

“LUSITANIA EXPRESO” : EL GRAN TREN INTERNACIONAL IBÉRICO



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.

Lusitania Expreso (1977) - - - - - Composición CR7702

Referencia EW24

A pesar de la altisonancia del título de este trabajo, hay que reconocer que este gran tren siempre ha tenido más bien un carácter discreto y una composición más bien ligera. Parece como si las dos capitales de estado ibéricas, y, cómo no, los países respectivos, vivieran dándose las espaldas.

Una relación que debería ser primordial y de primer orden, se limitaba a una línea de mediocre equipamiento, y a un par de trenes directos de relación: el TER diurno y este "Lusitania Expreso" nocturno.

Mi forma de descubrir este tren fue muy especial.

En 1977 estaba cumpliendo mi servicio militar en Leganés (Madrid), en el sólido caserón Sabatini del regimiento de Saboya (ahora es una sede universitaria); una noche me tocó un turno de guardia en una garita del muro perimetral de la instalación militar, que, vaya por dónde, lindaba con la línea férrea Madrid-Portugal, entre las estaciones de Villaverde Alto y Leganés (vía única sin electrificar, y sin servicio de cercanías en aquella fecha). Alrededor de medianoche, con creciente estruendo ya que la rampa en el lugar es importante, surgió de la oscuridad el foco de una Alco 2100 que se fue aproximando y circuló pesadamente ante mi puesto de observación remolcando este expreso, cuyos coches desfilaron con parsimoniosa lentitud; un tufo de gasoil quemado invadió por un buen rato mi alrededor. Un recuerdo grabado a fondo en mi mente.

No repetí la experiencia ya que ascendí en mi empleo militar y ya no ocupé más ninguna garita; pero, en mis rebajes de fin de semana madrileños, a menudo recabé en la estación de Atocha, donde la velada vespertina era más que interesante en 1977; allí anoté con exactitud varias composiciones del "Lusitania", todas ellas casi idénticas, inclusive con la que desfiló ante mí en Leganés; sin embargo, la tracción era a base de 333 en todas las otras ocasiones, por lo que lo de la pudorosa 321 dándolo todo, humeante y chispeante por el techo en la oscuridad, en aquella maldita rampa, sería un relevo de tracción excepcional.

Excepcional, pero hoy será así reproducido en esta emulación en HO de este gran tren. Sin embargo, la composición exacta anotada es la que sigue, con 333 en cabeza :

Expreso 5012 "Lusitania Expreso" Madrid-Atocha a Lisboa Sta. Apolónia, en Madrid-Atocha el 26-marzo-1977 :

	NUMERO	CLASE	MODELO	REFERENCIA	DESTINO
M	333-000 *		Roco	62726	
1	DDT-8051	Furgón Calderín	TC	Base Microtren	
2	DGDC-2033	Correo	Electrotren	5214	
3	BB-8784	2ª cl.	id.	18022	Valencia de Alcántara
4	BB-8729	2ª cl.	id.	18010	Lisboa
5	AAR-5015	1ª cl. y bar	id.	5025	id.
6	BBL-8225	2ª cl. literas	id.	18012	id.
7	WL-4686	Camas YFT	Amefalink		id.

Otra anotación del 16-abril-1977, refleja los mismos tipos y cantidad de coches, tan sólo con la permuta del Correo 2033 por el modelo "corto" 1530.

Realmente mínima la composición, aunque por la época se supone que era la básica y que en otros meses más vacacionales se vería reforzada probablemente.

Para la realización en HO, quería esperar a disponer de un coche-camas YF de la serie 4600, de la CIWL, como el anotado, pero ante mi impaciencia por formar este tren lo he permutado por uno serie 6100, de Renfe, pero del todo igual y equivalente al prescrito, aún sin incluir sus guirnaldas y leones de rigor CIWL. Cuando disponga del referido probablemente repetiré alguna de las fotos de esta presentación.

La presentación incluirá tanto la tracción 333 estándar, como la 321 que, como certifico, lo remolcó por lo menos en una ocasión ante mis narices.



La 333-031 de Roco también se prodiga en el remolque de esta composición por mi maqueta, y, como comento antes, era la unidad de tracción habitual en 1977 para este tren.

Sigue ahora la presentación de los coches y furgones de esta composición.

Furgón num. 1 :



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.

Furgón num. 2 :



En 1977, los furgones de correos empezaban a vestir el color amarillo, pero la mayoría eran todavía presentados en su color verde habitual de los 70, con franja negra en los bajos y sin filetes amarillos; mismamente con la matrícula UIC; aunque sabemos que se implantó en los coches Renfe en 1971, lo cierto es que el parque postal no empezó a llevarla hasta 5 o 6 años más tarde (en muchos casos coincidió con el cambio de color); valga pues este DGDC-2049 situado en 1977 sin la UIC y en color aún verde, en plena "época IV".

Coches num. 3 y 4 :



Enésima mención a los clásicos coches 8000 Electrotren, una buena aunque no perfecta reproducción de este básico coche Renfe tirada de moldes Rivarossi alemanes, pero con pertinentes modificaciones.

He elegido en este tren las ref. 18022 y 18010 que corresponden a los coches cuyos números de matrícula son lo más parecidos a los anotados, pero hay otras varias opciones de elección disponibles.

Coche num. 5 :



Idéntico discurso para el coche 1ª clase con servicio de cafetería, modificados por Renfe a partir de coches puros de 1ª clase; imprescindibles en gran numero de expresos (sin equivalente funcional en los 8000), el modelo Electrotren presenta una buena modelización del real.

Coche num. 6 :



El coche a literas : hoy ya no vale el repetido discurso de la poca idoneidad del modelo Electrotren con sus 10 ventanas, cuando los literas normales son de 11 etc..etc... y hace falta "renferizar" un modelo Heris : excepcional, el "Lusitania" formaba en todas mis anotaciones con un literas DE 10 VENTANAS, es decir, es de aplicación el modelo Electrotren perfectamente; estos 15 coches debían asignarse a unos servicios muy concretos para no mezclarlos con los otros y crear un lío en la reserva de plazas, por ejemplo.

Coche num. 7 :



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 (que debería ser la más propia para este tren según mis anotaciones).

LA TRACCIÓN :



Electrotren ref. 3100, este es el modelo de la 2101 (321-001), primer ejemplar de esta larga serie y primera propuesta de la firma anglo-española; está pendiente de añadir accesorios, como retrovisores y bocinas, ya que siempre quedan fragilizados estos modelos al hacerlo, siendo a veces difícil volverlos a su caja sin dañar nada.

El modelo es correcto y de buen funcionamiento, suficientemente potente para este tamaño de tren por lo menos; a revisar un tema de cotas de altura, ya que parece ligeramente alta comparada con una 333, por ejemplo.

Hilando fino, esta locomotora en concreto numero 2101 tendría pocas posibilidades de ser la protagonista en este tren, ya que, a "grosso modo", la distribución de las 80 de la serie durante largos años fue a base de concentrar los números bajos en Andalucía, los números medios en Galicia y los números altos en Madrid.





Diversos aspectos de la circulación (esta vez real, confirmo) de este tren "ligero" por mis instalaciones recientemente revisadas.

En cuanto a las fotos del tren real, máxima dificultad por lo tardío de su circulación; sin embargo, he dado en la red con esta foto de John Marks que presenta este tren en Entroncamento (Portugal), en sentido Madrid-Lisboa, en mayo de 1985.



El tren, remolcado por una diesel CC Alstom-Sorefame serie 1900, viene con composición muy reforzada formada como sigue :

1	Furgón Calderín	DDT-8000
5	2ª clase	BB-8500
1	1ª clase	AA-8000
1	1ª clase y bar	AAR-5000
1	2ª clase literas	BBL-8218/8232
1	2ª clase literas	BBL-8100
1	Camas	YF
1	Camas	No discernible

Por lo que, según parece, 8 años más tarde de mi anotación, el "Lusitania" sigue fiel al coche literas de 10 ventanas, aunque aquí lleve en refuerzo uno de la serie normal de 11, y al coche 5000 mixto con bar. Sin duda una bella composición que no tendría reparos en formar en HO si dispusiera de la loco diesel CP que lo encabeza. Por cierto, mi vista no es privilegiada, lo que sucede es que existe otra foto que no incluyo con un detalle más próximo del mismo tren.

ANEXO : MADRID-ATOCHA 1977 : AMBIENTE VESPERTINO

Como he comentado antes, el "carrusel" vespertino en este servicio en estas fechas en Madrid-Atocha era todo un espectáculo para los aficionados al tren convencional y a las composiciones de estos bellos expresos nocturnos. Entre las 20 y las 24 horas aproximadamente, un total de entre 10 y 12 expresos eran traídos de Cerro Negro, formados, preparados, acoplados de tracción y expedidos; por lo menos 4 de las 6 vías interiores y las 3 vías largas exteriores lado derecho de la estación, eran utilizadas para este menester (la situación en andén era temprana, casi una hora antes de la partida), dando la máxima dimensión al disfrute del espectador atento hoy ya irreplicable. Todos los destinos del Sur, Levante y Oeste peninsulares estaban servidos. La de bellas veladas que pasé allí, sin llamar mucho la atención, anotando todo este trajín, aunque sin cámara fotográfica dada la nocturnidad del evento. A la última expedición, una pensión me aguardaba en el propio barrio, nada más cruzar el "escaelectric" viario de la época....y el "bocata" de calamares....ah !! los "bocatas" de calamares del pequeño bar esquina c/Atocha-Ronda Atocha !

La siguiente tabla resume las expediciones de convencionales de largo trayecto en aquella franja horaria (las dos ultimas anotaciones, no diarias) :

Salidas Atocha / Invierno 1977 desde Marzo

HORA	TREN	DESTINO	NUMERO	SERVICIOS
20,10	Algeciras-Ceuta Exp.	Algeciras		1-2-C-L-R-Aut
21,25	Costa de la Luz	Cadiz/Huelva	424-224	1-2-C-L-R-Aut
21,55	Costa del Sol	Málaga	910	1-2-C-L-R-Aut
22,15		Almería/Granada	412-812	1-2-C-L
22,35		Cartagena	508	1-2-C-L
23,-	Sevilla Exp.	Sevilla	404	1-2-C-L-Aut
23,15	Lusitania Exp.	Lisboa	5012	1-2-C-L
23,25		C.Real-Badajoz	602	1-2-C-L
23,30		Valencia/Alicante	506-516	1-2-C-L-Aut
23,40	Omnibus	Málaga	1922	2
20,40	Refuerzo Periodo Punta	Málaga	916	1-2-C-L-bar
23,55	Desdoblado C. Blanca	Alicante	510	1-2-C-L-Aut

Notar la excepcional disposición de coches-cama (C) en todos los expresos, por lo menos un par de ellos en cada tren; asimismo, todos con literas (L) ofertadas; la presencia de coche-restaurante (R) sólo en las expediciones más tempranas, antes de las 22,- horas, lo cual es razonable. (Aut) indica servicio de Autoexpreso, aunque sólo el "Algeciras-Ceuta Expreso" lo llevaba desde Atocha; los otros expresos salían de Madrid sin las PMA, ya que me consta que se expedía previamente un tren especial (traccionado por una 278 a menudo) con todas las plataformas llenas hasta Alcázar de San Juan, dónde eran añadidas por cola a sus respectivos expresos. Todo un detalle de organización. Maniobras ahora impensables.



Toma general de Madrid-Atocha; aunque algo más tardía que lo que se reseña arriba (es de agosto-1981), todavía refleja una época de gran variedad y esplendor; las u/t 440 ya han tomado el control de las nuevas "cercanías" del oeste (Parla y Fuenlabrada), algo que no ocurría en 1977; por lo demás, unidades suizas para Aranjuez, electrotren 444, Mitsubishi 269 con Talgo-III, ferrobús (cuya salida desde vía 6, dirección Villaverde, está marcada en el puente de señales), tractores 303, y las formaciones de algunos expresos nocturnos, que, a falta de espacio en Cerro Negro, ocupan todo el día las vías laterales exteriores.



En esta otra foto de verano-1977 cayendo la tarde, la cabecera de vías largas exteriores está en obras para remodelación; la unidad 440 en el centro circula ya por la relación directa de cercanías entre Alcalá de Henares y Villalba, uniendo Este y Norte a través del túnel Atocha-Chamartín; la unidad está a punto de acometer la rampa a doble vía que conduce al apeadero subterráneo de Atocha, inicio del túnel urbano. Dicha doble vía se bifurca de las generales.



Toma en la que aprecia la profundidad vertical de mi intrincada maqueta HO; el expreso "Lusitania" circula por el nivel 97, que es el intermedio; el circuito de circulación continuo y cerrado utiliza los 3 niveles, por lo que exijo y requiero a mis locomotoras un cierto esfuerzo de tracción.

Queda por comentar con brevedad qué ha sido de este tren desde 1977 hasta nuestros días. No es difícil imaginar que como tal este tren ha sido suprimido, lo que es cierto, pero se ha dispuesto una alternativa, en cierto modo rocambolesca, que permite mantener la relación nocturna ferroviaria entre ambas capitales.

Pero vayamos por partes :

A/ En 1986, nuestro "Lusitania Expreso" es dotado de material climatizado y adquiere la categoría de "Estrella Lusitania", según el marketing en vigor por aquellos tiempos.

B/ En 1995, nuestro expreso convencional desaparece como tal y es sustituido por material Talgo, formando un tren de lujo denominado "Trenhotel Lusitania"; el declive empieza a ser evidente.

C/ En 2011, nuestros vecinos portugueses se plantean la supresión del servicio ferroviario en el tramo Torre Vargens-Marvao/Beira, tramo por donde circula el "Lusitania" y camino más corto entre Extremadura y Lisboa; la medida se oficializa en agosto de 2012, y nuestro "Trenhotel" no se suprime, no, pero empieza a circular dando el rodeo por Avila-Salamanca-Fuentes de Oñoro (dejando Extremadura y usando otro de los puntos fronterizos habilitados, mucho más al norte).

D/ En octubre 2012, se riza el rizo, y (economía manda), nuestro "Lusitania Trenhotel" aumenta aún más su rodeo, y de Avila se dirige a Medina del Campo, dónde su composición es acoplada a la del "Sudexpres" que procede de Irún; ambos unidos se encaminan desde Medina a Salamanca y a la frontera de Fuentes de Oñoro igualmente; al fin y al cabo, los rodeos nocturnos intermedios poco

importan si el tren cumple el período nocturno completo entre origen y destino. Como se deduce, el histórico "Sudexpres" también ha sido "talguizado" y circula como "Trenhotel", con ramas Talgo alquiladas por Renfe a los CP; adiós para siempre Sorefames, Camas UH y "Gril Express" modernizados.



Cola de tren, con el magnífico y pesado YF de Amefalink, ofreciendo las plazas acostadas más caras y lujosas para esta relación trans-ibérica internacional.

Como todo tiene su fin, aquí termina este viaje histórico con el "Lusitania Expreso", en su versión convencional más gloriosa.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo 1 creditada) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2014