

El "Puerta del Sol"

*Desde que comenzó a circular en el año
1969 ha suscitado siempre un gran interés,
pues no en vano fue la primera composición internacional
con coches directos entre Madrid y París*



La locomotora diésel hidráulica de RENFE 4.004 tuvo el honor de remolcar el primer "Puerta del Sol". Salió de la vía 1 de la estación de Chamartín. (06/06/69) Manuel González Márquez.

Los viajeros ganaron tiempo y comodidad al evitar el transbordo en la frontera, y los aficionados tuvimos la oportunidad de contemplar por primera vez coches de SNCF circulando por vías de RENFE desde Hendaya hasta Madrid-Chamartín.

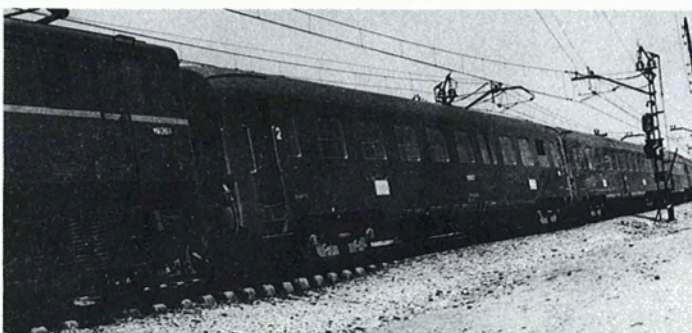
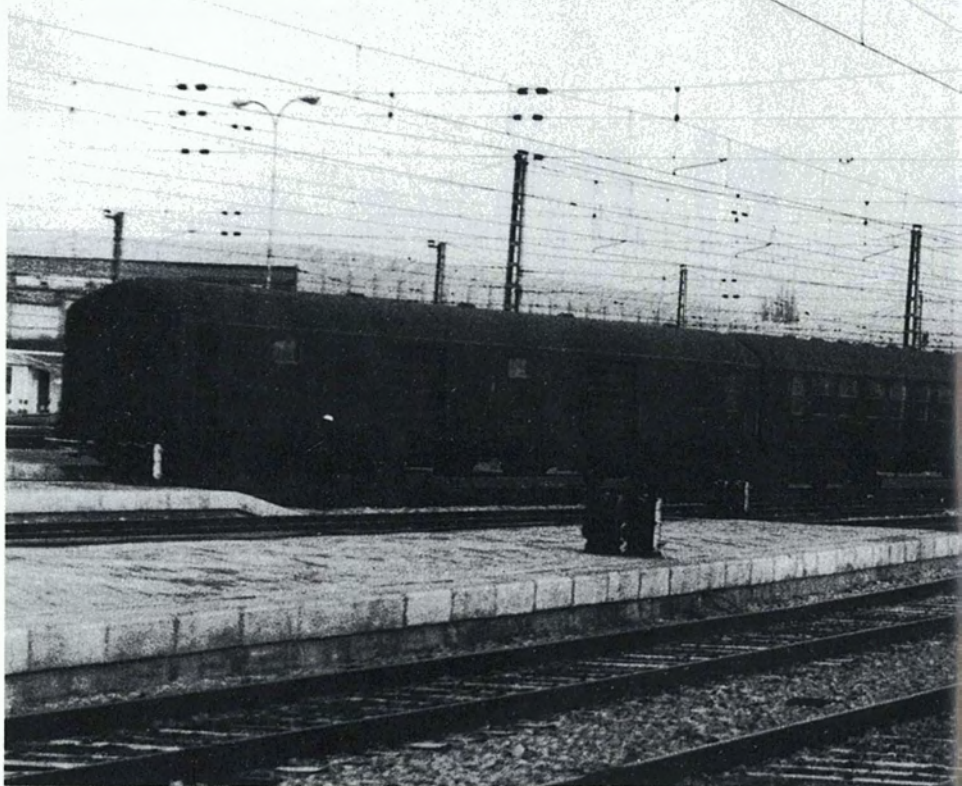
El día 6 de junio de 1969 salió desde la vía 1 de la estación de Madrid-Ch., el primer tren directo con destino París-Austerlitz. El material estaba compuesto por una locomotora diésel serie 4.000 (340), tres coches camas UH y un coche restaurante de la CIWL, así como un coche de viajeros AA-8.000 y un furgón DDT-8.000. En Hendaya cambiaron los bogies a los coches camas y éstos prosiguieron su camino hasta París, mientras que el material de RENFE rindió viaje en la frontera. Esta situación se mantiene hasta nuestros días si bien los coches y la tracción han ido evolucionando con el paso de los años.

A los pocos meses de entrar en servicio el "Puerta del Sol" se añadieron a la composición los coches literas SNCF tipo DEV, pintados en un principio en color verde. Por parte de RENFE, y hasta mediados del año 1970, se mantuvo agregado el coche cine ZZP-1 (ex. BB-1601), que hacía el trayecto descendente acoplado al "Iberia Express". El coche restaurante rendía viaje en Miranda de Ebro así como la locomotora 4.000 que era sustituida por una eléctrica bitensión de las series 7.900 ó 8.900 (279 y 289). Hasta el año 1973 inclusive, la única novedad fue la aparición de los primeros literas DEV pintados en gris claro y verde.

En 1974 RENFE recibió las nuevas locomotoras diésel de línea serie 333 y una vez efectuadas las oportunas pruebas pasaron a remolcar los trenes expresos, entre los que se incluyó el "Puerta del Sol". Frente a sus antecesoras tenía, entre otras ventajas, la capacidad de suministrar calefacción al tren, por lo tanto se sustituyó el furgón calderín DDT-8.000 por otro de equipajes DD-8.000.

Los siguientes años se caracterizaron por la incorporación de los coches literas SNCF del tipo UIC-Y (techo alto) y por parte de RENFE la segunda clase con coches BB-8.000. El coche restaurante pasó a circular en primera posición, justo detrás de la locomotora.

En 1980 pudimos ver por primera vez los coches camas UH con decoración TEN, y el coche restaurante pasó al final de la composición. Fue una época muy vistosa al llevar material pintado con distintas decoraciones: UH azul, UH azul/blanco TEN, DEV verde/gris claro, DEV azul/gris claro, UIC-Y azul/gris claro con y sin inscripciones WASTEELS, AA-8.000 y BB-8.000 verde, y por último el coche restaurante azul de CIWL.



Composición del "Puerta del Sol". A la derecha circulando excepcionalmente por la línea de Avila, los coches litera detrás de la locomotora. En la foto de abajo podemos apreciar tres coches cama UH con el escudo y decoración clásicos. (Valladolid (Junio/71) Miguel Palou)



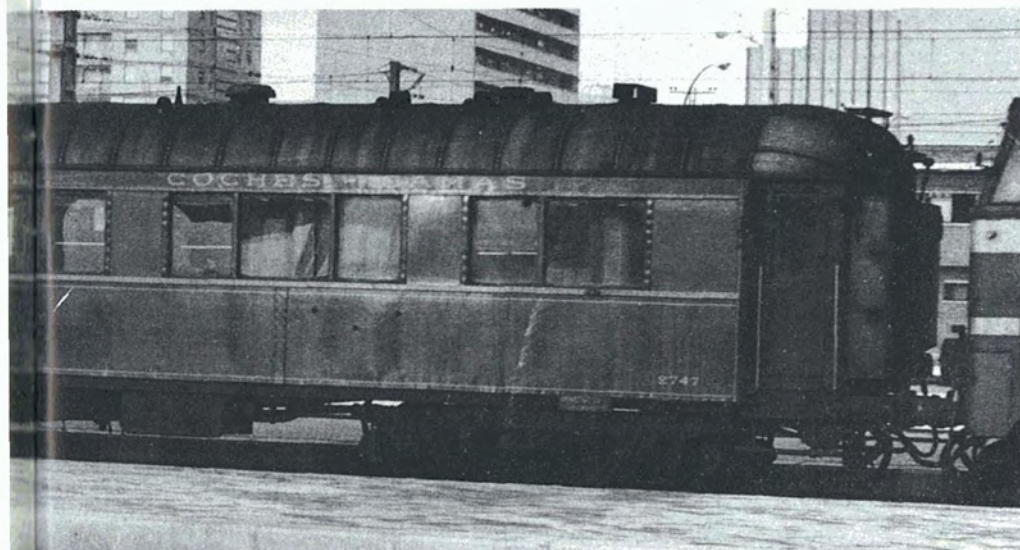
Coché restaurante clásico nº 2747 de la CIWL. Madrid-Ch. (Enero/76). Eugenio Cardona



Madrid-Ch. El tren abandona la capital de España con destino París y está formado por locomotora 333, coche restaurante CIWL, dos coches camas UH, tres literas UK-Y de techo alto y por último el material RENFE compuesto por un coche de 1º, otro de 2º y un furgón de equipajes, todos ellos de la serie 8.000 (Enero/78). Eugenio Cardona.



"Puerta del Sol" saliendo de Chamartín, remolcado por la 333-026 y con coches camas UH (19/08/79). Antonio G. Portas.



El 31 de mayo de 1981 esta situación cambió al entrar en servicio el Talgo Pendular Camas, con idéntico itinerario, entre Madrid y París. La consecuencia inmediata fue la supresión de los coches camas en el "Puerta del Sol". En ese mismo año, con el horario de invierno, se implantó el servicio de autoexpreso hasta París con vagones RENFE de la serie DDMA-9.500. Por lo tanto, la composición quedó formada por el coche restaurante, literas DEV y UIC-Y, AA y BB serie 8.000 y la plataforma para automóviles.

Tres años después y con motivo de la implantación del horario de invierno, a finales de septiembre, se incorporaron a la composición los nuevos literas Corail de SNCF. Y al año siguiente RENFE elevó a la categoría de "Estrella" a este tren, y sustituyó los coches 8.000 por otros nuevos de la serie 10.000. No obstante el coche restaurante seguía siendo clásico y circuló, en cabeza del tren, entre el DDMA-9.500 y las literas Corail hasta que fue sustituido por un BBR-9.800.

Con la implantación del aire acondicionado en la rama de RENFE fue necesario añadir un vehículo nuevo, el furgón generador serie DDT-9.450, con el fin de suministrar la energía necesaria para la climatización de toda la composición.

Entre 1985 y 1987 vuelven a aparecer los literas UIC-Y, y el coche cafetería BBR-9.800 es sustituido por el restaurante de la serie RRR-9.900. Con posterioridad el coche AA-10.000 pasa a ser BB-10.000. Y hasta 1991 la situación se mantiene invariable.

El itinerario del tren ha sido siempre por la línea directa de Madrid a Burgos por Aranda del Duero, no obstante, si por circunstancias excepcionales se interrumpe el servicio circula por Avila. Cuando esto sucede la locomotora diésel es sustituida por otra eléctrica y se suprime el furgón generador.

DESCRIPCION DE LOS VEHICULOS DIRECTOS MADRID-PARIS

COCHES CAMAS "UH"

Los coches camas que se destinaron a este tren fueron construidos en el año 1957 por los Talleres Hansa de Bremen y Wagon Maschinenbau de Donauwörth y su diseño estaba basado en los camas alemanes DSG AB 33. Estas firmas suministraron hasta un total de 40 vehículos de este tipo, en concepto de compensación por los daños sufridos durante la II Guerra Mundial, a la Compañía Internacional de Coches Camas. Se les asignó la identificación UH por las

letras "U" de Universal y "H" de Hansa.

Con estos coches, la CIWL abandona definitivamente la construcción metálica pesada iniciada en el año 1922 a base de testeros reforzados y bastidor en forma de vientre de pez. Los UH son de estructura tubular metálica ligera, actuando en su resistencia toda la estructura. En su inicio estaban dotados de largos faldones que mejoraban la estética del vehículo, sin embargo, con el paso de los años los perdieron porque dificultaban las labores de mantenimiento. Fueron equipados con bogies Minden Deutz M-5 que proporcionaban una buena suavidad de marcha. Disponían, por primera vez en la CIWL, de equipos de climatización y la energía necesaria se suministraba a través de dos alternadores trifásicos de 110 voltios y 10 kw. de potencia cada uno. Para la calefacción contaban con una caldera de fuel-oil y el calor se distribuía a través de una red de aire caliente.

Cada UH disponía de once departamentos que se podían utilizar como individual, doble o turista según las necesidades de la demanda. Esta faceta era prácticamente desconocida en CIWL y no se volvió a repetir hasta la serie M. Estaban pintados de color azul marino, con franjas e inscripciones en amarillo y disponían en los laterales de la caja del escudo característico de la compañía.

Los ferrocarriles franceses disponían de 16 coches de este tipo y el primer servicio que realizaron fue en el prestigioso "Tren Azul" que hacía el recorrido entre París y Niza. Más adelante el parque quedó reducido a 10 unidades y con ellas comenzó la nueva relación "Paris-Madrid" para lo cual hubo que preparar los vehículos para admitir el cambio de bogies en la frontera. A nivel de inscripciones externas, en el lado pasillo conservó las francesas pero en el lado departamentos se pusieron en español.

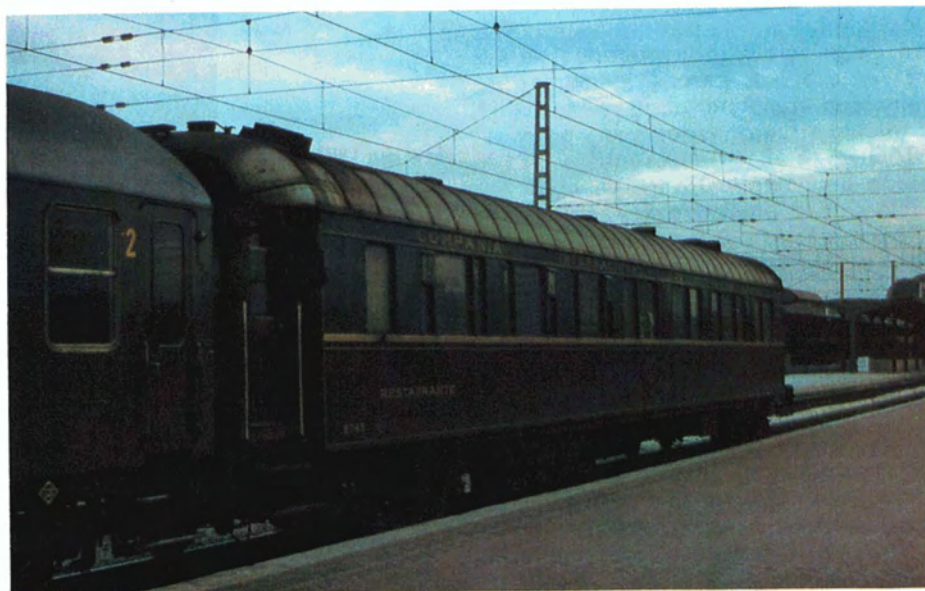
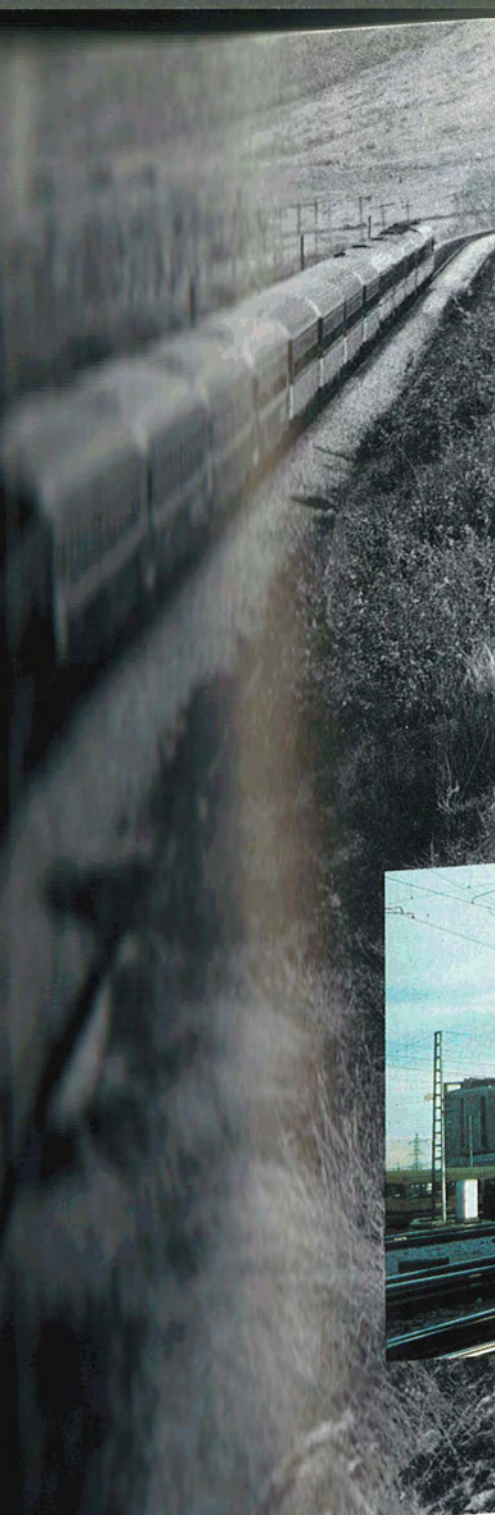
A partir del 8 de junio de 1971, y en virtud de los acuerdos firmados con varias administraciones ferroviarias, la CIWL vendió o alquiló sus vehículos a nueve naciones (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Suiza, Dinamarca y Austria). Como consecuencia de ello se formó un Pool para la explotación del servicio internacional de coches camas y cada país gestionaría los servicios nacionales. Los "UH" se repartieron y a Francia le adjudicaron 10 unidades. Los primeros signos externos del cambio fueron la desaparición del clásico escudo, las guiraldas y los leones. A nivel europeo se estudió una nueva decoración basada en un color azul más claro con una amplia franja de color gris debajo de las ventanas y dentro de

El "Puerta del Sol" subiendo las rampas del puerto de Somosierra aproximadamente a la altura de Gargantilla de Lozoya (27/03/89). Pedro Baliarda.

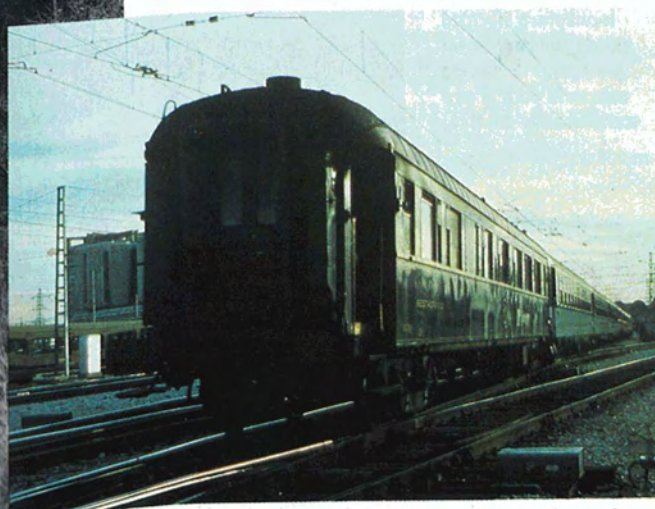


Bajo un ambiente invernal, pero por desgracia cada vez menos habitual, el "Puerta del Sol" se desliza sobre una fina capa de nieve hacia Madrid. La foto está tomada en las proximidades de la estación de Manzanares-Soto el Real y como telón de fondo podemos admirar la sierra del Guadarrama (03/03/84). Antonio G. Portas.





Coche restaurante clásico de la CIWL circulando en cola de la composición. Madrid-Ch. (27/01/80).
Antonio G. Portas



El coche restaurante clásico tuvo el honor de circular acoplado a los coches literas Corail. Un tractor de maniobras es el encargado de estacionar la rama en los andenes de la estación, instantes después una locomotora 333 se pondrá en cabeza de la composición. Chamartín (17/11/85). Antonio G. Portas.



ésta al nivel de la puerta la palabra "COCHE CAMA" en los respectivos idiomas y además las letras TEN en el lateral de la caja. Las iniciales tienen la ventaja de servir para el alemán (Trans Euro Nacht), el italiano (Trans Euro Notte) y el francés (Trans Euro Nuit). En el centro de la caja las iniciales de la Administración responsable y el número UIC.

De los vehículos destinados al "Puerta del Sol" sólo tres recibieron la nueva decoración y el resto conservó el color azul marino y las inscripciones bilingües.

Estos coches dejaron de prestar servicio, como ya hemos comentado anteriormente, el 31 de mayo de 1981 al ponerse en circulación el Talgo Pendular Camas. Posteriormente los adquirió RENFE, y después de pintarlos en color azul oscuro con franjas amarillas, pero sin el escudo CIWL, circularon durante dos años. Fueron retirados del servicio y en la actualidad varias unidades están estacionados en las vías del depósito de Fuencarral (Madrid).

COCHES LITERAS TIPO "DEV"

Su diseño fue obra de Mr. Forestier, Ingeniero Jefe de la "Division Etudes Voitures". Después de la II Guerra Mundial construyeron una primera serie de coches para tránsito internacional compuesta por vehículos mixtos de primera y segunda clase, coches de tercera y coches literas de segunda clase con nueve departamentos.

De esta serie de literas se destinaron 17 coches para el servicio entre España y Francia. Hubo que transformarlos para admitir el cambio de bogies en la frontera y se suprimió un departamento para destinarlo al personal de servicio, por lo tanto, de la

clasificación original de B9c9 pasaron a B8c8x.

En un principio iban pintados de color verde SNCF, pero al aumentar la velocidad comercial en la red francesa algunos fueron adaptados para los 160 km/h. Para distinguirlos les pintaron una amplia franja de color gris claro a la altura de las ventanillas. Años más tarde, y al constituirse el Pool de los coches camas cambiaron el color verde por el azul Delf.

Algunos llevaron las siglas del tour operator "Wasteels" en el costado de la caja, tal y como se puede comprobar en las fotografías.

Estos coches fueron retirados de la composición del "Puerta del Sol" cuando se incorporaron los nuevos coches Corail.

COCHES LITERAS "UIC-Y"

La Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) es el organismo europeo encargado de dictar las normas, sobre todo las internacionales, que permiten normalizar el material ferroviario. Fruto de esta labor fueron los coches de viajeros denominados UIC-X y UIC-Y.

El primero de los diseños corresponde a un vehículo de 26,400 metros entre topes, de origen alemán, que fue adoptado por Suiza, Austria, Bélgica, Holanda, España, etc... En RENFE constituyeron la serie 8.000 y aunque cumplían dichas medidas no eran aptos para el servicio internacional al tener distinto ancho de vía y no disponer entonces de freno de aire comprimido.

Por su parte la SNCF empleó una caja con 24,500 metros entre topes y fue denominado UIC-Y. Al igual que

En el año 1981, y con la supresión de los coches camas, el restaurante volvió temporalmente a circular en cabeza de la composición. Chamartín (21/11/81). Antonio G. Portas.



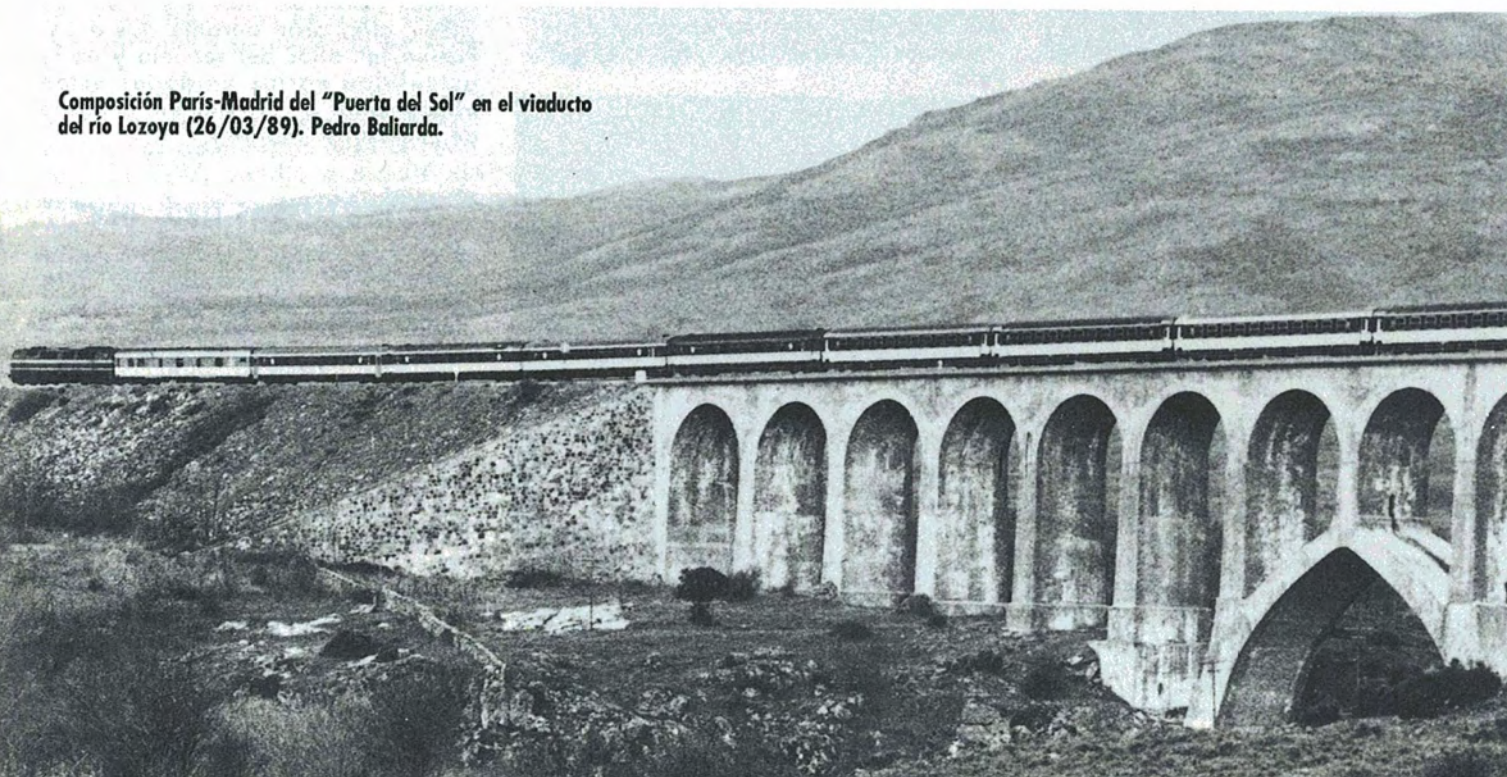
En la misma composición de la toma anterior podemos comprobar que el vehículo de cola es el restaurante RRR-9.905 y falta el furgón generador que no es necesario pues la locomotora eléctrica puede suministrar sin problemas la energía necesaria para el aire acondicionado del tren.



Coche restaurante y furgón generador, ambos de la serie 9.000 de RENFE. Chamartín (23/11/91). Antonio G. Portas.



Composición París-Madrid del "Puerta del Sol" en el viaducto del río Lozoya (26/03/89). Pedro Baliarda.





Ver el "Puerta del Sol" en la línea de Madrid-Avila no es frecuente, en este caso vemos los literas Corail a su paso por Villalba el 29 de agosto de 1987. Antonio G. Portas.



Un coche mixto segunda/cafetería de la serie 9.000 sustituyó al restaurante clásico de la CIWL. En este caso se trata del BBR-9.805. Chamartín (12/04/87). Antonio G. Portas.



Coche cama UH con los colores TEN y detrás los literas DEV y UIC-Y. Al decorar sólo tres coches camas con los nuevos colores han sido habituales las fotos de este tren con uno o dos vehículos dotados con el nuevo esquema de pintura. Chamartín (27/01/80). Antonio G. Portas.

el modelo alemán también tuvo sus partidarios, sobre todo en los países del Este europeo y la antigua Alemania Democrática.

Entre 1963 y 1976 los ferrocarriles franceses pusieron en circulación 1.327 coches unificados y construyeron toda la gama de clases: primera, segunda, mixto furgón segunda, mixto primera segunda; literas de primera, de segunda, mixtas de primera y segunda. De estas últimas a partir de 1965 se diseñó un techo más alto, aproximadamente unos 18 centímetros, para dentro de los límites del gálibo aumentar el volumen de los departamentos.

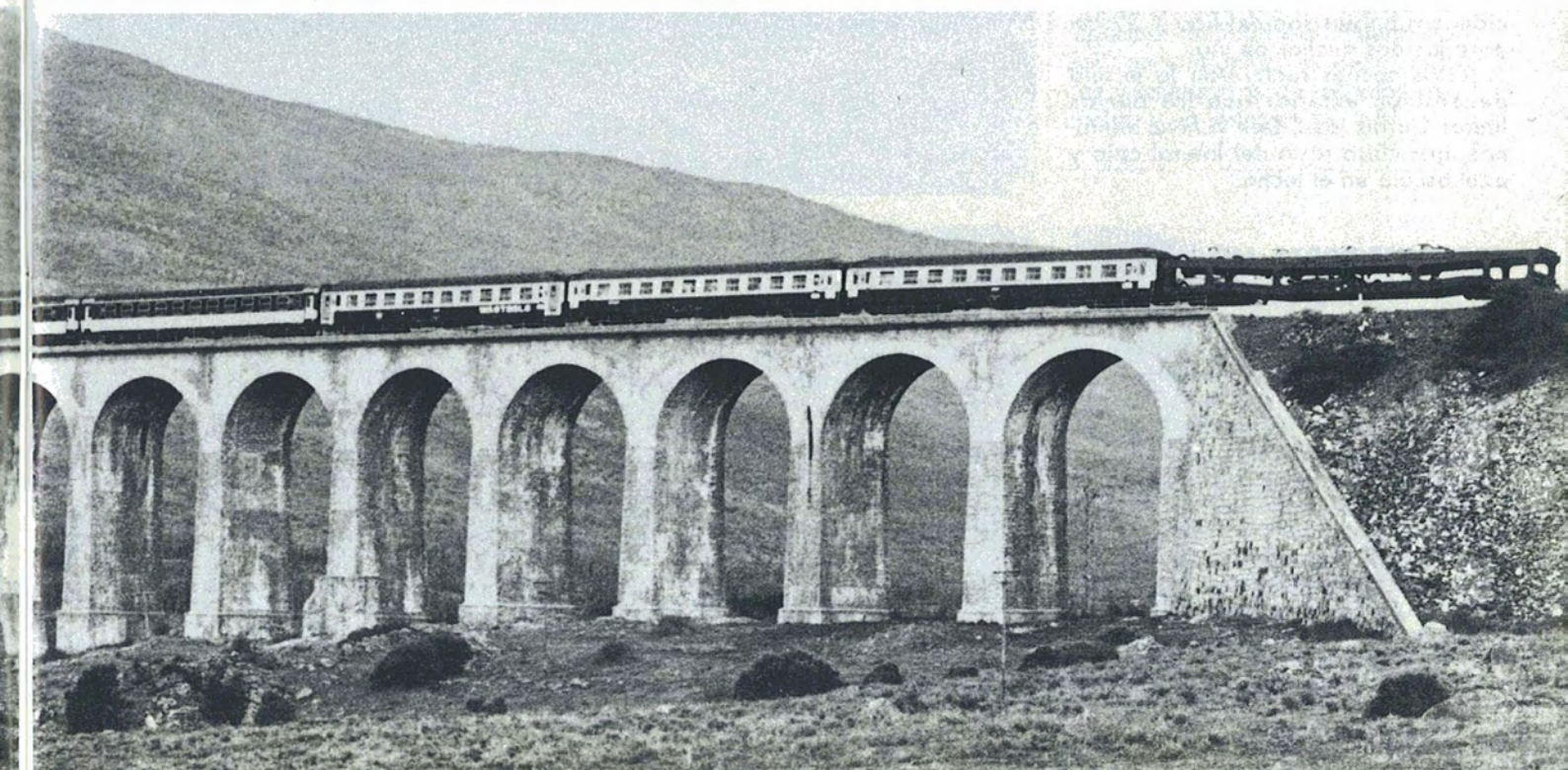
De la serie de coches construidos en el año 1973 se destinaron 16 vehículos B9c9x a las relaciones con la Península Ibérica, disponiendo cada uno de nueve departamentos literas y uno de servicio. Por su parte el tour operator "Wasteels" tenía asignados otros 20 coches. Todos ellos fueron dotados con bogies Y-16 Lms, tanto para el ancho de vía europeo como el español.

Estos vehículos siguen circulando en la actualidad en la composición del "Puerta del Sol".

COCHES LITERAS "CORAIL"

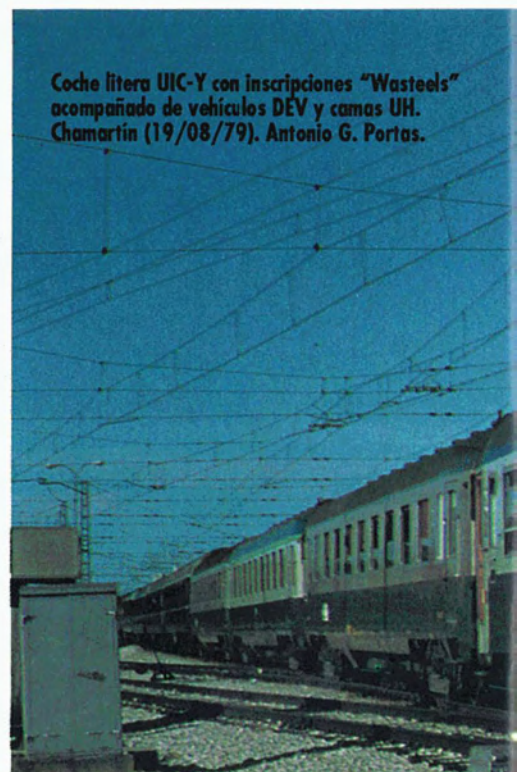
En los años setenta la SNCF disponía de un elevado número de coches de viajeros con más de 40 años de antigüedad y no aptos para circular a velocidades superiores a los 140 km/h.

Los ferrocarriles franceses diseñaron un nuevo vehículo, que se denominó Corail, y abandonaron definitivamente el diseño UIC-Y. Este nuevo coche no corresponde a ningún modelo UIC, aunque tenga 26,400 metros entre topes. De hecho no





En esta fotografía podemos apreciar la ausencia de los coches literas. Detrás de las camas UH está el restaurante de CIWL y el material de RENFE compuesto por un AA-8.000 y un furgón de la misma serie (06/06/89). Manuel González Márquez.



Coche litera UIC-Y con inscripciones "Wasteels" acompañado de vehículos DEV y camas UH. Chamartín (19/08/79). Antonio G. Portas.

puede circular en régimen internacional ordinario, sólo lo hace mediante acuerdos concretos con las administraciones interesadas.

Una de las características de esta numerosa serie, en 1988 había casi 4.000 unidades, es la climatización de todos los vehículos. Y al igual que los UIC-Y hay diversidad de modelos: coches de primera, segunda, mixtos, literas y con cabina de conducción para marcha reversible.

De los construidos entre 1984 y 1985 se destinaron 30 unidades literas VU 84 B10c10ux para el servicio con la Península Ibérica. Como consecuencia de los fuertes calores que se registran en verano durante el trayecto por España y Portugal fue preciso reforzar el equipo de climatización. Los bogies son del tipo Y 32 He para los dos anchos de vía.

Estos coches recibieron la misma decoración exterior que los demás literas Corail, azul Delf a nivel ventanas, gris claro resto del lateral caja y azul oscuro en el techo.

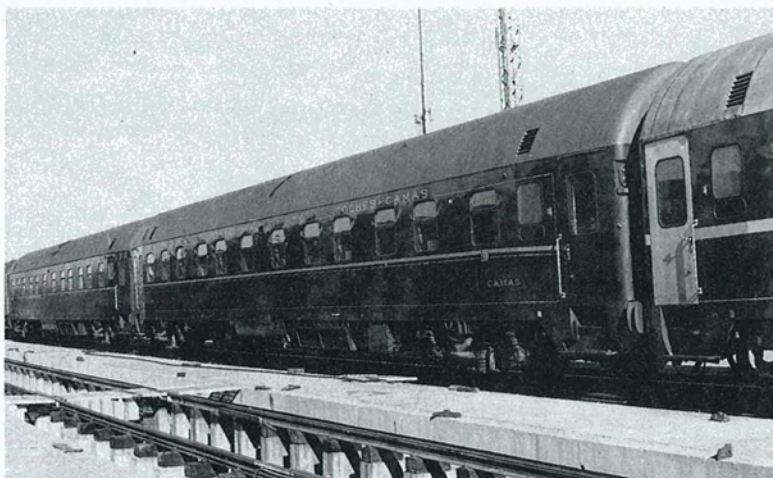


Coche cama UH saliendo de Chamartín con destino París (Abril/78). Pedro Baliarda.

FURGONES PORTA-AUTOMOVILES "DDMA-9.500"

Estos vehículos son los únicos de RENFE que realizan la totalidad del recorrido hasta París. A finales de septiembre de 1981, y como consecuencia de la remodelación del material en la relación Madrid a París, se ofreció a los viajeros del "Puerta del Sol" la posibilidad de transportar su automóvil en tren hasta la capital francesa. RENFE destinó para este servicio los doce furgones DDMA-9.500 a 9.511 aptos para el servicio

Coches camas UH del "Puerta del Sol" en la playa de vías del depósito de Fuencarral. En la foto observamos dos vehículos con el color azul clásico, la ausencia del escudo de CIWL y las inscripciones en español. La puerta blanca del coche de la derecha pertenece a un UH con la decoración TEN (21/12/79). José Miguel.





internacional. El resto de la serie, ochenta y ocho furgones, no admiten el cambio de bogies en la frontera y por lo tanto están limitados al servicio interior.

Están inspirados en el modelo francés DD 65 87 98 70 001 a 140 tanto en el diseño de caja, como en bogies - Y 30 - y en el tipo de tren, pues en ambos países sólo circulan en formaciones puras o acompañando a los expresos.

Hasta aquí una breve descripción del material ferroviario que está preparado para el cambio de bogies en la frontera. El resto de coches RENFE que rinden su viaje en Irún o Hendaya no serán objeto de estudio en el presente artículo. Estos mismos vehículos forman o han formado parte de las composiciones que unen Lisboa, Oporto, Vigo y Algeciras con París. En el futuro inmediato no está previsto un cambio radical en el material debido a que éste es muy moderno y por lo tanto pasaran años hasta que comience su amortización y sustitución por otra generación de vehículos. Los lectores que estén interesados por la composición del "Puerta del Sol" durante el trayecto francés pueden obtener información en la revista LOCO REVUE nº 544 de enero/92.

La mayoría de las fotografías publicadas han sido tomadas en el sentido Madrid-París, por lo tanto todas las referencias a la composición del tren están hechas en ese sentido. Cuando circula en sentido inverso suele ir detrás de la locomotora la rama de RENFE y a continuación los coches franceses. El vagón de cola es el furgón porta-automóviles (fotos 11 y 29).



En el nº 5 de "Maquetren" ofrecemos a nuestros lectores un reportaje dedicado al "Puerta del Sol" en miniatura, es decir, marcas y referencias de locomotoras, coches y vagones en H0 y N.



Los coches camas UH llevaban las inscripciones en francés por el lado del pasillo y en español por el lado departamentos. Madrid-Ch. (Enero/78). Eugenio Cardona.



En días punta la composición del "Puerta del Sol" se ve incrementada con varias unidades de refuerzo. Aquí le vemos en las proximidades de Buitrago (Madrid) en agosto de 1988. José Sequeros.

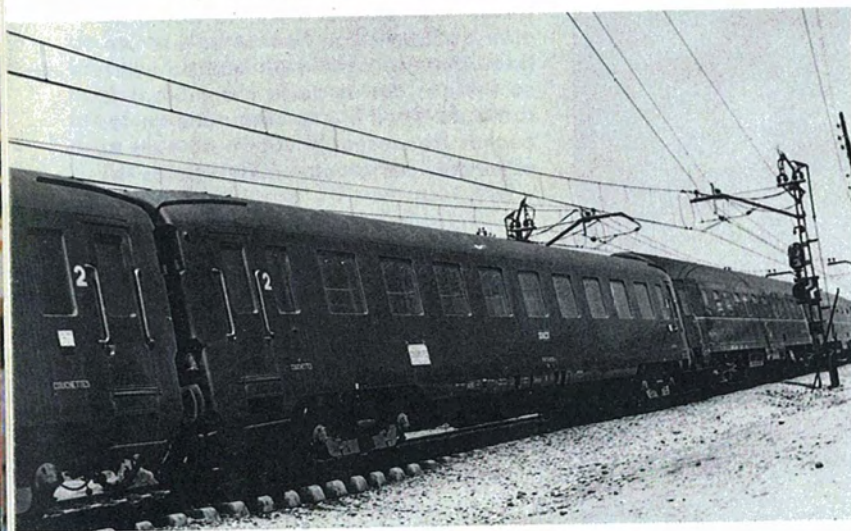


Con los motores a plena potencia la 333 arrastra el "Puerta del Sol" a su paso por la estación de Gascones- Buitrago (Agosto/88). José Sequeros.



Coche litera UIC-Y con las inscripciones "WASTEELS". Madrid-Ch. (Enero/78). Eugenio Cardona.

En esta interesante fotografía del "Surexpres", a su paso por el viaducto de Ormaiztegui, podemos apreciar una serie de detalles muy interesantes: La locomotora bitensión 7.900 ó 8.900 circula bajo catenaria de 1.500 V. tal y como lo atestigua la presencia de la unidad 300. Los furgones, cerrados de dos ejes para paquetería, formaban parte habitualmente de las composiciones de los expresos de la época. Furgón de la CIWL adscrito al parque de los ferrocarriles portugueses. Coches literas DEV: en color verde/gris claro, con inscripciones "Wasteels" en color verde/gris claro y verde con el anagrama. (Mayo/75). Manuel Maristany.



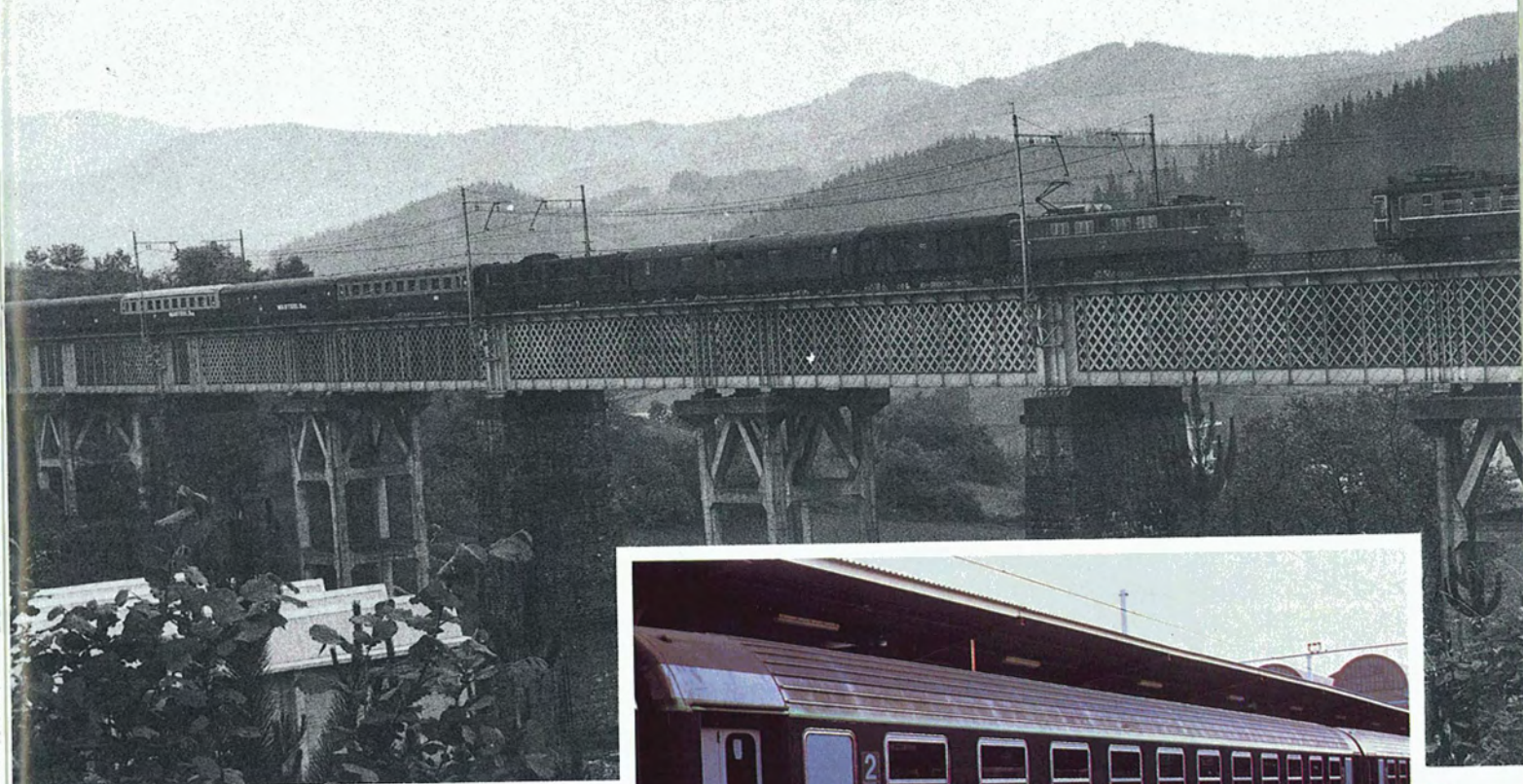
Coche literas DEV en color verde a su paso por las proximidades de Valladolid (Junio/71). Miquel Palou.



Furgón porta-automóviles de RENFE que está equipado para el cambio de bogies en la frontera francesa. En este caso se trata del DDMA-9.501. Chamartin (23/11/91). Antonio G. Portas.

Coches literas DEV en color verde y verde/gris. El material se encuentra estacionado en Chamartin pues en estas fechas aún no estaban en servicio las modernas instalaciones de Fuencarral. (10/08/72). Antonio G. Portas.





Todos los vehículos de la gama Corail se caracterizan por un diseño y decoración elegantes. En este caso se trata de un literas de segunda clase en el que podemos apreciar la combinación tan acertada de colores. Chamartín (23/11/91). Antonio G. Portas.

