momento de la época estalinista; la verde es una TE114, curiosa monocabina sin capota corta realizada sólo para exportación y que ha estado presente en notables cantidades en países como Cuba, Egipto, Siria etc...*

=====

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

Junio-2024