

# EXTREMADURA EXPRESO

## EL RADIAL DEL OESTE



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.

Extremadura ( 1984 ) - - - - - Composición CR8A11

Referencia EW115

La estructura radial de la red ferroviaria española es indudable, y los nuevos trazados AVE no hacen sino insistir y replicar el mismo esquema.

Habiendo recorrido pues en estos trabajos casi todos los puntos cardinales de la radialidad, quedaba sin embargo el eslabón OESTE, aunque estaba vagamente representado por el expreso "Lusitania". Sin el carácter internacional de aquél, existió otro expreso nocturno recorriendo la antigua línea de Ciudad Real y Puertollano, para finalizar en la muy extremeña Badajoz, junto al límite portugués.

No sé por qué razón no tengo anotación directa de él en mis tardes-noches en Atocha en 1977-78, y no reparé en su existencia, quizás por su tardía salida. Pero el caso es que existe una conocida foto de 1984 con este tren entrando en Atocha, y además en el período en que usó una muy peculiar tracción.

Esta foto, acreditada a Manuel Galán, se publicó en los foros repetidas veces y pese a la poca luz de su matinal aspecto, permite distinguir los tipos de coche que forman este ligero expreso de 7 coches, pero con todos sus servicios básicos cubiertos.

Para la datación, consta que fue a partir de verano de 1984 cuando se utilizó esta tracción especial, que se dio también al unísono con otro de los expresos que forzosamente debían utilizar tracción diesel, como el "Rías Altas" que ya apareció en esta serie de trabajos. Como ya comenté en su día, el ahorro energético que se obtuvo con usar tracción eléctrica con los Talgo, dio sobrantes varias de las 354 específicas, entonces muy nuevas. Se decidió aplicarlas a algunos de estos expresos nocturnos, ya que su esfuerzo de tracción era equivalente al de las 333 que usaban normalmente ( aunque el tema "adherencia" no fuese el mismo ).

Así, vemos imágenes como la de portada de hoy con cierto efecto "contra-natura" al unir una máquina de tan pequeño gálibo con coches convencionales. Una liebre arrastrando un carro, en cierta medida.

El término "Extremadura Expreso" aparece como oficial en esta fecha, pero no lo recuerdo como tal en épocas más tempranas, como 1977, cuando su numeración de circulación era 601-602.

Este es el detalle del tren fotografiado por Galán ( sigue la foto entera ) :

Expreso nº 891 "Extremadura Expreso" Badajoz a Madrid-Atocha de verano de 1984 :

	<b>Matricula</b>	<b>Marca</b>	<b>Base-Origen</b>	<b>Referencia</b>
M	354 *	Electrotren		2353
1	DDT-8000 *	Tulaton		
2	DGCT-3200 *	Tulaton		
3	WL-5300 ( T2 ) *	Electrotren		18101
4	BBL-8100 *	TC	Heris	
5	AAR-5000 *	Electrotren		5025
6	BB-8500 *	Electrotren		18022
7	BB-8500 *	Electrotren		18010





*Sabe mal centrar más la foto del tren en cuestión y con ello recortar el magnífico puente de señales .....*

En este tren, que suponemos en época estival, no hay indicio de calefacción para los coches : la máquina 354 no puede dar la eléctrica, y en 1984 no sería muy adecuado pensar que vaya a vapor desde el calderín DDT en cabeza. Ningún coche es climatizado con convertidor, luego la línea eléctrica UIC 3 kv. no es necesaria en verano.



En cambio, en esta otra foto del infatigable viajero británico Phil Wormald, fechada en febrero-85, este mismo tren a su llegada matutina a Badajoz, presenta aún la tracción 354, pero detrás del furgón paquetero JJPD viene un furgón generador DDT-9450, también con trasiego paquetero, pero imprescindible para dar la tensión eléctrica 3 kv. para calefacción a los coches que la 354 no tiene. Invierno manda !

Iconica también la postura del especialista en "garde-à-vous" !

Los horarios de circulación eran los siguientes ( en verano 1984 ) :

<b>Expreso 890</b>			<b>Expreso 891</b>		
	<b>LI.</b>	<b>S.</b>		<b>LI.</b>	<b>S.</b>
Madrid-Atocha		23,35	Badajoz		22,20
Ciudad Real	2,11	2,26	Almorchón	1,35	1,36
Puertollano	2,54	3,04	Puertollano	3,34	3,46
Almorchón	4,59	5,00	Ciudad Real	4,16	4,33
Badajoz	8,20		Madrid-Atocha	7,33	

No es en ningún modo un servicio de gran rapidez, además penaliza el hecho que en el tramo extremeño hacía un cabotaje fino parando en casi todas las dependencias, para drenaje local. Por otra parte, el interés comercial de las plazas acostadas se centra en la relación total, ya que no tiene sentido contratarlas con destinos en Ciudad Real o Puertollano, ciudades que tenían trenes regionales diurnos con la capital más adecuados.

Consultada la guía horaria de 1977, no aprecio grandes diferencias ni con el tiempo total del recorrido ni con el surco horario utilizado.

Vamos al detalle de los coches :

### **1/ El coche-cama :**

Coche num. 3



En la foto de portada se ve claramente que es un coche-cama T2 por el lado del pasillo, con sus grandes ventanales; que es como el aquí presente, de la serie 5300 propiedad de la CIWL y no un 5400 de Renfe, se intuye por el reflejo de lo que parece ser el grueso logotipo en relieve de la CIWL en el centro.



## 2/ Los furgones :

Furgón num. 1



Modelo del DDT-8000 con calderín para calefacción a vapor y puertas estrechas, como se observa en la foto. Se trata del modelo de latón propuesto por el artesano Tulaton.

Ambulante Postal num. 2



Nuevo trabajo rodante para este reciente ( en mi parque ) ambulante postal "corto"; modelo de Tulaton, con la decoración amarilla de los años 80 que se adivina en la foto de referencia pese a su poco contraste cromático. El modelo es correcto pese a la duda que genera una posición de las dos puertas a mi parecer demasiado desplazadas hacia el centro del coche.

### 3/ Los coches tipo 8000 :

Coche num. 4 :



Inútil presentar de nuevo este súper famoso tipo de coche de 2ª clase y literas, presente en todos los expresos nocturnos por excelencia, y cuya disponibilidad industrial en H0 está todavía pendiente a estas alturas de la película.

Coches num. 6 y 7 :



N-esima utilización de estos famosos coches Electrotren en estos trabajos. Un aspecto realista a pesar de ciertos defectos muy puntuales.



#### **4/ El coche tipo 5000 :**

Coche num. 5 :



Inconfundible en la foto por su gálibo "generoso", este ejemplar de coche serie 5000 sigue funcionando en un expreso como composición de base ( no refuerzo puntual ) en fecha tan tardía : porqué ?

Los coches AAR-5000, modificados de sendos AA-5000 ya en época III, por supresión de 2 departamentos de clase superior con habilitación de un pequeño bar en su lugar, tuvieron una larga vida, mayor que la de sus hermanos de serie. Y es que no hubo coche equivalente en la serie 8000.

En la foto de referencia, aunque no se aprecie el detalle, se intuye que se trata de este ejemplar ya que no hay otro coche que dote las plazas preceptivas de 1ª clase; y los AA enteros de 1ª clase llevaban ya años desclasados a 2ª serie BB1.

Sólo fueron quitados de escena cuando hubo el cambio generacional con las series 9000 y 10000, en cuyo parque sí hubo coches mixtos con bar/café.

#### **TRACCIÓN :**

Acierto 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 ).





### **CIRCULACIÓN :**

En definitiva, esta composición es perfectamente recomendable para su explotación en la mayoría de maquetas domésticas y colecciones de tren español; por su tamaño limitado a 7 coches y por el origen de gama estándar Electrotren de la mayor parte de sus elementos. Haciendo una cierta simplificación, los otros coches pueden soslayarse con facilidad : usar el literas ET aunque no es el correcto de 11 ventanillas, usar el furgón DD de ET aunque no es el real DDT, y usar un postal amarillo serie 2000 de ET asimismo en vez del específico DGCT-3200, o también esperar el "largo" 3000 que sacará ET en breve.











## VIDEO :

Como en otras ocasiones, uno de los compañeros presentes en la sesión fotográfica ha tenido el buen detalle de registrar un vídeo del evento. Es el siguiente :

[https://youtu.be/woaJ9IN52\\_w](https://youtu.be/woaJ9IN52_w)

Como puede verse, el nivel de circulación por la maqueta Asvicaf en la sesión de los miércoles está llegando a una intensidad más que notable !



## EPÍLOGO :

A menudo hablamos ( de hecho, siempre ), de la desaparición del tren referido en el trabajo, analizando la situación ferroviaria actual del país. En este caso no iba a ser menos, pero es que HAY MÁS, ya que ha desaparecido asimismo una parte importante de la línea que usaba ! el colmo !

En efecto, la línea hacia el sur por Ciudad Real fue fagocitada por Su Majestad el AVE, que ocupó parte de su rectilíneo trazado original entre Parla y Ciudad Real. El resto de línea siguió operativo a través del enlace desde Manzanares con la línea de Andalucía por Despeñaperros, dando un ligero rodeo poco significativo para el tráfico destino a la parte sur de Extremadura.

Nuestro tren, antes de este desvío, ya se había "estrellizado" y en 1989 ya era el muy remozado "Estrella Guadiana", con material climatizado, y por supuesto, con tracción convencional 333, ya que el "invento" del uso de las talgueras 354 fue de escaso desarrollo.

Actualmente, relaciones diurnas tipo regional cubren estos destinos extremeños, pero por la línea de Talavera y Cáceres de manera directa. También es buena opción el transbordo desde AVE ( Ciudad Real o Puertollano ) y enlace a trenes regional exprés hasta Badajoz por el tramo superviviente de la línea original de nuestro "Extremadura Expreso". Ni soñar con resucitar un tren nocturno.



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.

Agradecimiento a Richard Ricard por el vídeo.

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo acreditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2022