

Expreso "Costa de la Luz"

Madrid-Cádiz/Huelva

las maniobras sevillanas



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.

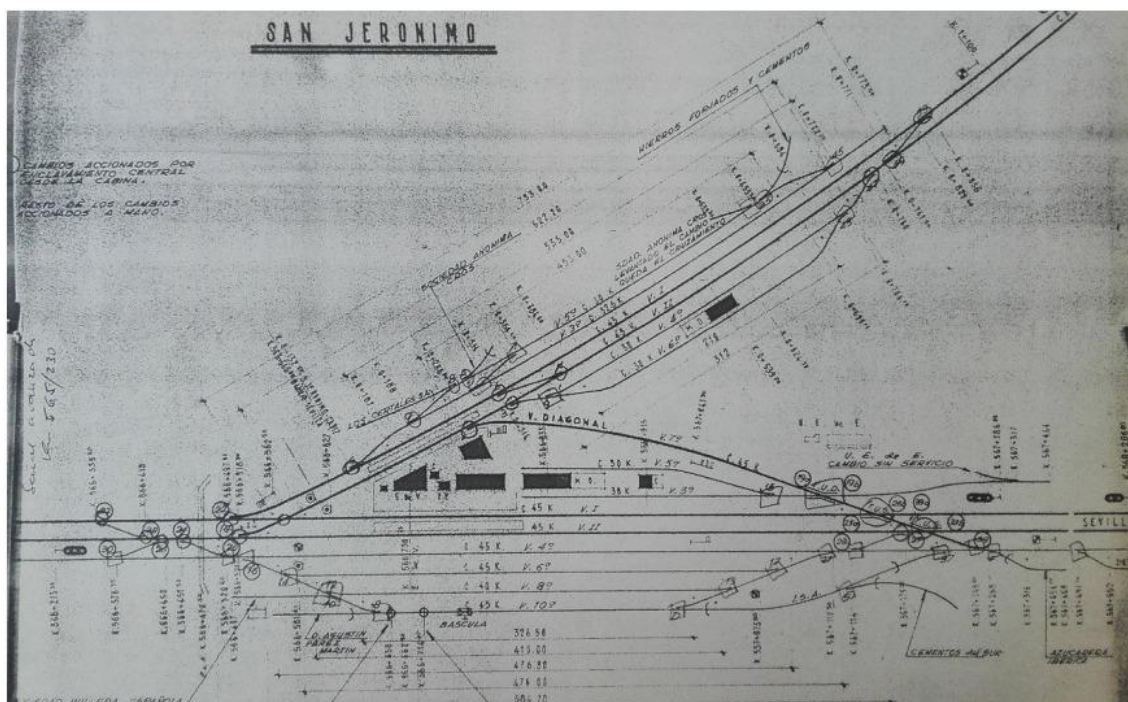
Costa de la Luz (1977) - - - - - Composición CR7712

Referencia EW111

Quedaba por repercutir en esta serie otro de los expresos "mayores" de la línea andaluza; "mayor" a tenor de su doble composición, para servir al unísono dos de las capitales andaluzas que faltaban, y por su carácter "a suplemento", es decir, dotado de manera justificada o no de una etiqueta de "calidad/rapidez" reflejada en su incremento tarifario.

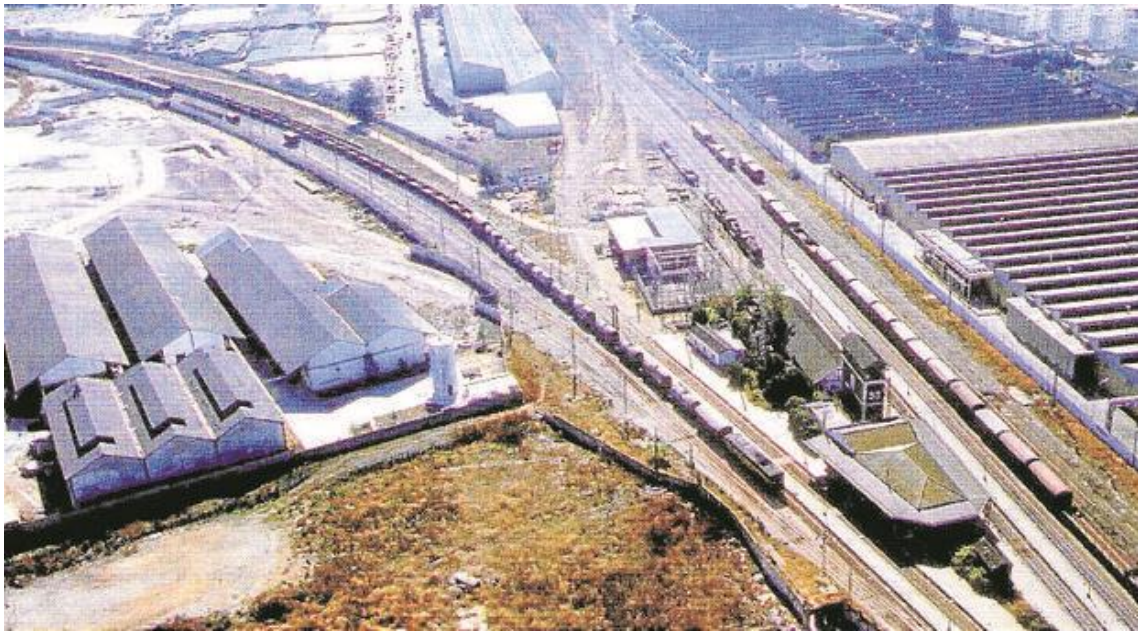
Se trata del denominado "Expreso Costa de la Luz", de Madrid-Atocha a Cádiz por un lado y a Huelva por el otro, con servicio asimismo para Sevilla, que debía atravesar si o si. Pero lo que más ha atraído mi atención en este expreso es la "a priori" maniobra de separación/unión que debía operarse en Sevilla, y que se intuye compleja por la irracional disposición original de los enlaces ferroviarios en la capital andaluza (producto de la operación antigua de 2 compañías distintas, MZA y F.C. Andaluces, cada una con sus peculiares instalaciones).

Precisamente, en marzo del 1977, cuando está fechado este tren, la bifurcación de San Jerónimo vivía sus últimos avatares (en septiembre del mismo año se inaugurarían los nuevos enlaces). Dicha bifurcación estaba en la periferia sevillana, y la línea de Cádiz se separaba de la que finalizaba en la sevillanísima estación de Plaza de Armas, y que daba acceso al destino onubense. La separación estaba ANTES de la estación Sevilla-San Jerónimo, teniendo ésta vías y andenes a lado y otro de su edificio principal, con los dos destinos ya diferenciados.



Captura del esquema de la antigua estación San Jerónimo : en recto, vías destino Plaza de Armas, hacia arriba, vías destino San Bernardo y Cádiz.

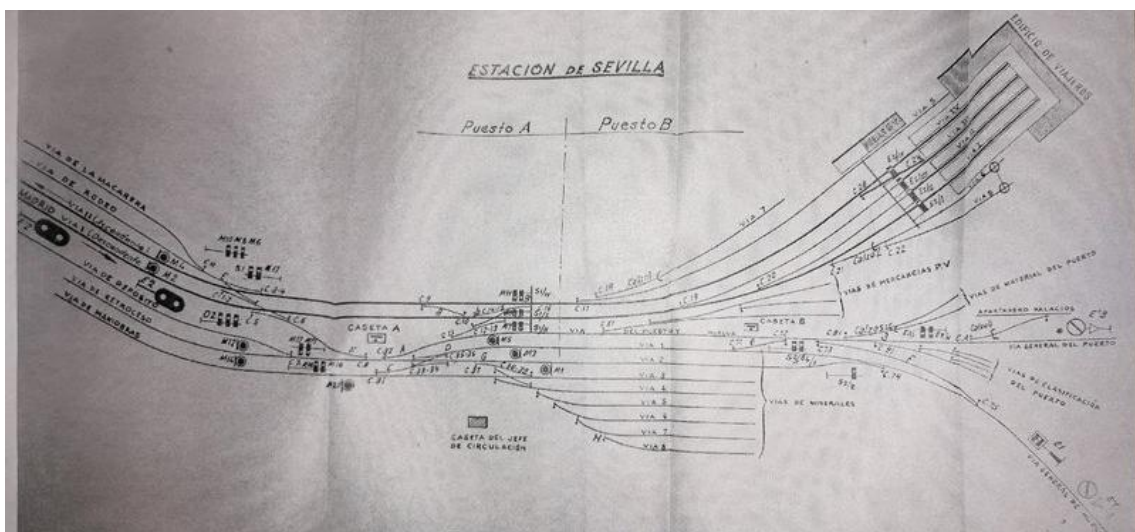
Dividir un largo expreso en esta instalación se antoja complejo : el tren entero debe ser recibido a uno u a otro lado, cortar, expedir la 1ª rama con la máquina titular y maniobrar la rama de cola hacia el otro sector de la estación, superando el punto de bifurcación, ponerle tracción y expedir. Aunque si el tren no es excesivamente grande podría ser recibido lado Cádiz y expedir la rama Huelva por la vía **diagonal** que se observa, quedando la rama Cádiz ya bien orientada.



Plano aéreo de San Jerónimo : a la derecha vías a Sevilla P.A. y Huelva, a la izquierda en curva vías a Sevilla S.B. y Cádiz. Al fondo a la derecha, acceso al depósito de tracción, el más importante de la zona entonces. Foto R.

Volvamos a nuestro expreso : así pues, el viajero destino Sevilla podía instalarse en la rama Huelva si deseaba apearse en Plaza de Armas, o en la de Cádiz si quería bajar en San Bernardo (ambas eran céntricas estaciones, pero muy distantes).

Pero hay más : siendo terminal Plaza de Armas, la rama destino Huelva debía salir por retroceso hasta el primer cambio para desde allí tomar la vía adecuada : otra de las peculiaridades de la situación original sevillana. Dado que en 1977 ya existía la electrificación hasta P.A., urgía también cambio a locomotora diesel : o éste se hacía ya durante la parada en San Jerónimo, o tras el retroceso antes de tomar la dirección onubense. Complicado, no ?



Sevilla P. de A. : la vía de Huelva es la que sale por el extremo inferior-derecho. Existen dos vías específicas indicadas "de retroceso". Foto. Juan Sánchez FT.

En resumen : nuestro expreso salía de Atocha con la rama Huelva delante (con servicios coche-cama, 1ª y 2ª clase, sin literas); después la rama Cádiz, incluyendo literas y auto-expreso : aunque éste último no salía de Atocha tal cual sino que se acoplaba por cola en Alcázar de San Juan, ya que había salido poco antes en un tren específico de plataformas PMA.

En concreto :

Expreso 424 "Costa de la Luz" Madrid-Atocha a Cádiz y Huelva del 26 de marzo de 1977 a su salida de Madrid :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Destino
M	8637		Electrotren	2745	Sevilla
1	DDT-8052	Furgón calderín	Tulaton		Huelva
2	DGDC-2019	Ambulante Postal	Electrotren		id.
3	WL-2937 (31)	Camas tipo S3	Sudexpress	98016-2	id.
4	AAB4-5104	1ª y 2ª clase	TC- Electrotren		id.
5	BB-8703	2ª clase	Electrotren	18010	id.
6	BB-8805	2ª clase	TC - Rivarossi		Cádiz
7	BB-8709	2ª clase	Electrotren	18022	id.
8	AA-8107	1ª clase	Electrotren	18008	id.
9	AAR-6004	1ª clase y bar	Electrotren		id.
10	BBL-8178	2ª cl. y literas	TC - Heris		id.
11	WL-4685	Camas tipo YF	Amefalink	YF-D	id.
12	WL-2933 (42)	Camas tipo S3	TC - LsModels		id.
13	DDT-8042	Furgón calderín	TC - Microtren		id.

La representación modelista H0 se aplicará con tracción eléctrica para el tramo Madrid-Alcázar, como base del tren anotado. También se exhibirá brevemente la circulación más allá de Sevilla con los dos trenes por separado, con tracción diesel del depósito sevillano, mayormente supuesta con máquinas Alco.

Respecto los números de circulación, viene como 424/423 en el tramo general, como 224/223 en el tramo hacia Cádiz y como 434/433 en el tramo hacia Huelva.

Horarios 1977 :

	424 / 224	434	223 / 423	433
Madrid-Atocha	21,25		9,40	
Alcázar-S.J.	23,28 / 23,38		7,27 / 7,35	
Linares-Baeza	1,48 / 1,49		4,55 / 5,00	
Córdoba	4,11 / 4,25		2,30 / 2,39	
S. San Jerónimo	6,20 / 6,43	6,20 / 6,32	0,16 / 0,42	0,23 / 0,42
S. San Bernardo	6,52 / 7,00		23,57 / 0,08	
Cádiz	9,30		21,35	
S. Plaza de Armas		6,40 / 6,50		24,00 / 0,15
Huelva		8,40		22,10

De lo que se deduce un lapso de 23 ó 26 minutos para completar las maniobras de Sevilla-San Jerónimo para la rama de Cádiz.

Detalle de los coches :

Furgones num. 1 y 13 :



Ambos del tipo DDT, parece no ser casual, ya que en sus tramos terminales con tracción diesel posiblemente (en invierno) era preciso su concurso para caldear a vapor los coches.

Mis 2 coches DDT-8000 deben usarse en este tren : el de latón y puertas pequeñas de Tulaton y el de puertas anchas obrado en mis talleres, mediante montaje de un kit de resina del artesano Micotren.

Ambulante Postal num. 2 :



Opción estándar para este coche postal Electrotren del surtido general : verde todavía en 1977 y sin la matrícula UIC aplicada. Real !

Coche num. 11 :

En esta posición, un YF de la segunda serie 4600, en concreto el 4685; para su más que correcta representación, este ejemplar de Amefalink que es precisamente el 4673; aquí está visto por su lado pasillo (el de menos ventanillas). Rezuma calidad, peso, y un aspecto de lo más real visto para un coche de esta importante e ignorada en modelismo comercial serie "ibérica" 100% (foto siguiente).



Coches num. 3 y 12 :



Coche S3 num. 2942, transformado por mi cuenta, lado pasillo.

Resulta que los 2 coches S3 anotados (2937 y 2933) son ambos de la misma sub-serie (la "Metropolitan" 2933 a 2942). Sólo dispongo de uno de ellos, que es el 2942 producto de transformar por mi cuenta un coche S1 extranjero. Para el otro ejemplar, dispongo uno del set Sudexpres-LsModels ref. 98016, que apareció poco después de mi trabajo de transformación, y aunque lleva el número 2931 y pertenece al lote construido por Birmingham Carriage, no tiene diferencias externas con uno del otro lote en el real 1:1 : sí las tendrá a escala H0 porqué no es lo mismo un producto industrial correcto que uno operado por mis limitados talleres caseros : el tono de pintura será el principal efecto diferenciador visual, pero se admitirá al no ir en el tren pegados uno al otro.



Coche S3 n m. 2931, del surtido LsModels-Sudexpres, lado departamentos

Coche num. 10 :



Coche a literas de la serie general (con 11 ventanillas, que son 10 departamentos + el de servicio), y que debe ser construido por ligera modificación de un ejemplar alemán Heris. El que propone Electrotren no es de esta serie, sino de otra mucho menor y anecdótica.

Coche num. 8 :



Qué elegancia ferroviaria tienen estos coches largos, estilizados, con ventanillas grandes equilibradamente dispuestas, rematados por la indicativa y contrastada franja amarilla de la clase superior ! Modelo del surtido estándar Electrotren.

Coches num. 5 a 7 :



Mismo discurso para el no menos famoso 8000 de 2ª clase, personaje inevitable de los expresos de esta serie; en este tren, 3 ejemplares, que por sus numeraciones corresponden a 2 de ventanilla pequeña (surtido estándar Electrotren) y 1 de ventanilla grande; como éste de la foto adjunta, obtenido de la inserción de ventanas de marco dorado de origen Ibertren en un coche Rivarossi ya pintado y marcado como Renfe (BB-8945).

Coche num. 4 :

Un mixto como éste, que Renfe habilitó a partir de los mixtos 1ª y 3ª clase de la serie 5000 original, cubre el cupo de plazas de 1ª clase en la rama de Huelva. El

modelo es un transformado a partir de un AAB-5000 del surtido Electrotren, con el añadido de una quinta ventanilla en la zona 2ª clase, con el necesario reemplazo por otras de menor tamaño.



Coche num. 9 :



El típico mixto 1ª clase y bar de la serie 5000 (modelo estándar Electrotren); sin embargo, en la anotación consta este coche con numeración 6004 : error de serie ?

No, no es muy conocido pero resulta que dentro del lote de coches 1ª clase que Renfe transformó (ya en los años 60) para dotarlos de cafetería / bar, había 29 tomados de otros tantos AA-5000 y 3 tomados de AA-6000 y AA-6100 : el aspecto y la funcionalidad son en todo caso equivalentes o iguales. En concreto consta que existieron los números AAR-6001, 6004 y 6126.

Tracción :

Una actriz principal de la época en las salidas de Madrid-Atocha hacia el Sur, encabeza este tren : una de las 13 eléctricas Alsthom 276 del final de serie, con mangueras de mando múltiple (números 8625 a 8637); en 1977, diríase que todas ellas estaban en estos servicios en la radial del sur, después de abandonar su inicial base cántabra; la frecuencia de sus apariciones bajo la marquesina del Mediodía era muy elevada.



La 8628 (276-128-6) referencia Electrotren 2745. Una bella locomotora.

En H0, el modelo que Electrotren nos ofreció como derivación realista de su celebrada 7631 de 2004, que inició la saga; el aspecto es correcto pero no habría estado de más dotarla de filtros en las tomas de aire superiores, ni que fueran postizos opcionales; en 1977 la mayoría de ellas todavía los equipaban, y serían paulatinamente desmontados a medida que pasaban por revisión.



Las tres destacadas actrices de la tracción del tren de hoy, posan para la posteridad en un cocherón y foso del depósito. Tracción eléctrica hasta Sevilla-San Jerónimo y tracción diesel para las prolongaciones a Cádiz y Huelva. Tres excelentes modelos de Electrotren, hay que decirlo !

Circulación :

TRAMO A : de Madrid a Sevilla-San Jerónimo :



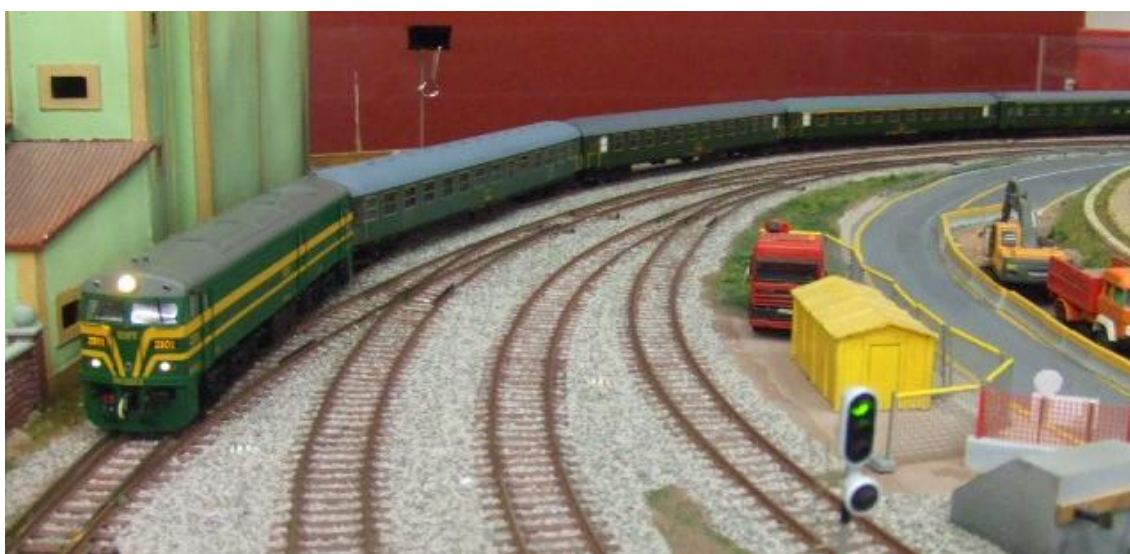
Nuestro expreso "Costa de la Luz" desviado excepcionalmente y detenido en Sant Vicenç de Castellet (Barcelona)



TRAMO B : de Sevilla-San Jerónimo a Sevilla-Plaza de Armas y Huelva :



TRAMO C : de Sevilla-San Jerónimo a Sevilla-San Bernardo y Cádiz :





Los dos ramas ya separadas, con las diesel eléctricas ALCO 1611 y 2101, netamente sevillanas, al frente de cada una de ellas, aguardan la partida.

El accidente :

Desafortunadamente, este tren tiene una "crónica negra" inseparable, al intervenir en el muy luctuoso accidente en El Cuervo, el 21-7-1972, cuando un ferrobús de 4 coches se estampilló contra su locomotora. Choque frontal sin paliativos y a velocidad de línea para ambos trenes, sin apenas visibilidad preventiva, en un tramo de la línea Sevilla-Cádiz próximo a Lebrija.

Más que repasar las causas y consecuencias de la catástrofe, y observando las fotos publicadas en la prensa, queda claro que una 321 encabezaba la rama de Cádiz de este expreso. Sin embargo, le siguen un furgón DDT, un correo 2000, y los coches-cama : es decir, formación INVERSA a la que se emula hoy para este tren y tramo. Qué explicación tiene ?

a/ entre 1972 y 1977 podía haber cambiado la operativa de este expreso en cuanto a sus maniobras y orden de composiciones.

b/ la prensa habla de un expreso de i **14** ! coches otorgando cierta credibilidad a esta información, resultaría poco espacio para la rama de Huelva, por lo cual vendría el tren desdoblado con dos independientes desde Madrid; es circunstancia harto frecuente en períodos punta veraniegos y de la que resultaría la composición no sujeta a las maniobras mencionadas.

c/ el brutal empuje de este tren ante el choque pulverizó el coche correo 2000, que resultó plegado a 180 grados por su zona de puertas y levantado en posición vertical entre el furgón DDT y el primer coche-cama. El resto de composición no sufrió daños apenas, actuando el desdichado DGDC de fusible y contabilizando la única víctima mortal entre el personal y viajeros del expreso.

Epílogo :

La primera “evolución” de este expreso se dio el mismo año 1977, entre septiembre y noviembre, cuando pasó a circular por los nuevos enlaces, desde la nueva bifurcación Majarabique, y con tracción eléctrica hasta Cádiz.

Dado que tal bifurcación, unos kilómetros más al norte de San Jerónimo, inhabilitó esta última estación, la segregación de ramas empezó a practicarse de una manera más racional en Los Rosales, importante nudo ferroviario antes de entrar en la periferia sevillana. Cortar, expedir, acoplar locomotora, expedir. La rama Huelva seguía hasta Plaza de Armas, sin ni siquiera detenerse en San Jerónimo.

Como no podía ser de otra manera, a finales de los años 80 fue “estrellizado”, manteniendo su denominación y servicios, circulando a menudo desdoblado según sus dos destinos.

Finalmente, en 1992, ante la política AVE aplicada al eje andaluz, y después de una nueva y más profunda remodelación de los enlaces sevillanos, con supresión de sus dos más características estaciones (San Bernardo y Plaza de Armas), sucumbió a tales acontecimientos quedando los servicios diurnos a Cádiz y Huelva como prolongaciones del AVE a cargo de trenes regionales ó Alvia (desde la nueva estación central de Sevilla-Santa Justa).

=====

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.

Con la importante información tomada de la revista “El Ferrocarril en Andalucía”, número 6, publicada en Internet.

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

Julio-2022