

501/502 RÁPIDO DE LEVANTE :

pero no tan rápido



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 muchas de ellas 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.

Rápido Valencia-Madrid (1977) - - - - - Composición CR7705

Referencia EW114

En los años 70 y 80 que son el marco temporal de estos reportajes, Renfe utilizaba la denominación de "Rápido" para los trenes diurnos que no podían calificarse de "Ómnibus", es decir, que no hacían todas las paradas de un trayecto. Sin embargo, había una gran dispersión de velocidades comerciales entre ellos, ya que un "Talgo" era asimismo un "Rápido", y sin parangón con otros convencionales como el que hoy saco a relucir, que eran menos rápidos.

Levante tenía su relación diurna con Madrid-Atocha, y era a base de este tren que recorría la línea por Albacete y Alcázar de San Juan. Venía al caso, ya que incorporaba en La Encina coches procedentes de Alicante, y en Albacete otros procedentes de Cartagena y Murcia : o sea, un "drenaje" fino de toda la zona levantina y murciana, destino Madrid.

Un tren, pues, con 3 ramas acopladas, novedad en esta serie, y ya se deduce la merma de sus tiempos comerciales aplicando las inevitables maniobras de acople o segregación, y además por partida doble.

Además de este tren, Valencia tenía otro diurno directo a Madrid por la línea de Cuenca, aunque estaba calificado como "ómnibus" aun no siéndolo plenamente; ya salió en esta serie la descripción de una de sus formaciones. Sin contar con las opciones realmente rápidas, a tarifa superior, tipo Talgo, TER etc...

Anoté en 1977 dos composiciones de este Rápido 501 a su llegada vespertina a Madrid-Atocha, y me sorprendió la de maniobras que debía sufrir en ruta ya que llevaba los furgones y calefactores concentrados en cabeza de tren.

En concreto, se va a formar el tren siguiente :

Rápido 501 Valencia-Alicante-Cartagena a Madrid-Atocha del 26 de marzo de 1977 a su llegada a Madrid-Atocha :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Origen
M	7601		Electrotren	2701	
1	VT-300000 *	Furgón Calefactor	Mafen		
2	VT-300000 *	Furgón Calefactor	Electrotren	1300	
3	DDE-1032	Furgón y Postal	TM		
4	DDET-8011	Furgón y Postal	TC - Tulaton		
5	DDE-3302	Furgón y Postal	TC		
6	AAB-5008	1ª y 2ª clase	Electrotren		Valencia
7	BB-3633	2ª clase	TC		id.
8	BB-3630	2ª clase	TC		id.
9	BB-3632	2ª clase	TC		id.
10	BB-8695	2ª clase	Electrotren		Alicante
11	BB-8745	2ª clase	Electrotren		id.
12	AA-8039	1ª clase	Electrotren		id.
13	BB-8746	2ª clase	Electrotren		Cartagena
14	AAB-3616	1ª y 2ª clase	TC		id.

Una notable composición sin duda y formulo las siguientes observaciones :

- Ignoro la procedencia de los furgones de cabeza, por desconocer la naturaleza de las maniobras cursadas en los puntos de empalme de La Encina y Albacete, pero deduzco que cada uno de los tres procede de cada uno de los tres orígenes del tren.

- Sólo Alicante tiene derecho a un coche íntegro de 1ª clase, los otros dos deben contentarse con un mixto.
- Valencia, por otra parte, no tiene derecho aún a coches modernos de serie 8000 : su parte de 2ª clase la cubren coches reconstruidos serie 3000.
- La guía horaria indica "servicio de bar" desde Valencia : en el segundo tren anotado, si viene un AAR-5000, pero en éste, el servicio debía ser quizás en precario con un departamento dedicado o ambulante.

Evidentes problemas para mi formación en H0 : cuando planeé la construcción de coches serie 3000, consideré suficiente uno de cada serie y tipo, testimonial; pero en este tren los 3 coches BB-3600 me obligan a habilitar dos BB-5000 equivalentes, también de 8 ventanas = departamentos, sin mayores distorsiones a la realidad. Por otra parte, al disponer sólo de un calefactor VT, el otro se habilita con un vagón J de la misma serie, en el cual deben "imaginarse" las dos chimeneas.

Y como viene siendo frecuente, aprovecho esta formación para presentar un vehículo artesanal y de rigurosa novedad en mi parque : el furgón ex. Central de Aragón DDE-1030, considerado el "rey de los remaches" entre el parque de furgones que pasaron a Renfe desde las compañías integrantes.

La segunda composición de este tren anotada, es la siguiente :

Rápido 501 Valencia-Alicante-Cartagena a Madrid-Atocha del 25 de junio de 1977 a su llegada a Madrid-Atocha :

Coche	Matricula	Clase	Origen
M	7601		
1	DDE-1033	Furgón y Postal	
2	DDET-8008	Furgón y Postal	
3	BB-8751	2ª clase	Alicante
4	BB-8695	2ª clase	id.
5	AA-8010	1ª clase	id.
6	AAR-5012	1ª clase y bar	Valencia
7	BB-5087	2ª clase	id.
8	BB-5086	2ª clase	id.
9	BB-5084	2ª clase	id.
10	BB-8677	2ª clase	Cartagena
11	AAB-3604	1ª y 2ª clase	id.

Observaciones y comentarios :

- No hay calefactores, estamos ya en temporada veraniega
- Valencia sigue sin tener derecho a coches 8000, pero se ha equipado con coches 5000 de 2ª clase
- Se observa una alteración en el orden de las ramas Valencia y Alicante
- Falta un furgón, ya que vienen 2 y no 3 como sería de esperar
- La locomotora, oh casualidad !, es la misma 7601

En su circulación por la línea La Encina-Alicante, la fracción de este tren circula con la numeración 511/512, misma paridad; asimismo, entre Albacete y Cartagena (el punto de bifurcación de Chinchilla no se usaba para remover estos trenes, ya que Albacete, a sólo 15 km., está mejor equipado), circula como 401/402.

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

RAPIDO 501/511/401	Llegada	Salida
Valencia		9,35
Alicante		10,-
Cartagena		8,30
Madrid-Atocha	19,25	

Tiempos de parada de 20 minutos en La Encina y en Albacete indican la realización de maniobras y cambios de formación. Estas paradas se amplían a 30 minutos en La Encina para la rama de Alicante y a 35 minutos en Albacete para la rama de Cartagena. Desde luego que tiempos de ruta de 10 horas no son calificables como muy "rápidos" para estas relaciones ahora traspasadas a tiempos "avícolas" sin parangón posible.



Aspecto de la muy nutrida sección delantera de furgones de este tren.

Detalle de los coches :

Coche num. 14 :

Coche mixto 1ª y 2ª clase, que, no es el que produce Electrotren, sino el resultante de carrozar un antiguo coche de madera ex.Norte, dentro de la serie 3000 de Renfe (a imagen y semejanza de los entonces modernos 5000's). Coche con bastidor ultra-corto de sólo 19,04 m. (frente a los 21,35 m. de un 5000). Modelo H0 obtenido trabajando un coche estándar de Electrotren.



Coche num. 6 :



Nuevamente un coche mixto 1ª y 2ª clase, pero éste sí es el tipo realizado por Electrotren, ya que comparte caja y número de ventanillas con el eterno producto de la casa de Alcalá.

Coches num. 10, 11, 12 y 13 :

Grupo de 3 coches estándar de 2ª clase BB-8500, cuyo modelo Electrotren cubre mayormente las necesidades; producido según varias referencias y números de coche, se han elegido 3 de ellas sin más, ya que los coches anotados son todos ellos del subtipo de ventanillas pequeñas, como el susodicho modelo H0. El cuarto es un 1ª clase AA-8000, del que ahorro la foto por ser altamente conocido y habitual en estos reportajes : producto excelente de Electrotren.



Coches num. 7, 8 y 9 :



Tres coches BB-3600, que vienen en la realidad del carrozado de coches ya de segunda clase de origen Norte (centena 600); sus 8 ventanillas y otros tantos departamentos les hacen compatibles y asimilables con los BB-5000, de la misma disposición y capacidad. El tamaño algo más corto de estos coches (20,0 m.) obligó al recorte de una rebanada de 15,5 mm. de longitud en un coche estándar 5000 Electrotren, para su confección modelista.

Furgón num. 4 :

He aquí el conocido furgón térmico DDET, con su compleja funcionalidad múltiple a base de furgón, jefe de tren, caldera a vapor y sección postal; 25 ejemplares se construyeron y en las fechas de este tren se usaba más para la primera y tercera de las funciones, descartando casi por completo su uso postal.



El modelo utilizado es de latón, procedente de un trans-kit de "Tulaton". La producción del mismo por una marca comercial de gran mercado parece poco menos que utópica.

Furgón num. 3 :



Novedad en mi parque, este curiosísimo furgón con departamento postal, aunque éste no estaba en la versión original del Central de Aragón. 8 de estos vehículos pasaron a Renfe, bajo la numeración 1031 a 1038 (1 de millar para coches metálicos procedentes de las antiguas compañías / 0 de centena para indicar que el origen no es ni Norte, ni MZA, ni Oeste ni Andaluces / 3 de decena para indicar que dicho origen es concretamente el Central de Aragón).

Y no, no puedo decir que se trate de una de mis autoconstrucciones de los T/C : también novedad en mi colección, he incorporado este vehículo pensado, diseñado y construido por un conocido y valorado artesano que a menudo expone sus obras

en los foros de rigor. Con una política reciente de aligeramiento de su colección, tengo el honor de haberle adquirido este furgón como homenaje a su labor. Aunque entre mis proyectos figuraba su futura construcción, he pensado que, no sólo me ahorra trabajo, sino que difícilmente el mío habría tenido tal grado de impacto visual positivo y conformidad.

No, no voy a contar los remaches (que de haberlos haylos), y quizás intente corregir en el futuro el paso entre bogies que debe ser 7 mm. mas largo, salvo que ello impacte negativamente en las elongaciones Roco pero de ninguna manera pienso destrozar esta obra maestra del maestro de las mejores aproximaciones "con sabor a Renfe" según reza su hilo, y cuya habitual modestia le impide proclamarse "modelista".

Furgón num. 5 :



Modelo también autoconstruido pero que ya se había estrenado en un tren anterior dentro de esta colección.

Serie 3300, lo que indica que es una "reconstrucción" o carrozado integral de un furgón antiguo, en concreto de uno procedente de MZA como indica la centena 300.



Furgones num. 1 y 2 :



Queda claro que el tren en 1977, en su servicio invernal, se calentaba a vapor : estos dos calefactores en cabeza es probable que procedieran de sendas ramas de las tres que tiene el tren en total. Se trata de vagones cerrados "J" de la enorme serie 300000 que se habían adaptado a esta función.

MAFEN propuso en 2019 por iniciativa de la Federación de Asociaciones de Aficionados, un par de estos vagones, en color gris claro, con y sin garita; adquirí uno de ellos, sin prever que en este tren necesitaría los dos en fin, el segundo ejemplar que se ha usado en la simulación es un "J" ordinario del mismo tipo. Las chimeneas del calefactor son "a imaginar" a gusto del lector



Sección de cola, mínima, procedente de Cartagena y Murcia, supuestamente completada con uno de los furgones de cabeza.

Tracción :



En 1977, las 276 del depósito de Alcázar de San Juan hacían casi todos los trenes de viajeros en la línea del Sur; los de mercancías los compartían con las 278 "Panchorgas" y algunas 269 ya se iban introduciendo en los rápidos más calificados, por ejemplo en los "Talgo". Poco antes habían pasado por estos servicios, de manera efímera, las cuatro 280 "Alsthom" (serie 10001 a 10004).

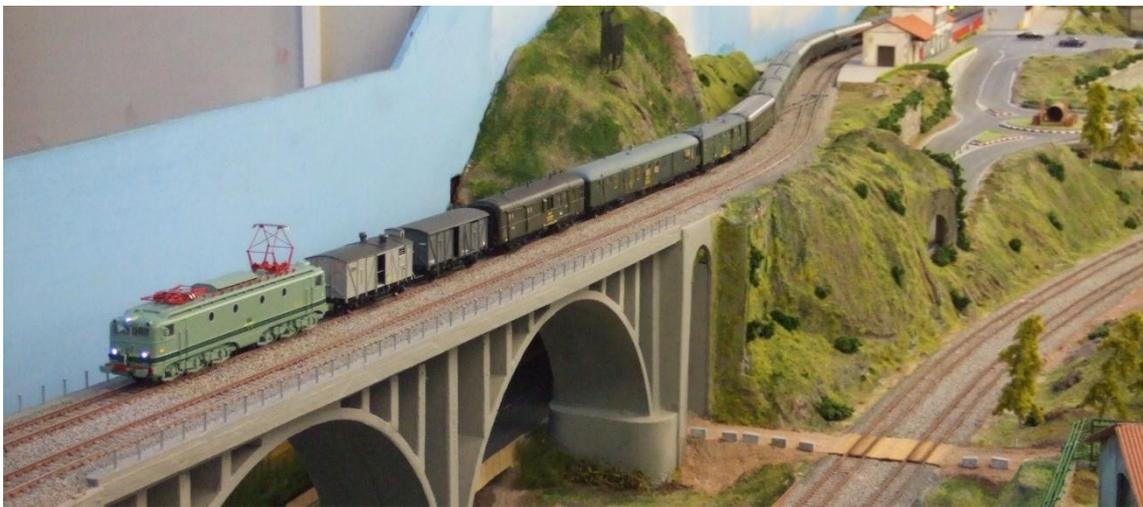
En este tren, la veterana y reverenciada 7601, cabeza de serie, prestaba sus servicios; me era muy conocida de cuando militaba en su original feudo catalán, junto con sus compañeras auténticas francesas 7602 a 7611, ya que estas 11 se hospedaban en el extinto depósito de Barcelona-Vilanova (ex. Norte) y servían de manera exclusiva las líneas hasta Manresa y hasta Ripoll y St. Joan Abadeses. Inauguraron en 1965 las catenarias 3000 voltios en estas líneas, sin mezclarse inicialmente con las otras del depósito de Sant Andreu.

Para emularla, uso de nuevo la archiconocida 7631 de Electrotren, modelo que habilité para prestar servicio bajo los parámetros de época IV.

En su periplo más al este, este rápido tendría asignadas locomotoras diesel, con probabilidad de la serie 319 en la zona valenciana, y no sería raro que una 308 se hiciera cargo de los tres coches destino Murcia y Cartagena.

Circulación :

Siguen las habituales tomas de circulación de este largo tren por la maqueta Asvicaf. Poco a innovar en este aspecto. Si que hay que decir que, pese a los orígenes muy diversos del material, la explotación se ha desarrollado sin problemas técnicos destacables. Una gozada.





Epílogo :

En mi viaje de 1981, me aguardaba en Madrid-Chamartín una agradable sorpresa : rendía viaje allí este tren, el rápido de Levante, con una magnífica y super-nueva composición de coches 9000 de riguroso estreno. Pero sólo 5 coches de Alicante y 3 de Cartagena. Tren todo climatizado, con bar habilitado en precario (no se habían entregado aún los BBR-9800), y sin suplemento : se acabaron los furgones, los calderines, los mixtos etc...; cada una de las ramas equipaba un coche entero AA-9000 de 1ª clase. Menudo cambio !

Qué solución se había previsto para Valencia ? Pues sí, obviamente el primer servicio Inter-City a cadencia (con los 4 servicios diarios de ida y vuelta, ahora lo denominarían "corredor"), y con el estreno de los entonces nuevos y exclusivos electrotrenes 444, y que se había puesto en marcha un año antes (en verano de 1980). No quedaba pues sitio para otra relación diurna para Valencia, y, para reducir agravios a Alicante y Murcia-Cartagena, se habría equipado poco después con estos coches 9000 lo restante de la relación convencional. Perfectamente lógico.



Rápido de Levante, versión 1981 para las ramas Alicante y Cartagena.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas : Jordi Serra i Miquel

2ª foto de portada : FT autor M. Peña

Enero-2023