

LA RUTA DE LOS MILAGROS

EN TREN A LOURDES



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 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.

Especial a Lourdes (1977) - - - - - Composición CR7720

Referencia EW113

A principios del verano de 1977, en una de mis estancias de tarde en los andenes de la estación de Villaverde Bajo (entonces despejada, sin la antiestética cobertura actual), me sorprendió el paso de una robusta composición de expreso de 15 coches, sentido Sur a Norte; sin ninguna indicación al respecto en la guía horaria que me orientaba, llegué a la conclusión que se trataba de un “especial”, y, por si acaso, también realicé la anotación de sus coches, que desfilaron ante mí con ceremoniosa lentitud.

Anoté también que tres de sus coches llevaban pegatinas con una cruz roja, identificables como símbolo de la benéfica organización del mismo nombre. Y ninguna placa de itinerario convencional.



Un coche a literas BBL con su pegatina de la Cruz Roja : he dispuesto unas sencillas etiquetas impresas, pegadas con cinta de enmascarar Tamiya, que será retirada con posterioridad sin dejar huella en el lateral del coche.

No me cupo pues la menor duda de que se trataba de un convoy especial, que, procedente del Sur de España, se dirigía a la francesa localidad de Lourdes, por la frontera de Irún. Lo que se conoce como una “peregrinación” en el ámbito religioso, siendo a menudo las diócesis las que organizan tales eventos, siempre con el soporte de la Cruz Roja para activar y sostener el traslado de personas enfermas. La tradición sugiere curaciones milagrosas en los peregrinajes a este famoso santuario francés que alberga la Virgen del mismo nombre, y como es sabido, la fe mueve montañas, y además también mueve trenes para estos largos desplazamientos.

Analizando la composición, se nota que vienen en ella dos ramas acopladas, como delata el furgón en la posición 11, como cabeza de la segunda. Nada extraño pues para la supuesta procedencia andaluza, ya que, por ejemplo, los coches de cabeza podría venir de Sevilla y los de cola de Málaga, Granada o Almería o viceversa. La concurrencia de 5 coches a literas BBL refuerza la tesis de transporte de enfermos con su compleja organización camillera y de soporte vital (importante en el necesario transbordo de Hendaya).

No recuerdo con exactitud si el tren tomó la dirección de Vallecas y bifurcación Rebolledo para dar el contorno de Madrid por el Este hacia el Norte, pero es posible por su marcha lenta en la travesía de Villaverde Bajo sin parada. O si siguió por Atocha y el túnel de Recoletos, itinerario más difícil para un tren tan pesado por sus rampas importantes.

=====

Detalle de la composición :

Tren Especial Andalucía - Lourdes por Irún y Hendaya : 25-junio-1977 a su paso por Villaverde Bajo :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Ampliación
M	8600 *		Electrotren	2745	
1	BBD4-5006	2ª y furgón	Electrotren	HE4025-1	
2	AA-8035	1ª clase	Electrotren	Altaya	Cruz Roja
3	BBL-8125	2ª y literas	Heris / TC	11029-1	Cruz Roja
4	AA-8054	1ª clase	Electrotren	18008	
5	BBL-8104	2ª y literas	Electrotren	HE4036-1	
6	BBL-8203	2ª y literas	Electrotren	HE4036-2	
7	BBL-8127	2ª y literas	Heris / TC	11022	
8	BB-8576	2ª clase	Electrotren	18009	
9	BB-8603	2ª clase	Electrotren	18010	
10	BB-8509	2ª clase	Electrotren	18022	
11	DD-8142	Furgón	Electrotren	5229	
12	BBL-8213	2ª y literas	Heris / TC	11029-2	Cruz Roja
13	BB-8773	2ª clase	Electrotren	18042	
14	BB-8650	2ª clase	Rivarossi / TC	3661	
15	BB-8552	2ª clase	Electrotren	Altaya	

Para la formación de este tren en H0, he tenido que esperar hasta ahora por el complejo tema de los 5 coches BBL : conseguí reunir 3 de ellos por transformación en los T/C de otros tantos coches alemanes Heris, y tal trío se había empleado en alguno de los expresos anteriores formados en esta serie. Pero 5 era excesivo hasta la salida actual del modelo Electrotren correcto por fin de tal vehículo, y por añadidura en “pack” de dos : ideal !

Asimismo, estreno en esta reproducción el coche Electrotren BBD4-5000, aunque podría haber dispuesto un ejemplar que ya me había habilitado con anterioridad y que ahora ha quedado sin uso preferente.

DETALLE DE LOS COCHES :

Furgón num. 11 :



Archiconocido furgón paquetero moderno DD del surtido base Electrotren.

Coches num. 3, 7 y 12 :



Modelos que adapté desde vehículos Heris, reproducciones del Bcm-243 alemán, para tener unos BBL-8100 aceptables. Lo realicé en 3 unidades, con números de matriculación 8195, 8109 y 8177 aplicados por transferibles confeccionados ex profeso.

Coches num. 5 y 6 :

Estos son los coches de rabiosa novedad, y que eran largamente esperados, no por su retraso de fabricación (apenas 12 meses entre anuncio y disponibilidad), sino por su exasperante falta de anuncio en los últimos 20 años por lo menos. Esta importante carencia fue paliada con el coche a literas serie 8218 a 8232, de 10 ventanillas, pero que cada vez “colaba” menos como eterno sustituto de la gran serie de 11 ventanillas 8101 a 8217.

El modelo es correcto y vistoso, con un detallado interior de camas dispuestas en 3 niveles con escalerilla incluida, todo ello visible desde el exterior; sorprende que haya que montar piezas sueltas en el bogie (amortiguadores, dinamo ...) cuando estos elementos siempre habían venido montados perfectamente.



El set de 2 coches iguales comprende las matrículas 8151 y 8189. Arriba, foto lado pasillo, abajo foto del otro ejemplar, lado departamentos perfectamente detallados.



Estos coches tendrán a partir de ahora uso preferente en mis composiciones que no precisen más de uno o dos coches BBL (las más frecuentes sin duda); los 3 “Heris/TC” quedarán en reserva después de prestar largos años de reconocidos y leales servicios.

Coches num. 2 y 4 :



Archiconocido coche de 1ª clase del surtido base Electrotren.

Coches num. 8 a 10 y 13 a 15 :



Archiconocidos coches de 2ª clase del surtido base Electrotren.

Coche num. 1 :

Otro coche que se estrena en esta composición, aunque ya estaba disponible en el mercado desde hace un año aproximadamente.

Una rareza en los ferrocarriles españoles : los mixtos de asientos con furgón (ampliamente usados en casi todas las redes europeas) : sólo esta serie de 10 ejemplares se coló en el pedido de coches 5000, como vehículo estándar moderno de la postguerra.



Inicialmente equipados en tercera clase CCD, pasaron en los inicios de la época IV a albergar segunda clase en sus 4 departamentos, adquiriendo pues las señas BBD4; su uso fue muy disperso, era habitual por ejemplo en el ómnibus Salamanca-Madrid P. Pio. En el tren de hoy, aparece milagrosamente dando servicio de furgón a una de las ramas, y posiblemente fuese tomado de la reserva. En otra ocasión apareció en el expreso “Rías Altas” supliendo el concurso de un furgón entero y se expuso en esta colección.

TRACCION



Una “francesa” Alsthom que ya ha trabajado varias veces en estos reportajes encabeza la composición, la 8628.

Pertenece a la última sub-serie de 13 ejemplares 8625 a 8637, con las mangueras de mando múltiple características; no es seguro que el tren real llevara una de ellas : trabajaban en 1977 en la línea del sur junto con un nutrido lote de las habituales de numeración anterior sin los apósitos frontales mencionados y no parecía haber un turno específico para ellas.

El modelo Electrotren es correcto y de muy buena tracción, necesaria sin duda para mover este pesado tren por la maqueta Asvicafe, reto que ha conseguido con excelencia sin el más mínimo desliz de patinaje.

CIRCULACION



Impresionante consistencia la de esta composición, en el único punto de la maqueta en que puede ser tomada en su totalidad.







En esta foto, nuestro “Especial Lourdes” está acompañado de un material algo adelantado a su época : cosas de la explotación de la maqueta Asvicaf compartida por otros socios





ANEXO

EL FENÓMENO FERROVIARIO “LOURDES”

Llevo en la cabeza dedicar todo un pdf a este tema, y no lo descarto, pero ahora es el momento de indicar a modo de unas pinceladas este fenómeno que siempre ha despertado mi interés y atención.

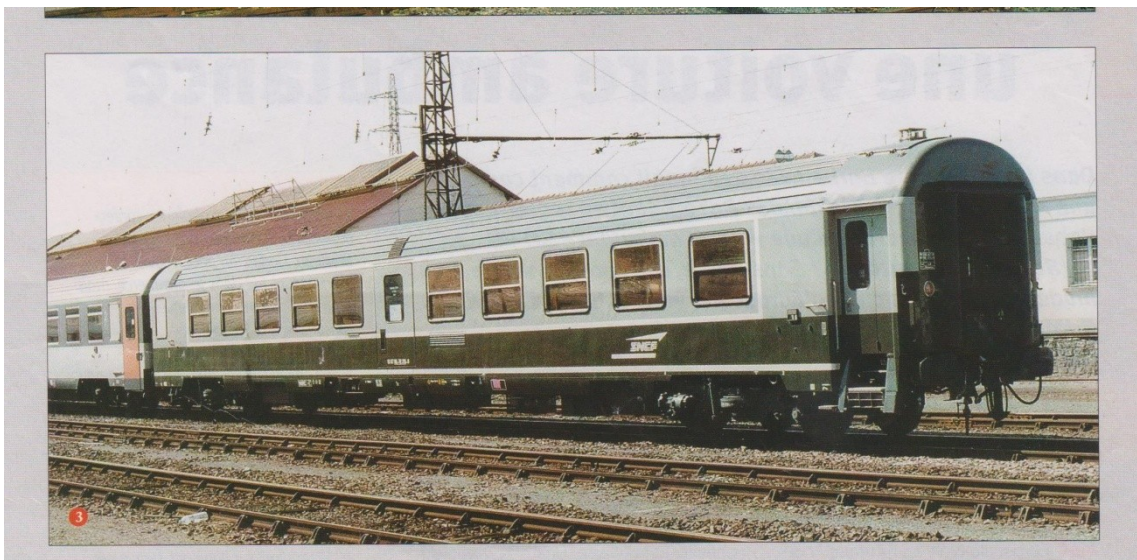
La SNCF, desde su origen, ha dedicado siempre una atención comercial enorme al tema de los trenes de peregrinaje a Lourdes (estación situada en su línea transversal del Sur, es decir, de Burdeos a Tolosa *grosso modo*). Tal estación, cuenta con unas instalaciones dignas de una terminal parisina, con un enorme haz de garaje de composiciones sobredimensionado en apariencia, pero que no lo es cuando se festeja algún evento mariano y concurren de golpe un sínfin de peregrinaciones de toda Europa.

Durante todo el año, el goteo de peregrinajes es constante, y las procedencias típicas son de Italia, Alemania, Polonia etc..., además de las internas francesas. Tanto la SNCF como los FS tienen coches específicos para transporte camillero (y los tenemos en H0); además la SNCF ya tiene en catálogo composiciones enteras a alquilar para esta oferta, incluyendo tanto estos coches específicos como otros convencionales con camas o literas, y a menudo un mixto furgón para el soporte logístico y la sonorización entera del tren.



Panorámica : estación de Lourdes con sus inmensos garajes; al fondo la basílica. Foto SNCF.

Desde la península ibérica, cada vez se estila menos la peregrinación con medio ferroviario, ya que el necesario transbordo fronterizo a una composición francesa es un hándicap notable. Recuerdo como, en mi localidad, se vino haciendo con cadencia anual durante muchos años y se abandonó por tal dificultad. Inicialmente, el tránsito por el transpirenaico de Puigcerdà agravaba el tema por las limitaciones propias de la línea (división de composición etc...), aunque con posterioridad se siguió llevando a cabo por Port-Bou. Era la ocasión de ver trenes no habituales por mi estación, con coches 8000 (incluidos BBL a literas), y coches 10000 en una de las últimas ediciones.



Una de las modernas “ambulancias” camilleras SNCF tipo VU-75 So (base “Corail”). En H0, Lima lo realizó con longitud recortada 1/100 y también Euro-Scale y Safer (exacto a 1/87, pero inconseguible). Esperamos el Ls-Models prometido (?) desde hace 10 años. Foto SNCF.



Otra espectacular imagen del “poderío” del ferrocarril como transporte masivo cuando hay la voluntad de que así sea : garajes de Lourdes durante el Congreso Mariano de 1965 : trenes franceses y de toda la Europa de ancho UIC dan el “lleno” total. Foto SNCF.

EPILOGO

Poco más a decir : este tráfico parece a día de hoy completamente clausurado, desde el punto de vista peninsular. Cuesta creer que Renfe disponga actualmente de medios para movilizar estos “especiales”, como no sea en composiciones indeformables de alta velocidad a priori poco aptas al traslado de enfermos con sus camillas. Una página más de la historia ferroviaria de este país que se ha cerrado.

Quedaría por intentar formar una composición “pèlerins” de las francesas, con sus coches especiales o adaptados a este menester. Será quizás en otra ocasión.

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 (salvo citación) :

Jordi Serra i Miquel

Enero-2025