

# HUPAC

## LA CARRETERA DE LOS ALPES



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria del transporte de mercancías a escala europea, que sigue siendo de plena actualidad y viable para grandes masas a transportar y para distancias medias y largas. Sin embargo, las temáticas desarrolladas en esta colección se sitúan preferentemente en las últimas décadas del siglo pasado.

Las reproducciones son simbólicas, con bastante exactitud en el material empleado pero no en la longitud y tonelajes de las composiciones, ya que la realidad de este transporte se caracteriza cada vez más por el aprovechamiento íntegro de las capacidades máximas de la tracción y de las infraestructuras, elementos no trasladables del todo al modelismo y maquetismo HO.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

ROLLENDE-STRASSE ( 1994 ) - - - - - Composición CE503

Referencia EW10

Algunos países europeos sí tienen sensibilidad ecológica tangible, y no la absurda charlatanería vacía de contenido que nos endosan hacia el sur del continente. Sus criterios ecológicos contienen acciones contundentes, no sólo palabrería en los períodos pre-electorales o medidas posteriores de maquillaje y postureo de dudosa o simbólica efectividad.

El discurso precedente viene al caso ya que hoy va a tratarse el importante tema de las "carreteras rodantes" o "Rollende Strasse", tema tabú en España pero de amplio desarrollo en los países europeos, y no solo en los alpinos.

Suiza, con sus travesías alpinas, fue el primer país que puso manos a la obra, ya en tiempos bastante pretéritos : no era asumible que una flota de centenares de miles de camiones de gran tonelaje ( 40 ton. PMA mínimo ) cruzaran de manera continua su país en el tráfico intracomunitario Alemania a Italia y vice-versa. Sus infraestructuras de tránsito rodado alpino son costosas, delicadas, con perfiles severos, y el desgaste y polución consecuentes no eran de recibo.

Para ello arbitró un marco legal que limitaba a 27 ton. PMA las travesías y montó un sistema de transporte alternativo cargando los camiones más pesados en trenes lanzadera especializados a través de las rutas alpinas, en principio. Casi nada. Facta, non verba, diríamos.

El sistema se extendió pronto a toda la Europa central y ahora son ininidad las rutas que se explotan con este sistema, dando no sólo travesías alpinas sino también etapas de largo recorrido superiores a los 1000 km. entre puntos que generan tráficos importantes ( puertos, regiones industrializadas etc... ).

Técnicamente, el sistema requirió el diseño de plataformas especializadas, muy bajas para no exceder gálibos, con bogies en general de 4 ejes con minúsculas ruedas de 360 mm. de diámetro., sin embargo aptos a las velocidades normales de 100 km/h de los trenes mercantes, para no menguar capacidades en línea. La firma Talbot, de Aachen ( Aquisgrán, Alemania ), se especializó en este producto.



En esta foto de portada, un tren "Rollende Strasse" de HUPAC transita en 1994 por la línea del San Gotardo, próximo a Arth-Goldau. A la Re6/6 verde de cabeza se ha sumado otra Re4/4 roja ( dando una pareja conocida como Re10/10 ). El coche de descanso es del mismo modelo que el presentado en H0 ( y propiedad HUPAC ); las

plataformas que siguen están sólo parcialmente cargadas ( 4 camiones ). Foto M. Grant publicada en el foro [www.re620.ch](http://www.re620.ch).

Un tren de este tipo es lo que se presenta hoy en este trabajo. Adscrito a la compañía privada suiza "HUPAC", con sede en Chiasso ( Ticino ) y terminales por toda Europa, transita idealmente por la línea transalpina del San Gotardo, teatro de numerosas circulaciones de esta índole. A la tracción, una Re6/6 de los SBB-CFF, que ha ostentado largos años el récord de máquina mono-caja más potente del mundo ( 10600 CV. ). Y un coche a literas adaptado de un clásico "Schlieren" suizo, viene como vehículo de descanso del personal de conducción de los camiones.

La composición del tren es forzosamente limitada en longitud y tonelaje, con sus 8 plataformas para carga de un camión con remolque cada una de ellas; en la realidad, hasta una veintena forman un tren a escala 1:1

## 1 – El coche de descanso :



Los SBB-CFF tuvieron coches a literas de este tipo ( denominado "Schlieren BLS" ), siendo a su reforma adquiridos por estos operadores de "Rollende Str." que los adaptaron a sus necesidades. No sólo de este modelo sino de otros más modernos, como los camas WLABümg-175 de DSG o Bcüm-243 alemanes etc... Unos y otros se decoraron externamente según la imagen de sus nuevos propietarios.

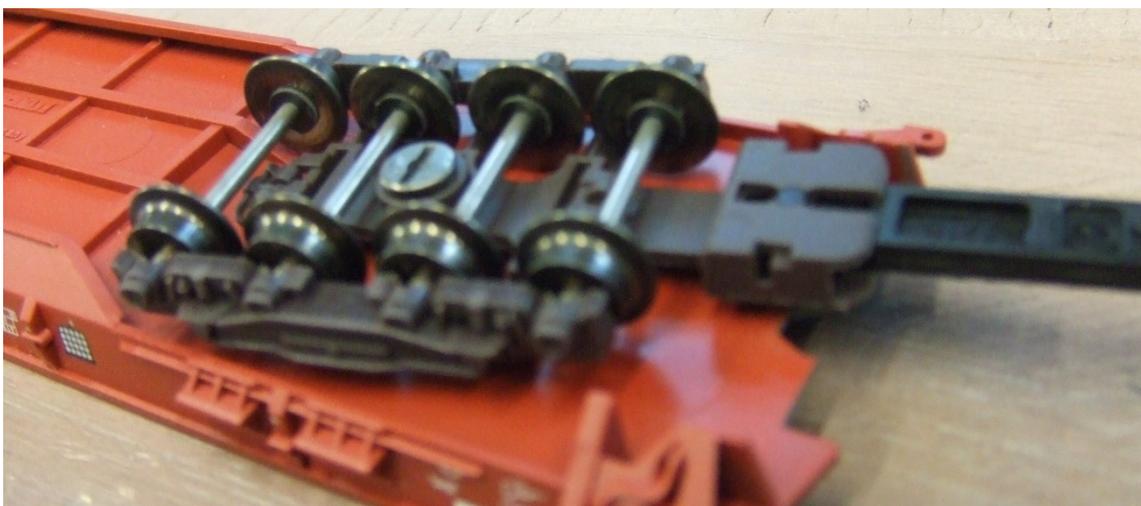
El modelo H0 es de LIMA ( ref. 309592 ), que, habiendo producido el coche SBB normal, no dudó en presentar estos privados cambiando su librea exterior.

## 2 – Las plataformas especializadas :



Corresponden al modelo Saadkms-690 de los DB, modelo casi-unificado del que también están dotados los operadores privados como HUPAC ( con su marcaje adecuado en sus mínimos laterales de chapa, y habitualmente de color gris ). Miden 19,420 m. de longitud y pueden cargar un camión de 43 ton. de PMA. y circular en carga a 100 km/h.

El modelo H0 viene de Fleischmann, que propuso este peculiar vehículo con detalle sorprendente y rodaje excelente pese al diámetro de sus ruedecillas ( 5,8 mm. ); tiene el detalle de poseer los testeros móviles, es decir, deben colocarse sólo en los extremos de la composición y quitarse en los intermedios, ya que estos trenes se cargan por testero y los camiones recorren toda la longitud de las plataformas hasta su punto de transporte y calaje. Así, todos los camiones llevan la misma orientación de cabina, tanto si es la de marcha del tren como si es la contraria. A su destino, salen por el testero contrario al que han entrado, y se arrima el tren al muelle en consecuencia. O sea, el camión que entra primero es el primero que sale.



*Grupo de 8 minúsculas ruedas ( 4 ejes ) en el bogie de mínima altura.*

Mis modelos de plataformas son propiedad DB, aunque el tren representa que es del privado suizo HUPAC que las tuvo del mismo modelo : tampoco sería excluyente un acuerdo de explotación recíproca de material. Además, el tren no tiene porqué hacer un trayecto interno suizo, sino que puede proceder de territorio alemán con destino a territorio italiano, lo más lógico y frecuente.

Referencias Fleischmann : 5270 ( con 2 testeros móviles ) y 5271 ( sin testeros ).



*Plataforma con carga normal de un camión con remolque.*



*Vagón de extremidad con su testero abatible cerrado, y con enganche y topes normales, tanto a escala real como en su modelo H0.*

### 3 – La tracción suiza :



Re6/6 : potencia espectacular para las rampas alpinas, 6 motores directos, una sola caja rígida, 3 bogies y un peso limitado a 120 ton. : así es la definición de esta imponente locomotora suiza, construida entre 1972 y 1980 por la industria local en un total de 89 ejemplares ( 4 prototipos en 1972, 85 de serie después ).

8000 kw. ( 10.600 CV. ) que no están de más para las rampas como la de San Gotardo, con largas inclinaciones de 27 ‰ y curvas cerradas; aun recuerdo el fuerte olor a resistencias calientes del frenado reostático en los túneles de la rampa cuando la recorrí en 1982 en un tren clásico ( abajo las ventanillas ).

Con todos estos superlativos, no es raro que muchas firmas de modelismo H0 la hayan reproducido : me vienen a la memoria Lima, Roco, HAG, Márklin etc...; en mi parque, tuve las primerizas Lima de las que sólo retuve una de las más recientes ya con motor central y acabados de cierta calidad; después la excelente Roco, para terminar con una HAG : siempre versiones de serie y de librea original verde : no tolero los colorines posteriores : estética sobria, era una tradición suiza ... perdida.



Para el tren de hoy, he asignado la HAG ( Re6/6-11687, ref. 206, "Bischofszell" ) : todo metal y motor de sobrada potencia aún sólo con un bogie motor de los tres; digitalizada de origen. Como puede observarse en las fotos, que muestran laterales distintos, los cables de retorno de corriente por cada eje están representados, a razón de dos por un lado y cuatro por el otro. Las inscripciones de la razón social indican como en los prototipos "SBB-CFF" por un lado ( alemán-francés ) y "SBB-FFS" por el otro ( alemán-italiano ), cosas del multilingüismo oficial en la Confederación Helvética.

Para quien no haya explotado una máquina HAG, decir que es un placer oír el ronroneo de tan potente motor y de la cascada de engranajes metálicos, además de observar a contraluz como ésta pasa a través de los radios de las ruedas, inclusive de aquéllas con engranajes de tracción. Todo ello, además del tacto frío de su caja metálica, confieren un "porte" a la pieza difícilmente superable.

#### 4 – El camionaje :

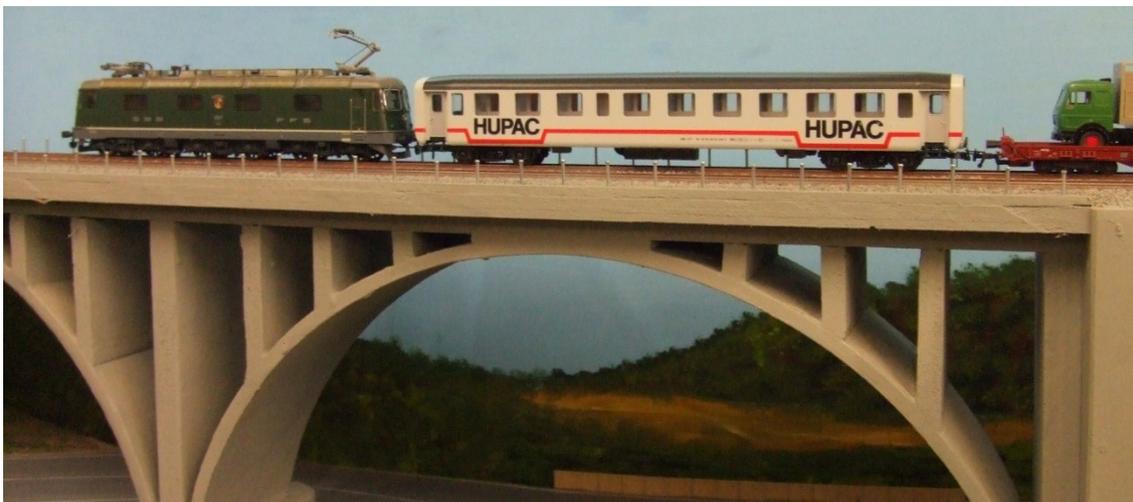


Sin ser un experto en el tema ( uno debe centrarse en lo suyo .... ), me proveí de unos cuantos camiones H0 para la carga de este tren : son reconocibles modelos Vilking, Herpa, así como otros de procedencia más dudosa y sencilla. Posiblemente son adecuados para el período descrito pero sin ninguna garantía de rigurosidad. El panorama actual europeo está copado por las marcas MAN, Volvo, Scania, Mercedes, IVECO, Renault, DAF y .... pocas más. Antes había quizás más variedad.

## 5 – Circulación :



*Como si del trazado por Wassen se tratara, la línea describe varios lazos a distinto nivel. Puro Sankt Gotthard !*



*En esta toma puede observarse lo comentado respecto los radios de las ruedas de la Re6/6 HAG.*



## 6 – ANEXO :

# ALGUNOS DATOS SOBRE "HUPAC"

Como se ha esbozado, HUPAC nació en 1967 en Chiasso ( Ticino, Suiza ), formando parte de su capital tanto operadores privados de transporte y logística ( Danzas, Bertschi, Bernasconi y Maeder ) como los propios Ferrocarriles Federales Suizos.

Desarrolló en primer lugar este tráfico de "Rollende Strasse" a través de los Alpes, con la primera circulación en 1968 de un tren con 10 vagones Wippen de su propiedad construidos por Cattaneo ( Giubiasco ), entre Basilea y Melide. Pero no se limitó a ello y su rápido crecimiento la sitúan hoy como el mayor de los grandes operadores de transporte europeos, con tráficos intermodales en todas sus facetas ( contenedores, semi-remolques, cajas móviles, etc... ), con terminales de carga tren-camión y vice-versa por todo el continente ( terminales propias o con convenios de explotación ). Sirva el siguiente mapa para ilustrar esta implantación.



Como está indicado, y es una noticia bastante reciente, HUPAC se ha adjudicado por 25 años la explotación de la terminal ferroviaria de La Llagosta ( Barcelona ), cercana al nudo de Mollet, y propiedad de Adif. El tema se resolvió mediante concurso público de ofertas. Con ello, nuestro país entra en el mapa europeo del transporte ferroviario, sin esperar a la conclusión bastante utópica del tan cacareado "corredor mediterráneo". La operación de tal terminal, con accesos norte y sur por vía UIC, se prevé funcional en el próximo año 2025.

Sin embargo, desde hace unos pocos años, HUPAC ya trabaja en la terminal Barcelona-Morrot con unos 16 trenes semanales con destinos y procedencias europeas, como Amberes ( Bélgica ) o Busto Arsizio ( Lombardia, Italia ), naturalmente por vía de ancho UIC y material especializado propio de HUPAC, con tracción de conveniencia privada. La terminal es de Adif y cuenta con vías adaptadas, donde además de Hupac trabaja también la alemana Kombiverkehr, con otros 6 trenes para/desde Ludwigshafen ( Alemania ). O sea, a poca distancia de Colón, en Barcelona, Europa ya ha llegado y con ella el transporte sostenible de mercancías a larga distancia vía terrestre. No todo van a ser "AVE's".

Consultando en su web, algunos datos técnicos nos indican la dimensión global de este operador de transporte combinado a gran escala europea :

- Expediciones anuales : 975.000 camiones, cajas o contenedores
- Trenes propios fletados a diario : 130 trenes
- Empleados a tiempo completo : 700 en nómina
- Parque ferroviario propio : 8.500 vagones ( o módulos de carga )
- Locomotoras propias : 18 ( de línea o de maniobras terminales )
- Facturación anual : 667 millones de euros

## 7 – EPILOGO :

Como he indicado en la primera página, conseguir en nuestro país transferir un cierto deseable porcentaje del transporte de ruta al ferrocarril, aunque fuese cargando camiones al tren tipo "Rollende Strasse", es poco menos que utópico. A mi parecer, la potencia del "lobby" de la carretera y el transporte rodado ( grandes flotas camioneras, enorme cantidad de diseminados pequeños propietarios, etc.. ), confieren al sector una "intocabilidad" manifiesta.

Basta que el gobierno de turno anuncie ( digo anuncie, no implante ) un plan para transferir un 1 % suplementario al ferrocarril, que el sector entra en huelga indefinida y paraliza de hecho al país y a sus exportaciones vitales. Claro, no ?

Sin embargo, la implantación del tacómetro y el control de horas de conducción, temas que afectan a la seguridad y cuentan con importante respaldo comunitario, si llegó a realizarse con éxito no sin reticencias originales. Pero como la afectación de un cambio en el reparto modal es sólo ecológica, es otro cantar. En balde. A ver qué gobierno se atreve a colgarle el cascabel al gato. Pero vamos a pronunciar importantes discursos de ecología, eso sí.

Por otra parte, es justo reconocer que el ferrocarril español actual no tiene capacidad residual para absorber ni un 1 % marginal del transporte de mercancías, ya que sus infraestructuras se han ido cercenando, por absurdos criterios económicos, hasta perder totalmente cualquier capacidad marginal : vía que no se utiliza, se suprime con poca posibilidad de recuperación. Así vamos.

La solución tendría que venir de Europa, con cuotas obligatorias de reparto modal, bajo amenaza de multas millonarias. Mientras tanto, veremos sólo proyectos eternamente diferidos de implantación de transporte intermodal a gran escala. Y la

eterna esperanza de que el "corredor mediterráneo" finalizado canalice hacia Europa no 8 trenes a la semana, sino 8 trenes cada hora 16 horas al día. Amén.



*Mi "Rollende Strasse" particular a escala H0 aguarda su "surco" de circulación en la estación de Sant Vicenç de Castellet.*

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías ( excepto citación ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2024