

“RIAS ALTAS” DE 1984 :

UN EXPRESO “PINTORESCO”



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.

Expreso Rías Altas A Coruña-Madrid (1984) - - - - - Composición CR8A03

Referencia EW82

Corrían los primeros años el decenio de los 80 y soplaban vientos de ahorro energético en RENFE, como en todas partes; algún ingeniero decidió que era un malbaratamiento energético que los trenes Talgo que surcaban la red lo hicieran muchos de ellos con locomotoras diesel bajo trayectos ya totalmente electrificados. Así que se utilizaron intensivamente los "mansos" de conversión eléctrica y se asignaron locomotoras eléctricas (mayormente Mitsubishi series 269) a la tracción de estos trenes.

Como corolario, quedaron sobrantes varias locomotoras diesel de la serie 354, las más recientes (casi nuevas) del parque Talgo específico, y ante tal situación alguien decidió que podían asignarse a la tracción de expresos pesados que utilizaran tramos no electrificados, reemplazando a las universales 333 que se hacían cargo de ellos y que podían ser útiles en otros menesteres.

Así pues, en 1984 vimos con asombro como los expresos gallegos ("Rías Altas" y "Rías Bajas"), así como el expreso Madrid-Badajoz, eran traccionados en toda su ruta por las 354 talgueras, dando una imagen cuando menos pintoresca por su pequeño tamaño de gálibo al frente de pesadas y enormes composiciones de gálibo "full range".



Para la documentación gráfica de esta situación, he tenido que recurrir a las fotos ajenas, y por lo menos 5 tomas se han publicado en los foros ferroviarios habituales, aunque en la mayoría de ellas sin citar al autor. No he podido pues hacer las gestiones de autorización y pido disculpas por esta irregularidad. Como en esta aquí presente con este tren entrando en Madrid-Príncipe Pío.

Tampoco tengo anotación completa de composición de este tren, y me he limitado a reproducir lo que se ve en las fotos, por lo menos en lo que se refiere a la cabeza del tren y buena parte de su longitud; quedan sin embargo las colas de tren con un cierto grado de indefinición, aunque es fácil intuir o suponer su consistencia.

Pero de todos modos, la originalidad y estética de este tren bien valen su formación en H0 y el presente reportaje, aunque sea con estas limitaciones a la perseguida exactitud.

Detalle de la composición formada :

Expreso 853/852 "Rias Altas" A Coruña-Madrid Príncipe Pio - Verano 1984 - a su llegada a Madrid :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	354-004		Electrotren	2353	
1	DDT-9450 *	Furgón generador	TC		Tulaton
2	DD-8100 *	Furgón	Electrotren	5229	
3	DGDC-3000 *	Correos	TC		Lima
4	WL-6000 *	Camas (YFT)	Amefalink	YF-E	
5	WL-4600 *	Camas (YFT)	Amefalink	YF-C	
6	WL-5300 *	Camas (T2)	Electrotren	18101	
7	RRR-9900 *	Restaurante	Roco	45775	
8	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC		Heris
9	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC		Heris
10	AA-8000 *	1ª clase	Electrotren	18008	
11	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18009	
12	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18010	
13	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18022	
14	DDMA-9500 *	Furgón-Autos	RTrains	8009	

Para esta formación, me he valido preferentemente de la foto anterior, donde se aprecian 3 coches cama modernos antes del coloreado restaurante 9900; en la foto de portada, se intuye un cuarto coche cama de tipo clásico antes del WR; para la cola, se supone la inevitable presencia de coches a literas, de primera y de segunda clase, en una proporción 2-1-3 que solía ser habitual en este tren, todos ellos aún de la serie 8000 original.

Posiblemente, los literas climatizados 9600 que en esta época ya formaban en algunos expresos (Costa Brava, Costa Verde), no estarían aún disponibles en cantidad suficiente para equipar este tren; sin embargo, el coche restorán ya es de los modernos de serie 9000, que, como sabemos, se utilizaron de preferencia en expresos nocturnos y no en rápidos diurnos con coches de su misma serie y decoración. En estos servicios desplazaron a los WR de la CIWL, ya con un cierto grado de vetustez y sin climatización.



En la foto anterior, la curiosa cabeza de este tren en su ruta hacia Madrid, al paso por Pinar de las Rozas. También la foto de portada se adivina en esta misma ubicación.



Unica foto de la serie con acreditación (Paco Zabala), define asimismo su ubicación en Pinar de las Rozas y en el tiempo (año 1984). En este caso, un DDJP paquetero reemplaza al DD-8100 y va en cabeza para no cortar la línea de tren de 3000 voltios del furgón generador (en 2ª posición) para atrás.

Respecto de la idoneidad o no de esta alternativa de tracción, se arguyó en su momento que, en la gama de velocidades de estos trenes, limitados a 100 ó 120 km/h., el esfuerzo de tracción de estas potentes pero ligeras BB de 4000 CV. era similar al de las omnipresentes 333, CC más pesadas de 3300 CV. : vale, es cierto, pero en el tema de la adherencia, la diferencia es notable y pesa a favor de las 333 sin duda; bajo esta óptica, que también debe entrar en el cálculo de tracción, intuyo que el arranque de uno de estos expresos detenido inopinadamente en un tramo en rampa, por ejemplo entre Ávila y La Cañada, debía ser algo problemático. Además, se detectó un desgaste excesivo en los elementos de la locomotora sometidos a unos esfuerzos muy elevados. Lo cierto es que esta práctica tan pintoresca no se extendió mucho en el tiempo, y al cabo de un periodo más bien corto que no puedo precisar con exactitud, las aguas volvieron a su cauce "natural" y las 333 retomaron estos servicios. Stop experimentos.

Los horarios de 1984 indican :

Expreso 851/850 Madrid-P. Pío 21:40 -> A Coruña S.C. 9:27

Expreso 853/852 A Coruña S.C. 21:25 -> Madrid-P. Pío 9:34

Sorprende como la 354 seguía en todo el trayecto, incluyendo el cambio de sentido de Medina del Campo, cuando lo más normal sería usar la tracción eléctrica en el tramo del Guadarrama desde y hasta Madrid.

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 11 a 13



De nuevo el "necesario" coche de 2ª clase BB-8500, elemento inevitable en casi todas las formaciones de esta colección. Modelos Electrotren de gama estándar.

Coche num. 10



La sección de 1ª clase de este expreso, con un solo coche; para su representación HO no existe problema alguno, ya que Electrotren propone varias referencias distintas y correctas de estos coches AA-8000.

Coches num. 8 y 9



Son los conocidos asimismo coches de 2ª clase y literas, con 11 ventanillas como los reales, y no 10 como el símil que nos propone Electrotren (y que de existir existió, pero sólo de manera testimonial en unos pocos expresos concretos, como el Lusitania); modelos obtenidos en mis talleres por intervención leve sobre coches a literas alemanes marca Heris (que produce la caja adecuada de 11 ventanillas, cosa que no se da en Roco ni Hornby).

Coche num. 7



Coloreado al máximo, este ejemplar de coche restorán moderno. Es notorio que tal tipo de coche debe resaltar por su librea en una composición, a tal efecto recibió las franjas anaranjadas en vez de amarillas, bajo el azul base, para destacar dentro de una composición de coches de su serie 9000. Sin embargo, su uso real se situó más bien en expresos nocturnos como el presente, donde forzosamente debe destacar aun cuanto sus franjas fuesen amarillas, dentro de los coches aún verdes, azules, o "estrellas".

Modelo de Roco, que bajo el auspicio de Soldat ejecutó esta serie de coches y no olvidó este ejemplar, para el cual tuvo que preparar un molde de caja específico por su peculiar disposición de ventanillas, asimétrica además en uno y otro lado. Por no hablar de la pieza de disposición interior con comedor y cocina.

Esta foto presenta su lateral con ventanillas irregulares, o sea, lado cocina. La foto siguiente es por el otro lateral, con 12 ventanillas regulares y centradas, muy distinto de los coches de 1ª y 2ª clase de su serie, con sólo 11 y poco centradas.



Coches num. 4 y 5



Coches cama tipo YFT, elemento clave e imprescindible en la mayoría de nocturnos; sin tener el detalle los números concretos, he tomado 2 ejemplares de mi parque de 4 (del artesano del latón Amefalink), para formar este tren. He indicado YFT y no YF ya que en esta época, los YF originales solían estar dotados de camas suplementarias en alguno de sus departamentos, lo que los hacía triples en vez de dobles : esta circunstancia se identificaba, según la jerga de la CIWL, con el añadido de la letra "T" ("turista") en el tipo base. Por el exterior, ningún cambio apreciable.

Coche num. 6



Se trata de un coche cama tipo T2, del lote 5301-5320, con señas externas de "La Compañía".

El modelo es estándar de Electrotren, y se ajusta relativamente bien a la realidad, aún procedente de un molde Rivarossi de un T2 francés; en concreto, el ejemplar ibérico tiene la rejilla lado pasillo en otra posición y unos ligeros recortes del bajo de caja junto a los bogies..... "pecata minuta".

Furgón num. 3



Reconocible coche ambulante de correos de estructura tipo 8000, aún sin formulación en modelismo industrial, y obtenido hace ya bastantes años por mis medios por chapado de un coche alemán de Lima.

Furgón num. 2



Aunque tengo en mi parque varios furgones DD-8100 verdes de origen personal o artesano, tengo el gusto hoy de estrenar en estos reportajes y presentar su primera realización industrial : el modelo DD-8115 de Electrotren, de reciente salida al mercado colmando un agujero comercial ya enorme. Por fin.

Furgón num. 1



La presencia de este moderno furgón es muy característica de este tren y de su peculiar tracción. Para qué un segundo furgón, habiendo un DD-8100 o un DDJP-2000 paquetero en el tren ?

La respuesta es técnica, que no comercial; sabido es que las 354 no tienen equipo de alimentación de línea UIC de tren a 3000 voltios, entonces este furgón 9450 actúa únicamente como generador de tal tensión y es un corolario necesario al invento de la tracción a base de 354 : un corolario de 52 toneladas más, no despreciable para un tren ya de por si pesado. El rol es también precario, ya que, si

las formaciones fotografiadas son veraniegas, sólo el RRR-9900 precisa de esta tensión para su climatización y cocina : vaya aprovechamiento. Sin embargo, en época invernal, esta tensión y línea de tren sí son necesarias para la calefacción eléctrica del resto de coches. Más adelante, el tren incorporó más coches climatizados, como los literas BBL-9600, que también necesitaron de la plena potencia de este furgón.

El modelo exhibido, que no se produce por parte de ninguna marca industrial, viene del kit del artesano Tulaton, con un montaje fácil (no tanto la decoración) a partir de la base de un coche 9000 cualquiera de Roco.

Furgón num. 14



Servicio de porta-coches con este furgón específico, copiado casi idéntico de un modelo de la SNCF, y cuya serie de 100 ejemplares permitió prescindir de las plataformas de servicio de mercancías alquiladas a Semat para este menester. Modelo de la firma lusa RTrains, actualmente bajo control de Avaliare (Sudexpress, Norbrass), y producida a través del alemán Heris.

TRACCION

Acuerdo pleno de Electrotren en su época más activa para nuestro mercado peninsular, esta reproducción de la locomotora diesel 354 "talguera", junto con su hermana mayor la 353 (ex. 3000T) de parecido aspecto e igual base mecánica en modelo H0.

La serie se planteó muy acertadamente, con el objetivo de sacar a cortos intervalos todo el parque de las 8 máquinas reales, con sus nombres de bautizo marianos diversos, y sus decoraciones modernas asimismo previstas.



Una joya pues para nuestras colecciones, son piezas de alto nivel de exactitud y detalle, y potente mecánica en la tracción (salvo incidentes "piñonitis" nada extraños por la época de su fabricación).

Al contrario que en su versión real 1:1, esta pieza no ha tenido problema de adherencia alguna para mover sobradamente esta larga composición por la maqueta Asvicaf, no exenta de rampas notables, aunque en curvas de holgado desarrollo.



Para la memoria, mi impaciencia para formar un parque de Renfe representativo, antes de 2003 (fecha de salida del modelo Electrotren), ya me había dirigido a obtener un modelo en resina de esta máquina : el de las fotos siguientes.



Acerté bastante con los colores de la complicada decoración, y se motorizó con los equipos de una V200 de Roco (bogies y motor, con chasis ficticio); sin embargo, ahora lleva dentro una mecánica propia de una 353 Electrotren conseguida como repuesto, con un encaje en la carcasa más bien precario. Marcada como 354-008, mi "Montse" sale a pasear de vez en cuando para remolcar un Talga Pendular por mi maqueta casera con control analógico.

Sigue una secuencia de la circulación de este curioso expreso por la maqueta Asvicaf







EPILOGO

La evolución cronológica de este tren muestra que, afortunadamente, es de los pocos que en la actualidad tiene una cierta continuidad en la relación (nocturna); en efecto, este expreso pasó a denominación "Estrella Rías Altas" en septiembre de 1986, equipado con material moderno series 10000 y restaurante 9900, entre otros, siguiendo por la misma línea. El primer mal síntoma fue la unión de los dos "Rías" en su tramo común en servicio de invierno a finales de los 80. La debacle posterior de los servicios nocturnos se anticipó con la creación del "Tren Hotel Rías

Gallegas”, cuando un Talgo nocturno con las dos ramas sustituyó a los dos “Estrella” (Rías Altas y Rías Bajas); con separación de ramas en Ourense.

En la actualidad, extrañamente, este servicio sigue activo aunque de reciente ha cambiado su ruta por la más larga de Valladolid y León. Todo ello pese a la introducción de servicios diurnos que utilizan los tramos AVE disponibles, con material híbrido serie 730. Genial !



Otra bonita toma, perteneciente al fondo gráfico de Renfe, de un tren de estas características, aunque no es 100% seguro que se trate del mismo “Rias Altas”.

=====

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 (excepto tren real) : Jordi Serra i Miquel

Julio-2019