

703 "Sevillano" Barcelona-Sevilla : una repetición que bien merece la pena



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.

Barcelona-Sevilla (1972) - - - - - Composición CR7208

Referencia EW61

Hace ya algo más de 4 años que publiqué en esta colección el tema siguiente :

"Sevillano"/"Catalán" Expreso 703/704 : el peso pesado de los transversales

Como ya indiqué al final de aquel monográfico, quedaba abierta la formación de otras composiciones de este paradigmático y pesado tren, a medida de mi disponibilidad de coches o furgones necesarios para reproducirlo en HO.

Y en esto estoy a día de hoy, retrocediendo en el tiempo (el anterior era de 1979), para formar otra larguísima composición estival de este auténtico "peso pesado" del tráfico transversal, con diferencias sustanciales en cuanto a coches implicados.

En concreto :

Expreso 703 Barcelona-Sevilla del 17 de julio de 1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600 *		Electotren	2701	
1	JJPD-98	Furgón auxiliar	Amefalink		
2	DDE-321	Furgón y Correos	AMF		
3	BBL-8101	2ª cl. literas	TC		Heris
4	BBL-8188	2ª cl. literas	TC		Heris
5	BBL-8145	2ª cl. literas	TC		Heris
6	AAWLR-5014	1ª cl. camas y bar	TC		Electotren
7	AA-8074	1ª cl.	Electotren	18008	
8	BB-1263	2ª cl.	TC		Mabar
9	BB-8761	2ª cl.	Electotren	18002	
10	BB-8766	2ª cl.	Electotren	18009	
11	BB-8720	2ª cl.	Electotren	18010	
12	BB-8599	2ª cl.	Electotren	18022	
13	BB-8763	2ª cl.	TC		Rivarossi
14	BB-8505	2ª cl.	Electotren	18002	

Resulta especialmente interesante la sección de furgones de cabeza de este tren, como si los furgones 8000 estuviesen muy solicitados; lo estaban posiblemente, y cabe recordar que la gran serie DD-8101/8190 estaba todavía en construcción en 1972. Luego, a tirar de una vieja gloria de madera forrada DDE-300 ex. MZA y un vagón de mercancías, entonces novísimo, con 3 portones correderos para paquetería. Esto es lo que hay.....

Refuerzo excepcional con 3 coches a literas, y la esperada aparición por fin en una composición anotada del REY de los mixtos de Renfe : el AAWLR de la serie 5000, aunando en una sola caja 2 departamentos de 1ª clase, 4 departamentos camas y un bar de dimensiones similares a los de los AAR-5000. Y que decir de la fortísima sección de 2ª clase, con un nada cómodo (para tan largo viaje) BB-1200 ex. 3ª clase Oeste, y un pesado lote de 6 ocho-miles.

Recuerdo como este tren abría el "divertimento" de tarde en mis estancias de observación en Tarragona, en aquellos lejanos veranos estivales; era el primero en aparecer y seguía una larga tanda hasta bien entrada la noche, aunque a partir de cierta prudente hora tenía que acudir a la cena familiar y perderme una buena parte del espectáculo. Pero éste, el primero, siempre estaba en mi cuadernillo !

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Un vagón de mercancías en un expreso !

Nada extraño en Renfe, que en los primeros años 70 usó estos nuevos JJPD de la 1ª serie (números 51 a 100) para este menester paquetero, a la espera sin duda de la importante serie de los 90 DD-8100 que saldría poco después.

El modelo H0, que es inédito en los fabricantes gran serie, procede de la producción artesanal en latón y alpaca de AMEFALINK, que lo fabrica magníficamente en lotes de tirada corta.



Esta foto de 1979, muestra uno de estos vagones cuando ya habían recibido la librea completamente rojo óxido; está estacionado en Manresa con el fondo del edificio de la Santa Cueva y también a su izquierda el minúsculo punto de observación hogareño donde personalmente nació mi afición al ferrocarril.

Furgón num. 2 :



Hasta medianos de los años 70 del siglo pasado, las viejas glorias de MZA de madera forrada de chapa, se usaban todavía como furgones en expresos; son furgones muy estrechos, ya que tenían de origen estribo corrido exterior como sistema de "inter-circulación". Este grupo fue especialmente importante, tanto en su versión pura de furgón DD-300 como mixto con correo, DDE-300, algo más largo este último.

El modelo H0 también es inédito en los industriales, y procede de la producción en latón del artesano AMF, que ha propuesto magníficamente toda la serie con todas sus variantes.

Coches num. 3 a 5 :



Como ya resulta cansino repetir, el auténtico y habitual coche a literas BBL-8100 de Renfe debe ser "fabricado", y de poco sirve el ejemplar que propone Electrotren; 3 coches de esta serie, con sus 11 grandes ventanillas exteriores y 10 departamentos interiores más el de servicio, forman en este tren cuya demanda de plazas acostadas en 2ª clase debía ser importante.

En mi parque, dispongo de 3 de estos coches, por adaptación más o menos fácil del modelo alemán HERIS que presenta la misma disposición de ventanillas. El trabajo se limita a nuevos bogies ET, puertas de acceso modificadas, testeros con señales de cola adecuadas, y la pintura y marcaje. Para ir más allá habría que retocar los bajos, con equipo de freno de vacío etc..., pero no he llegado a este nivel.

Coche num. 6 :



El colmo de los mixtos : 1ª clase, camas y bar; Renfe construyó dentro de su serie 5000 un lote de 26 coches AAWL con 1ª clase y camas, para extender este tipo de servicio que ya se venía prestando con ejemplares clásicos de origen Oeste o Central de Aragón, por referirme sólo a los metálicos.

Pero con posterioridad, a 8 de ellos se les dotó además de un bar, sacrificando para ello 2 de sus 4 departamentos de 1ª clase. Muy pronto sucumbieron ante los recortes por coste excesivo, al precisar de mucho personal para su operación.

En H0, nada al respecto, ni siquiera en la reciente aplicación del artesano TULATON para dar variedad al parque de coches 5000 renferos; por mi cuenta me modifiqué un coche AAR de Electrotren, para, manteniendo la zona bar y 2 de los departamentos de clase superior, convertir interna y externamente los 3 restantes en 4 departamentos de camas, con sus correspondientes 4 ventanillas de ancho real 1,1 m., con la precaria imitación de su rejilla difusora al estilo de los coche-cama de la CIWL.

Por el otro lateral, existe una cierta disimetría : desaparece la doble ventanilla del espacio de cafetería, los difusores de aire, y la franja amarilla va en otra posición.

Coche num. 7 :



Coche de 1ª clase del surtido base Electrotren.

Coche num. 8 :



Este clásico coche de origen Cia. del Oeste es el que he tenido que "fabricar" en mis talleres y ha tenido retenido este trabajo para esta composición hasta su finalización.

De origen ya metálico, era a base de 10 estrechos departamentos de 3ª clase con 10 plazas cada uno ! ; serie de 10 ejemplares números CC-261 a 270; Renfe los renovó, dispuso las habituales 8 plazas por departamento en 2ª clase, pero su estrechez en dimensión longitudinal siguió vigente (nueva serie BB-1261 a 1270). Por ello su presencia en este tren de tan largo recorrido obedecería sólo a una extrema situación de refuerzo excepcional.

En H0, la disponibilidad del coche Mabar ex. Norte BB-1600, con el que comparte aspecto, dimensiones generales y bogies, invita a la transformación; esta se ha limitado al interior y a la zona de ventanillas entre las dos tiras longitudinales cobre-remaches, que facilitan la operación; se ha vaciado la zona y se ha rellenado con tiras de plexiglás, pegando los barrotes en chapa EVG de 0,25 mm. por el exterior.

La fragilidad de ciertos elementos, como los porta-señales, ha aconsejado su no inclusión en la fase de explotación, sólo se han dispuesto en la foto "promocional". Los pasamanos de las puertas de acceso se han montado de latón, según el kit que el comercio barcelonés "Cavall de Ferro" comercializó de manera muy efímera; aportan algo más de seguridad. Los estribos y topes se han reforzado con apliques de cola epoxy por las partes menos visibles.

Coches num. 9 a 14 :



Lote de 6 coches estándar de 2ª clase BB-8500, cuyo modelo Electrotren cubre las necesidades; producido según varias referencias y números de coche, se ha tenido que repetir una de ellas y además completar con otro de origen Rivarossi que había sufrido ya modificaciones de adaptación antes de la comercialización de los ET.

Tracción :

Nada especialmente novedoso en este apartado; en 1972, el núcleo eléctrico catalán, todavía aislado del resto de Renfe, estaba bien dotado con un parque de locomotoras serie 7600 (276 desde un año antes), que atendían todos los servicios. Para este tren, la tracción eléctrica procedente de Barcelona-Término era cortada en Tarragona para proseguir con tracción diesel (GM serie 1900, 319.0) por la línea costera mediterránea. No sería hasta un año después que entraría en servicio el fluido eléctrico entre Tarragona y Valencia.



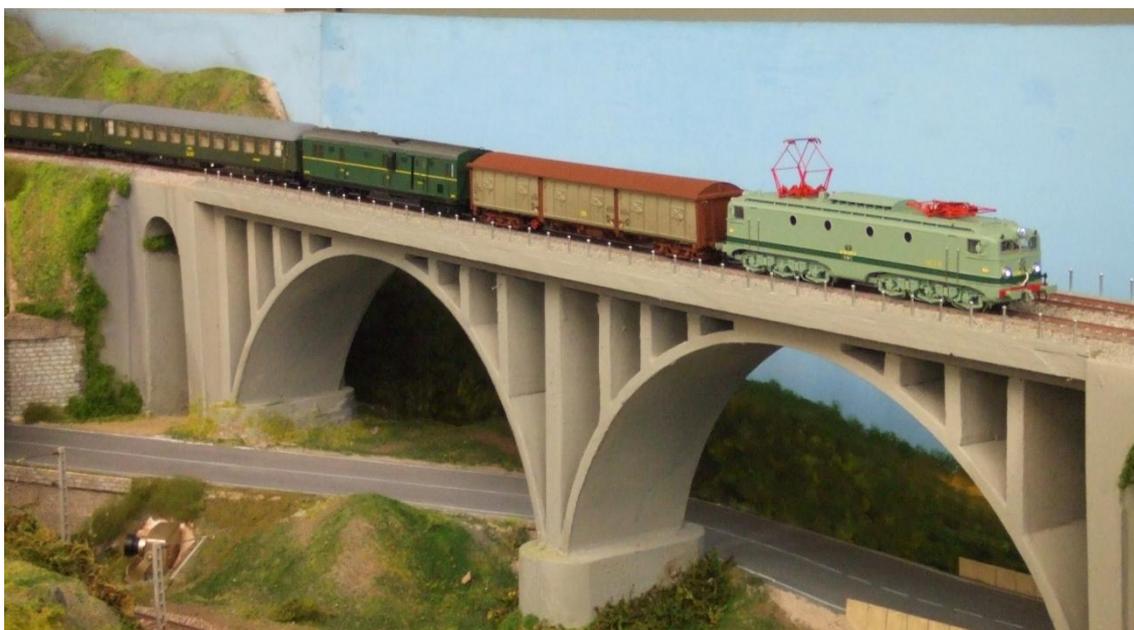
Esta es la 7631 (276-031-2), producto Electrotren ref. 2701; presentada de origen en falsa época III, la modifiqué a época IV añadiendo el transferible con la matrícula UIC, ya en vigor en 1972, y mejoré su coherencia histórica eliminando las horribles mangueras frontales del freno de aire, del todo inadecuadas en estas épocas. Por lo demás, una hermosa pieza y con una gran capacidad de arrastre que ha tenido que ejercer hoy ante el programa exigido : 14 coches por la maqueta Asvicaf !

Sin embargo, y como podrá notarse en alguna toma, no todo el tiempo remolcó el tren entero, para no forzar el tema y para minimizar problemas con los enganches de los furgones artesanales de cabeza.



En la foto anterior, un ejemplar real, en concreto la 7613 (276-013-0), maniobra en Manresa, en febrero de 1979; por aquel entonces, empezaba la modernización de estas locomotoras, como ésta que ya llevaba un pantógrafo de cada tipo y los retrovisores "camioneros" a media altura; sin embargo, y por mucho tiempo aún, sin equipo de freno de aire, sólo la manga de vacío, y sin posibilidad de caldear eléctricamente el tren. La ausencia de placa oblonga en el centro del lateral indica que es una de las auténticas "Alsthom" de construcción original francesa.

Sigue el habitual repertorio de imágenes de este larguísimo tren circulando por la maqueta Asvicaf, con la sana y a veces inútil intención de buscar encuadres originales que resalten la belleza de esta composición y su entorno modelista.









Epílogo :

Remito al lector interesado al primer trabajo citado sobre este tren si desea información sobre su evolución y final. Sólo añadir en este epílogo que me quedan otras composiciones, de las cuales algunas bastante interesantes, de 1975 y 1976, cuando este pesado tren circulaba muy a menudo desdoblado en dos ramas que circulaban una a la "sombra" de la otra, en los períodos estivales.

Por aquellas fechas (intermedias entre la del tren de hoy, 1972, y la de la primera presentación, 1979), el servicio de camas y bar venía asignado a un coche azul de la CIWL, en concreto un S3K. Por supuesto que en cuanto lo tenga disponible en H0 intentaré producir la tercera secuela de esta serie.

Buen viaje !!!

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 :

Jordi Serra i Miquel

Febrero-2018