

MADRID-CARTAGENA

UN RADIAL DE PEQUEÑO FORMATO



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.

Cartagena - - - - - Composición CR7711

Referencia EW102

El título del trabajo es engañoso : no es que sea un tren menos importante, ni lo es la zona geográfica del Este peninsular que sirve : lo que sucede es que al ser un expreso de una sola formación o rama (o destino), su total de coches en ruta es pequeño comparado con los trenes de dos destinos, como por ejemplo el otro nocturno de la zona que sirve Valencia y Alicante con dos composiciones acopladas.

Sin embargo, los 7 coches que forma son equivalentes a los que se disponen para otros muchos destinos radiales. Y servir la región murciana (con su capital), además del término en Cartagena (con su complejo industrial y base naval), no es una nimiedad. Pienso que el tren se vería más "robusto", si, por ejemplo, se hubiese dispuesto una segunda rama añadida de 3 ó 4 coches destino Aguilas, a segregar en Alcantarilla o en Murcia del Carmen, opción que quizás hubiese tenido interés comercial.

Expreso nº 508/408 Madrid-Atocha a Cartagena del 26-marzo-1977 :

	Matricula	Marca	Base-Origen	Referencia
M	1900 *	AMF		
1	J-600000 *	Mabar		81810
2	DDT-8084	Tulaton		
3	WL-3372 (S4)	TC	LsModels	
4	BBL-8215	TC	Heris	
5	AA-8011	Electrotren		18008
6	BB-8679	Electrotren		18022
7	BB-8743	Electrotren		18042

Aunque mi anotación fue a su salida de origen, con una eléctrica 7600, he pensado situar el tren unas horas más adelante, en el tramo todavía no electrificado de Albacete y Chinchilla, donde presumiblemente una diesel 1900 se haría cargo de él hasta destino. Así ofrezco una mayor variedad de tracción en estas presentaciones modelistas.

Hasta finales de 1979 no entraría en servicio el tendido eléctrico desde Alcázar hasta la zona levantina, luego el cambio de tracción en la estación manchega era imprescindible. Por otro lado, las 333 eran muy nuevas en 1977 y no alcanzaban un gran radio de acción, concentrándose en el centro y norte; las 4000, si bien presentes en la zona, estaban ya más por la labor de mover trenes petroleros que grandes expresos; luego, me decanto por aplicar una 1900, entonces las reales "chicas para todo" cubriendo un amplio abanico de servicios desde su base de Valencia.

El tren lleva doble numeración : 508/408 en sentido centrífugo y 407/507 en sentido centrípeto : si bien el rango 500 es para la zona de Madrid y el rango 400 para la levantina, ignoro en qué punto exacto se produce el cambio.

Respecto a sus horarios poco a señalar : Madrid A. 22,35 -> Cartagena 9,50, y en sentido contrario 22,15 -> 9,10, bastante simétrico. Paradas prescritas del orden de 20 minutos en Alcázar de San Juan, que indican claramente el cambio de tracción. También del orden de 20 minutos en Murcia del Carmen, quizás por motivo comercial.

Vamos al detalle de los coches :

1/ El coche-cama :

Coche num. 3



Es un coche "corto", tipo S4, serie de 20 ejemplares que fueron exclusivamente ibéricos, es decir, una versión proyectada para el servicio en España y Portugal, con ancho de caja superior (y ancho de vía, por supuesto) y longitud reducida en 1,9 m. en consecuencia. Por lo demás tiene el aspecto y la distribución interior de los S1, por lo cual en H0 he partido de uno de ellos para hacer la transformación. La operación no es fácil, implica "corte" a disimular lo más posible.

Aún siendo "corto", tiene la misma capacidad en plazas acostadas que los otros S : y es que tiene 6 dobles y 4 simples, mientras que el S3 tiene 4 dobles y 8 simples : el resultado es el mismo : 16 plazas = 16 camas. La foto lo muestra del lado departamentos, siendo los 4 simples los más cercanos después de la ventana cegada del WC.

2/ Los furgones :

Furgón num. 2

Incorporo a este tren mi ejemplar "Tulaton", en este caso fue adquirido completo y montado sin intervención de mis talleres. Se trata del furgón con calderín DDT de puertas pequeñas, de los últimos números de la serie, por lo tanto, es un tipo muy distinto del reciente producto industrial Electrotren. Cabe pensar que en este tren de hoy, en 1977, posiblemente llevaba activado el suministro de calefacción a vapor, o sea, no es casualidad que este expreso llevara un DDT y no un DD, en las fechas invernales en que fue tomada la composición.



Furgón num. 1



Era frecuente que los expresos de los años 70 y anteriores, limitados entonces a 100 km/h, usaran vagones ordinarios del parque de cerrados como furgones auxiliares de paquetería, limitados asimismo a 100 km/h por lo menos los tipos más modernos con cajas de rodamientos. Como en este caso, este J-600000, ejemplar unificado UIC-ORE, de una serie entonces muy moderna y reciente, que en 1977 no llevaría aún rotulaciones tipo "P.E." o "Paquexpres".

El modelo H0, también muy tardón, apareció en 2018 de la mano de Mabarr, de manera exacta, mandando al olvido los "renfritos" previos de Roco y de Electrotren que intentaban reproducir este modelo con bases de otros tipos de vagones.

La presencia de este vagón en primera posición, refuerza la idea de que este tren no llevaba calefacción eléctrica, aunque más tarde sí fueron equipados algunos J-600000 con paso de manguera 3 kv.; pero es muy dudoso en 1977.

3/ Los coches tipo 8000 :

Coche num. 4 :



Inútil presentar de nuevo este súper famoso tipo de coche, presente en todos los expresos nocturnos por excelencia, y cuya disponibilidad industrial en H0 está todavía pendiente a estas alturas de la película. Inconcebible.

Coches num. 5 a 7 :



Inútil también presentar de nuevo los coches 8000 Electrotren, la mejor imitación que se ha hecho de estos coches aún no saliendo de un molde "ex profeso", sino de retocar y aprovechar moldes de coches Rivarossi alemanes; un primera y dos segundas figuran en este tren.

4/ La locomotora :

Según lo comentado antes, una 1900 pues va a hacerse cargo de la tracción. Podría ser uno de los recientes modelos de Mabarr, sin embargo será una pieza de latón del artesano AMF, motorizada con un chasis Roco, y digitalizada de origen. Máquina número 1971, bicabina, color verde y franjas amarillas origen. UIC 319-071-7.



Sin abundar ahora en más detalles, añado un ANEXO a este trabajo para narrar a mi manera las vicisitudes de mi parque modelo de estas 1900.

5/ Circulación :



Varias imágenes clásicas de la circulación real de este expreso por la maqueta Asvicaf plenamente funcional.



ANEXO :

LOS MODELOS DE 1900 RENFE EN H0

La locomotora diesel serie 1900 (después 319) ha sido uno de los modelos más reclamados a escala H0 y que hemos tenido que esperar bastante tiempo para tenerla disponible a nivel industrial y calidad correcta. Y me refiero concretamente a la dicha de "carrocería española", bicabina, números 1901 a 1960, 1971 a 1999 y 19901 a 19904 (en UIC 319-001 a 060 y 319-071 a 103).

Esta pieza, por otra parte omnipresente en la Red desde finales de los 60, se ha hecho esperar, y no sacó su carcasa verdosa en nuestras colecciones y maquetas hasta bastante después del "boom" modelista renfero de los primeros años de este siglo (en concreto, primer modelo industrial Mabbar en 2017). Cuesta comprender cómo Electrotren (cuando era hispano) o Roco (en la época Soldat) no se atrevieran con un modelo tan conocido y solicitado.

El caso es que, como en otras ocasiones, no soporto estas esperas y me procuré mientras no un modelo de ella, sino dos.



El primer ensayo exitoso fue en la "Edad de la Resina", con una carcasa que adquirí, correcta de medidas y detalles (dentro de lo posible), pintada y rotulada; por aquel entonces, se recomendaba motorizarla con una diesel de surtido americano, tal como la SD35 de Mehano, la Alco C628 de Model Power o la Trainmaster Fairbanks de Athearn, modelos todos ellos fácilmente adquiribles.

La primera la descarté por tener los tres ejes a distancia simétrica; las otras dos sí tienen asimetría, pero no del valor exacto de la nuestra : en concreto, y en medidas reales en mm., la nuestra es 1689 + 2019, la Alco C628 es 1702 + 2108, la TM es 1753 + 2210. Después de tenerlas y probar la operación, al final cambié de rumbo hacia otra posibilidad de creación propia.

Descubrí que las BB "danseuses" francesas de Alsthom, son BB de bogie corto que mide 1608 mm.; los modelos LIMA de estas series están bien motorizados, chasis de metal, ruedas sin aros, con buena captación y peso : tenía ya una en mi parque.

Dado que el diámetro de las ruedas era casi igual, ideé una solución B1 + 1B para mi 1900, alargando el chasis de metal por un lado, y alargando cada bogie con largueros ficticios y un eje libre : éste a la distancia de los otros necesaria para que la medida total fuese 42,6 mm. (3708 real). Dicho y hecho, y con resultado muy aceptable, tanto en aspecto como en funcionamiento. Ocurría en 1999.



Una BB-8500 francesa de LIMA : una como ella fue la "donante" de motorización de mi 1900 de resina.



La 1997 (319-097-2), caja de resina PEM + motorización LIMA tipo B11B

El segundo ejemplar fue de latón; cuando AMF propuso su 1900 clásica con la mecánica Roco de las 319.2 fruto de la colaboración Roco-Soldat (mecánica del todo excelente), no me resistí a ella pese a la cota presupuestaria lógicamente elevada pedida y con su equipo digital ya de origen. Ocurría en 2012 y fue a razón de mi "auto-obsequio de pre-jubilación".

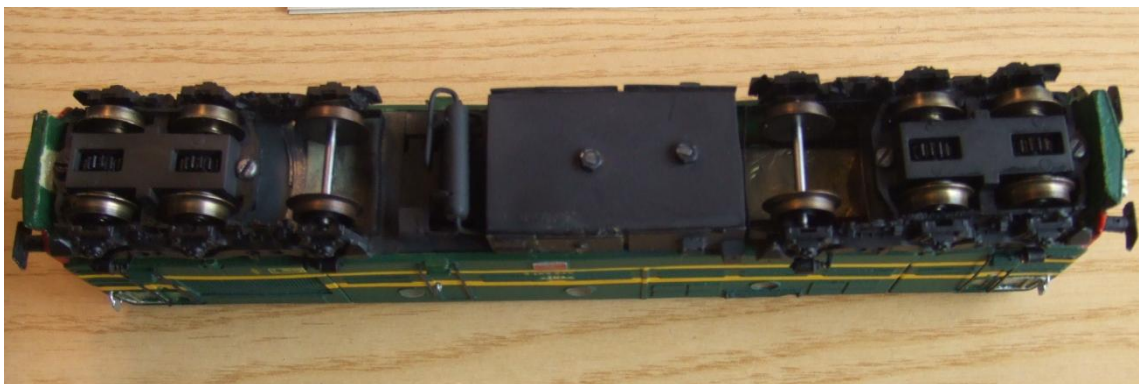


La 1971 (319-071-7) de latón AMF, motorización Roco

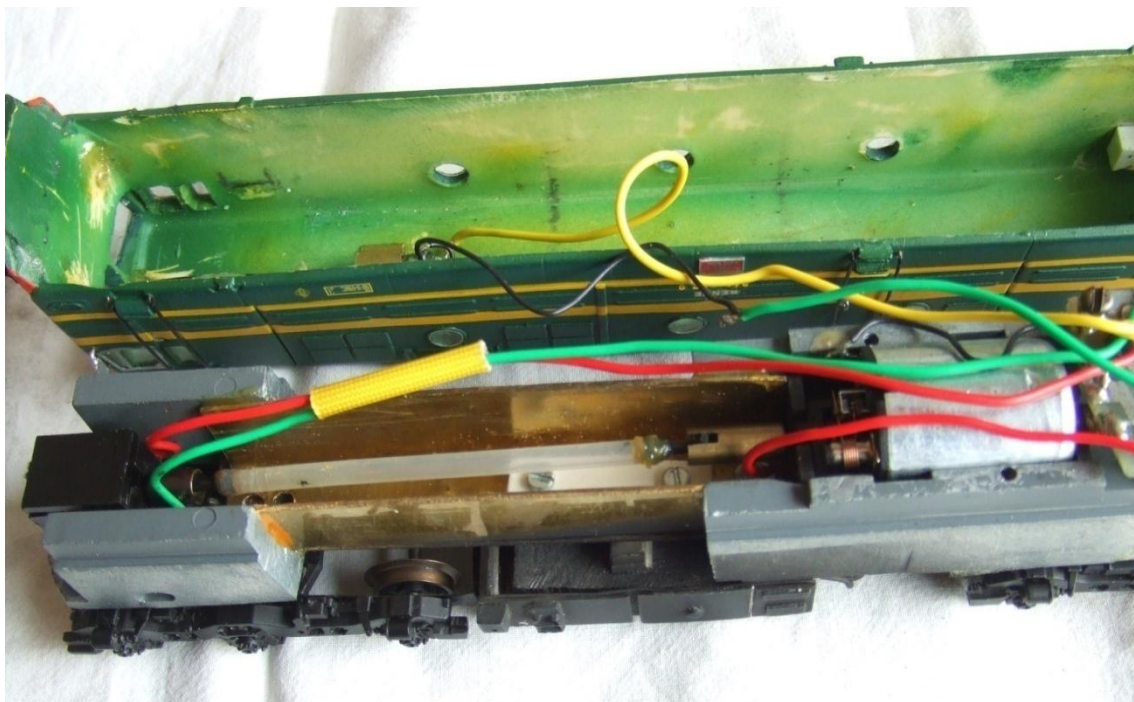
Con ello di por representada esta serie en mi parque; cuando, ahora de reciente, finalmente Mabbar ha sacado la primera de nivel industrial, también la he adquirido por aquello de "solidaridad" con la iniciativa, tomando el ejemplar época III para variar y para ampliar los horizontes de aplicación.



La 1912 época III Mabbar : producto industrial de calidad gran serie.



Detalle de la 1997 : se observan los 4 ejes motorizados con engranaje y tapa atornillada de la francesa LIMA, y los 2 ejes libres por prolongación del lateral de bogie. Naturalmente, el eje de giro del bogie no está en el centro. Y funciona !!



Secreto interno de la 1997 : carcasa de resina, chasis de zamac LIMA partido y alargado con una barra de latón en "U" central, cardan alargado por el conocido sistema "BIC". Los depósitos inferiores contienen lastre y están atornillados a la barra de unión. Instalación lumínica simple para activar el foco de un extremo. Para la digitalización, mejor olvidarse de ello viniendo ya dispuesto en la otras dos ...



El "trío" en formación de sobremesa : de izquierda a derecha la 1997 (PEM/TC), la 1971 (AMF) y la 1912 (Mabar). Por cierto, las fotos comparativas delatan que la 1997 tiene la caja puesta al revés respecto del chasis a corregir el montaje en la próxima revisión !



Vista de comparación : pero, sinceramente, no se puede comparar lo incomparable, son 3 sistemas, materiales y orígenes muy distintos, y, sin embargo, dan una visión global de semejanza y unidad, restituyendo cada una de ellas la 1900 real. De eso de trata, nada más. De arriba abajo : 1912 Mabarr plástico, 1971 AMF latón, 1997 PEM resina.





Amplio margen de "interpretación" para el color verde del parque diesel Renfe !

6/ Epílogo :

Anoté una segunda composición de este tren un mes más tarde, y carece de interés formarlo ya que tiene exactamente los mismos tipos de coche (con otra diversa numeración) que el actual, con la sola diferencial circunstancia del añadido de un segundo coche a literas BBL en cola : refuerzo ? fuera de servicio ? alquiler a grupo privado ?

Qué fue de este expreso ? Como todos los demás, hacia 1987 fue "estrellizado" con un amplio salto de calidad en sus coches, tomando la denominación de "Estrella Costa Cálida" (a no confundir con el "Estrella Mar Menor", éste con origen en Barcelona); ya en este siglo, la desaparición generalizada de los servicios nocturnos dio al traste con él, estableciéndose esta relación con mayor frecuencia y servicio diurno mediante trenes "Altaria", a base de composiciones Talgo de última generación y tracción diesel integral 334. Más o menos la historia repetida.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Mayo-2022