

Ómnibus-Correo 5774 A Coruña-Monforte todavía un regusto tradicional



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.

Ómnibus A Coruña-Monforte (1985) - - - - - Composición CR8A13

Referencia EW76

En una fecha tan avanzada como 1985, todavía el viajero hispánico podía encontrarse con una composición de lo más clásico y tradicional, al estilo de los ómnibus-correo o simplemente "correos" que antaño surcaban todas las arterias principales y secundarias del país.

Sabido es que las grandes compañías ferroviarias que formaron Renfe en 1941, tenían por lo general el plan de explotación a base de un "expreso" y un "correo" para recorrer cada una de las líneas principales; si el primero primaba por rapidez y comodidad, el segundo debía contentarse con parada en cada una de las estaciones y dependencias, para el trasiego postal y de paquetería gran velocidad, y a menudo su horario excedía bastante de las 12 horas de trayecto cuando no se acercaba a las 24.

Y, hablando de viajeros, quién más incansable viajero o trotamundos que el inglés Phil Wormald, cuya obra pienso que no será desconocida de la mayor parte de los lectores de este trabajo; de su viaje por España en febrero de 1985, una de sus innumerables fotos de calidad nos muestra este ómnibus y de ella ha salido mi inspiración para reproducirlo en H0 a día de hoy.



El ómnibus 5774 A Coruña-Monforte de Lemos a punto de partir de su origen. 7 de febrero de 1985. Foto Phil Wormald.

Para quién no conozca la obra de este auténtico maestro de la foto ferroviaria mundial, es preciso indicar su web dónde se presenta este inmenso trabajo, con las reseñas que empiezan en 1979 y se mantienen hasta nuestros días.

http://www.loco-photos.net/index/?category/249-1985_02_spain

La dirección indicada se concreta en las de su viaje ibérico de 1985, pero es útil seguir el índice a la izquierda de su presentación para encontrar una gran y real enciclopedia mundial de fotos de ferrocarril "urbi et orbe".

Seguimos con nuestro tren de hoy : dos detalles más que justifican el título y el cierto grado de anacronismo de este servicio en 1985 :

a/ el tren frena aún por vacío : en 1985 debía ser de los pocos que quedaban, el freno de aire ya se había habilitado de manera bastante general, por lo menos en servicio de viajeros; en efecto, sólo la 1809 de las 24 locomotoras de esta serie 1801 a 1824 llegó a dotarse de freno dual; esta carencia precipitó el rápido borrado de los inventarios para la serie y la venta de la excepción (la 1809) a una empresa constructora que la ha mantenido hasta muy reciente.

b/ el tren lleva calefacción a vapor : las 318 no podían calentar el tren más que con el sistema a vapor, ya que llevaban una caldera Clarkson al efecto; por la ausencia de furgón con calderín DDT o VT en la composición, y por estar en pleno invierno, se deduce que era la locomotora la que prestaba esta función. Ni que decir tiene que en 1985 la calefacción eléctrica UIC ya se aplicaba en la mayor parte de los trenes de viajeros.



Impagable nueva imagen de Phil Wormald, de viajero en este tren, y que nos permite concretar su formación (en el bien entendido que el buen fotógrafo siempre se ubica en el coche de cola !)

Y, por cierto, la pimpante 1818 que conduce este tren vivía su canto del cisne, ya que consta que fue dada de baja este mismo año 1985, siendo de las primeras a quedar apartada para ser canibalizada, ante la falta de repuestos por la quiebra de ALCO que ya se había producido.

En concreto :

Ómnibus-Correo 5774 A Coruña-Monforte de Lemos del 7 de febrero de 1985 entre A Coruña y Curtis :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	318-018-9		Electrotren	2452	
1	BBD4-5000 *	Furgón Mixto	TC		Electrotren
2	DGCT-1/16 *	Furgón Correo	TC		Tulaton
3	DGCT-3000 *	Ambulante Correo	TC		Lima
4	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18009	
5	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18010	

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Un aspecto curioso de este tren, pero no único : ya en el trabajo sobre el "Rias Altas" publicado en esta serie había aparecido un mixto BBD4-5000 (2ª clase ex. 3ª y furgón) haciendo las veces de furgón puro. Pues ahora otra vez de nuevo. Penuria de furgones en 1985 ? Esto parece. Y por tierras gallegas, estos mixtos en su posible último aprovechamiento.

El modelo, no producido comercialmente, ha sido obtenido modificando un coche Electrotren de serie; sin embargo, Tulaton ofrece ahora un kit en latón fotograbado para obtener el mismo, con detalles de más calidad, a partir de chasis, bogies y techo de un "donante" Electrotren (cualquier referencia de coche 5000).

Furgón num. 2 :

Otra curiosidad y no menor : un furgón correo largo en un tren ómnibus-correo.

En uno de estos trabajos relativo a un tren postal, llegué a postular que estos furgones largos serie 1/16 sólo se utilizaron en trenes postales puros, al revés que los cortos serie 151/203 que a menudo se incorporaban asimismo a los expresos pues resulta que no es una afirmación cierta al 100% : y ahí la prueba.



Pero es más, apareció en los foros de Internet una foto de uno de estos trenes "correo", en Pancorbo (línea Madrid-Irún), a finales de los años 60 y todavía con tracción a vapor, con uno de estos furgones en cabeza, junto a un DGDC-3000 como en el tren de hoy, ambos en su color verde de origen y que serían de riguroso estreno (nuevos en 1966); los trenes postales puros no se habían habilitado todavía en aquella fecha. Es la foto siguiente :



El autor no se mencionó en el momento de su inclusión en un foro, así que pido disculpas de no poder acreditarlo adecuadamente.

Detrás de la 241-2100 (ex. 1800 MZA), un DGDC-2000, un DV-340100, el DGDC-3000 y a continuación nuestro furgón 1/16; siguen coches de viajeros de madera de origen Norte posiblemente.

En el tema más detallado, estos furgones (conocidos como "revisteros", en alusión al tipo de transporte que solía asignárseles), llevaron únicamente en su versión verde una inscripción central "FURGÓN CORREO NUM.", con el numérico entre 1 y 16; en su fase amarilla a partir de 1978 aproximadamente, llevaron el marcaje DGDC 1 a 16 en la parte inferior de la caja (franja negra), a la izquierda : como atestigua esta foto de 1979 en Barcelona-Poble Nou, aun sin la matrícula UIC :



Más tarde, ya en los años 80, varió el marcaje a DGCT 1 a 16 más la UIC, en caracteres negros en el eje de simetría de la caja, ligeramente por encima de las líneas rojas (estado en que se presenta el del tren de hoy, según la foto de Phil, en 1985); al final de su vida y desde 1989, vieron el marcaje PD 1 a 16 con la misma disposición anterior.

Y, pasando al modelo, huelga decir que tampoco tiene reproducción gran serie industrial (con lo simple de molde que es !); asimismo, existe la posibilidad Tulaton en base a trans-kit de latón, de construcción bastante fácil, con un donante tipo 8000 de la marca que sea, a escala correcta. Esta es la opción que aquí presento, y los quebraderos de cabeza han sido básicamente las finas líneas rojas. El donante ha sido un Jouef alemán a escala exacta, que lleva unos bogies MD muy similares a los de Renfe : para aprovechar el fondo del "cajón de sastre".

Furgón num. 3 :



Elemento harto frecuente en mis composiciones, este ambulante postal (con personal a bordo y posible trabajo de clasificación en ruta), de la serie 3000 con dimensiones y aspecto de coche 8000 de Renfe, tampoco tiene reproducción industrial en modelismo H0 (salvo trans-kit de latón como el anterior).

Mi ejemplar, ya muy añejo, fue obtenido por modificación de un coche alemán Lima, y monta unos bogies Schlieren (y no Minden-Deutz) como era confirmado en algunos ejemplares de esta numerosa serie (3001 a 3079).

Coches num. 4 y 5 :



Grupo de 2 coches estándar de 2ª clase BB-8500, cuyo modelo Electrotren cubre mayormente las necesidades; producido según varias referencias y números de coche, se han elegido 2 de ellas, en su presentación verde que en la realidad no iría mucho más allá de 1985. Pronto fueron re-decorados en colores "Estrella" y poco más tarde muchos pasaron directamente a la transformación hacia series 11000, 12000 y 16000 (entre otros inventos efímeros y desaprovechados).

Tracción :

Novedad en estos trabajos, una locomotora diesel eléctrica ALCO arrastra este tren.

Las ALCO morrudas son la nobleza de los inicios de la tracción diesel en RENFE; pocas series han tenido este aprecio y estima de los aficionados, por su porte, peculiar ronroneo de su motor 4 tiempos al ralentí, y potente imagen frontal. Y los más profesionales añadirán por su fiabilidad, dureza y capacidad de servicio.

No son máquinas ni especialmente rápidas ni potentes : pero con una adherencia enorme capaz de arrancar y mover grandes cargas a mínima velocidad, para salir de cualquier apuro.

Dos series, como sabemos : las 1600 y las 1800; se diría que iguales, pero con pequeños detalles diferenciales que a los entendidos les gusta señalar. Las 17 de la serie 1600 (316) sirvieron en Andalucía, y las 24 de la serie 1800 (318) en Galicia.



La 1808 maniobra en Vigo, y muestra su frontal "chato" con cabina de conducción habilitada; era en septiembre de 1981, y parece que todavía no había aprendido a centrar bien el objeto de mis fotos con el material en movimiento.

Como apunte técnico-histórico, este modelo DL-500-C fue desarrollado por ALCO para la exportación mundial, derivado de su apreciado modelo USA denominado "FA", que es una BB, de 30 ton/eje y cabina sólo en el testero morrudo; para poder venderla universalmente se rediseñó como CC, se ajustó el gálibo y se la dotó de una cabina compacta en el extremo plano. El modelo, igual o con ligeras variantes, ha funcionado en India, Pakistán, Grecia, Australia por citar sólo los más conocidos.

En modelismo H0, en un primer momento tuvimos que "sufrir" los repintados de Lima, que explotó este molde hasta la saciedad para todos los países citados; de pura lógica, un molde único sin los detalles propios de cada país cliente. Siempre se vendió equipado con el clásico motor circular "G", de otra generación diríamos, aunque los últimos modelos eran bastante más detallados y refinados.



Modelo LIMA de la 1823, referencia 208663, de las últimas producidas.

El tema fue solventado por Electrotren, que en pleno "boom" del modelismo industrial hispano introdujo, en 2007, la producción de modelos de esta gama, tanto 316 como 318, con un acierto pleno y tecnología mecánica y electrónica al día, y repercutiendo los detalles diferenciales más mínimos.



En esta última toma, la 1807 descansa en el depósito-reserva de tracción de St. Vicenç de Castellet, debajo del tanque de fuel elevado. Vaya, parece que van a empezar unas obras en la línea según se deduce del cartelón.....

Si bien el modelismo de esta locomotora y su concepto mecánico son excelentes, también hay que mencionar que, tras unos años de inactividad, he encontrado la pieza para este reportaje completamente inútil, palieres de los vis-sin-fin secos así como el mecanismo de movimiento de las aspas del ventilador; desmontaje del conjunto, quitar la grasa solidificada, engrasar todo de nuevo hasta conseguir un poco de movimiento, con riesgo de romper algo. El giro del ventilador ha quedado inútil, pero es para mí un elemento del todo superfluo. Ya podían poner de origen un engrase de más calidad.





Epílogo :

Un año después de las fotos de este tren real que se ha formado en H0, una nueva foto de Phil Wormald, de enero 1986, nos muestra de nuevo este ómnibus que ya se ha alterado ligeramente :



Otro año más tarde, este ómnibus-correo seguía existiendo, como atestigua la siguiente foto de Ramón Lechuga publicada en foros, y que presenta este tren inverso cerca de A Coruña, procedente de Monforte, el 31-3-1987.



Pocas variaciones, pero significativas por el transcurso de sólo 2 años :

1/ la tracción se ha modernizado : 333, y posiblemente freno de aire comprimido como razón dominante del cambio.

2/ calefacción eléctrica : positivo, asumida por la 333 que puede darla, ya que el furgón DDT-8000 de la foto de 1987 que podía dar la de vapor está desequipado : demasiada luz bajo chasis, que denota que ya no lleva los grandes depósitos de agua y fuel. El DD-5000 de la foto de 1986 también podría dar la de vapor (si es realmente un DDT), duda razonable en este año.

3/ los BB-8500 de 1987 ya han recibido la decoración "estrella"; sin embargo, en 1986 el tren lleva por lo menos un 5000.

4/ los postales siguen igual en los tres años consecutivos : un ambulante 3000 y un furgón largo "revistero" amarillos.

=====

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.

Las fotos acreditadas a Phil Wormald y R. Lechuga han sido previamente publicadas por sus autores o con su autorización en foros internet públicos.

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas : Jordi Serra i Miquel

Octubre-2018