

"SEVILLANO"/"CATALÁN" EXPRESO 703/704 EL PESO PESADO DE LOS TRANSVERSALES



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.

703 Sevillano (1979) - - - - - Composición CR7902

Referencia EW03

Los importantes fenómenos migratorios internos en la península en la segunda mitad del siglo XX tuvieron como consecuencia una importante demanda de transporte ferroviario de viajeros entre la zona catalana y otras zonas periféricas del estado español.

Este tráfico, que llamamos "transversal" por el hecho de no pasar por Madrid, y escaparse del sentido radial jacobino de la red ferroviaria española, tiene dos de sus mayores exponentes en el expreso "Shanghai" Barcelona-Galicia y en el "Sevillano", que capitaliza este presente trabajo. Uno y otro representan los "pesos pesados" de este tipo de trenes, ya que en plena época vacacional presentaron enormes composiciones que a menudo debieron ser desdobladas.

Ni uno ni otro son trenes de lujo ni pueden considerarse relaciones primadas en calidad y rapidez, sino que muestran la adaptación de la oferta ferroviaria de entonces a la demanda y a la situación social y económica real de unos períodos difíciles para una gran parte de la población.

Aparte de la denominación oficial de expreso 703/704, este tren tenía lógicamente el mote extraoficial de "Sevillano" en Catalunya y de "Catalán" en Andalucía: justa reciprocidad !

Su ruta era la más larga pero también la mejor equipada y que permitía unas mayores velocidades: Barcelona-Valencia-Albacete-Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla; sólo debía sufrir dos inversiones de marcha, en Valencia-Término y Alcázar; pese a este rodeo esta ruta presenta mayor eficacia que la más al sur, por Murcia y Baza y Granada, sujeta a muchas más inversiones y líneas con peor infraestructura.

A lo largo de mi período de anotaciones 1972-1981, tengo varias de este tren, sin embargo me centro ahora en esta de 1979 que es la que he podido formar con menor dificultad, y es bastante representativa.

En concreto :

Expreso 703 Barcelona-Término a Córdoba y Sevilla, 1 de septiembre 1979 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Destino	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	269-099	Valencia		Electrotren	2638	
1	DD-8165	Sevilla	Furgón	TC	-	Rivarossi
2	BB4-3338	id.	2ª ex 3ª	TC	-	Electrotren
3	BB4-3333	id.	2ª ex 3ª	TC	-	Electrotren
4	BB-8569	id.	2ª	Electrotren	18002	
5	BB-8516	id.	2ª	Electrotren	18009	
6	BB-8504	id.	2ª	Electrotren	18010	
7	BB-8514	id.	2ª	Electrotren	18022	
8	AA-8080	id.	1ª	Electrotren	18008	
9	AA-8060	id.	1ª	Electrotren	18020	
10	WL-3500	id.	Camas LX	Jouef	5308	Tender F.
11	BBL-8182	id.	2ª literas	TC	-	Heris 11022
12	BB-8711	Córdoba	2ª	Electrotren	18001	
13	BB-8509	id.	2ª	Electrotren	18022	
14	DDT-8085	id.	Furgón	TC	-	Jouef

Se observa que es una larga composición, tipo 8000 casi toda ella, que sin embargo lleva un refuerzo en cabeza a base de dos BB4-3300, vehículos con chasis exMZA que en estas fechas ya sólo se usaban para refuerzos temporales en expresos y especiales. Un coche-cama tipo clásico LX ofrece un confort suplementario y anima ligeramente el colorido del tren; en cola, dos coches de 2ª y un furgón que se cortan en Córdoba, donde también llegan en cola tras las dos inversiones citadas. El servicio de bar indicado en la guía, no viene en un coche específico sino de manera apañada en un departamento o ambulante.

En las dos composiciones que tengo anotadas de 1972, figura un AAWLr-5000 dando el servicio de camas y cafetería, así como furgones históricos como DDE-300 exMZA o DDE-1030 exCdeA, y paqueteros de difícil reproducción como los JJPd-51/100; en las cuatro de 1975 (una de ellas desdoblada), figura un S3K de la CIWL dando servicio de camas y cafetería, así como furgones postales varios y dos coches destino Badajoz; también la que tengo de 1976 lleva el S3K pero no los coches Badajoz, sino que lleva ya los dos de refuerzo a Córdoba.

Como anécdota en la composición de 1979 aquí reseñada, el furgón de cola DDT-8085, que por aquel entonces experimentaba un pantógrafo para alimentación de tren a falta de máquina. Esta es la foto que tomé del evento, ante mi extrañeza, ya que quedó estacionado frente a mi punto de observación.



La ruta de este tren era de 1136 km, con los horarios siguientes :

703-523-414 : Barcelona T. (17,51) – Tarragona (19,27) – Valencia T. (23,25-23,50) – Alcázar S.J. (5,22-5,57) – Linares Baeza (8,30-9,00) – Córdoba (10,45-11,05) – Sevilla P.Armas (13,15). Total 19 horas 24 minutos.

413-524-704 : Sevilla P.A. (18,00) – Córdoba (20,06-20,26) – Linares Baeza (22,17-22,19) – Alcázar S.J. (0,45-1,05) – Valencia T. (5,50-6,13) – Tarragona (10,47) – Barcelona T. (12,14). Total 18 horas 14 minutos.

El mejor tiempo en el sentido Andalucía-Barcelona se debe a la parada en Linares Baeza, que pasa de 30 a 2 minutos, y en la de Alcázar, que también es más reducida. Los números de circulación "700" son para la línea Barcelona-Valencia,

los "500" para la Valencia-Madrid y los "400", con paridad cambiada, para la Madrid-Sevilla.



En esta foto, que ya se ha incorporado en portada, se observa a este tren entrando por la vía 4 de Tarragona (la que da acceso directo a la línea de Valencia), cayendo la tarde; no es normal que anote composición y haga foto simultánea, pero en esta ocasión sí se dio la oportunidad; observar el trasiego "paquexpres" que se está preparando para el furgón de cola; parece mentira que unos años más tarde se cesara en este transporte por "falta de rentabilidad".

Furgón num. 1 :



Este furgón, que no se produce comercialmente ahora mismo, lo obtuve a base de chapado de un coche Rivarossi 3598; sin embargo, los más o menos diestros con el latón pueden obtenerlo magníficamente de la producción www.tulaton.com; también hay alternativas en plástico a base de laterales ya confeccionados.

Coches num. 2 y 3 :



Los dos BB4-3300 de refuerzo, los obtuve a base de transformar coches 5000 Electrotren, según mi proyecto de construcción de toda la serie 3000 que documenté en otro momento; la diferencia de longitud entre un 5000 y un 3300 es de 0,47 m. a favor del 5000, que a escala da apenas 5 mm.; esta diferencia se despreció en el proyecto para no alterar chasis y techos; se confeccionaron laterales nuevos con filas de 9 ventanas de 11,5 mm. de longitud, y se rehicieron interiores y ventiladores de techo. Para dar variedad al parque, uno mantuvo sus bogies de origen y el otro se dotó de bogies WL, lo que era corriente para estos vehículos procedentes de chasis exMZA.

Coches num. 4, 5, 6, 7, 12 y 13 :



6 coches BB-8500 forman el grueso del tren; el modelo Electrotren es correcto en líneas generales, es la mejor de las aproximaciones que se hay en industrial de estos archiconocidos coches; Electrotren ha sacado 5 matriculas distintas en esta versión (12 ventanas estrechas, verde origen, época IV UIC); corresponden a las referencias de catálogo 18001, 18002, 18009, 18010 y 18022 (aunque las dos primeras tienen un numero de matricula alto, erróneo para un modelo de ventanas estrechas); en mi tren, uso 4 de estos coches, más un quinto adaptado de un Rivarossi ref. 3661, que me había ya modificado antes de la salida al mercado de los ET. Y completo con uno de ventana grande; aunque no conste en la composición hay que apañarse con lo disponible !

Coches num. 8 y 9 :



Dos "primeras" enteros en un tren no era corriente en Renfe, pero el "Sevillano" tenía siempre este honor, compartido con el "Costa Brava" que yo recuerde; el modelo Electrotren ha sido producido en 3 matriculas distintas, que corresponden a las referencias de catálogo 18000, 18008 y 18020; uso en mi tren una de ellas y la otra es asimismo un vehículo Rivarossi adaptado, ref. 3659, previo a los ET.

Coche num. 10 :





Modelo LX de producción Jouef, de molde heredado de France-Trains y Tram, comercializado por Tender Ferromodelismo con rotulaciones ibéricas español-portugués (num. 3497); como es de esperar, la iberización se limita a estas inscripciones, no se modifica el molde original a base de testeros ibéricos, con señales de cola correctas y carboneras recortadas, ni equipo de freno de vacío; asimismo, el rótulo completo no estaba en vigor en 1979, ya que desde 1967 se aplicaba la razón social reducida.

La opción de utilizar la ref. Electrotren 18202, modelo procedente de Rivarossi, no mejora la situación, ya que representa un LX todavía más añejo, de origen del parque europeo sin más iberización que la rotulación, y con unos fastuosos dorados por doquier poco coherentes con su estado ibérico. A desechar.

En uno y otro caso, lejos del aspecto final de estos LX estacionados en Irún en 1976, con testeros modificados, razón social corta, freno de vacío etc....y que definen el probable aspecto del LX-3500 que yo observé en esta composición del 703 que aquí se intenta reproducir.



Quizás en algún momento mi taller TC aplique estos cambios al coche Jouef presentado si realmente quiero seguir la realidad con mayor rigor.

Coche num 11 :



Servicio de literas con este coche, de la gran serie normal de 11 ventanas (10 + 1 departamentos), no el "símil" que produce Electrotren aprovechando por economía el molde del 1ª clase (serie de literas existente en la realidad, pero sólo con 15 ejemplares, frente a los 117 de la serie normal); se trata de un coche alemán Heris, que reproduce esta distribución de ventanas, convenientemente modificado y decorado; bogies Electrotren, testeros con señales Renfe etc...

Furgón num. 14 :



Se trata de un DDT con calderín de serie baja, puertas de persiana grandes; se basa en la carcasa de resina de Microtren, con un chasis procedente de un coche DB de Jouef, a escala exacta y con bogies MD del modelo que utilizó Renfe. Esta asignación es circunstancial, ya que el anotado y fotografiado es de serie alta, con puertas de persiana pequeñas y además con el pantógrafo experimental. Como comenté antes, también existe la posibilidad de acceder al modelo en kit de

www.tulaton.com para obtener este vehículo en latón y también a laterales prefabricados, e incluso a una versión con el pantógrafo.

Esta es la ref. 2638 Electrotren (foto de catálogo) que estamos esperando todos los aficionados para remolcar este tren; anunciada en enero-2013, todavía estamos en agosto a la espera de su comercialización, lo que para un modelo de molde ya existente (idéntico al de la 289 ya producida), no deja de ser extraño; el chino estará muy ocupado.



Mientras, las fotos de la composición se han hecho poniendo en servicio una veterana 269.0 de Ibertren, única marca que ha producido hasta ahora este modelo de manera correcta, aunque simple, en su etapa de producción HO de los años 80 del siglo pasado; la pieza se ha mejorado en algunos aspectos estéticos: placas en latón, nuevos pasamanos, cuchillas seccionador, pintado realista de pantógrafos etc.... Referencia 2109, matriculación 269-050-1.





En medio de tablonos y herramientas, la cola de este larguísimo "Sevillano" no cabe en la vía de estacionamiento e invade la principal. Esto sí eran TRENES.



Como en la foto anterior, intento de plasmar en una sola toma la inmensa longitud de esta histórica composición real.

Y esto es todo para esta composición; no descarto en absoluto formar en el futuro alguna de las otras que tengo anotadas y que comento en otra página; será asumible cuando disponga de un camas-cafetería S3K (apañando un S2 de LsModels que ya tengo reservado), y algún JJPD 51-100 paquetero de fabricación artesanal.

Como todos conocemos, este tren dio un salto de calidad en septiembre de 1986 al ser sustituido por una composición mucho más confortable de coches 10000 bajo la denominación de "Estrella Mediterráneo", con climatización integral y tipo 140 km/h., con todos los servicios necesarios 1ª y 2ª clase, camas, literas, restaurante etc....; en tiempos más actuales, una composición tren-hotel Talgo se hizo cargo del servicio, rompiendo de golpe la universalidad y la historia de esta relación al presentar un servicio elitista y caro, lejos de la filosofía de estas composiciones clásicas, diversas y modulables según demanda. Por si esto fuera poco, y ante la ruptura practicada con la clientela potencial, ha acabado siendo un tren diurno tipo AVE dando el rodeo por Madrid. Otros tiempos, otras soluciones. O no ?

Por mi parte, por si acaso, seguiré aferrado a estos pedazos de la historia ferroviaria del país, con estas magníficas composiciones ferroviarias 100% de esta etapa del siglo pasado.

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 : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2013