

# MADRID a GRANADA y a ALMERIA

UN EXPRESO HACIA UNA PROFUNDA ANDALUCIA



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 cierta medida 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.

Granada y Almería ( 1974 ) - - - - - Composición CR7715

Referencia EW106

La composición que se plantea hoy en este trabajo, es algo truculenta. No por la naturaleza del tren en sí, que es uno de los expresos radiales que faltaba en esta colección, y que conectaba históricamente la capital con unas áreas del sur andaluz bastante profundas y de relieve muy complejo.

Con truco, si, por la conveniencia de situar este tren en 1974 y que viene dada por la dotación de la tracción, con una inédita y original locomotora eléctrica de la muy desconocida y olvidada serie 10000 ( UIC 280 desde 1971 ). Pero la anotación de los 11 coches que forman el expreso está tomada en 1977, concretamente el día 16 de abril, a su vespertina salida de Madrid-Atocha con una convencional 276.

No obstante, estimo válida la naturaleza de la composición para este retroceso de 3 años, período en el que no se produjeron cambios sensibles de material en la formación de éste y otros trenes del sector. Como única duda, la presencia del furgón DD-8100 que en 1974 debía ser casi nuevo, puesto que se entregaron a Renfe en 1973.



*En noviembre de 1972, la revista Vía Libre publicó un reportaje fotográfico nocturno en la estación de Atocha ( fotos MAN ); en varias tomas se observa la 10004 al frente de uno de los expresos nocturnos a punto de partir. Es el testimonio gráfico de que este servicio existió, aunque ignoro a que trenes en concreto se aplicó. El furgón JJPD 51-100 sirve a la datación, ya que los DD-8100 que llegaron en 1973 retiraron rápido de los expresos a estos vagones usados entonces como paqueteros.*

*Documento : RENFE*

Otra dificultad para la representación H0 del tren es la coincidencia de coches cama S4 en ambas ramas, la de Granada y la de Almería. Puesto que sólo dispongo de uno de ellos, se ha reemplazado el otro por un S3 equivalente en la formación completa del expreso. Sin embargo, en las presentaciones de las ramas ya desdobladas con tracción diesel, cada una de ellas es exacta ya que incluye el S4.

Más allá de Linares-Baeza, este tren tomaba tracción diesel y en la Andalucía de 1974 reinaban las Alco : puede suponerse que una 321 tomaría el tren entero en el nudo jienense, y en Moreda se cortaría la rama de Almería, en cola, y la 321 seguiría de titular hasta Granada. Una 313 se haría cargo de transitar los 5 coches restantes hasta Almería. En esta época, la limitada carga por eje que imponían algunos de los puentes de esta línea obligaba a emplear máquinas ligeras.



Detalle :

412 Expreso Madrid a Granada y Almería a su salida de Madrid Atocha, servicio invierno 1973/74 :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	DESTINO
M	10000 *		AFE		Linares-Baeza
1	DD-8108	Furgón	Electrotren	5229	Granada
2	WL-4679	Camas YF	Amefalink		id.
3	WL-3369	Camas S4	TC		id.
4	BBL-8142	2ª cl. literas	TC		id.
5	BB-8524	2ª cl.	Electrotren	18009	id.
6	AA-8005	1ª cl.	Electrotren	18008	id.
7	BB-8527	2ª cl.	Electrotren	18022	Almería
8	AAB-3631	1ª y 2ª cl.	TC		id.
9	BBL-8140	2ª cl. literas	TC		id.
10	WL-3373	Camas S4	TC		id.
11	DDET-8013	Furgón y Correo	TC		id.

En su extremo sur, el tren toma los números 812 para Granada y 822 para Almería; en el sentido contrario ( Sur a Centro ) es el 821/811/411.

Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

### 1/ Furgones ( num. 1 y 11 ) :



Nada nuevo en este apartado : es el modelo Electrotren, adecuado y correcto.

Respecto al DDET ( foto siguiente ), en cola, faltaría ver si en 1974 se usaría para dar calefacción al tren en época invernal o no. También las máquinas diesel Alco usadas en los tramos finales tenían capacidad para suministrarla, con calderas Clarkson incorporadas a su equipo. En el tramo con tracción eléctrica, las 10000 empleadas ya disponían en 1974 de conector para dar calefacción eléctrica, como se observa en las fotos más recientes de su estado de servicio.



El modelo H0 de este furgón multifuncional viene de la producción de latón Tulaton, con un "donante" Electrotren de chasis, bogies y techo.

## 2/ Plazas acostadas : literas ( num. 4 y 9 ) :



Coches de 2ª clase con literas de la numerosa serie BBL-8100, cuyo modelo H0 uno debe todavía construirse por modificación ligera de coches alemanes Heris del mismo tipo y numero de ventanillas ( 11 ).

## 3/ Plazas acostadas : camas ( num. 2, 3 y 10 ) :

En este apartado, la convivencia de un coche climatizado moderno con dos clásicos sin climatizar; no es casualidad, esta situación se mantuvo muchos años más



adelante, aún con el parque reforzado con la masiva introducción de los T2; los S4 ó S4U, un ejemplo de supervivencia excepcional !

Sea como fuere, el clásico S4 mantiene gallarda imagen en este tren.



Como ya se comentó en su momento, se ha obtenido por modificación profunda de un coche LsModels tipo SG ( derivado del S1 ), con corte de secciones de caja, techo y chasis para reducir su longitud en los casi 2 metros reales que es necesario encoger.



Por otra parte, el YF serie 4600, un habitual de mis composiciones y elemento de base para los nocturnos renferos a lo largo de 3 décadas, que hay que ir a buscar de la mano del artesano del latón Amefalink. Vista lado departamentos.

#### 4/ Plazas sentadas : 1ª clase y mixto ( num. 6 y 8 ) :



Nota elegante en las formaciones, la presencia de estos coches de grandes y espaciadas ventanillas con el remate de la línea amarilla, que les da un contraste cromático positivo. Modelo de producción Electrotren, con varias referencias posibles con numeraciones distintas en su decoración verde años 70.



Para el cupo de plazas de 1ª clase a Almería, este minúsculo vehículo mixto procedente de la reconstrucción de un antiguo coche Norte. Queda claro que la dotación de plazas para Granada es más mimada por Renfe, al disponer de un coche enero en clase superior y un coche cama climatizado adicional.



## 5/ Plazas sentadas : 2ª clase ( num. 5 y 7 ) :

Dos coches de 2ª clase tomados del modelo estándar de Electrotren para esta gama de coches 8000, de aspecto correcto aunque no exacto mayormente si uno se fija en la conformación de sus bajos.



## 6/ Tracción :

Originalidad suprema en este capítulo : una eléctrica bi-tensión y bi-reducción serie 10000 ( UIC 280 ) se hace cargo del tren. Para ello ha tenido que retrocederse la ventana temporal al período 1972-1974 en que estas 4 locomotoras se usaron desde su base de Alcázar de San Juan, para remolque de trenes de todo tipo en la línea de Andalucía, electrificada a 3000 voltios desde 1960 en todo el tramo hasta Córdoba. En el anexo adjunto se detallará más exhaustivamente.





En cuanto al modelo H0, huelga decir que esta pieza viene del modelismo artesanal, y es única. La programación de esta serie por un industrial es poco menos que utópica, aun existiendo un ejemplar museizado público y habiendo notable información técnica de ellas ( revista "Chemin de Fer", de la AFAC, número 240, de 1963, 16 páginas ).

Varios de nuestros artesanos las han producido de manera confidencial, como piezas únicas. En mi caso, se trata de una compra directa al artesano que usó una carcasa de resina y una motorización de Mitsubishi Electrotren : el resultado es espectacular, perfecta tracción y explotación, y aspecto convincente siempre que no se focalice demasiado cerca la visión : el material empleado es lo que es y no se alcanza la perfección de un acabado y pintado industrial gran serie.



Sea como fuere, la pieza cumple con las expectativas y viene a rellenar un vacío importante en mi parque motor, que intenta representar la Renfe de los últimos decenios del siglo pasado.

Digitalizada de origen, lleva unos potentes Leds blancos y rojos para completar la iluminación frontal en ambos testeros. Presenta la decoración verde con franja amarilla que usaron en su estancia madrileña y manchega, con conector para calefacción eléctrica al tren y matrícula UIC 280 al uso en 1974.

En el tema dimensional, el modelo respeta la longitud ( con un ligero exceso ) y el paso entre bogies; pero como no podía ser de otra manera el paso entre ejes de un mismo bogie excede de 2 mm. ( inapreciable ) la medida justa : y es que, aún siendo bi-reductores, los bogies de Mitsubishi miden 2,28 m. y los de estas Alsthom sólo 2,10 m. Por el mismo motivo del uso de un chasis industrial, la altura de la caja sufre un ligero incremento de apenas 2 mm., que se observa al confrontar topes con otro vehículo a escala rigurosa.

Positiva por parte del artesano la labor de dotar al lateral de bogie de una barra exterior que imita la peculiar estructura de este bogie Alsthom con suspensión pendular, y que disimula lo suficiente el bogie Mitsubishi que hay detrás.



## 7/ Circulación :

Las tomas se alternan entre las del tren completo, en el tramo con tracción eléctrica Madrid a Linares-Baeza, y las de los dos semi-trenes fruto de la escisión de Moreda : con una Alco 321 para el tramo Moreda-Granada, con 6 coches, y con una Alco 313 para Moreda-Almería, con 5 coches.







*En esta foto, las dos formaciones escindidas están a punto de partir de Moreda para alcanzar sus destinos respectivos Almería ( izquierda ) y Granada ( derecha ).*









*El ambiente es brumoso, no por niebla sino por una disfuncionalidad fotográfica no intencionada. Así sería el relevo de tracción en Linares-Baeza. La 10000 deja paso a una 2100 que va a arrastrar toda la composición hasta Moreda, no muy lejana. La locomotora usada es la 2101 Electrotren ref. 3100.*



*La sección Madrid-Almería parece próxima a alcanzar su destino costero. Se ha usado la locomotora 1323 Mabarr ref. 81301.*

# ANEXO :

## LAS LOCOMOTORAS ALSTHOM 10001-10004 DE RENFE

Estas 4 locomotoras tienen 2 historias paralelas que justifican su presencia en la Red en los años 60 y 70 del siglo pasado.

Por un lado, el concurso de adquisición de locomotoras ligeras y bi-tensiones que publicó Renfe, y que, como sabemos, se resolvió a favor de Mitsubishi, con la entrega de la serie 7900 ( UIC 279 ) a partir de 1967. Alsthom compitió en el dicho concurso con estas 10000, de características similares.

Por otro lado, cómo es que Alsthom ya había suministrado ( y Renfe adquirido ) estas 4 locomotoras, previas a la adjudicación del concurso ? La respuesta a la cuestión parece venir de un litigio previo entre Renfe y Alsthom, resuelto a favor del constructor, derivado del suministro por la industria española de los últimos lotes de nuevas Alsthom serie 276, extremo no previsto en el contrato-marco con el constructor francés relativo a la compra del lote principal 7601-7680.

Como fuere que los términos de licencia contemplaban que Alsthom debía fabricar directamente una parte de los pedidos, resultó que la sentencia del litigio atribuyó al constructor galo la producción de 5 nuevas 7600, que Renfe debía adquirir forzosamente si o si.



Locomotora eléctrica bitensión ALSTHOM, de 3.000 CV., equipada para funcionar en líneas electrificadas tanto a 1.500 como a 3.000 V., de las cuales ya están en servicio 4 unidades.

*Decoración original de estas máquinas. Documento Renfe.*

Ante el poco interés de Renfe de dotarse de más CC, Alsthom aceptó cambiar el pedido forzado por 4 nuevas locomotoras de un diseño nuevo, compatible con los intereses de BB ligera, bi-tensión y bi-reducción que Renfe anhelaba. Así se originó este grupo de 4 máquinas, con la esperanza por parte de Alsthom de que vería adjudicarse el lote futuro de la licitación, ya que Renfe ya habría testado positivamente su bondad.

No fue, pero, así : Mitsubishi ofreció el mismo tipo de producto a un precio netamente inferior ( dicen un 50% inferior ), y con mayores ventajas de cara a la



adquisición de licencia para construcciones futuras. Así que estas pobres 4 locomotoras nacieron con mal pié en Renfe : un futuro nada prometedor.

Aprovechando su capacidad bi-tensión 1500 y 3000 v., su cometido se aplicó en principio ( 1963 ) a las líneas catalanas ex. Norte, que por aquel entonces elevaban su voltaje; multitud de fotos en la línea de Ripoll y en el Transpirenaico de Puigcerdà lo atestiguan, aún con sus colores de origen iguales a los de las 7600. En 1965, ya completada esta misión, se trasladan a Madrid ( depósito Príncipe Pío ) donde se daba la misma labor en la línea de contorno hacia Atocha, usando de nuevo de pleno su capacidad bi-tensión. Allí pierden sus colores de origen ya que su nuevo depósito no tiene botes de pintura verde claro y si botes verde oscuro y amarillo de sus propias 7400 y 7500 ( y de las entrantes 7900 ).

Ya resuelto el tema del contorno madrileño en 1971, mudaron al depósito manchego de Alcázar, donde se usaron en todo tipo de trenes hasta Córdoba sin necesidad de recurrir ahora a su capacidad bi-tensión. Sin embargo, pronto resultaron de nuevo excedentes y alguien decidió asignarlas a Miranda de Ebro, donde podrían dar soporte al parque Mitsubishi ( sus acérrimas enemigas y competidoras ), usando de nuevo las dos tensiones. Así fue, pero necesitaban una reparación importante que nunca llegaría y quedaron en el olvido más profundo, del que sólo se salvó la 10002 reparada externamente a efectos de engordar la colección del Museo del Ferrocarril.



*Otra artística imagen nocturna de la 10004 en Atocha, del reportaje citado con anterioridad : el reflejo rojo "ELECTROLUX" en la ventanilla lateral atestigua la exacta localización, con el rótulo enorme luminoso en el techo de un edificio de la calle Méndez Álvaro, anexa a la estación. Documento : RENFE*

Como colofón : porqué esta extraña numeración ? No se le encuentra explicación verosímil, el rango 10000 parecía asignado a tractores diesel; aunque según las normas francesas, este rango sería indicativo de prototipos, que fue al fin y al cabo lo que fueron. Acaso lo decidió Alsthom ?

Por otra parte, la explicación de su origen en litigio no aparece documentada de manera explícita en mis datos y podría tratarse de una "leyenda urbana"; sin embargo, coherente y verosímil, y que de vez en cuando se divulga por medios no oficiales. Pero podría ser que no hubiese alcanzado el grado de "litigio", "demanda" o "proceso judicial", y quizás se limitara a un intercambio de posiciones verbales entre los actores.



*Ícónica foto de J. Ferraté que ha sido utilizada multitud de veces en publicaciones, postales, foros y blogs. El ómnibus Salamanca-Madrid P. Pío llega a su destino con la 10001 que lo trae desde Ávila. Estamos en 1969, sin matrículas UIC, y la Alsthom luce su librea "madrileña" que sería la definitiva. Detrás del "J" figura uno de los raros mixtos CCD serie 5000 ( luego BBD4 ).*





## 8/ Vídeo :

Infinitas gracias al compañero Richard Ricard, que como en otras ocasiones, ha plasmado en vídeo la circulación de este tren por la maqueta Asvicafe. El enlace es el siguiente :

[https://youtu.be/L9Gh\\_QWtfsk](https://youtu.be/L9Gh_QWtfsk)

## 9/ Epilogo :

Poco a comentar y la historia que se repite cansinamente. Como es notorio, la presencia de estas serie 280 ( 10001-10004 ) en los trenes de la radial del Sur fue bastante efímera, y las 276 finalmente coparon todo el servicio durante bastantes de los años siguientes ( con apariciones esporádicas de las "Panchorga" 278 en algún servicio, como el ómnibus nocturno a Málaga ). Todo ello hasta la invasión de las Mitsubishi de los últimos lotes tardíos, sobretodo la sub-serie 269-222 a 331.

El tren fue convertido a calidad "Estrella", como todos los demás nocturnos, a finales de los años 80, y consta que se crearon sendos expresos que circulaban por separado : el "Estrella Sierra Nevada" para la relación radial con Granada y el "Estrella Costa de Almería" para la relación radial con Almería. Este último, además, incorporaba una rama de coches procedentes de Cádiz, con unión en Linares-Baeza, bajo la denominación de "Estrella Alcazaba", siendo una interesante primicia la disponibilidad de un tren nocturno, con plazas acostadas en su mayor parte, para una relación interna a Andalucía.

Después de la hecatombe generalizada de principios de este siglo, todas estas relaciones fueron sustituidas por trenes puramente diurnos, aunque la apuesta AVE no ha estado presente para estos dos destinos, de manera integral por lo menos.

La solución arbitrada de reciente, por lo menos para Granada, ha sido el enlace mixto desde Antequera a través de la línea puramente AVE Madrid a Málaga.

Pero, a qué tenían encanto estos largos y variopintos expresos "verdes" de los años 70 ?

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAfe 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 ( salvo que se cite ) :

Jordi Serra i Miquel

Junio-2023