

EXPRESO RIAS BAJAS

OTRO TREN FORMATO XXL PARA GALICIA



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.

Expreso "Rías Bajas" Vigo-Madrid (1979) - - - - - Composición CR7913

Referencia EW51

El expreso "Rías Bajas" Madrid-Vigo y viceversa es el hermano gemelo del otro gran expreso gallego, el "Rías Altas", una de cuyas composiciones ya salió hace algún tiempo en esta serie.

Pero con una característica diferencial, que es el hecho de llevar dos ramas en vez de una sola, ya que añade siempre dos o tres coches cuyo destino no es Vigo, sino la cercana Pontevedra. El punto de separación o unión es Redondela de Galicia, casi al final del trayecto.

Como aquél, es un tren "talla XXL" por sus robustas composiciones, muy a menudo reforzadas hasta extremos difíciles para la explotación. Sorprende, además, la muy alta consistencia de su dotación en coches-cama, de las más altas que se vieron en Renfe sin contar los expresos específicos de plazas acostadas.

Expreso 716/618 "Rías Bajas" de Vigo y Pontevedra a Madrid-Chamartín. 23 de septiembre de 1979. A su salida de Medina del Campo :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Procede de
M	269.0 *		Electrotren	2638	Medina
1	WL-4500 *	Camas P	Acme-Mabar	82801	Vigo
2	WL-5300 *	Camas T2	Electrotren	18101	id.
3	WL-4648	Camas YF	Amefalink		id.
4	WL-4644	Camas YF	Amefalink		id.
5	WR-3567	Restaurante	TC		id.
6	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC		id.
7	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC		id.
8	AA-8000 *	1ª clase	Electrotren	18008	id.
9	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18009	id.
10	BB-8500 *	2ª clase	Electrotren	18042	id.
11	AAB-8003	1ª/2ª clase	Electrotren	18011	Pontevedra
12	WL-4642	Camas YF	Amefalink		id.
13	WL-5300 *	Camas T2	Electrotren	18101	id.
14	DGCT-3028	Correos	TC		Vigo
15	DD-8100 *	Furgón	Electrotren	E5229	id.
16	PMA-30000 *	Furgón Autos	Electrotren	6003	id.
M	333 *		Roco	62726	Vigo-Medina

En la fresca noche de Medina, no pude anotar la totalidad de los números exactos de todos los coches, pero sí de los más interesantes. El tren llegó de la línea de Zamora tras una rugiente 333 (acoplada por el lado de la plataforma PMA), y en pocos minutos ya tenía la Mitsubishi enganchada por el otro extremo para transitarlo hasta Madrid. Siempre me ha sorprendido cómo se las apañaba una sola 269 para montar 16 coches desde Ávila hasta La Cañada. O quizás se aplicaba un refuerzo de tracción desde este punto ?

Tres coches desde Pontevedra : dos camas (en general era un solo YF), y un mixto de plazas sentadas. Quién viajase en literas desde Pontevedra, no podría ocupar la litera antes de Redondela, en uno de los coches procedente de Vigo.

Respecto al coche mixto de Pontevedra, en la foto de portada, de 1972, y en otra anotación mía de 1977, figura un AAB4-5100 : en el momento de retirar los coches

serie 5000 de estos expresos, dada su obsolescencia, se planteó a Renfe un problema : era preciso un mixto moderno para este servicio, ya que el peso de este tren no admitía un coche entero de 1ª clase y otro de 2ª para la rama de Pontevedra : ante este imperativo se actuó creando la serie AAB-8000 : sólo 6 coches mixtos desclasando la mitad de otros tantos AA-8000, en general sobrantes en parque : y encima se ganaban plazas, al pasar de 3 a 5 los departamentos de 1ª clase. Y los 5 de 2ª clase, con el confort extra de tener las dimensiones en amplitud de un 1ª clase. Nunca vi otro uso de estos pocos AAB-8000 aparte de este tren y su rama de Pontevedra, pero es lógico pensar que 3 de ellos estarían asignados a otro tren con similar problemática (probablemente se completaba el uso de estos mixtos en la rama Huelva del "Costa de la Luz", con igual problemática).

Aparte de la inversión de sentido en Medina del Campo, este tren cortaba o acoplaba su rama pontevedresa en Redondela de Galicia : en sentido norte-sur, como el tren descrito hoy, los 2 ó 3 coches eran incorporados entre los furgones de cabeza y el grueso de la rama de Vigo (había que "cortar" el tren). Una vez en Fuencarral, parece ser que estos coches Pontevedra eran situados de nuevo en el otro extremo, y el tren inverso 617/715 partía de Madrid con ellos en cola; en Redondela, llegaban de nuevo en cabeza y eran cortados desde allí, para situarlos en vía paralela y salir, con otra máquina, por el extremo contrario al de la marcha del tren hacia Vigo.

DETALLE DE LOS COCHES :

A/ Coches-Cama y Restaurante CIWL o asimilados :

Coches num. 3, 4 y 12 :



Son coches-cama tipo YF de la 1ª serie construida los tres (4641-4668) : para la representación del tren he tenido pues que asumir que los 3 coches Amefalink presentes no son los tres de la misma primera serie. Dadas las mínimas diferencias externas entre las distintas series, la estrategia es válida. La foto presenta mi único ejemplar de 1ª serie, con sus bogies Pennsylvania muy frecuentes en ellos (lado de departamentos).

Coches num. 2 y 13 :



Son coches-cama tipo T2, y, como en el caso anterior, ambos son de la misma serie 5300, es decir, los que eran propiedad directa de la CIWL y llevaban sus insignias. Así que tengo que formar con la salvedad de que uno de ellos, en H0, será de la otra serie, la 5400, es decir, la costeada directamente por Renfe y que carecía de las insignias CIWL. Por lo demás, idénticos coches. Foto lado pasillo.

Coche num. 1 :



Es un coche-cama del tipo P, con su caja inoxidable que no pasa inadvertida en ningún expreso. Tras los modelos H0 realizados por Heris, con señas ibéricas

correctas y bogies MD, podemos ahora disfrutar del modelo que de manera limitada realizó Acme para la firma Mabarr, que lo financió y distribuyó en exclusiva. Viene pues de "estreno" en esta serie de reportajes, y roza la perfección como modelo, ya que incluso contiene todo el mecanismo de freno de vacío en los bajos : el "non plus ultra". Posiblemente los Heris y algún otro que me había modificado por mi cuenta dormirán mucho tiempo en su caja, salvo composiciones con más de uno !

Coche num. 5 :



En todo expreso que se precie, un WR aporta distinción y calidad; aunque sea un ejemplar con muchos años en sus cuernas y un cierto grado de vetustez. En concreto, se trata de uno de los 8 ejemplares "cortos" 3562 a 3569 que se construyeron ya para el parque ibérico y no proceden pues del parque extranjero como otros a modo de uso de segunda mano.

Naturalmente, esta "exclusividad" de tipo y medidas (más ancho y más corto que las series generales), imposibilita que una firma lo reproduzca en H0 para nuestro exiguo mercado. Mis "talleres" obtuvieron el ejemplar a base de acortar y modificar en profundidad un coche clásico, en concreto de la ref. 18200 de Electrotren.

B/ Coches de plazas sentadas :

Coche num. 11 :

Este es la "estrella" de esta composición : el mixto serie 8000, que, como he narrado antes, viene de la modificación de uno de clase superior. Fácil lo tuvo pues Electrotren para reproducirlo en H0, por simple marcaje externo y "atrezzo" interior simple a partir de su modelo de 1ª clase. Dada su exclusividad de uso, en principio limitado a éste tren, se "estrena" también en esta serie de trabajos.



Coches num. 8 a 10 :



La usual "trilogía" mínima de coches serie 8000 de la mayoría de expresos : un ejemplar 1ª clase y 2 unidades de la gran serie de 2ª clase. Como siempre, se disponen referencias Electrotren de catálogo general que cumplen la estética necesaria para emular estos coches tan paradigmáticos.

C/ Coches de plazas sentadas/acostadas en literas :

Coches num. 6 y 7 :



Asimismo, idéntico discurso en la plazas acostadas con literas : la reticente y ya cansina ausencia de este modelo en los surtidos industriales H0 ha de solventarse con estos coches alemanes Heris (Modelo DB Bcüm-243), renferizados con más o menos acierto (testers, puertas de acceso de 1 hoja y 2 pasamanos, bogies MD ibéricos, pintura y marcajes etc...), pero sin alterar la zona de ventanillas ni los interiores ni el techo.

La actual política de Hornby de iniciar (o anunciar hacerlo) la confección de nuevos moldes en coches tipo 8000 ó 5000, rompiendo una espera cercana a los 30 años de inacción de Electrotren al respecto, debería incluir pronto la producción de éste, con sus 11 ventanillas de departamento, en vez de los clásicos de 10 y de 12. O al menos esto esperamos.

D/ Furgones y Postales :

Furgón num. 15 :



Un clásico : aunque tengo varios ejemplares de este habitual vehículo, para hoy se exhibe el más reciente, que es un producto estándar Hornby-Electrotren, después de años y años de esperar una evolución de la gama 8000. Perfecto y muy bienvenido.

Furgón num. 14 :

Este coche con servicio estafeta ambulante de Correos, serie 3000, fue obtenido por transformación de un coche alemán de Lima, hace ya diez años; pero la buena noticia es que Electrotren lo tiene anunciado (ref. HE4014) con probable salida para este año 2023 y sin duda el nuevo ejemplar será correcto y va a sustituir a éste aquí expuesto y que ha servido hasta ahora. He elegido el de color amarillo, probable ya en 1979.

El producto mencionado que anuncia Electrotren vendrá en set de dos ejemplares, por aquello de garantizar la financiación del proyecto : se diferenciarán por el color del techo, con tonos de gris más claros u oscuros, reales ambos.



Furgón num. 16 :



Como en otras ocasiones, este vagón PMA-30000 del parque mercante del particular SEMAT, aporta el servicio de Auto-Expreso; en los años 70, Renfe usaba alguno de sus ejemplares pero mayormente alquilaba a SEMAT su material más moderno, como éstos PMA-30000 de 3 ejes ó los PMA-26000 de 2 ejes. El modelo expuesto de Electrotren, que lleva muchos años en producción y con versiones renovadas recientes, es correcto.

En 1979 este parque Semat ya presentaba este color amarillo moderno, pero poco antes se estrenaron estos vehículos en color gris claro, aunque cuesta encontrar fotos en color al respecto. Electrotren ha producido versiones más modernas y más detalladas de éste clásico, pero no recuerdo que haya incluido el "original" gris claro.



En esta interesante foto de Juan Cobes, autor de importantes estudios y libros sobre nuestro tema, aunque sólo está indicado el año (1972), parece claro que el tren es el "Rías Bajas", sentido Madrid-Vigo, en su tramo final gallego antes de la separación de Redondela (luz matinal). La foto se publicó hace algunos años en un foro ferroviario, ignoro si a cargo del propio autor o no.

Veamos : la máquina es una 2100 (321), no habían llegado las 333 en 1972; está claro que en cabeza figura un mixto AAB tipo 5000; él y el Camas YF que le sigue forman pues la rama de Pontevedra que se cortará en Redondela sacándola de la cabeza de tren; sigue la rama Vigo con : 3 coches-cama (1 x YF, 2 x P), un WR, un literas BBL, un primera AA (franja amarilla en cornisa) y al menos un par de segundas BB. O sea, intuyendo los furgones en cola, tenemos exacta una composición como la del tren de hoy, algo más aligerada.



Vigo, jornada del 18-09-1981 : apenas si se pueden distinguir los tipos de coche.

Por otra parte, en mi archivo de fotos propias, existen varias de mi paseo por Galicia del 1981, pero de una calidad irreproducible, por fallo técnico en mi cámara del momento. En Pontevedra fotografié los 2 coches de la rama del Rías Bajas en espera de tomar servicio al atardecer : un Camas YF (4656) y el peculiar mixto AAB-8003. Y en Vigo, la larga hilera de Coches-Cama de este tren asimismo en espera y limpieza.

TRACCION :

Doble trabajo en este apartado en el tren de hoy, para escenificar los estados de tracción y el cambio de ésta en Medina del Campo : una poderosa 333 entrando en vía de andén con este expreso desde las vías de Zamora, quedando orientada pues sentido Irún, y una algo más silenciosa 269 que rápidamente es acoplada por el lado contrario, y, tras cortar la primera, arrancará el tren por el lado de Madrid.



Las dos máquinas H0 empleadas son suficientemente conocidas y asiduas en estas páginas como para ser glosadas de nuevo. Por un lado la 333-031-3 Roco y por el otro la 269-028-7 Electrotren.

Las dos unidades de tracción han cumplido con creces su cometido por la enorme maqueta Asvicaf, desde luego que da gusto ver evolucionar a marcha normal y sin percances un tren de esta magnitud, longitud y exactitud. Con la salvedad de que en el sentido de circulación correspondiente a la 269 en cabeza (por el lado del coche-cama "P"), y sin culpar a la máquina de ello, se han producido varios incidentes de enganches, al ceder algún cabezal poco apretado en el cajetín. Por este motivo hay más fotos de circulación por el otro lado, es decir, con la 333 acoplada a la plataforma PMA.

CIRCULACION :





VIDEO :

En el enlace siguiente, el impresionante vídeo que, una vez más, y con técnica casi profesional, Richard Ricard ha confeccionado. Mil gracias.

<https://youtu.be/6euYck3xEZU>

EPÍLOGO :

Qué queda en nuestros días de aquéllos expresos variados y enormes como los que se glosan en estos trabajos ? Apenas el recuerdo. El cambio panorámico del ferrocarril, especialmente el español, ha sido brutal, más allá de la simple evolución de un esquema fijo, como había ocurrido en décadas atrás.

Es por ello que intento paliar este efecto con estas reproducciones H0 exactas o casi exactas de aquéllos trenes que, sin ninguna perspectiva de lo que iba a ocurrir, pasaron ante mis ojos juveniles y anoté concienzudamente.



Como otros expresos de igual índole, este tren fue “estrellizado” en cierto momento, a finales de los años 80, y sucumbió entrado este siglo a los encantos de las relaciones diurnas rápidas bajo el prisma de la Alta Velocidad y sus nuevas infraestructuras. En su agonía, como la de los servicios nocturnos en general, había visto cómo se solapaba a su hermano “Rías Altas”, quedando ambos como una sola composición recortada sucesivamente hasta extremos paupérrimos.

=====

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.

Autor texto, cuadros y fotografías :

Jordi Serra i Miquel

Febrero-2023