

# 401 “ATLANTICO EXPRESO” : EL TERCERO DE LOS DE GALICIA



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.

Atlántico Expreso ( 1981 ) - - - - - Composición CR8120

Referencia EW18

La importante relación ferroviaria Madrid-Galicia ha tenido desde antiguo dos expresos nocturnos que diríamos fundamentales : "Rías Altas" a A Coruña y Santiago, y "Rías Bajas" a Vigo y Pontevedra, ambos sirviendo Ourense de paso. No existiría uno sin el otro, ya que su función, inclusive sus nombres de bautizo comercial, son complementarios.

Sin embargo, me sorprendí cuando descubrí que existía un tercero en liza, no menos importante y también sagazmente bautizado : "Atlántico Expreso" destino El Ferrol, sirviendo de paso la capital lucense que no entraba en la ruta de los otros dos. La función de este tercer expreso no terminaba ahí, sino que, al circular los dos "Rías" por la línea directa de Zamora y Puebla de Sanabria, quedaba en suspenso la relación entre las capitales mesetarias de Castilla-León y Galicia: esta laguna la rellenaba el "Atlántico", que circulaba por la línea castellana ex.Norte, sirviendo Valladolid, Palencia y León, entre otras, y facilitando su conexión nocturna con Galicia; para mejor cumplir este rol, un par de coches del "Atlántico" se cortaban en Betanzos-Infesta, antes de entrar en el ramal ferrolano, para dirigirse a la cercana A Coruña. Todo completo y bien estudiado.

Porqué un destino específico a El Ferrol desde el centro ? Sin duda la importancia de la base naval de la Armada, que alimentaría un tráfico a considerar.

A lo concreto : en el verano de 1981 programé mi ruta vacacional hacia Galicia, a descubrir el territorio costero y, como no, su implante ferroviario; como no me gustaba llegar rápido y directo a los sitios ( odio el concepto avícola actual ), desestimé el "Shanghai Expreso", y tracé mi ruta por Zaragoza y Madrid, con enlaces suficientemente amplios como para observar y fotografiar. Una vez en Madrid, este "Atlántico Expreso" me condujo de golpe a Monforte, nudo gallego por excelencia que era de parada obligada, por su tráfico, y por ser punto central de las evoluciones de las especialidades ferroviarias locales : las "Alco" 1800 y las "English" 7700. Y el horario, perfecto : llegada temprano a luz matinal como para empezar ya la sesión fotográfica nada más bajar del tren. Los "Rías" no me ofrecían esta posibilidad tan claramente.

Anoté, pues, en Madrid-Príncipe Pío su composición antes de partir, y era la que sigue :

401 "Atlántico Expreso" Madrid-El Ferrol del 16-septiembre-1981 en origen :

	<b>MATRICULA</b>	<b>DESTINO</b>	<b>CLASE</b>	<b>MARCA HO</b>	<b>REF.</b>	<b>OBSERV.</b>
M	269-010	Monforte		Ibertren	2109	(ET-2638)
M	333-064	A Coruña		Roco	62726	
1	DD-8128	El Ferrol	Furgón	TC		base RIV
2	DGCT-3062	id.	Correo	TC		base LM
3	WL-5307	id.	Camas T2	Electrotren	18101	
4	BBL-8171	id.	2ª cl. literas	TC		base HERIS
5	AA-8071	id.	1ª cl.	Electrotren	18008	
6	BB-8626	id.	2ª cl.	id.	18009	
7	BB-8645	id.	2ª cl.	id.	18010	
8	AAR-5098	A Coruña	1ª cl. y bar	id.	5025	
9	BB-8704	id.	2ª cl.	id.	18022	



Porqué una doble tracción mixta a la salida de Madrid ? Misterio, no parece necesaria tal potencia para subir el Guadarrama ( La Cañada ) con una composición de tipo medio; sería un tema de traslado de material motor entre bases, pero lo cierto es que la eléctrica llegó a Monforte, donde fue cortada en cabeza, y la diesel prosiguió con el tren hacia Lugo.

Hoy, pues, me divierte formar esta composición en HO con diáfana exactitud, aunque, a decir verdad, ya fue formada y exhibida en el encuentro modular ASVICAf que se celebró en Sant Vicenç de Castellet ( Barcelona) en julio-2011, y al que corresponden algunas fotos que acompañan este trabajo. Como la que sigue.



El "Atlántico Expreso", en el tramo Monforte-Betanzos ( por su exclusiva tracción diesel 333 ), detenido en la estación central del módulo AsvicaF; a su lado, una composición "estrella", más moderna en el tiempo, de magnífica presencia. En la otra vía, un maderero con vagones "X" recreados nos hace recordar que estamos en Galicia ..... idealmente.

Horarios de 1981 :

Madrid-Príncipe Pío	22,05 - sale
Venta de Baños	1,44 / 1,54
León	3,32 / 3,42
Monforte de Lemos	7,29 / 7,44
Lugo	8,55 / 9,04
Betanzos Infesta	10,25 / 10,40
El Ferrol	11,38 - llega
rama coruñesa :	
Betanzos Infesta	10,55 - sale
A Coruña	11,20 - llega

Sin duda unas llegadas bastante tardías para sus terminales gallegas; en parte por la función reparto fino ( múltiples paradas ) en su tramos finales.

Numeración : 401/422 para sentido Madrid-Galicia y 402/421 para el sentido Galicia-Madrid; 422 y 421 se aplican en el ramal ferrolano, con paridad cambiada respecto el tramo principal.

La presentación de coches de esta composición va a desarrollarse brevemente, ya que observo que no presenta vehículos que no hayan sido ya comentados bastante en otros trabajos previos.

## 1/ Furgón y Correo ( num. 1 y 2 ) :



Modelos ambos de elaboración propia ante la clásica impotencia de las firmas industriales en la realización de vehículos de este tipo imprescindible en las formaciones. Furgón por "chapado" de un 8000 Rivarossi y Correo por el mismo sistema desde un coche alemán Lima. Sin embargo, ambos realizables actualmente y desde luego con mejor resultado estético a partir de los trans-kit latón de la producción artesana TULATON.

## 2/ Plazas acostadas ( num. 3 y 4 ) :



Coche estándar de catálogo para el primero y elaboración a partir de un coche alemán HERIS para el segundo, por la tan cacareada circunstancia de que los coches 8000 a literas de Renfe fueron de 11 ventanas en su gran mayoría y no de 10 como propone Electrotren.



### 3/ Plazas sentadas ( num. 5, 6, 7 y 9 ) :



Coches todos ellos de catálogo, producción estándar con un nivel de conformidad medio-alto para estas series 8000 tan clásicas, pese al reaprovechamiento de gran parte del molde Rivarossi alemán.

### 4/ Coche mixto 1ª clase y bar ( num. 8 ) :



También un viejo conocido, presente en las formaciones de casi todos los expresos de los años 70 y 80, ante la inexistencia de coches-bar en la serie 8000.

### 5/ Tracción :

Cuando, justo hace un año, formé el "Sevillano" y utilicé la 269.0 Ibertren ante la demora de Electrotren en comercializar la suya, poco me imaginaba que UN AÑO DESPUES estaría en las mismas, y sin ninguna traza de que vaya a ser realidad un producto anunciado desde hace tiempo y que, técnicamente, ya tienen hecho. Cosas del marketing, supongo. O que tienen un almacén lleno de las 289.

Esta es pues 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-2014 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.



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.



Para la otra locomotora, invitada en esta composición en el tramo Madrid-Monforte, ninguna dificultad, ya que el producto Roco ( 2 referencias ya en el mercado ) cumple con el objetivo de una aceptable reproducción de esta pieza. Sin embargo, la primera ref. 62726 ( 333-031 ) adolece de un color verde algo fuera de paleta, y falta la pintura verde en los marcos correderos de las ventanillas laterales de las cabinas; la segunda, ref. 62730 ( 333-019 ) viene mejor tratada en estos aspectos, aunque lleva un doble faro con apósito amarillo que la sitúa quizás en un "tempus" más reciente.





Realmente curioso es el tema de las maniobras en Betanzos-Infesta; como está indicado, los dos últimos coches de la composición tienen destino A Coruña; como el tren no ha sufrido ninguna inversión de sentido en su ruta, bastaría con cortar estos dos coches y engancharlos a otra locomotora; pues no : la 333 titular se dirige a A Coruña con estos dos coches, para lo cual hay que cortarla, enganchar otra locomotora ( 321 ó 318 ) a la rama El Ferrol, expedirla, y retroceder la 333 cortada para enganchar los dos coches que han quedado. La razón es que hasta 1986 algunos puentes del ramal ferrolano no admitían el peso por eje de una 333, y era un feudo exclusivo de las Alco, más ligeras.



En esta foto, la simulación del tramo Betanzos-El Ferrol con una Alco 321 a la tracción ( peso por eje de sólo 18,5 ton. )





En el ya comentado encuentro modular Asvicaf de 2011, el "Atlántico Expreso" circula por la parte de la maqueta que reproduce con exactitud la estación en curva de Manresa ( Barcelona ). Efectúa su entrada por la vía I y está a punto de alcanzar andenes.



Otro aspecto del "Atlántico Expreso" con la inusual tracción a su salida de Madrid. Dado que no estuve pendiente toda la noche de la tracción, ya que me acomodé en el coche literas, no sé si la diesel traccionó en toda la ruta o no, pero en la partida del tren sí estaba con el motor diesel en marcha.



Efecto de luz de fondo en esta toma, por no haber cerrado la puerta de acceso y filtrarse la luz del ventanal adyacente; sin embargo la sensación no es del todo despreciable.



Quizás la toma más interesante de todo el reportaje en mi espacio maquetal, que muestra en casi su totalidad la evolución del tren retorciéndose en el tramo donde se alcanza la máxima cota de mi instalación.





Si mi maqueta tuviese implantación de decoración, sin duda el tren estaría saliendo de un túnel en este tramo ( a la izquierda ).

En la foto de debajo, el tren estaría justo en la parte superior del túnel ficticio. Cosas de los trazados tipo "spaguetti", con poco espacio para el desarrollo de infraestructura.



RENFE		BILLETE COMPLEMENTO		EXPEDICION ELECTRONICA		Y 842431		27 AGO 1981 SABADELL	
ENTREGUESE A LA LLEGADA	NUM. DE TREN	FECHA	CLASE	NUM. DE COCHE	ASIENTO	HORA DE SALIDA	TARIFA	PRECIO PTS.	KILOMETROS ABONOS DE VIAJE KM. PTS.
									Complementa el billete <u>AV</u> núm. <u>702221</u>
155511160910002060210100013101631011									
ATNCO 16.09 L.131 036 22.05 10 CHEQ 2242									
34590116704740248 5339 DESDE HASTA									
NUM. DE CONTROL MADRID PP. A MONFORTE L									

Testimonio fehaciente y documental de mi viaje en el "Atlántico Expreso" descrito en este trabajo : el mérito no es haber conservado este billete, sino haberlo encontrado 33 años después entre mis papeles desordenados !!

Dicen que no hay dos sin tres, y, en este caso, no hay tres sin cuatro: resulta que en algunos servicios o en algunos períodos circuló diariamente un CUARTO expreso nocturno Madrid-Galicia, del cual no tengo anotación alguna ni tenía conocimiento hasta ahora que lo he encontrado en la guía horaria de 1981.

Se trata del "Rio Miño Expreso", nombre de bautizo talmente evocador, que en verano 1981 sirvió una relación suplementaria entre Madrid y Vigo, circulando como los "Rías" por la línea del directo de Zamora; equipado asimismo con todos los servicios camas y literas etc..., evoca la enorme demanda de plazas en esta relación, así como la cantidad de coches-cama puestos en juego en total.

Y en mis simulaciones HO, el próximo paso a dar se orienta lógicamente hacia los "Rías".....sin embargo, habrá que esperar, ya que la considerable cantidad de coches-cama, preferentemente del tipo YFT, que acarreaban hace más difícil su reproducción cuando sólo se dispone de 1 por ahora. Y el "súmmum" llegará cuando saque un "Rías" traccionado por una 354 ( años 80 ).



Cola de la formación, con los dos coches de la rama destino A Coruña.

=====

Llegamos al final de este estudio, y es lógico indicar qué ha sido de este expreso en los años transcurridos.

Resulta que ha sido uno de los últimos "resistentes" a la programada y sistemática eliminación de todo rastro de tren convencional y a la postre nocturno en nuestra red ferroviaria, ya que constan a finales de 2007 sus últimos servicios.

En 1985 abandonó ya su rama A Coruña, en 1987 fue convertido a tren "estrella", con climatización y formación de coches 10000, todavía presentando una cantidad de vehículos atractiva; en 1995 ya había caído la composición a los mínimos 3 ó 4 coches, con refuerzos ocasionales en períodos señalados; su última expresión era de 2 coches, un "camas" serie 7100 y un 1ª clase "reclinables", a los que se añadía un "literas" según demanda.



Otros aires soplan ahora en Galicia, con las nuevas líneas de alta velocidad aunque, provisionalmente, en ancho ibérico; permiten relaciones con el centro que utilizan de manera mixta nuevas y viejas infraestructuras, papel dónde los engendros híbridos tipo s/730 cumplen con eficacia y rapidez, y que obligan a desestimar lógicamente una relación nocturna.



Ilustración "fuera de tema", testimonio de mi viaje gallego reseñado en 1981; esta "automotora" portuguesa CP en Vigo, que no sólo cumplía la relación internacional Vigo-Oporto ida y vuelta, sino que realizaba algún servicio interno Renfe, como por ejemplo Vigo-Pontevedra y viceversa en ómnibus, aprovechando su jornada de espera en Vigo. Y lo certifico porque lo usé en uno de mis desplazamientos ante mi monumental sorpresa.

Es una de mis fotos "nubladas" malogradas por avería en el diafragma de mi cámara, y que ha sido pasada por un aplicativo gráfico informático para mejorar su aspecto.

Con mi agradecimiento al posteador en foros "campomarzo", que me ha facilitado algunos detalles interesantes sobre este tren, y ha tratado asimismo esta foto anterior.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2014