

923/924 "Puerto de Castilla" el gran expreso de la 1ª zona



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.

Puerto de Castilla (1976) - - - - - Composición CR7601

Referencia EW94

Mi primer periplo turístico-ferroviario por la piel de toro remonta al verano de 1976, y consistió en recorrer la cornisa cantábrica de Este a Oeste, y regresar después a Bilbao en el mítico "correo" de La Robla ("valor probado", como argumentaba Maristany).

Así que recalé en la bellísima Santander, pero sin usar su línea de Renfe hacia la meseta, ya que llegué y partí a través de FEVE; lo que no me impidió acercarme a la estación de vía ancha a otear el panorama. Y allí estaba él, un par de horas antes de partir, el expreso 924 a Madrid-Chamartín, formado en andén.

Lamentablemente, poca información gráfica de este viaje, ya que mi cámara fotográfica (de mi padre exactamente) sobrevivió sólo hasta el segundo día : después, mi bisoñez en el tema y una manipulación inoportuna hicieron que quedara K.O. el resto de días. Lo que me perdí ! Lo que vi y no pude plasmar en foto ! Cuando dos años más tarde repetí parcialmente la ruta, bien equipado esta vez, el panorama ferroviario ya había mutado de manera apreciable, tanto en Renfe como en las líneas norteñas de vía estrecha.

Respecto la denominación comercial de este tren, he tenido que investigar un poco; tenía anotado en mi papel "Mar de Castilla", pero no he encontrado referencia alguna de este término; quizás fuera fruto de mi imaginación o quizás lo vi indicado en las pantallas o en alguna placa de recorrido. Lo cierto es que la guía oficial Renfe 1976 no le asigna ningún nombre. No es hasta 1978 que aparece en tal documento el nombre de bautizo "Expreso Puerto de Castilla", que he usado para titular este trabajo; en 1984 ya trocó a "Cantabria Expreso" y dos años más tarde, en 1986, ya fue "estrellizado" con material climatizado y figuró como "Estrella Cantabria" números 860/861 hasta el final de sus días.

En concreto :

Expreso 924 Santander a Madrid-Chamartín del 8 de julio de 1976 a su salida de Santander :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	DT-269 *		Ibertren	2 x 2109	
1	DD-8100 *	Furgón	TC		Tulaton
2	FP-150 *	Furgón Postal	TC		Jouef
3	DGDC-3049	Ambulante Postal	TC		Tulaton
4	BB4-5100 *	2ª cl. ex. 3ª	TC		Electrotren
5	BB4-5100 *	2ª cl. ex. 3ª	TC		Electrotren
6	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18002	
7	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18009	
8	AA-8000 *	1ª clase	Electrotren	18008	
9	BBL-8100 *	2ª clase y literas	TC		Heris
10	BBL-8100 *	2ª clase y literas	TC		Heris
11	WL-4680	Camas tipo YF	Amefalink	YF-D	
12	WL-4509	Camas tipo P	TC		Heris
13	WL-3527	Camas tipo LX	Jouef	5308	(Tender F.)
14	WL-3535	Camas tipo LX	Rivarossi	3524	

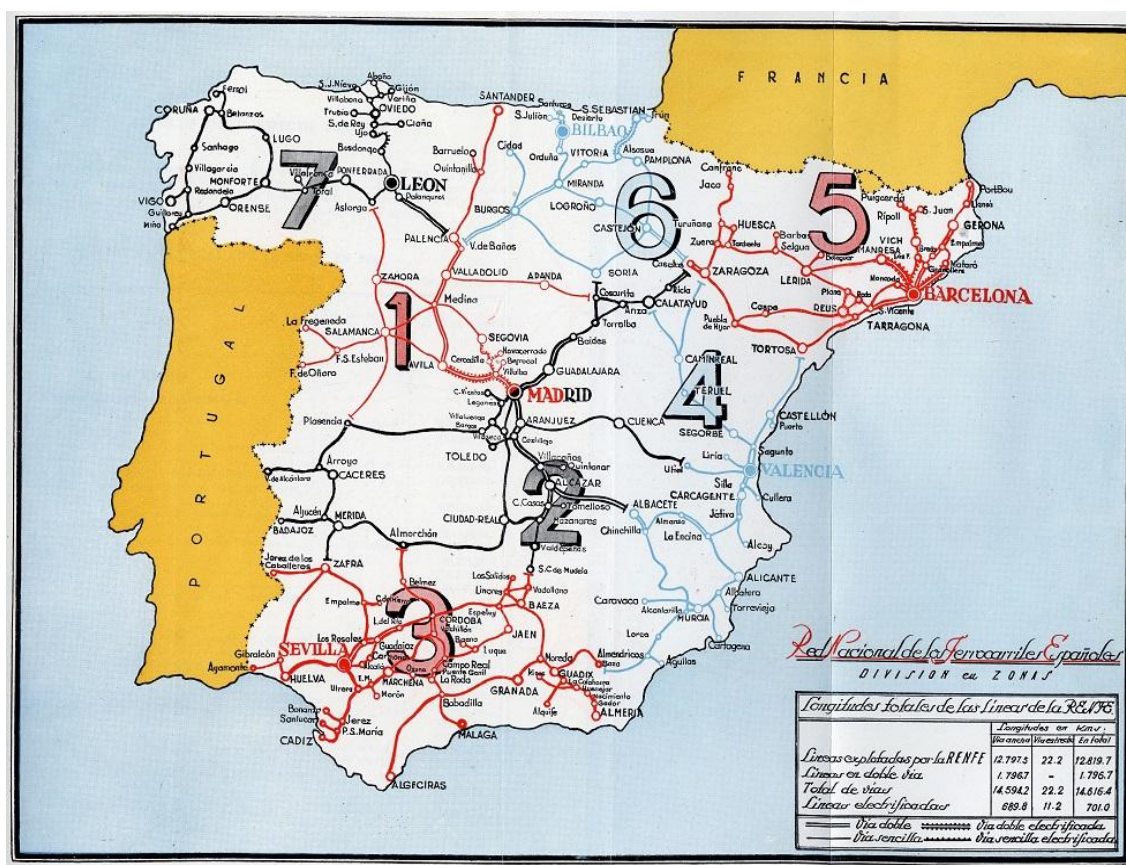
No anoté por falta de interés los números concretos de los coches 5000 y 8000, pero si los del bonito ramillete de coches-cama que remataban la cola de tren,

cuyas numeraciones todavía eran un misterio para mí en aquel instante. La presencia de los dos BB4 posiblemente obedecía a un refuerzo estival, así como los dos LX en cola.

El tren consta con servicio de Auto-Expreso en 1976, sin embargo no estaba todavía acoplada la plataforma de autos, operación que posiblemente tenía lugar a ultimísima hora, ignoro si en cabeza o en cola.

Otra peculiaridad histórica de este tren es que usaba entre Medina del Campo y Villalba la línea de Segovia en vez de la de Ávila : sin duda la voluntad política y comercial de que la capital del acueducto quedase conectada al norte del país con al menos uno de los expresos de largo recorrido, de manera directa, pese a las maniobras forzadas por el carácter terminal de la estación segoviana.

Otro detalle, y que se refleja en el título, es que era el único expreso radial que no cambiaba de zona : en los albores de Renfe, alguien diseñó el reparto zonal con la sorprendente inclusión de la línea Palencia-Santander en la misma 1ª Zona de Madrid : este hecho confirma las denominaciones "Mar/Puerto de Castilla" así como la antigua división territorial por la que la actual Cantabria estaba incluida en la región de Castilla la Vieja, como me hicieron aprender en mi bachillerato.



Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Furgón de la gran serie 8101/8190, introducida en los años 70 para jubilar un buen número de vehículos añejos ex. MZA entre otros. El modelo es un kit Tulaton sobre una base de coche estándar Rivarossi, y bogies Electrotren.

Furgón num. 2 :



El furgón postal corto serie 151/203 es el típico vehículo que casi todos nosotros nos hemos auto-construido con desigual fortuna, y que es del todo inexplicable cómo no ha sido propuesto por un fabricante industrial, dada su gran simplicidad y difusión. El modelo expuesto proviene de una elaboración personal partiendo de material Jouef de calidad muy elemental.

Furgón num. 3 :

Furgón postal ambulante de la serie 3000, la última gran serie construida con varias sub-series y pequeños detalles diferenciales. Este ejemplar pertenece al primer lote con su presentación original, salvo concentradas sus inscripciones en el centro, junto al buzón, y no en los extremos (vinieron los primeros con "DGDC" en el extremo izquierdo y "30xx" en el extremo derecho). El modelo es un kit Tulaton sobre una base de coche estándar Electrotren. Todavía verdes y sin UIC en 1976.



Coches num. 4 y 5 :



Este es un BB4-5100 que me construí hace ya algún tiempo, y está pendiente de una renovación a fondo; pero sirve para este convoy. El otro ejemplar en la formación viene matriculado como BB4-6000 pero es equivalente en todos los aspectos estéticos y funcionales.

En la actualidad, Tulaton propone estos coches en kit latón a construir, actuando como donante un coche cualquiera de la gama 5000 Electrotren.

Coches num. 6 a 8 :



Modelos de catálogo Electrotren para estos coches, super-utilizados y presentados ininidad de veces en esta serie de composiciones. Omnipresentes en su época.

Coches num. 9 y 10 :



Coches a literas BBL-8100 : 2 coches de esta serie, con sus 11 grandes ventanillas exteriores y 10 departamentos interiores más el de servicio, forman en este tren. Modelos transformados a partir de coches Heris alemanes.

Coche num. 11 :



El coche camas YF, el "rey" de los nocturnos de Renfe durante décadas; vehículo de producción artesanal "todo latón" de la firma Amefalink. No hay otra opción !

Coche num. 12 :

Otro actor principal de los nocturnos renferos en los 70 y los 80, el coche camas tipo P, con su reconocible caja en acero inoxidable estriado y no pintado. Pese a la producción Heris de este coche, con señas ibéricas, he preferido utilizar este

ejemplar que me transformé inicialmente, cuya base es Heris pero sus bogies Electrotren le confieren mayor estabilidad en circulación y exactitud modelista.



Coches num. 13 y 14 :

Los coches camas LX fueron introducidos en la península ibérica relativamente tarde, después de haber surcado la Europa continental con sus mejores trenes; fue en 1966 y en 1973 y con un total de 55 coches (de una serie original de 90); en aquel momento ya habían perdido sus fastos, pero conservaban la mayor parte de ellos sus artísticos interiores lacados; ya no estaban en el exterior los difusores de ventilación de las ventanillas pequeñas ni sus apliques dorados.



Coches cama LX apartados en Irún en 1978; los dos más próximos (3505 y 3526) tienen testeros modificados para soportar burlete de goma en vez de fuelles, ambos lado camas; el más lejano tiene reconstruido todo el testero incluyendo puertas de YF al mismo nivel del lateral, y está lado pasillo. Ni rastro de rejillas de aireación ni dorados relucientes.

En H0, tenemos multitud de modelos de estos LX, muchos de ellos "iberizados" en sus inscripciones, pero sin otra alteración, manteniendo pues elementos intactos de su época dorada. Por ejemplo, las dos referencias "Tender Ferromodelismo", iniciativa local sobre base Jouef, con inscripciones ibéricas (3497 rótulo largo ep.

III y 3502 rótulo corto ep. IV); y el modelo Rivarossi del coche 3490 con rótulo corto ep. IV).



Para los dos ejemplares necesarios en el tren de hoy, he usado el 3502 de Tender y el 3490 de Rivarossi, pero no he ido más allá en su adaptación que la supresión de los difusores de las ventanillas; para otra ocasión quedará pendiente revisar los testeros, con señales de cola eléctricas, los bajos con su freno de vacío y cajas adicionales, el techo con su línea de alarma etc....; en la foto, el Tender (Jouef) arriba lado camas y el Rivarossi abajo lado pasillo.



Los dos coches "LX" cerrando la cola de esta composición formada en las vías.

Tracción :

Para reproducir la doble tracción de 269, esta vez he recurrido a la ayuda de mis amigos de afición.

El modelista y compañero de asociación Ll. Caja es habilidoso en transformaciones técnicas con sus modelos H0, capaz de insertar un decodificador en una cabeza de alfiler; de su parque esta doble tracción de hoy, a base de dos 269 Ibertren, mejoradas y acopladas de manera permanente compartiendo tomas de corriente, y digitalizadas. Ideal para el expreso de hoy remontando las rampas de Bárcena y del Pozazal !



Aunque una sola de ellas mantiene su motorización, ha podido remolcar con éxito este pesado expreso de 14 coches por las rampas de la maqueta Asvica, roncando el motor como si de una unidad real se tratara. La toma de corriente es impecable, repartida y puesta en común la de ambas cajas. Los pantógrafos están pegados en esta posición realista a media altura, sin dar ningún problema de gálbo en los túneles; la disposición presentada sería la real en el caso de una doble tracción, con la máxima separación entre los pantógrafos activos para no sobrecargar en empuje un mismo vano de catenaria. Lucen un "patinado" realista.







Anexos :

LA LINEA FERROVIARIA SANTANDER A PALENCIA

A menudo eclipsada por la grandeza de Pajares, esta línea tiene también un trazado espectacular, aunque más breve, y acomete la misma dificultad, es decir, alcanzar la meseta castellana desde nivel de mar en unos pocos kilómetros.



Desde Santander hasta Bárcena, transcurre con normalidad, 55 km. y 290 m. de elevación, sirviendo la industrial Torrelavega. En Bárcena, un "muro" natural cierra el paso : la línea debe girar media vuelta a la derecha, trazar dos "S" completas invertidas, para alcanzar Pesquera, recorriendo 16 km. y elevándose 319 m.; en línea recta, tales estaciones distan apenas 2 km. ; la rampa es constante de 20 milésimas en este tramo; sigue subiendo y atraviesa la divisoria de aguas entre las vertientes cantábrica y mediterránea, cruzando un joven río Ebro en Reinosa (850 m.) después de un breve descenso. A partir de Reinosa, le resta un nuevo escollo, en rampa de 15 milésimas, para alcanzar el puerto del Pozazal, a 1002 m. de altitud, cruzando la divisoria de aguas mediterráneo (Ebro) y atlántico (Duero); han sido 84 km. desde nivel de mar. Le resta bajar levemente por los fríos y altos páramos castellanos, llegando a Mataporquera, Aguilar de Campoo y Alar del Rey, todavía sobre los 850 m. de altitud. Después, el descenso por la meseta es más paulatino y de mejor trazado hasta la capital palentina.

Electrificada en 1954 ya a 3000 voltios, por la dureza del trazado y por su elevado tráfico mercante originado por el puerto santanderino, vio correr locomotoras "English" serie 7700; después fue asignado un lote de locomotoras eléctricas serie 8600 Alsthom, nuevas de fábrica, que adoptaron filtros en las entradas de aire como protección ante el clima invernal de la parte alta de la línea; algunas de ellas dotadas de mando múltiple, que era de uso corriente en esta dura explotación.

Por la mitad de los años 70, el depósito santanderino (El Cajo), recibió un lote de locomotoras 269, precisamente los números bajos de la 1ª serie; las dobles tracciones siguieron realizándose con ellas, como la del tren de hoy a escala H0.

LA CRÓNICA NEGRA DE ESTE EXPRESO

Especialmente grave el accidente que sufrió el 3-3-88 en la estación de Valladolid, cuando este "Estrella Cantábrico" en sentido impar Madrid-Santander fue alcanzado por cola por un desenfrenado "Costa Vasca"; el impacto de la DT de 269 sobre la plataforma DDMA del servicio auto-expreso en cola fue tal que este vehículo penetró el coche cama "P" que le precedía, causando 8 víctimas mortales entre sus ocupantes amén de una gran cantidad de lesionados. El suceso tuvo amplia repercusión mediática y motivó la retirada de circulación de los coches cama "P" ante la endeblez estructural demostrada; aunque se estima técnicamente que con cualquier otro vehículo se habría obtenido un similar resultado : el peligro está en la propia estructura de una plataforma de dos pisos en cola, sobre la que no existe dispositivo de anti-telescopaje que valga, por su efecto cortante.



Espeluznante foto del todo ilustrativa del suceso comentado; subida a Forotrenes por el usuario 123456 y de su autoría. Valladolid 3-marzo-1988.

Pero otro luctuoso suceso ya había acontecido décadas antes en Tablada, en la línea de Segovia recorrida entonces por este tren, por desplome en la entrada de un túnel. Fue en Navidades de 1966, y la 7509 que encabezaba el tren impar se subió encima del material desprendido con tan mala fortuna que la bóveda del túnel segó la cabina de conducción y toda la parte superior de la locomotora; 3 fallecidos, entre ellos el personal de conducción; los primeros furgones quedaron atravesados y empotrados en la trinchera que precedía al túnel.

= = = = =

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones. Y al compañero Ll. Caja por la prestación del servicio de tracción.

Autor texto, cuadros y fotografías no indicadas :

Jordi Serra i Miquel

Agosto-2018