

# EL EXPRESO 705 : CRONICA DE UNA "EPOPEYA" FERROVIARIA



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.

705 Granada/Almería ( 1972 ) - - - - - Composición CR7201

Referencia EW06

El expreso 705 ( Barcelona Término a Granada y Almería ), a principios de los años 70, merece el calificativo de "epopeya" ferroviaria, como todos los recorridos de más de 24 horas de duración sin contar posibles y frecuentes retrasos.

En este trabajo pretendo narrar esta ruta, según la información recogida, y en aquellos puntos no suficientemente documentados, exponer el supuesto lógico al tiempo que recabar toda información suplementaria posible.

Asimismo formar esta composición en HO lo más exacta posible para recrear, en una maqueta de generosas dimensiones, la circulación de este tren en sus diversos tramos.

Los importantes fenómenos migratorios internos en la península en la segunda mitad del siglo XX tuvieron como consecuencia una importante demanda de transporte ferroviario de viajeros entre la zona catalana y otras zonas periféricas del estado español, tráfico que llamamos "transversal".

No es en modo alguno un tren de lujo ni puede considerarse una relación primada en calidad y rapidez, pero muestra la adaptación de la oferta ferroviaria de entonces a la demanda y a la situación social y económica real de unos períodos difíciles para una gran parte de la población.

Su ruta era la más directa pero también la peor equipada, de Alicante a Murcia y de ésta por la línea ex.LBA hacia Lorca, Baza y Guadix; constantes inversiones de marcha y perfiles muy severos en el tramo andaluz.

A lo largo de mi período de anotaciones 1972-1981, tengo varias de este tren, sin embargo me centro ahora en esta de 1972 que es la que he podido formar con menor dificultad. Además, esta anotación es la primera absoluta que tengo registrada y abre una larga serie.

En concreto :

Expreso 705 Barcelona-Término a Granada y Almería, 17 de julio 1972 a su llegada a Tarragona : ( \* señala que no anoté el numero concreto del vehículo, sólo su tipo genérico )

Coche	Matricula	Destino	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600*	Tarragona		Electrotren	2701	
1	BB-8509	Murcia	2ª	Electrotren	18009	
2	BB-8566	id.	2ª	Electrotren	18010	
3	AAR-6004	Granada	1ª y bar	Electrotren	5025	
4	BB-8582	id.	2ª	Electrotren	18002	
5	BB4-3357	id.	2ª ex 3ª	TC		Electrotren
6	BBL-8182	id.	2ª literas	TC		Heris 11022
7	BB-5032	id.	2ª	TC		Electrotren
8	BB-1606	id.	2ª	Mabar	81623	
9	BB4-6002	Almeria	2ª ex 3ª	TC		Electrotren
10	AAB4-5103	id.	1ª y 2ª	TC		Electrotren
11	BB-8703	id.	2ª	Electrotren	18022	
12	DV-340100*		furgón	KTrain	0801D	
13	DV-340100*		furgón	KTrain	0801E	

La guía horaria señala estos tiempos y recorrido para esta etapa :

	Llegada	Salida
Barcelona-Término		16,50
Tarragona	18,35	18,40
Valencia-Término	23,59	0,37
Alicante-Término	5,16	5,32
Murcia del Carmen	7,15	7,33
Guadix	14,25	15,03
Almería	17,46	
Guadix		15,25
Granada	17,25	

En resumen : 995 km. y cerca de 25 horas para la rama de Almería, con 5 inversiones de marcha y 979 km. y más de 24 horas y media para la rama de Granada con 7 inversiones de marcha : todo un record !

El tema de las inversiones resulta curioso, dada la radialidad típica de la Red, en la que un tren transversal como éste sufre continuamente tal disposición; en concreto, las 5 inversiones para la rama de Almería están en Valencia, La Encina, Alicante, San Gabriel y Alcantarilla; los viajeros a Granada además deben sufrir 2 más : Guadix y Moreda. En la actualidad, si este tren circulara, se ahorraría las inversiones de La Encina, Alcantarilla y Moreda, donde se construyeron con posterioridad a 1972 los by-pass adecuados; pero tal circulación sería globalmente imposible por la neutralización de todos conocida del tramo más característico de esta ruta, de Almendricos a Baza y Guadix en 1985.

Tema tracción : la más probable y, en todo caso, la que se ha utilizado para la simulación en HO, es la siguiente :

- 1/ Eléctrica 7600 ( 276 ) : Barcelona Término a Tarragona
- 2/ Diesel 1900 Bicabina ( 319 ) : Tarragona a Valencia Término
- 3/ Diesel 1900 Americana ( 319 ) : Valencia Término a Murcia del Carmen
- 4/ Doble de Diesel 1300 ( UM 313 ) : Murcia del Carmen a Guadix
- 5/ Diesel 1300 simple ( 313 ) : Guadix a Almería y Guadix a Granada



En esta foto, las diesel empleadas en la simulación esperan su turno en el "depósito".

En el tramo 3, la 1900 americana saldría de Valencia con morro largo por delante, para, en la inversión de La Encina, seguir circulando con morro pequeño por delante; en Alicante, este tren retrocedía entero de Alicante Término hasta el apeadero de San Gabriel, por lo que la máquina titular no variaba de emplazamiento ni orientación y llegaba a Murcia tal como había salido de La Encina.

En el tramo 4, la doble de 1300 salía de Murcia con morros largos por delante, para quedar bien encaradas en la cercana inversión de Alcantarilla, para el resto del largo trayecto hasta Guadix; pero también era práctica habitual tener las parejas de 1300 capicuada, con las cabinas en ambos extremos.

Las maniobras en Guadix, se antojan complejas; sin embargo, al filo de las respectivas inversiones, la rama de Almería llega en cabeza, por lo cual parece fácil cortarla y expedirla sin más maniobra; sin embargo, es de suponer que hacía falta separar una de las dos 1300 de cabeza y quizás separar uno de los furgones DV para incorporarlos, en el otro extremo del tren, a la rama de Granada ( que partía de Guadix en sentido contrario ).

El seguimiento de las sucesivas orientaciones de este tren, si llamamos (M) los coches Murcia, (G) los coches Granada y (A) los coches Almería, se concreta así :

Barcelona a Valencia : orden M-G-A

Valencia a La Encina : orden A-G-M

La Encina a Alicante : orden M-G-A ( sigue retroceso completo hasta San Gabriel, 2 inversiones no varían orden )

San Gabriel a Murcia : orden M-G-A ( los coches M son cortados por cabeza junto a la 1900 )

Murcia a Alcantarilla : orden G-A

Alcantarilla a Guadix : orden A-G



En esta toma, los coches A ( Almería ) circulan ya separados en el tramo entre Guadix y la capital meridional, con una sola de las 313.

Me resulta difícil encontrar información gráfica de este tren; por mi parte, no tenía todavía cámara en 1972; se han publicado en diversas revistas y foros buenas fotos de él en el tramo más interesante ( Lorca-Baza-Guadix ), con la UM de 313, pero en la mayoría de casos no es exactamente el mismo tren : a saber, en 1975 y hasta el cierre de la línea circulaba ya desdoblado, o sea, solo la rama Granada circulaba por esta relación, la rama Almería ya se había independizado y circulaba por el rodeo manchego de Alcázar de San Juan, Despeñaperros y Linares-Baeza. En particular, en esta otra etapa, el expreso de Granada incorporaba en cabeza un coche de correos amarillo.

También consta que en varias ocasiones, o en períodos punta, circulaba desdoblado en el tramo Murcia-Guadix, es decir, la rama Granada y la rama Almería ya se dividían en Murcia y cada una marchaba por separado en el tramo común.

Considerando los horarios del expreso 706, inverso al que presento, deduzco que hacían falta 4 juegos de tren para cumplir con este servicio, o sea, el mismo grupo de coches repetía el mismo servicio 705 al cabo de 4 días. Da la circunstancia de que, al día siguiente al de la anotación, estaba yo de nuevo en situación y anoté otra composición de este tren, que es la siguiente :

Expreso 705 del 18-julio-1972 a su llegada a Tarragona :

1	BB-8719	Murcia	2ª
2	BB-8929	id.	2ª
3	BB4-6017	Granada	2ª ex 3ª
4	BB-8665	id.	2ª
5	BB4-3735	id.	2ª ex 3ª
6	AAR-5053	id.	1ª y bar
7	BB4-3355	id.	2ª ex 3ª
8	BBL-8148	id.	2ª literas
9	BB4-3302	Almería	2ª ex 3ª
10	BB-8583	id.	2ª
11	AAXB-1038	id.	1ª y 2ª
12	DDT-8073		furgón

Obsérvese como llegan a ser totalmente equivalentes las dos composiciones, incluso en numero de plazas, aun con distintas series de coches y en orden no idéntico. Se mantiene la esencia : literas y bar para Granada, mixto para Almería etc....Sorprende en esta composición la presencia de una "vieja gloria" como es el mixto AAXB-1038, reliquia ex. Central de Aragón, modernizado, procedente de un mixto 1ª y 3ª del citado ferrocarril; aquí cubre el cupo de plazas de 1ª clase en la rama de Almería. No menos notable es también la presencia de un ex. Butacas Norte ( BB-1606 ) en la otra composición, vehículo a pasillo central que cuesta imaginar que en 1972 todavía se usase en tan largo recorrido.

La presencia de un solo furgón en esta composición ( equivalente en capacidad a los dos DV de ejes de la otra ), indica que no se procede en Guadix sistemáticamente a la división de furgones para los dos destinos; posiblemente éste sigue a Almería y se incorpora otro para Granada en Guadix o en alguna otra parte del recorrido.

En toda esta información se aprecia como, en la época, Renfe se las apañaba para usar todo lo disponible y ofrecer el máximo número de plazas según la demanda; a veces las soluciones podían ser algo atrevidas, pero todo rodaba.



Magnífica foto de autor no identificado publicada en el foro que se cita más adelante; estamos en Hijate el día 23-8-1971; parece ser la composición "Almería" de este expreso que circula desdoblada; el primer coche 5000 parece ser el mixto, siguen 2 coches 8000 y un furgón a bogies posiblemente serie 5000.



Esta maravillosa imagen, cuyo autor es José Vicente Coves y se publicó en el libro "Trenes, Cables y Minas de Almería", muestra el sucesor del 705 ( es decir, el Barcelona-Granada sin rama de Almería ) arrancando de Baza en 1984, en la época final de explotación de esta línea; la UM de 313 va capicuada, como parece ser más flexible para la explotación con inversiones de sentido. La foto se copió en un hilo de un foro relativo a la citada línea.

Sirva como mínimo ejemplo para ilustrar lo que debió ser este tren 705 en la realidad cotidiana en su tramo andaluz.

Para la reproducción en HO, resulta que solo 8 de los 13 coches tienen ahora mismo una solución comercial válida ( en concreto son los numerados 01-02-03-04-08-11-12-13 ); para los demás, existen dos opciones:

1/esperar la reproducción por parte de una firma comercial : esta opción tiene la pega de que dicha espera puede variar generalmente entre 1 año y el infinito ( con mayor probabilidad de esto ultimo)

2/apañarse uno mismo y proceder a una construcción propia; tal extremo no precisa en general de una construcción integral, sino que es suficiente la modificación, ligera o pesada, de algún vehículo parecido existente : esta opción tiene la pega de que, cuando uno ha terminado con más o menos fortuna su proyecto, entonces la ley de Murphy indica que la probabilidad es máxima de que inmediatamente salga el modelo comercial exacto.

Mi proyecto general CR7 ( no es futbolístico, confirmo ), se basa en disponer de un parque de coches Renfe comerciales o transformados suficiente para poder formar en cualquier momento un porcentaje alto de las composiciones que tengo anotadas y bien documentadas ( unas 150, y no más de una a la vez por supuesto ); es una labor que, con lentitud, va tomando cuerpo; comprende en este momento un inventario de 109 coches, de los cuales 41 comerciales, 38 ya transformados y 30 en proyectos en curso o por iniciar.

En este hilo voy a exponer para cada uno de los 13 coches de esta composición su origen, su fotografía y una pincelada de cómo se ha obtenido, en el caso de los transformados.



En esta imagen, el tren circula entero en su primer tramo Barcelona-Tarragona, según la anotación realizada. Lamentablemente, he usado en las tomas mi modesta maqueta casera, sin elementos decorativos, ya que la maqueta de asociación empleada en otros reportajes sigue estando inoperativa y no se vislumbra ningún horizonte finito de terminación de los trabajos.



En esta viñeta, el detalle de la cabeza de este tren, con los dos coches destino Murcia y el coche mixto 1ª-bar destino Granada.

#### Coches 01-02-04-11



Se trata del tramo más fácil de esta labor; son coches comerciales de la serie BB-8500 de Renfe, reproducidos con suficiente exactitud por Electrotren en sus referencias 18002, 18009, 18010 o 18022, entre otras. La primera de ellas tiene un error de matriculación, ya que el número tampografiado corresponde a un ejemplar de ventanillas grandes. En todos ellos, sin embargo, hay que retirar la dinamo generadora del lado departamentos; en realidad llevan solo 1 ( no 2 ) y está del lado pasillo.

## Coche 03



Asimismo es un coche 1ª clase y bar de la serie 5000, reproducido desde antiguo por Electrotren ( ref. 5025, entre otras equivalentes ); aunque el tren real lleva un AAR-6000, el parecido y la equivalencia entre 5000 y 6000 hacen válida esta asignación ( pero los bogies de los 6000 son algo distintos de los de los 5000 ). Un tema no comentado y que es válido en todo mi proyecto, es que para compatibilizar visualmente un 5000 con un 8000 de Electrotren contiguos en un tren, hace falta bajar cota en el primero ( el modelo 5000 Electrotren es alto en exceso ); para ello reemplazo sistemáticamente los ejes origen con ruedas de 11,5 mm. de diámetro, por otros de 10,5 mm.; sigue existiendo diferencia visual notable en anchura ..... pero es que en este caso es REAL. No así las alturas al zénit de los techos, que son equivalentes en la realidad.

Altura : 4,035 m ( 5000 ) / 4,050 m ( 8000 ) : en HO dif. de 0,17 mm. inapreciable  
Ancho : 3,100 m ( 5000 ) / 2,825 m ( 8000 ) : en HO dif. de 3,16 mm. notable



Una 1900 de caja americana ( 1966 o 319-066 ) ha tomado el tren por la cola en Valencia-Término y lo encamina hasta La Encina, donde invertirá para seguir hasta Alicante. El modelo HO es AMF.

## Coche 06



El coche literas : he aquí la cuestión. El modelo de Electrotren no es que sea falso, pero reproduce una serie minoritaria de solo 15 coches con 10 departamentos ( y así reutilizan un molde que ya poseen del coche de 1ª clase, los muy pillines ! ); pero la serie de literas por excelencia es la gran serie de 117 coches con 11 departamentos ( y uno de ellos está en este tren ). Queda pues recurrir a la documentación para conocer que una marca poco conocida en España ( la alemana Heris ), es una de las pocas que reproduce correctamente el coche literas tipo X alemán Bcm243 de 11 ! ventanas.

Pues helo aquí : para la "renferización", no hacen falta grandes trabajos de "chapa", ya que los laterales son correctos y exactos; hay que ponerle unos bogies MD Electrotren ( los alemanes de origen son algo distintos ), retocar las puertas laterales para hacerlas de 1 sola hoja con doble pasamanos, imitar las puertas de intercurrencia con sus 4 tramos plegables, y disponer las señales de cola al hispánico modo. Un poco de pintura ( HU-172 ) y las calcas o transferibles.

## Coche 07



El coche 5000 de 8 ventanas ( el original de 2ª clase ), debe transformarse a partir de uno estándar de 7 ( mejor un 2ª BB1 para tener asientos de 4 plazas ); en este caso, he ido modificando los espacios de chapa entre ventanas contiguas, cegando con EVG 1 mm. o abriendo a la lima hasta la nueva configuración de 8 ventanas de 1,10 m. reales de ancho, o sea 12,64 mm. en HO; para tales ventanas he usado unas de un despiece de un automotor 614 Fleischmann de la DB, cuyas ventanas dan 12,50 mm. de ancho. De paso, me sorprenden algunos artesanos que proponen tal transformación reutilizando las ventanillas Electrotren, que son de 14,50 mm ! Mein God ! 2 mm. cada una más grandes ! En mi opinión, el aspecto se restituye tanto más con el tamaño como con el numero de tales ventanas.

Además, hay que rehacer el interior, para recortar el tamaño de cada uno de los 7 departamentos y añadir el suplementario, usando materiales sobrantes del mismo origen Electrotren; en el techo, hay que arrasar los 7 ventiladores Kuckuck y poner 8 del mismo tipo en el mismo espacio, reaprovechando los cortados ( si es posible ) o usando la referencia de latón Weinert 89522.



La 1971 ( 319-071 ) ha relevado a la eléctrica en Tarragona y remolca el tren hasta Valencia-Término, donde quedará prisionera en las toperas. Falta todavía un año para que se complete la electrificación Tarragona-Valencia. Modelo HO todo latón de AMF con mecánica Roco.

#### Coches 05-09



Son coches de 9 ventanas ( en origen de 3ª clase ), y deben obtenerse, como en el coche anterior, por modificación profunda del original Electrotren de 7. El problema suplementario radica en el coche 05, que al ser un "3000" y no un "5000/6000" es ligeramente más corto de chasis; sin embargo, en esta serie 3300, tal diferencia es, a escala, de sólo 5,4 mm. ( un 2% del total ) y no se ha repercutido en el modelo aquí presentado; el otro está planteado como un BB4-6000 auténtico, aunque los bogies deberían diferir ligeramente por la forma de sus largueros exteriores de los de un 5000.

Las ventanillas en ambos son de real 1 m. / 11,5 mm. a escala, procedentes de sobrante de coches tipo "X" convertidos en furgones ( Rivarossi o Roco ); en algunos probé con el método de cegar-abrir la línea de ventanas; pero en éstos ya usé el "panelado" total del lateral, con plancha EVG de 0,5 + 0,5 mm. ( para dejar la muesca de encaje con el chasis en la parte inferior ).



Detalle de la rama "Almería", en cola de tren ( o en cabeza según los tramos ).

### Coche 08



El ex-Norte : fácil, Mabar lo ha reproducido correctamente, aunque esta versión de plena época IV con matrícula UIC ha sido la más tardona en salir de todo el proyecto. En la primera presentación de este tren, ya me había apañado mi BB-1600 época IV, repintando uno de época III aunque estaba pendiente de los transferibles de marcaje.



Detalle de la parte central del tren, con 5 de los 6 coches destino Granada, con el coche literas en el centro de este tramo.

## Coche 10



Es un ex. 1ª/3ª, distinto del mixto 1ª/2ª que produce Electrotren, ya que tiene una ventana más en el lado 2ª clase; se parte si embargo de uno de ellos, para, dejando intacto interior y exteriormente el extremo 1ª clase ( 3 ventanas ), elaborar el otro extremo redimensionando los departamentos y cegando-abriendo la línea de ventanas para colocar una más ( dimensión pequeña, 11,5 mm. como en los BB4 ). En esta toma, estaba pendiente de aplicar el transferible correcto para la matriculación en el centro del coche, tarea realizada con posterioridad.

## Furgones 12-13



Sin problema, modelos producidos por KTrain correctamente; he elegido uno verde integral y otro con franja amarilla, para dar variedad; en realidad podían verse indistintamente unos y otros. Sólo desear que esta marca encuentre unos rodajes y unas elongaciones de enganche que funcionen con normalidad.

Sin duda, uno de los elementos más atractivos de este expreso es su circulación por la mítica y extinta línea Lorca-Baza-Guadix; es oportuno redirigir al lector interesado a este hilo del foro Forotrenes, donde muchas aportaciones permiten documentarse sobre dicha línea y este tren :

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=5405>

En varios puntos de este hilo se exhiben fotos de este expreso real.



En las dos fotos anteriores, aspecto posible de este tren circulando con la UM capicuada de locomotoras 313 entre Murcia y Alcantarilla ( 1ª foto ) y entre Alcantarilla y Guadix ( 2ª foto ). Los modelos de locomotoras son producto Mabar ( la de verde más clarete ) y la “todo latón” de AMF ( la de verde más oscuro ). Aunque de técnicas y orígenes distintos, el hecho de estar ambas fielmente realizadas permite su compatibilidad estética sin más problemas.



Viñeta con el aspecto de la composición completa a su salida de Barcelona; estas fotos cenitales no acaban de salirme bien detalladas con mi técnica fotográfica simple, sin empleo de elementos de fijación como sería un trípode, por ejemplo.

Y aquí finaliza el recorrido de éste nuestro expreso; tengo más anotaciones de composición en los años 1975 y 1981 pero hacen referencia al tren ya desdoblado, en concreto al expreso Barcelona-Almería y viceversa circulando vía Alcázar de San Juan; sin embargo, tengo una de 1975 del expreso Granada-Barcelona que en aquél momento circulaba todavía por la ruta de Murcia y Baza; sigue llevando el mixto 1ª-bar AAR y el literas BBL, además de un furgón DDT en cola.

A modo de epílogo, esta toma de cola de tren en mi modesta y retorcida maqueta casera :



Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo las 2 exteriores ) : Jordi Serra i Miquel  
Mayo-2014