

## “LA PUERTA DEL SOL”, TODO UN CLASICO



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.

PUERTA DEL SOL ( 1976 ) - - - - - Composición HC06

Referencia EW09

He preparado una versión de este gran clásico, el más internacional y variopinto de nuestros trenes convencionales. Podría escribirse un libro entero con su historia y sus composiciones, pero aquí sólo se apuntarán unas breves pinceladas.

Localicé en Internet ( pero tengo el documento impreso en la correspondiente revista "La Vie du Rail" num. 1766 ) esta magnífica foto :



Se trata de un "Puerta del Sol" ( en adelante PdS ) de 1976, en el sentido Paris-Madrid ( tren D303 ), circulando en el tramo francés, poco al sur de París en el tramo a 4 vías generales. La magnitud de la reforzada composición ( 17 coches ), me presentó un auténtico desafío para realizarla en HO.

Este tren, que empezó a circular el 29-5-69 de Madrid-Chamartín a Paris-Austerlitz y viceversa, se caracterizó por llevar coches directos entre las dos capitales; además de estos coches directos ( cambio de bogies en Hendaya ), tuvo sus coches Renfe "no pasantes" para el recorrido Madrid-Hendaya, y otros coches SNCF "no pasantes" limitados a Hendaya-Paris.

Inicialmente, solo fueron "pasantes" los coches-cama UH de la CIWL, en numero de 3 a 5 por rama; a partir de mayo-1971 se añadieron de 3 a 5 coches literas, que también fueron "pasantes" además de los "camas". En 1981 desaparecieron estos coches-camas, coincidiendo con la entrada en servicio del Talgo Camas directo.

El tramo español se completaba inicialmente con un DD y un AA de la serie 8000, más un WR de la CIWL, que en algunas épocas se segregaba en Miranda de Ebro. El tramo francés se completaba con una selecta composición, exclusivamente 1ª clase y con coche-restaurante SNCF. Dicho tren tuvo mucho éxito en su tramo francés, ya que, en plazas sentadas, permitía una relación Paris-Burdeos y viceversa muy rápidas, y en extremos de jornada. En detalle, la rama francesa se formó con un UIC-Y mixto A7D en colores "Capitole", más una colección de DEV-INOX largos de 1ª clase, además del restaurante DEV rojo; más adelante, coches UIC-Y de 1ª clase reemplazaron total o parcialmente a los INOX; y a partir de 1977 ya se formó con material "Corail".



Ahí puede verse mi PdS, basado en el de la foto real, formado en la vía 4 de St. Vicenç de Castellet; la máquina lleva los pantógrafos levantados ya que su arranque es inminente, según reglamento SNCF para líneas de corriente continua 1500 voltios : para mejor repartir el brutal amperaje del arranque.

Rápido D303 "La Puerta del Sol" Paris-Austerlitz a Madrid-Chamartín :

Coche	Ruta	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Existe	Refer.
1	Paris-Hendaya	A7D	UIC-Y	SNCF	Rojo Capitole	Roco	44080-4
2	idem.	A9	UIC-Y	SNCF	Verde-Plata C160	Roco	44611
3	idem.	A9	UIC-Y	SNCF	Rojo Capitole	Roco	44080-1
4	idem.	A9	DEV-INOX	SNCF	Inox	Rivarossi	3583
5	idem.	WR	DEV	SNCF	Rojo y Plata	Roco	44618
6	Paris-Madrid	WLAB	UH	CIWL	Azul	Roco	44838
7	idem.	WLAB	UH	CIWL	Azul	Roco	44036-3
8	idem.	WLAB	UH	CIWL	Azul	Roco	44036-3
9	idem.	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Blanco Wasteels	Roco	44036-2
10	idem.	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Blanco Wasteels	Roco	44036-1
11	idem.	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Blanco Wasteels	Roco	44036-1

Si bien la composición real de la fotografía es de 17 coches ( 5 "camas" UH y 7 "literas" Wasteels ) se entiende que tal cantidad de coches corresponde a un refuerzo excepcional; mi trasposición a escala se limita a 3 de cada tipo, que correspondería a una composición más normal fuera de período de super-punta.

Siguen los comentarios de detalle de los coches de esta composición ( con la consiguiente foto ) :



Coche num. 1 :



Se trata de un mixto A7D; curiosamente circula con su extremo furgón orientado al revés; no tiene importancia para la intercircularidad, pero sí para las señales de cola, ya que en los UIC sólo las llevan fijas los mixtos furgón por el extremo furgón precisamente...

3 de estos coches se construyeron en 1965 especialmente para el servicio "Capitole", adoptando sus colores; lo sorprendente es que en los años siguientes se construyeran 40 más, que, sin prestar servicio "Capitole", también fueron decorados de origen de igual forma ( y se usaron especialmente para dotar de furgón a las ramas "todo INOX" ); 20 de éstos llevaron experimentalmente el nuevo bogie Y28 en vez del clásico Y24 de los UIC.....como este ejemplar mío, que fue sujeto a una modificación para dotarlo de un par de estos bogies procedentes del desguace de un viejo USI RMA.

Coche num. 2 :



Clásico UIC-Y de 1ª clase A9 ( 9 departamentos de 6 plazas ); decoración bicolor C160, aplicada a partir de 1970 a todo el material apto a 160 km/h.

Coche num. 3 :



Como el coche anterior, pero este fué de los asignados al parque "Capitole" inicial, de 1966 a 1969, apto a 200 km/h ( con freno de patín electromagnético suplementario ).

Coche num. 4 :



Es un DEV-INOX largo ( 25,10 m. ) con 9 departamentos de 1ª clase; el mismo existe también con pasillo central ( conocido como A9tj ).



Coche num. 5 :



No puede faltar un buen restaurante en un rápido francés; se trata del llamado DEV "rojo", aunque su tipología de caja le asimila más un coche UIC-Y que a un DEV; su decoración de origen era todo en rojo con dos finas bandas horizontales blancas; ésta es su segunda decoración, adoptando la franja plata para homogeneizar con los trenes en verde-plata C160.



En esta foto, el PdS circula en línea mostrando su rama francesa; para ser verosímil, circula por la izquierda en esta vía doble banalizada. Sin embargo, el decorado de esta sección de la antigua maqueta Asvicaf tiene un acentuado carácter germánico con "stellwerk" incluida.



Coches num. 6, 7 y 8 :



Bien, ahora sí que esto será "entrar en materia", sobretudo para los aficionados al tren español o ibérico. El tema de los 10 coches cama tipo UH de la CIWL que sirvieron al PdS da mucho de sí y hay muchas informaciones incompletas o inexactas que circulan por ahí.

10 coches de esta serie europea de 40 fueron adaptados en 1969 para este servicio : instalación de freno de vacío, testereros con señales Renfe, bogies con capacidad intercambiable, faldón recortado etc...; recibieron para ello la oportuna matriculación UIC con un "4" en la segunda posición, y un cambio de tramo en el número de orden ( cifras 9 al 11 ) para tener continuidad en esta sub-serie. Todo ello sin abandonar el "66" en las posiciones 3 y 4 ( índice de la CIWL ). La rotulación exterior era inicialmente en 4 idiomas ( alemán, francés, italiano e inglés ), pero pronto fue unificada a español y francés, acorde con el nuevo destino esclavo. El coche de la 1ª foto representa este estado ( lado pasillo ).



A 1 de julio de 1971, la CIWL abandonó la explotación de su parque y alquiló éste a las compañías nacionales. Nuestros 10 coches fueron en esta fecha alquilados a la SNCF ( parque nacional francés ) y explotados por ésta. Luego trocaron sus cifras 3ª y 4ª de la matricula UIC por "87" (índice SNCF), y volvieron a cambiar sus ordinales ( se deduce que tales cifras no expresan la compañía propietaria nuda sino la que tiene el derecho de explotación ). Los magníficos blasones de latón de leones y guiraldas siguieron ahí ( propiedad = CIWL ); no fue hasta 1977 aprox. que empezaron a desmontarse estos símbolos. El coche de la 2ª foto ( lado departamentos ) representa este estado ( luego ....no sería del todo adecuado en este tren de 1976... pero pronto llevará este blasón postizo, ref. M400 de Mabbar a colocar ).

(1)	(2)	(3)	(4)
4589	51 66 06-51 009	54 66 06-80 451	64 87 71-81 781
4590	51 66 06-51 010	54 66 06-80 452	64 87 71-81 782
4593	51 66 06-51 013	54 66 06-80 453	64 87 71-81 783
4594	51 66 06-51 014	54 66 06-80 454	64 87 71-81 784
4596	51 66 06-51 016	54 66 06-80 455	64 87 71-81 785
4603	51 66 06-51 023	54 66 06-80 456	64 87 71-81 786
4604	51 66 06-51 024	54 66 06-80 457	64 87 71-81 787
4607	51 66 06-51 027	54 66 06-80 458	64 87 71-81 788
4609	51 66 06-51 029	54 66 06-80 459	64 87 71-81 789
4614	51 66 06-51 034	54 66 06-80 460	64 87 71-81 790

Leyenda de este cuadro :

- (1) : numero CIWL ( serie completa UH : 4581 a 4620, 40 unidades )
- (2) : numero UIC correspondiente a su etapa europea antes de 1969
- (3) : numero UIC de 1969 a 1971 : explotado por la CIWL y adaptado al servicio PdS
- (4) : numero UIC de 1971 a 1981 : explotado por la SNCF hasta final servicio en PdS

En 1981 fueron retirados del servicio PdS y la SNCF los utilizó en expresos nocturnos interiores, sobretudo destino Côte d'Azur, regulares y especiales de vacaciones; al final del contrato de alquiler, los devolvió a la CIWL que los apartó en sus talleres de Ostende ( Belgica ); poco después (1986), Renfe los adquirió ( no alquiler, sino compra ) y los usó brevemente en recorridos peninsulares, hasta 1989. Faltaría en la tabla una columna (5) para documentar la matriculación UIC que usaron en esta etapa ( 3ª y 4ª cifra = 71 ).

Puede añadirse que, al final de la etapa (4), varios de ellos lucían ya la decoración europea del pool "TEN"; en la etapa (5), Renfe los decoró como en su origen, clásico color CIWL azul oscuro con filetes amarillos, naturalmente sin los emblemas e inscripciones de la "Compañía".

Ahora faltaría entrar en el tema de los coches litera del PdS, tema en el cual también hay mucha confusión tanto en otros foros como en revistas especializadas.

Coches num. 9, 10 y 11 :



Este es el grupo de literas UIC-Y con decoración Wasteels que forman mi composición, que cabe recordar que está fechada en 1976.

Pero el uso de coches litera franceses en este tren tiene unos periodos bien definidos y 4 tipos de vehiculo, que paso a exponer :

1/periodo 5-1969 a 4-1971 : sin literas en el PdS : solo los coches cama UH.

2/periodo 5-1971 a 8-1974 : coches litera tipo DEV B8c8x exclusivamente.

3/periodo 9-1974 a ?-1984 : se introducen los coches litera tipo UIC-Y B9c9x decoración Wasteels, como los de mi composición; sin embrago, en este período, circulan asimismo los DEV, a veces mezclados con los UIC-Y, o sin ellos; varias composiciones anotadas en 1981 sólo llevan efectivamente los tipo DEV.

4/periodo desde finales de 1984 hasta la extinción del tren : coches litera SNCF tipo Corail VU climatizados ( B10c10ux ), desapareciendo paulatinamente las otras dos series añejas; sin embargo, aparecen asimismo otros UIC-Y del parque ordinario SNCF sin señas ni colores Wasteels, tomados del parque ordinario francés del mismo lote constructivo que los 20 Wasteels.

Los datos de estos 4 tipos de coche literas son los siguientes :

Tipo	Decoración	Matriculación	Unidades	Modificaciones
DEV corto	Wasteels o SNCF	54 87 58-70 026 - 100	18	freno de vacio
UIC-Y	Wasteels	54 87 59-70 881 a 900	20	freno de vacio
VU Corail	SNCF	64 87 50-70 501 a 530	30	No
UIC-Y	SNCF	54 87 59-70 831 - 880	16	No

El misterio que no consigo resolver del todo es el relativo a la cuarta fila de este cuadro, estos 16 coches UIC-Y sin señas Wasteels que se añaden en cierto momento al parque como refuerzo. En mis anotaciones presenciales en los años 70 y principios de los 80 jamás los vi circular; mi teoría al respecto es que se adaptan a partir de 1985 aprox. cuando ya se retiran los DEV y sobran sus bogies intercambiables. Y que, aparte de esto, ya no hace falta en estas fechas equipar el parque



ibérico con freno de vacío ( su uso ya se ha extinguido en Renfe ), por lo que no cuesta nada disponer de un parque extra de refuerzo. Este parque de UIC-Y SNCF, por la fechas, debe ir pintado normalmente en colores azul y gris claro ( evitando decoraciones verdes, ya muy raras desde 1985 ).



Otra imagen de este tren circulando por la maqueta Asvicaf.



Y.....amigos....qué decir de la locomotora CC-6500 !

Pura sangre, el cénit de la tracción eléctrica convencional, la masa estética más lograda y universalmente admirada.....todo son superlativos para esta serie de 78 locomotoras ( Alsthom + MTE + diseño Arzens ) construidas a partir de 1969. 200 km/h. reales, diarios y cotidianos, por vías convencionales, con los TEE "Le Capitole", "L'Etendard" y "L'Aquitaine"; 8.050 CV. de potencia continua, etc...

En esta composición, la CC-6515 ( Jouef aún francés ref. 8426, de 1999 ), presenta su decoración original plata-rojo-naranja, válida aun en 1976 como demuestra la foto de cabecera. La serie constó de 5 sub-series, con las mismas soluciones mecánicas, aunque con dos sistemas eléctricos y variantes en las cajas :

Números	Tensión	Filtros Caja	Decoración	Captación	Números Final
CC-6501 a 6538	1,5 kv. c.c.	Plástico	Arzens	Catenaria	
CC-6539 a 6559	1,5 kv. c.c.	Plástico	Verde "Maurienne"	Catenaria y 3er. carril	
CC-6560 a 6574	1,5 kv. c.c.	Inox	Arzens	Catenaria	
CC-21001 y 21002	1,5 + 25 kv. bicorr.	Plástico	Arzens	Catenaria 3 pant.	CC-6575 y 6576
CC-21003 y 21004	1,5 + 25 kv. bicorr.	Inox	Arzens	Catenaria 3 pant.	CC-6577 y 6578

Sin embargo, el declive de esta serie fue bastante rápido, por su costoso mantenimiento, por su agresividad sobre la vía a las velocidades prescritas, etc.....( como en nuestras s/250, con las que comparten la solución mecánica "bogie C de corto empate y 2 reducciones" ). Dieron paso a otras series ya totalmente electrónicas ( "chopper" ), con mecánicas más simples y menos agresivas a las vías ( BB-7200, "Sybic" etc... ).

Fin del viaje !

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disponibilidad de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

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

Marzo-2013