

“ESPRESSO DEL LEVANTE” : UN CLÁSICO DE LA ITALIA MARRÓN



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 grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

ESPRESSO DEL LEVANTE (1962) - - - - - Composición CE150

Referencia EW72

Siempre he admirado la decoración "castano-isabella", o sea, marrón bi-tono, que fue característica de los trenes italianos desde los tiempos del "duce" hasta bien entrados los años 60 del siglo pasado. Un esquema original y sin paragón alguno con ningún otro del momento. Me proponía formar un expreso de esta época y es cosa hecha a día de hoy.

En la Italia de la postguerra europea, si hay dos trenes famosos estos son el "Treno Azzurro" (tren azul), que fue un rapido diurno Milán-Roma-Nápoles, y que mereció una especial decoración azul bi-tono en su material, y el "Espresso del Levante", que fue un noctuno bastante rápido entre Milán y el talón de la "bota", o sea, Bari, Lecce y Taranto. Este ultimo es el que se trata en este trabajo.

Sin embargo, y a diferencia de otros artículos de esta serie, su composición no es estrictamente exacta fruto de un documento fiable, si no más bien una emulación aproximativa, ya que me consta en documentos un formato de 17 coches y lo he exprimido en 10, manteniendo su estructura de base. La dificultad estriba en que estos coches, de plena época III en modelismo, no pueden ser muy reutilizados en otros trenes de mi colección, que es preferentemente de época IV.

Italia, al igual que España, sufrió en los años post-bélicos un importante fenomeno migratorio de sur a norte; este hecho justificó la existencia de muchas relaciones ferroviarias entre los extremos, o sea, la Lombardía y la Puglia (*) o la Calabria; el tren de hoy recorre estos 1000 km. en 14 horas (para la relación Milán-Lecce), siguiendo la línea de la costa del levante, o sea, la magistral adriática.

Consta que fue creado en 1953 (junio-1957 según otra fuente), con la numeración literal LP/PL, o sea, las iniciales de las regiones conectadas (Lombardía-Puglia y viceversa); a principios de los 60 (como se sitúa el que presento hoy), vivió su máxima expresión de prestigio, rapidez y calidad, con los mejores coches del momento, sin los UIC-X que aún no habían salido de fábrica.



En 1978, una E646 en su color original, aunque ya sin sus embellecedores plateados, al frente de lo que parece ser un "Espresso del Levante", con su coche camas tipo "P" con señas de la CIWL; coches UIC-X grises ya mayoritarios en el tren. Foggia (Puglia). Foto Studer.

He situado el tren en 1962 por una razón de coherencia histórica : el tren incluye un coche con la decoración totalmente "castano", o sea, el marrón castaño oscuro; tal evolución en la librea se dio a partir de 1961, precisamente. Y además, esta fecha permite el uso a la tracción de una E428, ya que a partir de 1963/64 fueron las nuevas y verdosas E646 las encargadas de llevarlo de Bari a Milán y viceversa : como la de la foto anterior.

(*) Puglia, la muy poblada región italiana del talón de la bota (mas de 5 millones de habitantes), viene como Apúlia o Pulla en los idiomas hispanos, pero he preferido mantener la notación original italiana (que se pronuncia "Pullia"). Asimismo, Lecce se pronuncia como el líquido blanco base del alimento de los mamíferos, que en italiano se indica como "latte".



El "Espresso" descansa un momento en la estación principal de la maqueta Asvica, entre toma y toma.

=====

Composición detallada : PL "Espresso del Levante", servicio verano 1962 :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	DUz	Tipo 49	FS	castano-isabella	Bari-Milán	AC	50244
2	ABz	Tipo 57	FS	castano-isabella	id.	AC	50130
3	ABz	Tipo 37	FS	castano-isabella	Taranto-Milán	AC	55031-4
4	Bcz	Tipo 57	FS	castano	id.	AC	55130-2
5	WLAs	P	CIWL	plata	Lecce-Milán	AC	55031-1
6	AcBcz	Tipo 55	FS	castano-isabella	id.	AC	55031-2
7	Bz	Tipo 37	FS	castano-isabella	id.	AC	55031-3
8	Bz	Tipo 37	FS	castano-isabella	id.	AC	55130-4
9	Az	Tipo 55R	FS	castano-isabella	id.	AC	50156
10	B10	DEV-AO c.	SNCF	verde 301	Brindisi M-Paris GL	REE	55130-3

Para las abreviaciones de este cuadro, indicar que la "c" se refiere a coches con literas, "WLAs" a un coche-cama utilizable en 1ª clase en departamentos "single", y "D" se refiere a furgón y "U" a estafeta postal. La "z" en los coches italianos tiene su historia, e indicaba un coche de bogies (como el doblado de letra en Renfe); con todos los coches del parque ya con esta característica, dejó de usarse a partir de 1982, pero era de pleno vigente en 1962.

Para las marcas, es evidente, AC=ACME, la excelente marca italiana que es la gran especialista actual en material europeo y especialmente italiano. El coche francés, de producción REE, viene incorporado a uno de los sets ACME, por acuerdo explicito entre las dos firmas, y toma referencia como tal.

Para la tipología de coches italianos, es preciso indicar su "tipo" : se refiere a los dos últimos dígitos del año del pedido constructivo; para cada uno de ellos, las características de los coches son comunes, estética y técnicamente, aunque el pedido incluya coches de varias clases o formatos distintos. Son importantes las series 21, 37, 46, 55 a 59 (muy próximas entre sí estas últimas, muy parecidos); a partir de la serie 64 son ya todos UIC-X.

Son necesarias algunas aclaraciones, por lo que he comentado antes del carácter de "emulación" del tren :

1/la sección Bari-Milán incorporaba, además, un coche a literas de 2ª y un mixto con compartimento "ristoro", es decir, un mixto 2ª-bar.

2/la sección Taranto-Milán, que también se añadía al tren en Bari, incluía además 3 coches de 2ª clase, y el coche-cama "P" que alternaba según días de la semana en la sección Taranto o en la sección Lecce.

3/la sección Lecce-Milán debería prolongarse con 2 coches adicionales de 2ª clase y un literas de 2ª asimismo.

4/el coche francés acoplado en cola en Brindisi (entre Lecce y Bari), procedente del puerto de Brindisi-Marítima, destino Paris Gare de Lyon, debería ser un mixto 1ª/2ª clase tipo OCEM o ex. PLM; era una relación directa entre Paris y Grecia, ya que el puerto de Brindisi sirve por vía marítima al país helénico, muy próximos sus puertos más occidentales. Que me perdonen los viajeros adictos a la 1ª clase !



Tracción :

1/Lecce-Bari, tracción diesel, con una D341 2ª serie.



2/Bari-Milán, tracción eléctrica 3000 voltios, con una mastodóntica E428 como la presentada, aunque podría ser de cualquiera de las 3 estéticas que existían en esta larga serie de máquinas de expreso.



Realmente, viendo los tres modelos de E428, así como sus contemporáneas E626 y E326, se llega a la conclusión de que por aquella época se obviaba el concurso de un "designer" en el proyecto de las locomotoras; parece claro que los ingenieros hacían su trabajo técnico y el conjunto se recubría de unas chapas protectoras con aberturas de ventilación e iluminación, sin más veleidades estéticas. Cuanto ha cambiado ahora este tema !

Para ejemplo, las dos fotos siguientes : E626 y E428 1ª serie.



DETALLE DE LOS COCHES :

Furgón num. 1 :



Furgón de equipajes con "ufficio" postal; tipo de construcción 49, pero de aspecto muy parecido con los tipos 46; como en todos los furgones italianos, incluidos los modernos tipo UIC-X, está presente la mirilla lateral sobresaliendo del plano vertical para observación de todo el convoy, por parte del jefe de tren.

Los coches ACME son de calidad (gama entre media y alta), y representan con exactitud a sus prototipos; a lo sumo puede objetarse algo de dificultad en el montaje de accesorios fotograbados, como los que vienen en la referencias más antiguas, producidas en Italia por Laser C.M.; ACME, con su gran ritmo de producción y surtido (muchos moldes nuevos cada año), nos permite formar trenes italianos con exactitud, casi todos los modelos, tipos y series están siendo propuestos; muy al contrario de lo que ocurre con los franceses, donde grandes series de coches siguen inéditas en modelo HO (por ejemplo, los DEV-INOX cortos, OCEM-FL, Metalisés ex.PLM etc...); y en fastidiosa contrapartida, 3 marcas al mismo tiempo ofreciendo los UIC-Y ! Locos estudios de mercado !

Coche num. 2 :



Coche mixto de uno de los tipos años 50, relativamente moderno. Con 4 departamentos de 1ª clase y 5 de segunda, como indica el trazo amarillo en el límite de techo, que en los años 60 ya era pregonado por la UIC.

Coche num. 3 :



Coche mixto del tipo 37, uno de los más añejos pero que, construido en grandes cantidades, era usual en los años 60 todavía; característica del grupo las dobles ventanillas, 2 por departamento, como en algunos modelos de coches hispanos de su época (verderones MZA, coches Norte de largo recorrido etc..).

El aspecto sobrio y original de la librea histórica de estos coches se aviva con los techos plateados (salvo suciedad acumulada) y las placas de destino de un color amarillo subido, como la que exhibe este coche mixto.

Coche num. 4 :



Coche de 2ª clase a literas de un tipo bastante moderno, años 50; viste la librea totalmente marrón castaño, que empezó a aplicarse en los años 60 como simplificación de la bi-color; curiosamente, las locomotoras de algunas series pasaron por esta simplificación también, pero en su caso prevaleció el color marrón claro (el llamado "isabella") como única pintura.

Coche num. 5 :



Un hermoso coche cama tipo "P" en su versión más primeriza, con fuelles de inter-circulación e inscripciones completas de la CIWL. 20 pequeños departamentos de 1 cama cada uno. Visto lado pasillo, con grandes ventanales. Lado departamentos, como es conocido, viene con 20 pequeñas ventanillas colocadas a dos niveles distintos. Por cierto, algunos de estos coches "P" sobreviven en servicio, en la rigurosa actualidad (2017), profundamente reformados, adscritos a compañías austríacas u holandesas que prestan aún servicios nocturnos.

Coche num. 6 :



Coche mixto muy parecido al presentado con el número 2 pero con literas, de las dos clases. Una gran elegancia de forma, incrementada por su notable longitud, aunque un poco por debajo de los 26,4 m. que se hicieron normativos poco después con el tipo "X" pregonado por la UIC y que fue adoptado por multitud de países.

Coches num. 7 y 8 :



Un par de coches tipo 37, del mismo grupo y características que el presentado como número 3, pero en su versión base de 2ª clase (ex. 3ª); grupo éste de 750 ejemplares en la realidad; pese a ser del mismo fabricante y referencia, remesas distintas implican un cambio de tono notable en el color "isabella", pero en ningún modo es un tema ajeno a la realidad.

Coche num. 9 :



Coche de 1ª clase, en realidad es un modernizado de un tipo anterior, que es lo que expresa la "R" adjunta a su tipo 55; el año 1955 es en este caso el de la modernización, no el de la construcción del coche tomado como base.

Coche num. 10 :



Para cerrar el tren, este DEV-AO corto de la SNCF de producción REE, en su versión de origen de plena época III; magnífico detalle de las cortinillas en parte bajadas; REE es la esperanza actual de recuperación del modelismo francés, sus programas son extensos, realistas y muy detallistas, y se suceden por ahora sin pausas.

Una vez en Milán, este coche sería incorporado a uno de los expresos Milán-Paris. Por cierto que esta relación Paris-Grecia vía Brindisi sería explotada años más tarde con un expreso independiente, denominado acertadamente "Parthenon".

La E428 FS



E428 : esta fue una muy importante serie de locomotoras eléctricas italianas, de tecnología y diseño propio y muy personal, que abrieron la tracción eléctrica a 3000 voltios en corriente continua por lo que respecta al servicio rápido o pesado de expresos de gran recorrido.

Con configuración 2BB2, o sea, 4 ejes motores (y 4 motores) centrales y bogies directrices en los extremos, daban una potencia de algo más de 3000 CV de manera continua, estando inicialmente autorizadas a correr hasta 130 km/h.

Diseñadas por el equipo del "ingegnere" Giuseppe Bianchi, a quien se acredita el desarrollo e implantación del sistema de corriente continua en Italia, después de la experiencia trifásica; todo ello con medios y estudios propios, sin concurso de recursos o patentes foráneos; todo ello en la temprana fecha de 1932, entrando en servicio el total de la serie (242 ejemplares) entre 1934 y 1943.

Forman el nutrido grupo varias sub-series, por lógico desarrollo técnico y de experiencia adquirida, pero a nivel exclusivamente estético se aprecian tres aspectos diferentes (que no siempre coinciden con las sub-series técnicas) :

a/ caja con capota frontal rectangular (122 ejemplares)

b/ caja semi-aerodinámica (81 ejemplares) : como la del tren de hoy

c/ caja aerodinámica (39 ejemplares), con frontal más redondeado

Sobrevivieron hasta finales de los años 80 del siglo pasado, para servicios de apoyo de todo tipo, aunque ya limitadas a 100 km/h.

El modelo de esta locomotora, en sus tres aspectos, siempre ha estado producido en HO por Rivarossi (existe una producción antigua por parte de Fleischmann

asimismo). En la actualidad, se comercializa por parte de Hornby, bajo marca Rivarossi, con una mecánica de calidad y detalles actualizados, a nivel de las producciones actuales de gama media. Referencia de catálogo del modelo exhibido hoy : HR2233, prototipo E-428-140.



Dos tomas ya clásicas de las que vengo haciendo en esta importante maqueta; y es que va siendo difícil encontrar nuevos puntos inéditos.



La salida de una de las vías más exteriores de estacionamiento hacia la vía principal permite plasmar esta interesante trayectoria quebrada por la zona de cambios de la cabecera de estación.

<https://youtu.be/PzrG5PNvUd4>

Vídeo del evento : por cierto, cosas de la maqueta Asvicaf, nuestro expreso se cruza con el "Correo" Ripoll-Puigcerdà de 1969 !

Autor del vídeo : Richard Ricard

Siguen 3 diversos aspectos de esta circulación italiana por la maqueta Asvicaf :



EPILOGO :

Como se ha comentado ya, el esplendor de este expreso se sitúa preferentemente en los años 60; en los años 70, en plena época TEE, los italianos primaron las relaciones diurnas aceleradas frente a las nocturnas para este tipo de trayectos de larga distancia.

De esta manera, se crearon varios rápidos diurnos, con categoría TEE pese a ser de recorrido puramente interno italiano; entre ellos, el TEE 93/92 "Adriático" entre Milán y Bari, en apenas 8 ¼ horas; lo formaban coches del tipo "Gran Conforto", iguales a los de los TEE internacionales, pero con librea gris y crema con fileteado rojo, de elegante y vistoso aspecto; las formaciones no eran minimalistas, sino del orden de la docena de coches, todo 1ª clase, restaurante y furgón incluidos. E444 "Tartaruga" al frente, por supuesto, explotando al máximo las posibilidades de velocidad de la línea hasta 180 km/h. en algunos tramos.



Foto : Paolini

TEE "Adriático" en Bari, con E444 y elegantes coches "Gran Conforto".

Los TEE dieron paso a los IC, y se mantuvo el IC 575/576 "Adriático", con sección prolongada a Lecce, con mejoras de tiempo asimismo. Todo ello en detrimento del tráfico nocturno, que se mantuvo en esta relación, pero privado de las mejores plazas acostadas.

Según mis documentos, en 1988 el "Levante" había decaído en forma de un "Espresso" 715/722, formado por unos 15 coches exclusivamente del tipo UIC-X, 1ª y 2ª clase sin siquiera servicio de literas (salvo test efímero de un coche de plazas reclinables "sleperette"). Secciones a Bari y Lecce exclusivamente.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la cesión de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones. Y a Richard Ricard por su vídeo.

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Julio-2017