

“VALENCIA EXPRESO” : UN TEMPORERO DE FORMATO LIGERO



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.

Valencia Expreso (1976) - - - - - Composición CR7615

Referencia EW07

La demanda turística estival en la fachada marítima del noreste peninsular (antecedente del ahora tan cacareado “corredor mediterráneo”), obligó a Renfe a reforzar la oferta de manera sistemática, con la creación en alta temporada vacacional (julio-agosto-1/2septiembre) de un tren diurno Port Bou-Valencia y Valencia-Cerbère, trazado delante y detrás del TER “Mare Nostrum” que cubría asimismo esta relación aunque prolongada por su extremo sur.

Y es que Renfe tenía un problema en Port Bou, donde la SNCF era capaz de situar en un corto lapso de tiempo varias composiciones de 16 coches, no sólo procedentes de París, sino de Suiza y Alemania (Hispania Express), de Alsacia (Estrasburgo y Reims), de Roma, además de los especiales de agencia de Bélgica y norte de Francia. Vaciar estos flujos era un reto importante, siempre resuelto a medias.

La presencia de este tren, de composición convencional ligera pero selecta, con su amplio bar, paliaba ligeramente este reto; la tengo certificada entre 1972 y 1976, con un total de 6 apuntes, pero su período de vigencia fue sin duda más amplio.

Su numeración de marcha fue 112/711 en sentido sur y 712/111 en sentido norte; los números rango 100 son para el tramo Barcelona-Frontera, y los rango 700 para el tramo Barcelona-Valencia, como se observa con paridades cambiadas. Asimismo, en 1975 estos números son precedidos por un “5” en primera posición, durante un período en que se indicó de esta manera posiblemente la pertenencia a una determinada Zona.

Asimismo, la denominación “Valencia Expreso” fue oficial, no un invento mío, y así constó en los documentos, guías horarias, y en la megafonía de estaciones. Parece ser que tomó este nombre de un expreso nocturno Paris-Port Bou que asimismo se denominó durante un período en los años 70 (“Valencia-Express”), y al que nuestro protagonista de hoy dio continuidad transfronteriza.

Como todos los trenes que atraviesan Barcelona sin ser terminal para ellos (el “Costa Brava” es el ejemplo histórico más conocido), este tren sirvió el céntrico apeadero de Paseo de Gràcia, así como la estación de Sants, sin recalar en ningún momento en Barcelona-Término “Estació de França”.

Sorprende la composición casi fija de este tren a lo largo de los 5 años en que tengo anotaciones : furgón + 3 coches de 2ª clase BB-8500 + coche 1ª cl. y bar AAR-3300 + coche de 1ª clase ó mixto 1ª/2ª; con refuerzos ocasionales, pero siempre esta base, omnipresente el bar 3300 (que en las fechas estarían ya apartados y sólo disponibles para temporeros como éste), y con esta sección 1ª clase orientada lado Port-Bou.

La tracción, enteramente asignada a las Alsthom 7600 barcelonesas, que aún en 1972 daban relevo en Tarragona a las 1900 bi-cabina valencianas.

En este trabajo, no va a abarcar la totalidad de las 6 composiciones, aunque todas ellas realizables en HO con mi parque de material; sólo va a formarse la más tardía de ellas, la de 1976, que presenta interés en sus furgones natural y “adaptado”, así como en su coche mixto.

A/ CR7212 – Valencia Expreso Port Bou-Valencia 112/711 del 17-julio-1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	DV-340100*	furgón	Ktrain			
2	DV-340100*	furgón	Ktrain			
3	BB-8774	2ª	Electrotren			
4	BB-8942	2ª	TC			
5	BB-8723	2ª	Electrotren			
6	AAR-3303	1ª y bar	TC			
7	AA-8072	1ª	Electrotren			

B/ CR7214 – Valencia Expreso Port Bou-Valencia 112/711 del 18-julio-1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	DV-340100*	furgón	Ktrain			
2	J-400000*	adaptado	Electrotren			
3	BB-8673	2ª	Electrotren			
4	BB-8553	2ª	Electrotren			
5	BB-8762	2ª	Electrotren			
6	AAR-3302	1ª y bar	TC			
7	AA-8076	1ª	Electrotren			

C/ CR7504 – Valencia Expreso Valencia-Cerbère 5712/5111 del 11-agosto-1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	DDT-8079	furgón	TC			
2	AAB-3606	1ª y 2ª	TC			
3	AAR-3303	1ª y bar	TC			
4	BB-8654	2ª	Electrotren			
5	BB-8753	2ª	Electrotren			
6	BB-8752	2ª	Electrotren			

D/ CR7521 – Valencia Expreso Valencia-Cerbère 5712/5111 del 16-agosto-1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	DD-5024	Furgón	Mabar			
2	AAB4-5103	1ª y 2ª	TC			
3	AAR-3305	1ª y bar	TC			
4	BB4-6133	2ª	TC		refuerzo	
5	BB4-6153	2ª	TC		refuerzo	
6	BB-8525	2ª	Electrotren			
7	BB-8678	2ª	Electrotren			
8	BB-8695	2ª	Electrotren			

9	BB-8556	2ª	Electrotren			
---	---------	----	-------------	--	--	--

E/ CR7528 – Valencia Expreso Valencia-Cerbère 5712/5111 del 17-agosto-1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	DD-8117	Furgón	TC			
2	AAB-3606	1ª y 2ª	TC			
3	AAR-3303	1ª y bar	TC			
4	BB-8654	2ª	Electrotren			
5	BB-8752	2ª	Electrotren			
6	BB-8632	2ª	Electrotren			
7	BB-8512	2ª	Electrotren			

F/ CR7615 – Valencia Expreso Port Bou-Valencia 112/711 del 18-agosto-1976 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase				
1	J-300000*	adaptado	Ktrain	0703B		
2	DV-340100*	furgón	Ktrain	0801E		
3	BB-8677	2ª	Electrotren	18002		
4	BB-8695	2ª	Electrotren	18010		
5	BB-8679	2ª	Electrotren	18022		
6	AAR-3305	1ª y bar	TC	base ET	(5038)	
7	AAB-5002	1ª y 2ª	Electrotren	5035		

Como es normal, las composiciones del 11-08-75 y del 17-08-75 repiten varios de sus coches, ya que hay dos grupos de coches en liza y cada 2 días repiten tren. Asimismo, * indica que no tomé número concreto del vehículo, sólo su tipo.

Como una pincelada a sus horarios, decir que circulaba en ambos sentidos en la parte central del día, con salidas más matinales de Port Bou, se supone que por temas de correspondencia con ciertos trenes SNCF. Estos son los horarios por ejemplo de 1975 :

Tren 5712/5111	Llegada	Salida	Tren 5112/5711	Llegada	Salida
Valencia		12,15	Port Bou		9,10
Tarragona	17,15	17,20	Girona	10,16	10,24
Barcelona Paseo Gràcia	19,-	19,05	Barcelona Paseo Gràcia	12,03	12,06
Girona	20,33	20,38	Tarragona	14,01	14,06
Port Bou	21,48	21,55	Valencia	19,06	
Cerbère	22,-				

Los horarios de 1976 son semejantes con adelantos entre 1 y 2 horas en ambos sentidos.

DETALLE DE LOS COCHES :

Furgones num. 1 y 2 :



Ambos con estructura de vagón de mercancías, circunstancia que usó profusamente Renfe mientras se mantuvo el freno de vacío y el límite de velocidad en 100 km/h; a partir de la implantación del freno de aire comprimido y la elevación mínima de la velocidad a 120 km/h, este uso quedó lógicamente finiquitado.

De ellos, el primero es un puro y simple “J” haciendo las veces de furgón de paquetería y el segundo es adaptado al cometido y equipado para jefe de tren, serie “DV”.

Ambos vagones, del fabricante Ktrain, reproducen bien el aspecto deseado (aunque no puedo decir lo mismo de su capacidad de circular correctamente), pero en los “J” de esta firma existe un problema adicional, ya que todos aquellos situados en época IV, que lucen matrícula UIC, ésta contiene siempre los índices “kk”, que corresponden a una situación de bien entrados los años ochenta (y no en 1976 como está este tren); en concreto, viene como “Gkklms” cuando debería ser “Glms” en los setenta. Sin duda una documentación incompleta en este fabricante, que nos deja sin “jotas” en los setenta, época dorada para este vagón.

Coches num. 3, 4 y 5 :

Nada nuevo : los que parecían eternos BB-8500, la base de los expresos renferos durante tantos años, con sus 12 estrechos departamentos de 8 plazas cada uno en 2ª clase; en la simulación, 3 modelos Electrotren de referencias y matrículas distintas, en lo que convenimos que viene a ser la mejor reproducción de estos coches aunque los moldes usados provengan de coches Rivarossi alemanes (con retoques oportunos y acertados en general, pero con aspectos no “retocados” : bajos, techo etc...).



Coche num. 6 :



Es la “salsa” de esta composición : uno de los cinco mixtos 1ª/bar de la serie 3300, con un espacio bar mucho más grande que el de los más usados mixtos de la serie 5000; procedían de la reconstrucción a la moda dominante en los cincuenta de antiguos coches de madera de MZA, y se les dotó de sólo 3 departamentos de 1ª clase, quedando el resto de la caja para el amplísimo bar.

El modelo procede de mis talleres, por modificación profunda de un 1ª/bar serie 5000 de la producción básica Electrotren: supresión de puerta por un lado, confección de nuevas ventanillas en el sector bar, interior más o menos dispuesto en consecuencia etc...; el detalle constructivo se desarrolló en el pdf de mi autoría “Los coches serie 3000 de Renfe” que se subió a la parte de tutorial de un conocido foro.

Sin embargo, si alguno de mis lectores quiere emular esta composición y no dispone de este ejemplar, podemos convenir en que será tomado como “pecata minuta” usar en su lugar un AAr-5000 sin modificación, circunstancia que quizás de dio en la realidad en alguna ocasión.

En la primera foto, por el lado cegado, recién salido de talleres; en la segunda foto, por el otro costado, con aspecto más convencional.

Coche num. 7 :



Este mixto 1ª/2ª serie 5000, curiosamente no había salido aún en estos reportajes; aunque parezca mentida, es correcto, y no es un típico y habitual aprovechamiento del molde del coche de 1ª clase (7 ventanillas iguales); en efecto, Renfe dispuso para esta serie de 30 mixtos de las dos clases superiores la misma dimensión de departamentos, sólo equipando 6 asientos en los de 1ª y 8 en los de 2ª; era de agradecer viajar en 2ª con la amplitud longitudinal de la 1ª.

Electrotren acertó en su elección para su eterno coche 5000, ya que el mismo molde de 7 ventanillas le permitió disponer correctamente de 4 versiones reales : 1ª, mixto 1ª/2ª, mixto 1ª/bar y 2ª BB1 declasado de un 1ª : oportunidad de negocio con mínima inversión : y llevan explotando este filón más de 20 años.



Foto cuyo autor no se identificar, re-copiada de un foro de internet; muestra el que parece ser el “Valencia-Expreso” de verano 1982 cruzando por Garraf remolcado por la Mitsu 269-061. El material ha variado a la moda imperante, pero la fórmula persiste.



En esta foto del compañero Richard Ricard, en las cercanías de Llançà (Girona) en verano 1982, observamos esta composición de material alquilado “Corail”; circula sentido sur, y de manera probable aunque no segura es el “Valencia Expreso” que ha sobrevivido adoptando esta moderna forma; las dudas son razonables al no poder determinar la hora exacta de la foto y al hecho que otros dos trenes circulaban aquí con este material : el “Hispania” y el “Catalunya Expreso”. Curiosamente, remata el tren un furgón postal corto serie PD-151/203; me pregunto si éste habrá visto asimismo aumentados sus platos de tope para poder circular con los VTU “Corail” sin dar posibles problemas de trabado de topes en curvas cerradas o retrocesos. Horas de paso por Llançà sentido sur : 7,18 Hispania / 8,08 Valencia Expreso / 10,44 Catalunya Expreso.



Un clásico : habitual imagen de la composición “Valencia Expreso” en la zona de viaducto de la maqueta Asvicaf.



No menos habitual vista de la composición emergiendo de su recorrido subterráneo para entrar en la estación de Sant Vicenç de Castellet.

TRACCION :



Una vez más, la 276 Electrotren encabeza este tren, y a tenor de este modelo he preparado este anexo con el detalle de todas las 276 producidas hasta ahora por la marca, con sus pros y contras detallados.

Tabla 7600 Electrotren

	REF.	NUMERO	LIBREA	EP.	OBSERVAC.	PAN.	ERROR
1	2701	7631	Verde origen	III		Rom	Mangueras
2	2703	7611 / 276-011-4	id.	IV		Mono	Mangueras, Placas
3	2705	7662 / 276-062-7	Talgo	IV		Rom	Mangueras
4	2714	8609 / 276-109-6	Amarillo-gris	V		Mono	
5	2716	276-031-2	AVE	VI		Mono	
6	2722	7630	Verde origen	III		Rom	Mangueras
7	2733	7666 / 276-066-8	Talgo	IV		Mono	
8	2739	7621	Verde origen	III	(Altaya)	Mono	Mangueras, Pantos
9	2741	7688 / 276-088-2	id.	IV	Cuña nieve	Mono	(Mangueras)
10	2743	8634	id.	III	M. Múltiple	Mono	Mangueras
11	2745	8628 / 276-128-6	id.	IV	id.	Mono	

Columna PAN. : tipo de Pantógrafo : Romboidal o Mono-brazo

Error “Mangueras” en casi todas las filas : es el principal “handicap” de esta serie de modelos; las 4 mangueras que se presentan en los bajos frontales son exclusivas para máquinas con el freno dualizado aire-vacío, y esto sólo se dio en una parte del parque (61% en 1985) y muy al final de su vida útil; inútil del todo y contraproducente, por ejemplo, de entrada en los modelos época III; y dado que el faldón frontal es una pieza suelta y desmontable, no habría

costado nada al diseñador proveer las dos versiones, con mangueras o sin ellas, montando la versión adecuada en cada referencia. Claro que, este faldón sólo es a montar en el frontal sin enganche si se quiere detallarlo; si se usa la máquina en los dos sentidos, con capacidad de enganchar por ambos testeros, el problema se atenúa.

(Mangueras) entre paréntesis : error o no, depende de la fecha de instalación del freno dual en el vehículo en concreto.

Filas 3 y 7 : las 3 máquinas Talgo (7630-7662-7666) llevaron freno de aire para frenar la composición Talgo, pero no una dualización completa como se instaló más tarde en buena parte de la serie: era una sola manguera adicional emergiendo de una tubería añadida debajo de la manguera de vacío. Sin embargo, la 7666 ya se dualizó de manera completa aún con la decoración Talgo, por lo que cabe considerar 100% correcto el modelo 2733.

Fila 2 : el tan conocido error en la primera tirada de estos modelos, como fue incorporar placas de “Construcción Española” en un numero de máquina de las originales francesas que nunca las tuvieron: las 7601 a 7620 se limitaron a llevar una pequeñísima placa “Alsthom” debajo de la franja verde oscuro; la corrección del error es compleja, ya que la erosión de la tampografía obliga a un repintado completo de la caja con el tan difícil y característico tono verde turquesa muy claro.

Filas 1, 6, 8 y 10 : otro problema importante en las máquinas presentadas en época III, es la presencia de los dos agujeros en la caja junto a las ventanillas laterales de cabina, para insertar el espejo retrovisor; en época III tal artilugio no era todavía presente, bastaría con no montarlo, pero.....como se obturan los dos enormes agujeros en la caja ? ...cualquier relleno con masilla obliga al repintado completo de toda la caja, con el difícil de contratiempo verde claro.

Fila 8 : la 7621 (primera de las de Construcción Española), en origen época III, años 50, con pantógrafos mono-brazo.....por Dios ! Sin embargo, parece que una de ellas salió de fábrica con ellos, en vistas a una futura implantación, pero prestaron servicio con los romboidales de origen francés habituales; la efectiva implantación de los mono-brazo en las 99 primeras locomotoras no empezó hasta finales de los años 70, y de manera muy lenta; pero las 8600 si salieron ya nuevas con ellos.



En 1977, esta 7600 del último lote fabricado (número 8632) luce retrovisores, sistema ASFA, mangueras de múltiple, rejillas anti-nieve (origen depósito Santander), matrícula UIC, calefacción eléctrica para el tren etc....; pero no ha sido “dualizada”

de freno, y sólo puede frenar trenes por vacío.....luego se aparta de todas las reproducciones 276 Electrotren; el faldón frontal inferior está libre de mangueras, tan sólo asoma entre los topes la del vacío, que en estos últimos ejemplares está en posición baja y no alta, entre los faros como las demás.

=====

En la estación de Sant Vicenç de Castellet (ficción ferroviaria, claro) :



Vista trasera del tren, con la sección de clase superior en cola (lado Port Bou).

Para la historia, este tren circuló bastante más allá de su formación “Corail” de 1982 que aquí se muestra en fotos reales. Su ajetreada vida se extendió a todos los años 80 y a parte de los 90 del siglo pasado.

Más allá de 1982, el tren formó con coches climatizados series 9000 y 10000, aunque Renfe, como siempre contraria a tener que trazar trenes de refuerzo y suplementarios, experimentó toda clase de alternativas para hacer menos atractivo este tren; así, en algunos años volvió a formar con coches 8000 no climatizados, con decoración estrellada, o con los “regionales” serie 16000; incluso en algunos servicios se prolongó hasta Alicante, sin recabar en Valencia-Término, lo que causó estupor al mantener su denominación en sentido contrario. También en algún año se encaminó hasta Madrid, vía Cuenca, con tracción de 319 “retales” más furgón generador 9450.

De toda esta segunda parte de la historia de este tren, tanto gráfica como en texto, mejor será recorrer el siguiente enlace “flick” donde el aficionado valenciano “Vicente” expone con claridad estas y otras vicisitudes :

<https://www.flickr.com/photos/vicentren/10537952423>

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto tren real) : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2016