

# EXPRESO 803 HENDAYA-ROMA : CUANDO TODOS LOS CAMINOS LLEVABAN A ROMA.....



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.

D803 ROMA ( 1988 ) - - - - - Composición HC09

Referencia EW20

Si no son todos los caminos los que llevan a Roma, si lo es por lo menos la Vía Aurelia del antiguo Imperio Romano, que este tren sigue fielmente en buena parte de su recorrido costero.

Esta composición, relativa al expreso de verano Hendaya/Irún-Roma Termini, viene magníficamente ilustrada en una web italiana de historia ferroviaria, con una colección de 145 fotos de gran calidad, con la reseña breve conveniente en cada una de ellas. Publico el acceso para quien quiera ampliar la información :

<http://www.miol.it/stagniweb/foto6.asp?File=orizzf&righe=1&inizio=80&Iniziol=1&RigheI=150&Col=5&Titolo=0>



Esta foto está localizada en Cervo ( Imperia ), en el tramo a vía única costero a lo largo de todo el litoral ligure italiano. La locomotora italiana y los dos primeros coches ( furgón y restaurante FS ) proceden del confín de Ventimiglia, los otros coches ( franceses e italianos ) son los procedentes de Hendaya, aunque alguno de ellos puede ser que fuera añadido en ruta.

En esta misma época también existía el expreso paralelo Cerbère/Port-Bou-Roma, en la otra frontera hispana, y en general éste acoplaba en Narbona los coches procedentes de Hendaya; sin embargo, en pleno verano, como en el caso de la foto ( 12-8-1988 ), el tren de Hendaya seguía independiente hasta su destino.

En 1997 se anularon ambos trenes, por lo menos en su tramo francés, dejando una vez más en suspenso unas relaciones internacionales tradicionales.

Detalle de composición :

Coche	Formato	Tipo	Prop.	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	nDU	Tip. 64T	FS	MDVC	Ventimiglia-Roma T.	Acme	50245 modif.
2	WRz	Self Service	FS	Gris Claro	Id.	Acme	50026
3	B10	UIC-Y	SNCF	Verde-Gris	Hendaya-Roma T.	Roco	44605
4	Bz	UIC-X	FS	Gris	Id.	Rivarossi	3636-3
5	Bz	UIC-X	FS	Rojo-Gris	Id.	Rivarossi	3600
6	Az	UIC-X	FS	Rojo-Gris	Id.	Rivarossi	HR4119
7	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Gris	Id.	Roco	44602
8	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Gris	Id.	Roco	44602
9	B9c9x	UIC-Y	SNCF	Azul-Gris	Id.	Roco	44604

Unos detalles sobre la nomenclatura ferroviaria italiana, muy especial ella :

a/La “n” delante de un formato significa “navetta” e indica que el coche en cuestión lleva línea específica de mando múltiple, es decir, puede ser incorporado a trenes reversibles “push-pull”; en general estos vehículos en esta época reciben la decoración exterior MDVC que los identifica, sean coches o furgones, a base de beige con franjas naranja y violeta.



b/En coches de viajeros no usan el numero de departamentos en la notación, tan sólo Az, Bz, etc...; en este caso, los coches indicados son A10 y B12, lo normal en el tipo UIC-X.

c/Las series de coches italianos se distinguen por el “tipo” que es el año presupuestario; los UIC-X van desde tipo 1964 a tipo 1980, y los detalles van evolucionando en este período : bogies MD o bogies Fiat, con o sin faldón, techo nerviado o liso etc....; en la foto de referencia es imposible observar estos detalles en concreto, luego se han asimilado a un tipo genérico.

d/Las libreas italianas tienen una denominación oficial de los colores de lo más curioso y explícito; por ejemplo la librea gris es “grigio ardesia” ( pizarra ), la roja-gris es “rosso fegato/grigio beige” ( rojo hígado/gris beige ), el restaurante Self Service es “grigio nebbia” ( niebla ) etc...



El expreso 803 destino Roma-Termini cruza veloz esta parte de la maqueta Asvicaf en plena fase de remozamiento paisajístico.

Siempre he sentido curiosidad por el esquema ferroviario romano y sus evocadores nombres de estaciones; aunque normalmente solo conocemos “Termini”, moderna estación en cul-de-sac de una veintena de vías, existen otras muchas de paso, céntricas y bien equipadas, que usan los trenes que no tienen destino en el nudo romano: Tiburtina, Prenestina, Ostiense, Casilina, Trastevere, Tuscolana etc....

Detalle de los coches :

**Furgón num. 1 :**



La historia de este furgón es determinante para la representación de esta composición. Cuando vi por primera vez la fotografía del tren real, no le di importancia al furgón, ya que inicialmente lo asimilé a uno de los tipos que producen Rivarossi o Acme, tal sólo con el cambio de color del gris al beige con franjas naranja y violeta, operación de pintura que programé en mis “Talleres de la Compañía”. Pero llegado el momento, observé como el tipo en sí de furgón no se corresponde en nada con los producidos corrientemente ( Rivarossi 2450 ó HJ4109 es un tipo 1949 y los Acme son tipo 1946 y 1934 ); el vehículo en cuestión resulta ser un Duz-93250 tipo 1964, después de su modernización para servicio “naveta” o pendular; en detalle, es casi un metro más largo que el prototipo de Acme, y con otros bogies ( 24B en vez de 27A ). Aun así compré una de las referencias Acme para acometer una transformación; localicé un par de buenas fotos en internet de tal furgón modernizado, de uno y otro lado; pero quedaba en ambas poco clara la zona de la mirilla; y como manda el sr. Murphy, empecé el trabajo y una vez en situación de “no retorno”, aparecieron dos nuevas fotos que sí aclaran la zona de mirilla, en las mismas web que había consultado meses antes !

En definitiva.....que es un trabajo modelista que no alcanza el 99% de exactitud exigible, por un lado por la longitud total, por el tipo de bogie, y por la resolución medio apañada de la zona de mirillas, en la realidad mucho más amplia, ya que hubiera sido necesario mover las puertas centrales de lugar y no me planteé inicialmente esta costosa opción. En otras palabras, los 10 mm. de menor longitud se echan en falta en esta zona en concreto. También he prescindido de las minúsculas franjas de color en el límite techo-caja, muy difíciles de aplicar por su nimio grosor. El gris de techo y chasis y el naranja son los Humbrol 67 y 18; el violeta y el beige, más difíciles de formular, son específicos FS de la marca italiana de pinturas Puravest-Toffano.



Este es el ejemplar original ACME ref. 50245 que ha “sufrido” la transformación, entre otras cosas la anulación de los cubrejuntas, con chapado de la caja manteniendo los portones, y el cierre de los testeros con burletes en vez de fuelles. Es una versión en librea “grigio cenere” ( ceniza ) que caracteriza el parque de servicio auxiliar.



Un viajero espera pacientemente su tren mientras circula el “romano” en el andén colateral; realmente, si aguarda la finalización completa de esta nueva maqueta Asvicaf para que circule su tren, puede ser una espera considerable.....



Coche num. 2 :



Restaurante tipo “self-service” de diseño moderno, contruidos 40 ejemplares a partir de 1974; su decoración es única en todo el parque FS, se supone que para homogeneizar más o menos con distintos tipo de trenes a los que puede ser destinado. Modelo ACME perfectamente reproducido; también Lima lo tuvo en catálogo con longitud reducida, también algunos artesanos como Safer.

Coche num. 3 :



Poco a decir de este clásico B10 UIC-Y de la SNCF, presentado en multitud de composiciones europeas; aquí viste su 3ª ( y última ) decoración, verde y gris, pero todavía con el anagrama SNCF encuadrado.

#### Coches num. 4 y 5 :



Estos son los UIC-X italianos, contruidos en varios tipos en gran serie a partir de 1964, hasta 1980; los primeros guardan mucha semejanza con los alemanes que todos conocemos, pero a medida que se fueron encargando lotes cada vez difirieron más del patrón, manteniendo sin embargo las dimensiones y la funcionalidad. Los aquí dispuestos son del tipo 1975, ya con bogies Fiat en vez de los MD y con faldón. Las decoraciones pillan en transición, del tipo origen “gris pizarra” techo plata al que se generalizaba en 1988, gris beige y rojo “hígado”. Ambos son coches de 2ª clase B12 con departamentos de 6 plazas, según la norma UIC estricta. Son ejemplares Rivarossi que siguen actualmente en producción. Roco produjo los de tipo 64 sin modificar sus modelos alemanes, lo que a menudo es criticado por los transalpinos. ACME produce actualmente varios tipos constructivos con sumo detalle y sin errores.



**Coche num. 6 :**



Misma explicación anterior para un coche UIC-X de 1ª clase, A10 con 10 departamentos de 6 plazas.

**Coches num. 7, 8 y 9 :**



Presentados en multitud de ocasiones, tres coches UIC-Y de 2ª clase a literas de la SNCF, a techo alto y decoración moderna gris muy claro y azul. En realidad, en mi composición, el último es de techo bajo, circunstancia dada por la disponibilidad de parque pero que podría ser perfectamente posible en la realidad.

Realmente, en los años 70 y 80 del siglo pasado, estos coches UIC-Y de la SNCF podían ser vistos en cualquier rincón de Europa, que posiblemente tendría su enlace directo con París.

Para la tracción de este tren en Italia tenemos una E-656, que es una clásica eléctrica para servicio exprés funcionando a 3000 voltios de corriente continua, como es de ley en el país transalpino; asimismo, es una representante de las familias de BBB, que, caso único en el mundo, constituyen casi tres cuartas partes del total del parque eléctrico FS.



En modelismo, la E-656 se o ha sido producida por Lima ( dos versiones mecánicas ), Rivarossi, Roco y Acme; varían entre ellas los pequeños detalles de subseries ( faros dobles o simples etc...); el modelo presentado aquí es el Roco ref. 62567 que reproduce el ejemplar E-656-051.

Dentro del tema “maquinas de 6 ejes motores”, la BBB aventaja a la CC en mejor adaptabilidad a los trazados sinuosos, menor desgaste de llantas y carril; es un viejo combate; los ingenieros italianos tomaron buena nota de esta circunstancia, y tan solo una y una sola CC ha existido en Italia ( el prototipo diesel D-461 ). Dentro de las BBB cabe discernir tres opciones mecánicas :

a/articuladas, es decir, con dos semicajas idénticas y rotatorias respecto un eje vertical; el bogie central se apoya en la articulación, luego permite la inscripción de los otros dos bogies que son simplemente giratorios.

b/caja rígida con bogie central fijo; en este caso, los dos bogies extremos deben tener un doble movimiento giratorio y desplazable.

c/caja rígida con bogie central desplazable; aquí, los bogies extremos son sólo giratorios y el central no gira, sino que se desplazada transversalmente a uno y otro lado de la caja.

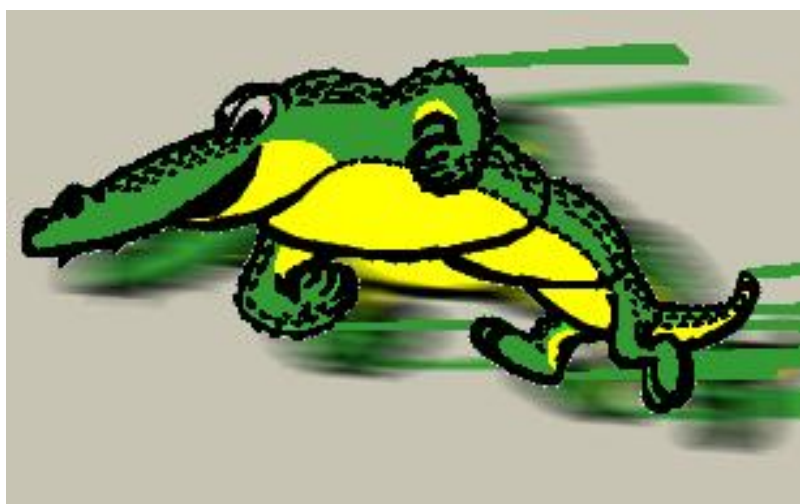
Italia inició las BBB con las E-626 que son del tipo b/ ( desde 1927, 448 ejemplares fabricados ); siguió con las articuladas tipo a/ ( desde 1940, 469 ejemplares serie E-636, 297 ejemplares series E-645 y E-646 desde 1958, para terminar esta evolución con los 461 ejemplares de la serie E-656 que nos ocupa, introducida desde 1975 ), y finalmente experimentó las de bogie desplazable tipo c/, con los 392 ejemplares series E-632, E-633 y E-652, introducidos desde 1980 ya con gobierno electrónico, e idénticos todos ellos exteriormente. Total suman más de 2000 unidades BBB, de tecnología propia, que forman un parque de sorprendente consistencia y eficacia.



Más cerca de nosotros, comentar que las BBB renferas son tipo b/ para las 278 y tipo c/ para las 251.



Una alternativa a la tracción de este tren : modelo de una E-656 modelo Lima ( de la época Lima auténtica italiana, antes de las compras y fusiones ), que muestra una locomotora de una sub-serie más moderna, con doble faro entre otras pequeñas variaciones. Ref. 208340L, ejemplar E-656-182.



Este es el detalle de la calcomanía que lleva este modelo; “CAIMANO” es algo más que un apodo, es una denominación oficial FS para esta serie de locomotoras E-656, y muchas de ellas llevan esta imagen. Esta “zoomanía” empezó con las E-444 “Tartaruga” ( a la sazón las más rápidas del parque en aquel entonces ), siguió con este “Caimán Veloz” de

aspecto poderoso y terminó con las E-632 y E-633 “Tigre”; los diseños caricaturizados de estos animalillos son de lo más divertido y simpático. Para la elección de estos “nicknames” se montaron concursos participativos entre escolares.



Respecto al otro expreso paralelo, el 349 Cerbère-Roma T., anoté una composición suya el 1-abril-1982, en Cerbère, el mismo día en que tomé la del Hispania Express que se ha presentado en esta colección; estaba formado en la vía adyacente. En concreto :

M	BB-67555	Tracción ( la reproducida por Jouef y usada en modelo en el Hispania)
1	Dd4s	Furgón DEV colores C160
3	B10	Modernizados Sud-Est
1	A9	UIC-Y
1	B10	Modernizado Sud-Est
1	Dd4s	Furgón DEV colores C160
1	A4c4B5c5x	UIC-Y literas mixto colores C160
2	B9c9x	UIC-Y literas techo alto colores nuevos azul-gris
1	A4B5	UIC-Y mixto

Pero he desistido de reproducirla en HO ante la imposibilidad de obtener los coches de tipo “Modernisé S.E.” que este tren llevaba en numero de 4; este tipo no ha sido nunca reproducido en HO, y tanto en esta versión B10 como en versiones B4D y A4D eran muy usados todavía en los años 80. Podrían asimilarse a tipos OCEM-PL del mismo formato....pero no es lo mismo. La presencia de estos ya añejos coches y el hecho de los dos furgones me mueven a pensar que no toda la composición llegaría a Roma,

quizás sólo la cola; muy probable que la cabeza se quedara por el camino ( Avignon o Marsella ).



Esta foto muestra este expreso 349 Cerbère-Roma en la costa ligur, no lejos de la foto de cabecera del 803; sin embargo,

resulta imposible discernir su composición, pero parece que los coches procedentes del confín español van en cola. Agosto 1981. Locomotora E-646 versión origen. Foto colección Miol.



Roma, ciudad eterna.....pero no todo es necesariamente tan “eterno” en ella !

Cuando en 1982 viajé a esta ciudad, formando parte de un grupo turístico-folklorico, aproveché la tarde en la que el grupo visitaba la Capilla Sixtina para dar un paseo a la caza de los tranvías; conseguí buenas fotos del panorama tranviario del momento, y localicé de casualidad el nudo de Porta Maggiore, donde cruzan multitud de líneas; mi sentido de la historia me indicaba que aquello era más urgente y más efímero que la obra de Miguel Ángel.

La verdad es que no contaba con que ahora mismo, 30 años más tarde, parece que siguen circulando los Stanga articulados serie 7000 ( serán realmente eternos ? ), pero no todo lo demás; buena opción, pues; la Capilla Sixtina puede esperar otra ocasión.

Sin pretender elaborar un inventario completo ( sería muy “off topic” aquí ), vienen a continuación algunas de mis tomas del panorama tranviario romano 1982.



PCC-8021 y MRS-2161; observar el curioso sistema de liras de captación de corriente



Alrededor del Coliseo Romano, este MRS-2115 cubre la línea 30 ( zona de Parco Celio ); una oportunidad única de tomar fotos sin problemas de solapes en una zona prohibida al tráfico rodado; otra curiosidad

romana es que ATAC sólo usa los números impares para numerar sus tranvías; los pares se reservan a los autobuses.



En el nudo de Porta Maggiore, este articulado Stanga 7065 presenta una de las imágenes más clásicas del tranvía romano.

Escudo de la ciudad de Roma que municipal ATAC llevan impreso. Imperio Romano, de la misma conocemos a algunos de los *Populusque Romanus*. Un también en las papeleras y tapas urbanos de Roma.



todos los tranvías de la sociedad SPQR son las históricas siglas del manera que por USA y URSS imperios más modernos. *Senatus* pedazo de historia en los tranvías...y de alcantarillado y otros muebles



Porta Maggiore : un poco de color, con este MRS-2181 renovado en la línea 14 , y un tren de la STEFER, línea suburbana de vía estrecha con material semi-tranviario ( o metro ligero que diríamos ahora ). En contra de lo que parece indicar su placa de destino, NO es un tren de la R2 de cercanías de Barcelona. En esta plaza, ambas líneas se cruzan a nivel en ángulo recto.





Sirva de despedida esta cola de tren, en una maqueta en evidente estado de reconstrucción.

Feliz estancia romana !!

Y no hagan como yo.....visiten la Capilla Sixtina.

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.

Autor texto, cuadros y fotografías ( excepto 2 creditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2013