

807/808 EXPRESO "COSTA BRAVA" : UNA HISTORIA QUE NO QUERÍA TERMINAR



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.

Costa Brava (1984) - - - - - Composición CR8A06

Referencia EW11

Este nuevo capítulo de esta serie glosa el quizás más conocido de nuestros expresos nocturnos, quizás el más longevo, ya que se ha tenido la osadía de penetrar de manera bastante profunda en el siglo XXI : el Costa Brava Expreso Madrid-Portbou/Cerbère y viceversa.

Su historia no es por otra parte muy antigua, ya que consta que se estableció esta relación en 1964. Su circulación se encaminó por la línea costera catalana del Maresme (Barcelona-Mataró-Massanet), antes de dejar su huella en las tierras gerundenses, haciendo honor a su nombre de bautizo (sin embargo, la Costa Brava gerundense carece de trazado ferroviario costero, ya que la línea circula por el interior para servir la capital provincial); pero sí que más allá de Figueres, vuelve a acercarse a la costa norte en sus últimos quilómetros antes del límite fronterizo.

En sus primeros meses de explotación, tan sólo un reducido grupo de coches hacía el recorrido completo; el tren debía invertir marcha en Barcelona-Término (Estació de França como la llamamos habitualmente); no fue hasta 1974 que utilizó la conexión férrea subterránea Paseo de Gràcia-Clot, evitando entrar en Término y ahorrándose la inversión y olvidándose entonces también del recorrido costero de Mataró para usar el interior de Granollers (que de hecho ya lo usaba desde 1972).

En mi archivo, tengo no menos de 5 composiciones anotadas directamente de este expreso, entre 1972 y 1981; sin embargo, para este reportaje formaré el tren que se presenta en la foto de portada, que es fruto del buen quehacer del compañero aficionado y fotógrafo Ricard Ricón; en su verano vacacional del 1984 por tierras de la Costa Brava norte (Llançà), captó un buen número de imágenes de este tren nocturno, gracias al privilegio de las largas horas de luz diurna del verano y a estar ubicado en un extremo de su recorrido.

En concreto, el tren fotografiado es el matinal llegando a su destino, expreso 370/371 Madrid-Chamartín a Cerbère, y no consta la datación exacta; el buen detalle de incorporar un coche climatizado BBL-9600, nuevo "de trinca", con su decoración "estrella" de origen en medio de la marea verde-azulada, ayuda a la datación (*) y es un aliciente para la formación en HO que pretendo. No había empezado en este momento la "estrellización" de decoración de los "8000", ni su transformación posterior a "11000" y "12000".

El expreso en cuestión fue convertido en "Estrella Costa Brava" con aceleración e incorporación ya generalizada de coches "10000" en 1989.

Siempre me ha sorprendido de este tren su formación selecta, siempre con coches doblados, es decir, dos literas o dos primeras, a menudo ambos doblados; siempre, o casi, con restaurante (ya sea un clásico CIWL o uno de los RRR-8000 renferos); profusión de coches-cama, aunque tengo una anotación de fuera de período punta con uno sólo.

Recuerdo también con cariño mi atención por ver este tren, en mis años mozos, cuando a menudo viajaba de Manresa a Barcelona en un tren directo matinal con salida a las 7,50 h.; pues bien, era relativamente frecuente que mi tren coincidiese con el "Costa Brava" en el tramo que ambas líneas van paralelas aunque a una

(*) Coches BBL-9600 presentados en Chamartín el 15-mayo-1984

cierta distancia y desnivel, en los alrededores de Montcada i Reixach. Me maravillaba aquella composición desconocida entonces para mí con su desfile de humeantes coches azules; y tomaba buena cuenta de sentarme en origen en una plaza de ventanilla del lado adecuado !!



En esta maravillosa toma, localizada en un foro francés y de autor no conocido ahora mismo, puede verse a nuestro tren entrando en Cerbère, bajo dominios SNCF (veáse sino el espectacular puente de señales); estamos en los años 60, en plena época III, ya que los coches-cama lucen su inscripción completa y los cartelones alargados de recorrido figuran en el centro de los coches "8000". La composición ha pasado inversión en Barcelona, como demuestra la ausencia de furgón en cabeza detrás de la 7600.

El repertorio de coches que se observa es el siguiente :

1	BBL-8100	2ª cl. literas	Renfe
2	BB-8500	2ª cl.	id.
3	AA-8000	1ª cl.	id.
4	WR	Restaurante	CIWL
5	WL - S4 (3361/3380)	Camas	id.
6	WL - S3 (2943/2967)	Camas	id.

Posiblemente, un furgón 5000 ó 8000 fuera de imagen cierra el tren.

En cuanto a sus números de circulación, he encabezado este trabajo con los 807/808 que quizás son los más reconocibles en este tren, circulando desde sus orígenes por la vía de Mora y Caspe; asimismo, usaba los números 136/135 para el tramo Barcelona a Portbou, con paridad cambiada respecto a la línea de Madrid; sin embargo, a partir de 1982 pasó a usar los números 373/370 en la línea de Madrid y 372/371 por la de Girona, aun manteniendo su circulación por Caspe; como tema curioso y que me ha traído más de un quebradero de cabeza en la investigación, este tren abandonó su tradicional línea de Caspe para circular por Lleida en verano-

1985, siendo el otro expreso (871 futuro "Ciudad Condal") el que tomó su surco por Caspe; en el verano siguiente volvieron las aguas a su cauce y en los 90 siguió su ruta de siempre orillando el río Ebro.



Cerca de Colera, con el mar a la izquierda de la foto, a escasos kilómetros de finalizar viaje. El sitio, tan despejado, es a día de hoy irreconocible debido al "boom" constructor sufrido. Foto Ricard Ricón.

Composición a formar en HO, según se observa o se intuye en la foto de referencia debidamente analizada :

Expreso 371 Madrid-Chamartín a Cerbère / agosto 1984 :

Num.	Serie	Librea	Compañía	Marca	Referencia
M	269.2/3	"Mil Rayas"	Renfe	Electrotren	2607
1	DD-8100	Verde	id.	TC/base Rivar.	3598
2	WL - T2	Azul	CIWL	Electrotren	18101
3	WL - T2	id.	Renfe	id.	18106
4	WL - YF	id.	id.	Amefalink	
5	WR	id.	CIWL	Rivarossi	3567
6	BBL-9600	"Estrella"	Renfe	TC/base Roco	45392
7	BBL-8100	Verde	id.	TC/base Heris	11022
8	BBL-8100	id.	id.	id.	11029
9	AA-8000	id.	id.	Electrotren	18008
10	AA-8000	id.	id.	TC/Rivarossi	3659
11	BB-8500	id.	id.	Electrotren	18009
12	BB-8500	id.	id.	id.	18010
13	BB-8500	id.	id.	id.	18022

Huelga decir que no poseo número de unidad concreto de cada coche, ya que no existe anotación a pie de vía de este tren; los coches T2 se han dispuesto por cuestiones prácticas como uno CIWL (5301/5320) y uno Renfe (5401/5445); mismamente, el YF se ha dispuesto como del grupo de Renfe serie 6101/6110; el WR probablemente es un 42 plazas tipo EIC serie 3578 a 3587, aunque en mi emulación habrá un coche Metropolitan equivalente, de la serie 3391 a 3405, que es el que han reproducido Rivarossi y después Electrotren con sus moldes (tres ejemplares para servicios ibéricos, 3394 a 3396).



Otra imagen del "Costa Brava" Portbou-Madrid en el atardecer de Llançà en los primeros años 80; la cabeza de serie 269-001 al frente del tren, de composición clásica, con las plazas acostadas en la cola de la formación. Foto de Ricard Ricón.

Paso a detallar los coches de esta relación, pero sólo merecerán un cierto detalle los que no han salido previamente en composiciones anteriores de esta colección.

Coche num. 3 :



Se trata del coche-camas "T2" en su versión Renfe (serie 5401/5445), sin embargo en todos puntos idéntico a la serie propiedad de la CIWL (5301/5320);

por este motivo, carece de inscripción en la cornisa superior y de emblema de guirnalda y leones rampantes.

Electrotren ha realizado tres referencias de esta versión en su presentación azul franjas amarillas original (18100-18106-18107); sin embargo, las tres son idénticas (salvo numero concreto de coche) y presentan el vehículo en su estado de inscripciones "post-1988", es decir, afeado con el apósto "WL36 etc..." en medio de la caja, en grandes caracteres; se les ha dicho por activa y por pasiva, me consta, que podrían presentar sin coste adicional una versión con inscripciones de origen para cubrir el período 1977-1988, que a la postre es el que a mí más me interesa para mi colección.....pues nada, ni caso, y ya van tres referencias iguales y modernas. Será un problema metafísico que no comprendo o una ignorancia total del tema por parte de los responsables ingleses de esta firma; en todo caso, un desprecio implícito al aficionado.

En la versión origen plebiscitada, sólo figura el emblema de "galleta" Renfe, y la matrícula UIC en pequeños caracteres en el centro; en los extremos, la inscripción "CAMAS" o "COCHE-CAMAS" en los caracteres clásicos grandes y centrados, como en los coches CIWL hermanos.

Por mi parte, debo incorporar a mis trenes este vehículo, a la espera de que pase por talleres y pueda dejarlo conforme a través de una operación gráfica de repintado parcial y transferibles.

En la foto presentada, está por lado pasillo, y de paso sirve para insistir en lo comentado en la presentación del otro ejemplar CIWL : la rejilla de toma de aire bajo la tercera ventanilla, en realidad va desplazada entre las tercera y cuarta ventanillas en el modelo real ibérico (serie 5300 ó 5400); este fallo demuestra el aprovechamiento excesivo del molde europeo Rivarossi de este coche.

Coche num. 4 :



Aunque ya presentado en otro trabajo reciente, este es el YF versión Renfe, serie 6101/6110, que acaba de proponer en latón integral el artesano Amefalink. Coche realmente imprescindible en los expresos nocturnos Renfe, sea en esta versión a partir de 1975 o en la versión hermana de la CIWL.

Coche num. 5 :



El coche Restaurant !!!

Aquí es donde se aprecia el "carácter" de un expreso nocturno, con la incorporación de un restaurante clásico de la CIWL, con sus mesillas dotadas de las típicas lamparillas y su office-cocina completa para preparación de comidas a cargo de la "brigada" CIWL uniformada de servicio.

En la foto, y en mi composición, este vehículo WR nº 3396 que produjo Rivarossi con los detalles propios del ejemplar conservado por la AZAFT; lleva inscripción corta en español y portugués, lo que le hace adecuado a este tren y época; por mi cuenta repinté el techo (venía en un blanco impoluto) y añadí el blasón CIWL que no llevaba, a partir de una pieza artesanal en latón.

Asimismo, tuve que instalar un sistema de enganche con elongación Fleischmann ya que el de origen era inútil de todas-todas; los coches Rivarossi con referencia rango 3500 llevaban en general este inútil sistema de pivote no fijo, pero sin muelle de retorno; después, con el rango 3600, solucionaron el tema instalando un sistema más adecuado.

Para la completa "iberización" de este coche, debería instalar el freno de vacío, con cilindros y calderines muy visibles en estos coches clásicos, e incorporar señales eléctricas simuladas en los testeros con recorte posible de carboneras.

El tema de los restaurantes CIWL ibéricos merece un pequeño apéndice en este trabajo, a modo de relación resumida, pero ando con la idea futura de documentar un tutorial para la obtención en HO de todos ellos, a partir de transformaciones ligeras o pesadas de coches existentes, y con un grado de conformidad bastante alto (aunque difícilmente del 100%).

Coche num. 6 :



La modernidad ha llegado al "Costa Brava" !!

Me sorprendió al ver la foto de Ricard la incorporación de un coche moderno climatizado a un tren expreso convencional "verde" sin climatizar (salvo "camas" modernos); sería un "test" o un refuerzo excepcional, pero lo cierto es que los coches 9600 y 10000 formaron en general composiciones propias climatizadas 100%, sin mezclarse con el parque de "8000" y otros. Pero ahí está: obtenido en mis "talleres", este ejemplar de coche 2ª clase a literas BBL-9608 forma parte de mi trabajo de construcción de un tren entero de 6 ejemplares de estas series, que documenté y expuse en un detallado pdf que se publicó en el foro Railwaymania, de largo recorrido en esta nuestra afición y a dónde remito a los interesados en modelismo ibérico 100% real.



Foto que ilustra este coche tal como circuló en su presentación (sin matriculación, estaba pendiente de confeccionar), en la enorme maqueta modular con ocasión del Barcelona Salón del Hobby 2008.

Coche num. 10 :



Este coche de 1ª clase, aunque de apariencia intrascendente, es el resultado de mejorar el producto Rivarossi 3659, en la época en que Electrotren no había incorporado a su catálogo sus versiones casi correctas de coches "8000"; por mi cuenta ya me había modificado algunos de estos coches, a base de dotarlos de bogies ET, lijado de techo para quitar las antiestéticas estrías, arreglo de puertas con doble pasamano y cristal entero, apaño de testeros con señales tipo Renfe y portaseñales. No hizo falta tocar ni la pintura verde ni la matriculación AA-8005, correctas ambas.

Actualmente, uso un ejemplar de 1ª clase Electrotren 18008 en mis composiciones, pero para aquéllas que llevan dos (como en este expreso), saco a relucir este otro coche más añejo; sin embargo, podría también adquirir otro Electrotren de otra referencia distinta, por ejemplo 18020 ó 18000.

Coches num. 1 y 2 :



Poco a añadir para estos coches ya presentados en otras ocasiones.

Coches num. 7 a 9, 11 a 13 :



Coches a literas BBL-8100, obtenidos como siempre a partir del modelo alemán de HERIS, con sus 11 ventanas grandes, y coches AA-8000 y BB-8500 de producción corriente Electrotren a partir de varias referencias que permiten no repetir en el tren números de matrícula.



Detalle de lo que podríamos decir (sin menospreciar al resto) la parte "noble" del tren, cual es este desfile de azulados coches-cama modernos en la cabeza del tren en este sentido Madrid-Cerbère (y normalmente en cola en sentido contrario).

LA TRACCION :



Locomotora Mitsubishi serie 269 subserie 222 a 331 con su decoración de origen para la mayoría de ellas (algunas fueron "Estrella" en origen) que apellidamos "Mil Rayas" por un motivo evidente.

En las fotos, el ejemplar de esta serie, de producción Electrotren, que circuló en el encuentro modular Salón del Hobby 2008 con la composición de coches 10000, estacionada en la estación de paso del módulo ASVICA F.

Modelo correcto y potente (salvo "piñonitis" posible), que, sin embargo, merece un comentario curioso: este ejemplar, y otro similar en presentación "Estrella", vinieron a mi colección de nueva compra con la carrocería invertida respecto al chasis !!

En efecto, las Mitsubishi de Renfe son marcadamente asimétricas : en el chasis, la posición de las barras bajas de tracción : ambas hacia fuera en un lateral, y ambas hacia el centro en el otro; en la caja, la salida de aire de ventilación en el techo, en forma de toberas en un extremo, no en el centro. El encaje de ambas asimetrías pues debe ser unívoco : mirando la máquina en alzado, las toberas a la derecha corresponde a barras hacia fuera. Pues venían al revés y tuve que rotar la caja respecto al chasis, con modificación de alguna soldadura o elemento interno.

En el tren real, posiblemente esta locomotora hacía el recorrido íntegro Madrid-Cerbère, con relevo de personal en ruta; esta sub-serie representa la culminación de este proyecto hispano-japonés, por lo menos para esta mecánica bi-reductora y para el gobierno reostático, conceptos ambos que ya empezaban a estar defasados en 1984; sorprende un pedido tan masivo (110 unidades) y tardío.



Recordatorio de las sub-series de origen de las 269 Renfe :

NUMEROS	LIBREA	VELOCIDAD	REGULACION	AÑO 1ª
001 a 038	Verde sin galleta	140 km/h.	Reostática	1973
501 a 504	id.	160 km/h.	id.	1974
039 a 108	Verde con galleta	140 km/h.	id.	1975
505 a 522	id.	160 km/h.	id.	1978
201 a 221	"Mazinger"	160 km/h.	id.	1980
601 a 604	"Mazinger"	160 km/h.	"Chopper"	1980
222 a 306 309 a 325 327 y 328	"Mil Rayas"	160 km/h.	Reostática	1983
307 y 308 326 329 a 331	Marrón-Crema "Estrella"	160 km/h.	id.	1984



Toma no habitual por la trasera según el sentido de circulación.



El tren "Costa Brava" circula (mentira....está detenido para la foto), por la parte de mi modesta maqueta que habitualmente queda escondida, ya que es la playa de estación subterránea. Trabajos anuales de mantenimiento de infraestructura han motivado el desmontaje de los paneles de la cobertura, cuyos puntos de centrado positivos y negativos se observan claramente. Al decir "mantenimiento" pretendo indicar limpieza y "recuperación" de accesorios.....topes, pasamanos, estribos etc....siempre, siempre, en la parte más escondida e inaccesible.



Otra toma del tren en esta posición, en una imagen más clásica y típica. Esta doble vía, con trazados no totalmente paralelos, es la que comunica la estación subterránea a nivel 80 con el resto de la maqueta base a nivel 97.

ANEXO : LOS COCHES RESTAURANTES IBERICOS METALICOS DE LA CIWL

Después de muchos años pensando que eran todos iguales o casi, últimamente he puesto en mi punto de mira la investigación sobre este tema, por otra parte con documentación disponible abundante (Aranguren, Coudert, Lepage, AZAFT etc....).

Existieron pues 38 coches en 6 series : 1 sola de coches ibéricos exclusivos, las otras 5 series de coches importados y adaptados; de éstas, 2 eran ya en origen coches restaurante, y las otras 3 procedían de coches Pullman convertidos, tanto los dotados de origen con cocina (WSPC) como otros sin cocina de origen (WSP) y luego implementada.

REF.	SERIE	NUM.	ORIGEN	VENTANAS	ACTUAL
A	3562 a 3569	8	Ibéricos origen	6 comedor	R-12951
B	3391 a 3405	3	Metropolitan	7 comedor	
C	3578 a 3587	7	EIC	7 comedor	R-12953
D	2737 a 2748	8	Sud Express WS y WSC		R-12955
E	4066 a 4080	4	Flèche d'Or WSP	8 total	R-12952,54
F	4091 a 4110	8	Etoile du Nord WSPC2	9 total	

Comentarios por referencias :

A/Caja corta de 21,55 m. (en vez del habitual 23,52 m.), y más ancha; por ejemplo el que sirve de bar en el Museo de Delicias y el que está expuesto en Callús (Barcelona), junto a la vía FGC, a 6 km. de mi casa. No reproducido en modelismo.

B/Clásico WR de origen, es el modelo que reproducen Rivarossi y Electrotren

C/Muy similar tanto exteriormente como funcionalmente al anterior; en realidad, a nivel de modelismo HO pueden asimilarse ambas series.

D/Ex. Pullman modelo Sud Express; distribución de ventanillas compleja, en realidad comprenden 2 sub-series a razón de 4 ejemplares cada una : los que ya tenían cocina de origen y los que no (a los cuales les fue incorporada al ser transformados a restaurante); por ello pueden presentar alguna variación en la disposición de ventanillas lado cocina. No reproducidos en HO.

E/Ex. Pullman modelo Flèche d'Or, todos ellos SIN cocina de origen; por ello tienen los dos laterales idénticos, a base de 8 grandes ventanas, más las oblongas de rigor, idem. en las puertas (como los camas "LX"). Reproducidos en HO por Rivarossi y Electrotren (sin cocina interior, pero).

F/Ex. Pullman modelo Etoile du Nord, todos ellos CON cocina de origen; 9 grandes ventanas en un lateral y 7 en el otro, más las típicas pequeñas de cocina; también oblongas en servicios y en puertas. Preferentemente parque Portugal y servicios tipo Lusitania Lisboa-Madrid o Sudexpreso Lisboa-Irún/Hendaya. Reproducidos en HO por Rivarossi y Jouef.



Parte central del tren, con el selecto restaurante CIWL que acompaña al nuevo literas climatizado. Y cola de tren aquí debajo, con la sección más estándar de coches serie "8000".



EPILOGO :

En la actual modernidad avícola, el papel de un tren nocturno como el descrito parece totalmente fuera de ruta; sin embargo esta relación ha subsistido inexplicablemente todas las embestidas sucesivas de inauguraciones que han mandado al traste todos sus hermanos "estrellas". Parece que en función de una normativa UIC, que obligaba a mantener una relación convencional al menos en el punto fronterizo.

Sea como fuere, el tren, desde su esplendor en la etapa "Estrella Costa Brava", fue cayendo de ocupación y de composición, hasta el punto de perder sucesivamente los coches de plazas acostadas (camas o literas) que aún mantenía; sus últimas apariciones le mostraban con cuatro o cinco coches a lo sumo, de plazas sentadas y bar, con la poco vistosa decoración blanca "pantone" de la Operadora; por cierto, en esta postrera etapa retomó temporalmente la línea de Mataró, según parece.

A pesar de que confieso que no sigo ahora con rigor la actualidad ferroviaria restante en este país, en el momento de redactar estas líneas, tengo entendido que

el tren existe pero limitado a la relación nocturna Madrid-Barcelona y viceversa, con lo que ha perdido su identidad y posiblemente su histórica denominación, que, por otra parte no tendría sentido en la situación actual.

La explotación completa de la línea nueva entre Barcelona y Perpignan, en ancho UIC, parece que finalmente ha obligado a finiquitar esta relación transfronteriza de larga distancia por el complejo Portbou-Cerbère, complejo que tiene los días contados asimismo a medida que el "Corredor Mediterráneo" de mercancías cumpla etapas.

En cuanto a mis formaciones, no descarto en absoluto reproducir en el futuro alguna de las otras que tengo anotadas de este tren; pero vale la pena indicar la excelente imagen que se publicó en la página central de Carril nº 24 (junio-88), obra de P. Baliarda, donde se presenta otra excepcional composición de este tren en agosto-87, en un punto muy cercano al de la foto base de este trabajo; se trata ya de un tren "todo estrella" pero antes de las modernizaciones de los "8000", de 16 coches, a base de 4 x BB-8500 / 2 x AA-8000 / WR CIWL / T2 / YF / LX / 4 x BBL-8100 / DGCT-3000 amarillo / DD-8100 "estrella"; por si alguien quiere formarlo en HO, será interesante de ver.



Sirva de despedida esta bella foto de Rubén Galino que muestra la última expresión del "Costa Brava" Madrid-Cerbère por la vía costera del Maresme saliendo de Canet de Mar el 6-marzo-2012 tras cruzar con un cercanías en las primeras horas del día.

Autores fotos exteriores creditadas : Ricard Ricón y Rubén Galino

Autor texto, cuadros y fotografías modelismo : Jordi Serra i Miquel

Julio-2014