

403/404 "SEVILLA EXPRESO"

Un gran clásico en la radial del sur



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.

404 Sevilla (1977) - - - - - Composición CR7719

Referencia EW64

En la impresionante batería de expresos nocturnos que cada atardecer partía de Madrid-Atocha en los 70's y que irrigaba todos los destinos posibles de Sur, Levante y Oeste, destacaba éste en concreto por varios motivos : no tenía nombre de bautizo "costero", sino que se limitaba a referir su destino en la gran metrópoli andaluza : "Sevilla-Expreso" : ya está; además, su formación era selecta, aunque se echaba en falta el servicio de restaurante; quizás su grafiado muy tardío (salida a las 23,00), le eximía de este servicio.

Para viajar a la capital sureña, los clientes tenían también el "Costa de la Luz" con destinos Cádiz y Huelva; está claro que servía también Sevilla, pero una estación distinta a la histórica y malograda "Plaza de Armas" que encabezaba nuestro expreso 403/404.

Como ocurre a menudo, un tren difícil de fotografiar por su nocturnidad manifiesta, a no ser en un madrugón veraniego a su llegada a destino en uno u otro sentido; no tuve esta oportunidad !

En concreto :

Expreso 404 Madrid-Atocha a Sevilla-Plaza de Armas del 16 de abril de 1977 a su salida de Madrid :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	8600 *		Electrotren	2745	
1	DD-8143	Furgón	TC		Tulaton
2	DD-8148	Furgón	TC		Rivarossi
3	WL-2922	Camas tipo S3	TC		LsModels
4	WL-4674	Camas tipo YF	Amefalink	YF-D	
5	BBL-8110	2ª cl. y literas	TC		Heris
6	BBL-8131	2ª cl. y literas	TC		Heris
7	AA-8108	1ª clase	Electrotren	18008	
8	AA-8018	1ª clase	Electrotren	18000	
9	BB-8804	2ª clase	TC		Roco
10	BB-8808	2ª clase	TC		Rivarossi
11	BB-8885	2ª clase	Electrotren	18022	

Dos furgones en cabeza, idénticos, no es muy habitual, salvo relaciones muy cargadas para el tráfico de paquetería exprés del momento; por lo demás, doble de coches tanto camas, como literas, como 1ª clase, todo un detalle de lujo; y es que este expreso, al igual que los de Málaga ("Costa del Sol") y de Cádiz ("Costa de la Luz"), sólo eran accesibles con el pago de un SUPLEMENTO tarifario, que marcaba una cierta categoría en el repertorio de antaño. Este suplemento era el indicado como "D", y era de menor cuantía que los "A" a "C" implícitos de los rápidos diurnos más destacados, tipo Talgo, TER, Electrotren etc...; esta era la política tarifaria del momento, una cierta "suplementitis" sobre la tarifa general bastante asequible y plana entonces.

Este tren llevaba servicio "AutoExpreso" indicado, sin embargo salía de Madrid sin plataformas de autos como es posible ? Pues parece ser que las plataformas cargadas para todos los destinos de Levante y Sur salían de Atocha previamente en un tren específico (tracción 278 a menudo); este tren era apartado en la clasificación de Alcázar de San Juan, y, una a una, las plataformas eran empujadas

hasta acoplarse en cola de cada respectivo expreso en su parada en esta estación manchega ni que decir tiene que el orden de formación debía ser preciso, so pena de lamentables consecuencias en destino.

Un mes antes de esta anotación, realicé otra, que no vale la pena reproducir en H0 por su gran semejanza a la presentada : formaba con uno sólo de los 2 furgones, situación quizás más normal, y 2 coches de 2ª en vez de los 3 de hoy; el resto exactamente igual, con la salvedad de la presencia del segundo coche a literas en cola, como si hubiese sido un añadido de última hora por la demanda.

Tampoco llevaba coche de Correos este expreso, y es de suponer que la puesta en marcha del Tren Postal del Sur, dentro de la malla nocturna de circulaciones específicas, sería más que suficiente para esta conexión, librando de carga al expreso.

Detalle de los coches :

Furgones num. 1 y 2 :



Los dos ejemplares disponibles (por ahora) frente a frente encabezando el tren de hoy; el primero fue obtenido por mis medios panelando un coche 8000 Rivarossi y el segundo es el kit de Tulaton bajo un chasis Electrotren. Y el tercero, espero será en breve el modelo Electrotren específico, que después de larga espera ya se ha visto a nivel de prototipo terminado (y correcto) en el FB de la marca inglesa.

Coche num. 3 :

Uno de mis tres coches cama S3 obtenidos por "iberización" de coches S1 LsModels del surtido CIWL; el real anotado es el 2922, que es uno de la serie "Birmingham" 2918 a 2932, y he puesto en escena mi 2942 que es un "Metropolitan" de la serie siguiente 2933 a 2942; siendo ambos de construcción inglesa y contemporánea, nunca he apreciado diferencias visibles a nivel de modelismo H0 entre ambos.



Y espera también, esta vez fundada y creíble, de la próxima aparición del set de 3 de estos coches ya totalmente ibéricos por parte de Sudexpress, con producción LsModels asimismo; parece ser que vendrán los ejemplares 2787 (S2T), 2931 y 3461 (S3), siendo el 2931 el que mejor se adaptaría a emular el real 2922 de este tren.

Coche num. 4 :



En esta posición, un YF de la segunda serie 4600, en concreto el 4674; 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).



De mis archivos fotográficos ya escaneados, esta foto en Atocha que data de julio del 1977; se están "cortando" los expresos recién llegados del Sur y de Levante, y en ellos aparece este YF número 6011, visto lado departamentos (+ ventanillas), de la última serie CIWL, y que, salvo señales en testers, es del todo idéntico al modelo miniatura presentado.

Coches num. 5 y 6 :



Como ya resulta cansino repetir, el auténtico y habitual coche a literas BBL-8100 de Renfe debe ser "fabricado", y de poco sirve el ejemplar que propone Electrotren; 2 coches de esta serie, con sus 11 grandes ventanillas exteriores y 10 departamentos interiores más el de servicio, forman en este tren cuya demanda de plazas acostadas en 2ª clase debía ser importante.

Coches num. 7 y 8 :

Dos ejemplares de un gran clásico, el coche 8000 de 1ª clase del surtido de base Electrotren; varias referencias y matriculaciones han sido producidas para más realismo de estas composiciones.



Coches num. 9 a 11 :



Mismo discurso para el no menos famoso 8000 de 2ª clase, personaje inevitable de los expresos de esta serie; sin embargo, la casualidad o la dotación de coches de la 3ª zona hace que los 3 ejemplares anotados reales sean todos ellos de la sub-serie de ventanillas anchas (de la centena 8800 exactamente); en mi parque dispongo de 2 de ellos, el presentado en la foto a base de insertar ventanillas Ibertren a un coche Rivarossi, y otro procedente del repintado de un coche Roco italiano; el tercero pues de ventanillas estrechas y pa..lante.

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.

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.



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



La 8632 real (276-132-8) maniobra en Atocha en 1977; como he comentado arriba, la presencia de los filtros en la cornisa era todavía vigente en la mayor parte de este parque de ex santanderinas.

El ambiente en Atocha por aquél lejano 1977 era para estar todo el día y no parar la actividad ni un momento : cortar los expresos y bajarlos a Cerro Negro por la mañana, excepto los que usaban las vías exteriores 01 a 04, a los cuales sólo se daba la vuelta a los furgones y se quedaban ya formados todo el día allí. A media tarde empezaban a subir las composiciones, usando máquinas de línea o grupos de tractores 303. En medio, los Talgo y los Electrotrenes etc....





Epílogo :

El desmantelamiento del servicio nocturno que ha acometido Renfe en este siglo tuvo ya su avanzadilla de la que fue víctima este expreso, en 1992. De pura lógica, la puesta en marcha del AVE primogénito, de Madrid a Sevilla, fue motivo para acabar con este servicio.

Ya antes, en la brillante década ferroviaria de los '80, este "Sevilla Expreso" había sido "estrellizado" a la moda del momento, rebautizándose con el muy descriptivo y adecuado término de "Estrella Giralda"; en esta etapa, una bonita hilera de coches 10000 climatizados en los colores marrón-crema-naranja podía verse cada noche y madrugada cubriendo este vital servicio.



Ambiente en Atocha en 1977 : la 10500 (305) asoma por la derecha manejando cortes de expresos bajo en segundo "candelabro" y un Talgo-III iniciando su ruta hacia el Sur.

=====

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

Septiembre-2018