

EXPRESO "MEDIA LUNA"

el tren que RENFE casi escondía



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.

Media Luna (1988) - - - - - Composición CR8A15

Referencia EW96

La relación ferroviaria Irún/Hendaya a Algeciras, orientada al tráfico migratorio de Francia a Marruecos, es bastante antigua en Renfe, aunque pasó por muchas fases que hace falta comentar.

En un primer momento, el "Iberia Expreso", tren diurno Irún/Hendaya a Madrid-Chamartín, manejó este tráfico, enlazando con el homónimo "Ibérica Express" francés, tren nocturno de gran composición Paris-Irún/Hendaya en la frontera y siguiendo hasta destino con el "Algeciras-Ceuta Expreso", tren nocturno de Madrid-Atocha a Algeciras.

Poco después, estos 3 trenes pasaron a incorporar coches a literas "Wasteels", de bogies intercambiables, que cursaban el recorrido íntegro a través de los 3. La salsa se completaba con un par de coches BB-8500 renferos, a plazas sentadas y un furgón, que se añadían al recorrido Irún/Hendaya a Algeciras, transitando por el túnel de enlace Chamartín-Atocha y viceversa. Sin embargo, pronto se arbitró una solución de temporada estival más rápida y fácil, a partir de un tren directo Irún/Hendaya a Algeciras, transitando vía Madrid, cuya composición podía crecer considerablemente frente al mínimo grupo de coches anterior. Aquí está el origen del tren de hoy, que pronto empezó a denominarse "Media Luna Expreso", en clara referencia al tráfico que encaminaba.

Para poner la guinda al pastel, otra composición se dispuso después para el recorrido por la otra frontera, o sea, Port-Bou/Cerbère a Algeciras, uniéndose ambas composiciones en Zaragoza, previo desvío de la primera por la línea del Ebro desde Alsasua.

Y digo que Renfe "casi" escondía este tren, ya que, en esta etapa, no servía ni Barcelona ni Madrid : el semi-tren de Port-bou usaba los enlaces exteriores de Barcelona (la línea Mollet-Castellbisbal, de tradición mercancías) y lo mismo en Madrid (el ramal Vallecas a Villaverde Bajo) : para que casi nadie lo vea



Semi-tren Port-Bou/Algeciras en un punto de su ruta catalana; como casi siempre, formado por sólo 3 coches : 1 literas y 2 plazas sentadas. Foto : Richard Ricard

Para el colmo, en cierto momento incluso abandonó Zaragoza, haciendo las maniobras de acople o corte en Grisén, cuando se puso en servicio el ramal de enlace o by-pass a doble vía desde Cabañas de Ebro.

Para la representación H0 de hoy, me he valido de dos oportunas fotos de P. Zabala, publicadas en foro y tomadas bajo su conocimiento, que registran el paso de la rama procedente de Irún de este tren por Alsasua, tomando el camino de Pamplona y Zaragoza en vez del de Madrid. Corría el año 1988.

Para limitar la extensión del tema, no he completado un estudio detallado para fijar la datación exacta de estas etapas. Quizás en otro momento.

En concreto :

Expreso 11340 Irún-Algeciras "Media Luna" de abril-1988 a su salida de Alsasua :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Ruta
M	269.0 / .5 *		Electrotren	2745	Irún-Zaragoza
1	DDJP *	Furgón Paq.	Electrotren	HE6046	Irún-Algeciras
2	B9c9x UIC-Y *	2ª cl. y literas	Roco	44602	Paris-Algeciras
3	BBL-8100 *	2ª cl. y literas	Electrotren	18016	Irún-Algeciras
4	AAR-5000 *	1ª cl. y bar	Electrotren	5025	Irún-Algeciras
5	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18007	Irún-Algeciras
6	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18006	Irún-Algeciras



El "Media Luna Expreso" se aleja de Alsasua con la composición completa hoy formada visible, por la vía que conduce a Pamplona y Castejón; circula por el enlace que procede de la parte oeste de la estación, la que es transitada por las vías principales Madrid-Irún; a la izquierda la vía que conduce a la parte este, que es la propia de la línea procedente de Castejón. Al fondo se adivina el puente del ramal que cierra el triángulo, y que permite unir Pamplona con Vitoria sin pasar por la estación de Alsasua (sí por el apeadero urbano Alsasua-Pueblo). Foto Paco Zabala, publicada por su autor en ForoTrenes (abril-1988).

Según la guía horaria de 1988, este tren queda perfectamente acreditado con los siguientes números de circulación (paridades variadas) :

340/341 para el sentido Norte-Sur // 343-342 para el sentido Sur-Norte

11340-11343 para la sección Irún/Hendaya-Zaragoza (Sur y Norte respectiv.)

Consta con los servicios que se observan en las fotos : 1ª y 2ª clase, literas y bar; pero para la sección a/desde Port-bou/Cerbère, la composición era más discreta, en general sólo coches Renfe, mínimo uno a literas y dos a plazas sentadas. Ambas con refuerzos importantes en plena temporada de migración estival.

Respecto los horarios de esta relación en verano-88 :

Paris-Austerlitz / Hendaye : 22:30 / 6:45 para el coche directo francés

Irún / Alsasua / Zaragoza : 10:05 / 12,- / 15:23

Zaragoza / Alcázar S.J. / Córdoba / Algeciras : 15:55 / 22:03 / 2:20 / 7:30

Port-Bou / Girona / Tarragona / Zaragoza : 8:50 / 9:39 / 11:59 / 15:28

Es decir, 33 horas para el recorrido directo íntegro Paris-Algeciras, y casi 23 horas para la relación desde la frontera de Port-Bou, lo que no está mal para un recorrido de tal longitud y rodeo, de los más dilatados quilométricamente que se han trazado en Renfe. Claro que se trata de un tren con pretendidas mínimas paradas, sólo con la intervención de solape/disgregación de Zaragoza-Portillo que ocupa casi ½ hora.



El expreso "Media Luna" descansando en la estación de Sant Vicenç de Castellet, como esperando la hora de empezar la sesión de circulación y fotos. Foto Richard Ricard.

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



Este furgón de paquetería auxiliar, sería necesario en este tren por la naturaleza del desplazamiento migratorio de la mayor parte de su clientela.

Este modelo recientemente propuesto por Electrotren, representa un ejemplar de la serie general. Sin embargo no sería del todo adecuado en este tren, ya que en el tren real de hoy, sin duda es un ejemplar de la serie especial que se adquirió como respuesta más específica al servicio en trenes expresos : DDJP-2001 a 2150; además de la capacidad a 120 km/h, tenía mangueras de paso de calefacción eléctrica; cómo, sino, se calentaría el tren de la foto de hoy, si no es a partir de la locomotora suministrando fluido eléctrico a los coches y a través de este vagón. La calefacción a vapor era ya un recuerdo. Electrotren sí produce este vagón con paso de calefacción eléctrica (ref. HE6000) y marcaje DDJP, pero lo sitúa en un período más moderno, cuando ya llevaban la rotulación "PAQUETE EXPRES" en su lateral.

A pesar de estas circunstancias, los aspectos externos son idénticos.

Coche num. 2 :

La guinda en el pastel, éste es el coche más interesante de esta composición.

Un coche de la SNCF francesa para el recorrido íntegro ! Por supuesto, con cambio de bogies en Hendaya. Y no es un "Wasteels", como tenemos asumido en el "Puerta del Sol" y en el "Sudexpres", aunque es idéntico salvo decoración.

Se trata de un ejemplar tipo UIC-Y formato a literas B9c9x (9 departamentos a 6 literas más el de servicio); del mismo lote de fabricación de los "Wasteels", la SNCF se reservó para su propio uso 16 ejemplares, aparte de los alquilados. Al igual que aquéllos, monta el bogie Y16 (de apariencia "Pennsylvania") en vez del Y24 propio de los UIC-Y. En 1988 estos coches ya presentaban esta librea, azul y

blanco propia de los servicios nocturnos, similar a la que "Wasteels" había adoptado para sus alquileres unos años antes. Se acabaron los verdes.



El modelo es una referencia estándar de Roco de su parque francés; sin embargo, para su idoneidad, he tenido que cambiar sus bogies Y24 (de manera provisional para este reportaje) por unos Y16 tomados prestados a uno de mis "Wasteels". Y para los más puristas, un error que asumo : las dos primeras cifras de la matricula UIC siguen siendo "51" cuando deberían ser "54", indicando así su específica aptitud al cambio de bogies en la frontera franco-española. Pecata diminuta !

Coche num. 3 :

Coche a literas de Renfe con la librea "estrella" que a finales de los años 80 se estaba introduciendo con fuerza en el parque de coches 8000, antes de su transformación (efímera e inútil) a series climatizadas 11000, 12000 etc...

Y aquí, otra "licencia" de interpretación : no dispongo de coche BBL serie estándar de 11 ventanas con esta decoración, así que, dado que queda poco preciso y poco definido en las fotos de referencia, se ha dispuesto un coche a literas de 10 ventanillas según la propuesta de Electrotren al respecto. Podría ser perfectamente plausible que uno de ellos (15 ejemplares) viniera en este tren tan especial.

Queda pendiente (carga de trabajo de mis talleres), la adaptación de un alemán Heris que ya tengo en espera, para dotarlo de estos colores.

Coche num. 4 :



Versátil como pocos, un "5000" mixto 1ª clase y cafetería mantiene el tipo todavía en 1988 para un largo trayecto trans-peninsular como el de nuestro tren. Y es que no había otra opción para proveer de estos servicios, hasta que en la mencionada transformación de los 8000 en 12000 no se incluyeron coches de este tipo.

Fueron los grandes supervivientes de esta serie, por esta razón forzada, cuando el resto de cinco-miles ya estaban apartados o limitados a servicios locales. Incluso alguno de ellos llegó a recibir la librea "estrella" para armonizar con sus trenes, como habría sido adecuado en el de hoy.

El modelo es un básico de catálogo Electrotren, que a lo largo de estos largos 30 años se ha producido y vendido con multitud de matriculaciones y referencias. Como las de esta lista, quizás no exhaustiva :

REFERENCIA	NUMERO DE COCHE
5025	AAR-5058
5038	AAR-5046
5058	AAR-5005
5073	AAR-5015
5079	AAR-5099

Estos 32 coches AAR son transformados de otros tantos coches de 1ª clase, por supresión de 2 de sus 7 departamentos, y mantienen el número de orden original dentro de sus series primitivas AA-5001/5101, AA-6001/6040 y AA-6101/6140; en la UIC sí forman un grupo numérico continuo 50 71 84-18 005 a 034 (faltan 2).

Coches num. 5 y 6 :

Presentación "estrella" para el coche BB-8500 del repertorio Electrotren, que, aunque procede del molde anterior de Rivarossi para coches alemanes e italianos, fue ligeramente modificado para adaptarse con bastante aproximación al coche real español (además, no existe otra opción mejor).



Dos referencias propuestas, con y sin franja verde en cornisa; este detalle fue un intento poco exitoso de marcar la 2ª clase con este color, como había hecho antes la SNCF con sus coches "Corail"; no pasó del intento en unos limitados coches.

No confundir estos coches 8000 re-decorados en "estrella" a medianos de los 80 con los "transformados" posteriores series 11000 y 12000, también con esta decoración, pero climatizados, nuevas ventanillas, techo liso etc... Asimismo, los dos ejemplares presentados mantienen su matriculación Renfe clásica (BB-8626 por ejemplo), antes de la norma interna (innecesaria teniendo la UIC activa) que entró en vigor a finales de 1988 y que se fue aplicando de preferencia al material nuevo o transformado (tipo B12-12201, por ejemplo).



Tracción :



Sin demasiada novedad en este apartado, ya que una clásica de los años 70 y 80 de Renfe, que ya ha aparecido en multitud de ocasiones en estas páginas, está al frente de este tren. En 1988 los 1500 voltios ya habían desaparecido de aquellas latitudes y no era preciso usar una bi-tensión 279 o 289 en los trenes procedentes de Irún; así pues las 269 mono-tensión eran usadas asimismo en Euskadi.

No queda claro en la foto, pero podría ser tanto una 269.0 como una 269.5; por aquel entonces, por Miranda se veían muchas 269.5, versión "más rápida" de las obreras de base 269.0; incremento de rapidez que poco pudieron disfrutar cuando lo intentaron, por un desgaste excesivo de llantas por sus pesados bogies cortos de empuje y con inercia desfavorable.

Un modelo estándar de Electrotren, la 269.028.7, que tuvimos que esperar muchos años tras su primer anuncio, es el que se ha utilizado en el ligero tren de hoy.



Foto de portada y referencia de este trabajo. Alsasua 04-1988. Foto P. Zabala

Circulación :





Vídeo :

Como en otras ocasiones, el compañero Richard Ricard ha elaborado este vídeo de la sesión de hoy y lo ha cedido para ilustrar el presente documento. Sirva, además, para visionar el coche a literas (3º de la composición) cuya foto individual se ha olvidado en la sección de detalle de coches correspondiente.

<https://youtu.be/1EDnZrZKuPY>

Epílogo :

Más allá de 1988, no he obtenido datos muy detallados de cuál fue la evolución de este tren hasta su extinción, aunque sí consta que fue denominado "Estrella" ya en 1989 y equipado con coches climatizados reformados 11000 y 12000, manteniendo sus dos secciones convergentes-divergentes. A este respecto, la reciente propuesta de Electrotren de comercializar dos sets de 3 coches cada uno, bajo esta expresa denominación, con material moderno climatizado series 11000 y 12000, con camas T2 y 7100, incluyendo restaurante R8-8000, indicaría esta etapa final.

Múltiples fotos demuestran la inclusión del R8 en este momento, se supone que obligada al dar la amortización operativa al tradicional bar serie 5000. Sin embargo, la presencia de camas T2 no queda acreditada en las fuentes consultadas.

Ciertamente, el epílogo de este tren ocurrió al inicio de este siglo, cuando ya habían desaparecido por el camino (años 90) el coche directo francés SNCF y la sección catalana. Quedó como un mínimo tren de 2 ó 3 coches que volvían a incorporarse al "Estrella del Estrecho" (retorno a los orígenes) y seguían viaje por el directo de Burgos hacia la frontera vasca.



Finiquitó en verano del 2001 bajo este pobre aspecto y nunca más se supo de él ni de AVE equivalente.

Foto : M. Maté / Tranvía Portal / Railfan

=====

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. Asimismo al compañero Richard Ricard por prestar para estas tomas su coche ET-18016 literas decoración "Estrella".

Autor texto, cuadros y fotografías no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Febrero-2023