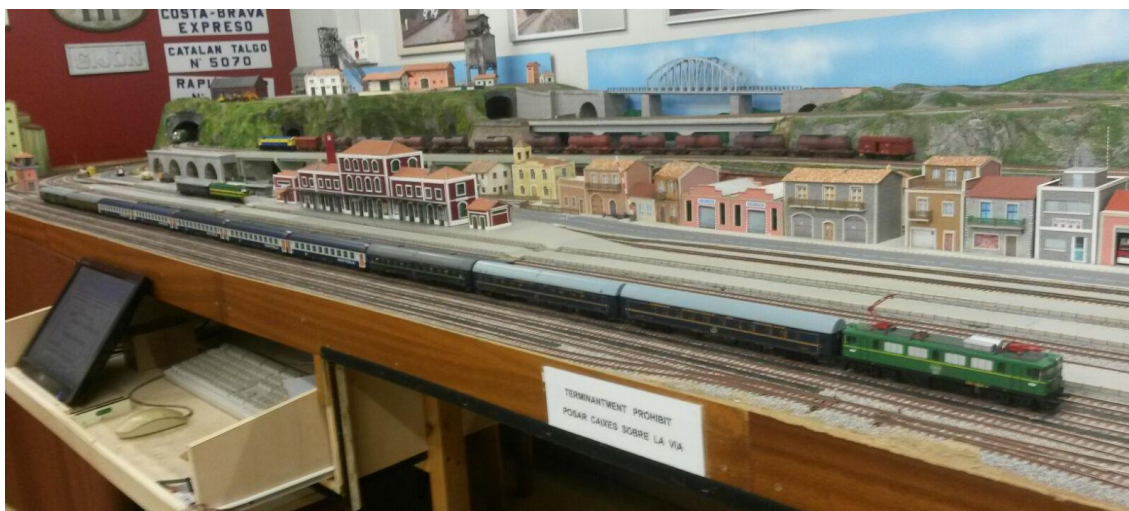


EXPRESO “PUERTA DEL SOL” : A PARIS DIRECTAMENTE



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.

Expreso Madrid-Paris (1976) - - - - - Composición CR7606

Referencia EW44

El más internacional y peculiar de nuestros expresos, el 301 "Puerta del Sol" de Madrid Chamartín a Paris-Austerlitz será el protagonista de hoy en esta serie, según una anotación personal tomada en una templada noche de julio de 1976 en Miranda de Ebro.

Sin embargo, no es la primera vez que aparece este tren en este formato de reportaje y aplicación en modelismo HO.

Uno de mis primeros pdf ya versó sobre este tren, pero no en esta serie ibérica CR7 de la "Sinfonía en Verde" sino en el temario de "Grandes Expresos Europeos".

Localicé esta magnífica foto en "La Vie du Rail" mostrando entero este tren en su trayecto francés, en 1976 asimismo, y lo reproduje, ahondando en el tema de los coches "pasantes" en la frontera de Hendaya, sus numeraciones y épocas de utilización.



Como fuera que este artículo, añadido al final del hilo mencionado, cayó en el olvido del respetable, y en las profundidades del foro, con un mínimo número de descargas y ningún comentario, fue anulado, así como toda continuidad posible del hilo "europeo" visto su infortunio y poco interés despertado; como medida compensatoria, lo amplié, lo traduje, y lo situé en mi intento de "blog", que por otra parte tampoco tuvo continuidad por la dificultad de edición con la herramienta informática y pocos conocimientos al respecto que dispongo.

Para su consulta, éste es el enlace (dispone de traductor automático) :

<http://elstrensdecc7601.blogspot.com.es/>

Pero hoy abordo el tema desde una perspectiva diferente y espero que más exitosa : el tren en su recorrido hispano, y como tal, incorporado al presente hilo de la "Sinfonía en Verde", aunque, como veréis, es más bien escaso este color en su composición.

Por otra parte, puedo aportar al tema fotografías del tren real más, aunque no en la época del tren anotado y reproducido sino más tardías, de 1981 cuando acababa de perder su ristra de coches-cama.

Pequeño resumen histórico y cronológico respecto las composiciones de este expreso :

- 1969 : creación del tren, con un grupo de 3 a 5 coches-cama UH directos.
- 1971 : el tren añade coches a literas tipo DEV-corto de la SNCF, también "pasantes", alquilados a la sociedad "Wasteels", aunque no todos marcados como tal.
- 1974 : 20 nuevos coches a literas tipo UIC-Y de la sociedad de viajes "Wasteels": reemplazan a los DEV aunque estos últimos siguen haciendo refuerzos.

- 1981 : se crea el Talgo Pendular Camas directo en la relación, por lo que el “Puerta” pierde sus coches-cama UH, pero sigue con sus literas UIC-Y y DEV “pasantes”, quedando ya más como tren de segunda clase.
- 1984 : 30 nuevos coches a literas modernos tipo Corail VU-82, directos; los DEV ya desaparecen, pero los UIC-Y siguen en refuerzo, mayormente los de un lote SNCF no marcados “Wasteels”; el tren queda “estrellizado” en 1985 por Renfe en su recorrido hispano (climatizado, coches serie 10000 limitados a Hendaya).
- 1996 : ultima circulación, tren suprimido.

El tren, además de los coches indicados como directos o “pasantes”, lleva siempre coches Renfe limitados a Hendaya o con este origen; asimismo, la SNCF sitúa siempre un selecto lote de coches propios en su trayecto entre la frontera española y París.

El tema del cambio de bogies en la instalación de Hendaya, se produce con una parada de aproximadamente 1 hora 15 minutos, suficientes para tratar 2 lotes de cada uno 5 coches simultáneamente, más las maniobras de rigor. Por ello los coches directos se limitan a 10, sean camas o literas; un posible mayor número de ellos obligaba a un tercer “pase” con el consiguiente retraso del tren.

=====

Detalle de la composición :

Expreso 301 “Puerta del Sol” de Madrid-Chamartín a Paris-Austerlitz del 15-julio-1976 a su salida de Miranda de Ebro :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Ampliación
M	8900 *		TC-Electrotren		
1	WL-4604	Camas (UH)	Roco	44036-3	CIWL
2	WL-4596	Camas (UH)	Roco	44838	CIWL
3	WL-4607	Camas (UH)	Roco	44036-3	CIWL
4	B9c9x-883 UIC-Y	2ª y literas	Roco	44036-1	Wasteels
5	B9c9x-890 UIC-Y	2ª y literas	Roco	44036-1	Wasteels
6	B9c9x-895 UIC-Y	2ª y literas	Roco	44036-2	Wasteels
7	B9c9x-893 UIC-Y	2ª y literas	Roco	44613	Wasteels
8	B9c9x-881 UIC-Y	2ª y literas	Roco	44613	Wasteels
9	AA-8089	1ª	Electrotren	18008	
10	DD-8154	Furgón	TC - Tulaton		

O sea, 8 coches “pasantes” con plazas acostadas, y únicamente un coche 1ª clase y un furgón limitados a Hendaya.

Y el coche-restaurant ?

Importante pregunta, y que me trae de cabeza.

Según todos los datos e informaciones de la época, un coche restaurante clásico de la CIWL acompañaba el tren desde Madrid, para servir cenas, y era segregado en Miranda de Ebro, ya entrada la noche.

Pues yo estaba en la fecha de marras allí y NO RECUERDO haber visto este coche ni la maniobra de cortarlo. Posiblemente advertí el tren o llegué a la estación cuando ya habían hecho la maniobra de corte, ya que se retiraba en cabeza la diesel 333 que lo había traído de Madrid por el directo y el WR adjunto; la Mitsubishi lo tomaba entonces por cabeza para seguir viaje, y quizás en este momento lo anoté. Está visto que con 41 años transcurridos mi recuerdo de los detalles está algo “nublado” y quedó como mayor testigo la anotación en mi libreta de campo. Y la opción de cortar el WR en cola (que se hizo posteriormente) aquí era imposible por llevar en esta posición un furgón no “circulable” a través.



Lo dicho : a 8-agosto-1981, el “Puerta” abandona Madrid-Chamartín : WR-2739 tipo exWSP “Sudexpress” en cola, “cortable” en Miranda; acaba de perder sus coches-cama UH y sólo forma con 6 literas SNCF “pasantes”, tipos DEV y UIC-Y mezclados. Un 1ª y dos 2ª limitados a Hendaya.



Luminosa imagen de un B9c9x literas UIC-Y “Wasteels” del tren anterior; el aspecto es válido para el tren de 1976 con la salvedad de que sobraría la franja verde en el límite entre techo y paramento lateral y los recuadros UIC para indicar la 2ª clase. Se encuentra flanqueado por dos DEV-cortos B8c8x más antiguos, sin señas de la agencia de viajes.

Horarios de verano-1976 :

Tren 301/300	Llegada	Salida	Tren 303/302	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		19,-	Paris-Austerlitz		18,04
Miranda de Ebro	23,05	23,16	Hendaya	0,23	1,41
Irún	1,46	1,50	Irún	1,45	1,46
Hendaya	1,55	3,10	Miranda de Ebro	4,10	4,23
Paris-Austerlitz		9,35	Madrid-Chamartín		9,-

El tren toma la denominación 301 y 302 en el recorrido ibérico (Madrid-Hendaya y viceversa); en país galo es 300 y 303 (Hendaya-Paris y viceversa). 4 números necesarios por la inversión de paridad entre uno y otro país.



La 333 que ha traído el tren desde Madrid por el directo, así como el coche restaurante de la CIWL, descansan en una vía muerta de Miranda de Ebro después de haber sido “cortados”. En la imagen de debajo, parece que el Puerta del Sol se cruza en línea con el expreso “Costa Verde”.....



DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 1 a 3 :



10 coches de esta serie europea de 40 fueron adaptados en 1969 para este servicio : instalación de freno de vacío, testers con señales Renfe, bogies con capacidad intercambiable, faldón recortado etc...; recibieron para ello la oportuna matriculación UIC con un "4" en la segunda posición, y un cambio de tramo en el numero de orden (cifras 9 al 11) para tener continuidad en esta sub-serie. Todo ello sin abandonar el "66" en las posiciones 3 y 4 (índice de la CIWL). La rotulación exterior era inicialmente en 4 idiomas (alemán, francés, italiano e inglés), pero pronto fue unificada a español y francés, acorde con el nuevo destino esclavo.

A 1 de julio de 1971, la CIWL abandonó la explotación de su parque y alquiló éste a las compañías nacionales. Nuestros 10 coches fueron en esta fecha alquilados a la SNCF (parque nacional francés) y explotados por ésta. Luego trocaron sus cifras 3ª y 4ª de la matricula UIC por "87" (índice SNCF), y volvieron a cambiar sus ordinales (se deduce que tales cifras no expresan la compañía propietaria sino la que tiene el derecho de explotación). Los magníficos blasones de latón de leones y guiraldas siguieron ahí (propiedad = CIWL); no fue hasta 1977 aprox. que empezaron a desmontarse estos símbolos.

(1)	(2)	(3)	(4)
4589	51 66 06-51 009	54 66 06-80 451	64 87 71-81 781
4590	51 66 06-51 010	54 66 06-80 452	64 87 71-81 782
4593	51 66 06-51 013	54 66 06-80 453	64 87 71-81 783
4594	51 66 06-51 014	54 66 06-80 454	64 87 71-81 784
4596	51 66 06-51 016	54 66 06-80 455	64 87 71-81 785
4603	51 66 06-51 023	54 66 06-80 456	64 87 71-81 786
4604	51 66 06-51 024	54 66 06-80 457	64 87 71-81 787
4607	51 66 06-51 027	54 66 06-80 458	64 87 71-81 788
4609	51 66 06-51 029	54 66 06-80 459	64 87 71-81 789
4614	51 66 06-51 034	54 66 06-80 460	64 87 71-81 790

Leyenda de este cuadro :

(1) : numero CIWL (serie completa UH : 4581 a 4620, 40 unidades)

(2) : numero UIC correspondiente a su etapa europea antes de 1969

(3) : numero UIC de 1969 a 1971 : explotado por la CIWL y adaptado al servicio PdS

(4) : numero UIC de 1971 a 1981 : explotado por la SNCF hasta final servicio en PdS

En 1981 fueron retirados del servicio PdS y la SNCF los utilizó en expresos nocturnos interiores, sobretudo destino Côte d'Azur, regulares y especiales de vacaciones; al final del contrato de alquiler, los devolvió a la CIWL que los apartó en sus talleres de Ostende (Bélgica); poco después (1986), Renfe los adquirió (no alquiler, sino compra) y los usó brevemente en recorridos peninsulares, hasta 1989. Faltaría en la tabla una columna (5) para documentar la matriculación UIC que usaron en esta etapa (3ª y 4ª cifra = 71): dato que ignoro por ahora. Puede añadirse que, al final de la etapa (4), varios de ellos lucían ya la decoración europea del pool "TEN".



En esta foto que R. François publicó en un foro francés, se aprecia la cola de uno de los últimos “Puerta” que llevó los coches-cama UH (22-5-81); de los 3, 2 de ellos ya visten la librea TEN. El resto del tren lo forman 4 literas DEV “pasantes” y una ristra de coches Corail de plazas sentadas limitados a Irún (y un restaurante “Gril Express” que ha perdido su librea original roja a favor de la unificada “Corail”).

En la emulación de hoy, uno de los UH (ref. 44838), corresponde al estado “3”, o sea, en teoría anterior a 1971, con índice 66 de la CIWL; los otros dos, son del “pack” 44036, y son del estado “4”, es decir, con índice 87 de la SNCF, pero se les ha añadido el blasón CIWL para más homogeneidad (la 1ª foto es anterior a esta circunstancia).

Coches num. 4 a 8 :



Coches a literas de 2ª clase, que corresponden al modelo SNCF denominado UIC-Y de techo alto; formato B9c9x, es decir, 9 compartimentos transformables a 6 literas cada uno más un departamento de servicio (x), lo que hace 10 grandes ventanas exteriores por costado. Propiedad de la SNCF y alquilados por un periodo largo a la sociedad belga de viajes Wasteels, lo que facilitó que esta firma se los decorara a su antojo y como soporte publicitario y diferenciador; por cierto, poco después de este hecho (1974), la SNCF también decidió decorar sus literas UIC con un esquema parecido, aunque con diseño de líneas y tonos de color no idénticos (por ejemplo, sin aplicar el color naranja en las puertas).

Los modelos presentados, son realizados por Roco dentro de su larga serie UIC-Y de manera correcta; se producen 3 matriculaciones distintas : 2 vienen en el “pack” 44036 “Puerta del Sol” junto a un coche-cama UH, y la otra se vende suelta con ref. 44613.

Por cierto, estos coches sujetos a cambio de ancho calzan bogies tipo Pennsylvania Y16, en vez de los Y24 usuales en los UIC-Y; el detalle está bien tomado en cuenta por Roco. Además tuvieron que ser equipados de manera adicional con el freno de vacío, inútil en la SNCF, ; sin embargo los bajos del modelo Roco no presentan esta particularidad, lo que normalmente eximimos dada la mínima apariencia externa del hecho (y que sí aplicaron en cambio a los coches-cama UH aquí presentados, en forma de elementos sueltos de montaje opcional).

Respecto al freno, me fijé y anoté que este tren ya frenaba por aire comprimido; si esto ocurría en 1976, poco recorrido habrían tenido los equipos de vacío que fueran instalados en los UIC-Y y UH; con este freno, el tren podía estar autorizado a 120 km/h en vez de los eternos 100 propios de los trenes frenados a vacío: un poco más de margen de regularidad.

En la presente simulación, cabe agradecer al compañero Richard Ricard una vez más, no sólo que me haya prestado una foto, sino dos de los coches Wasteels de este tren, ya que en mi parque figuran sólo tres.

Coche num. 9 :



Archiconocido coche de 1ª clase del surtido base Electrotren.

Furgón num. 10 :



Incorporo a este tren este ejemplar "Tulaton", es decir, construido a través del trans-kit de latón que comercializa este artesano, incorporando como base el chasis, techo y bogies de un coche 8000 comercial Electrotren, Rivarossi o Roco. El aspecto es magnífico y el montaje asequible a la mayoría de aficionados. Pero más fácil será aún adquirir los ejemplares que, según el anuncio vigente, va a sacar al mercado Electrotren, como proyecto de nuevo desarrollo en el ámbito del modelismo industrial, y esperemos que sin errores importantes. Por fin un furgón 8000 en el catálogo !

TRACCION

Una Mitsubishi bitensión serie 289 encabeza este tren desde Miranda a Hendaya. Electrotren ha comercializado recientemente dos correctas locomotoras de esta serie : la 8902 en estado de origen época III, sin UIC, con freno de vacío únicamente (manguera de aire en el frontal sólo para el acople de 2 máquinas), y la 289-015 en época IV, con UIC, y dualizada de freno. Referencias 2682 y 2684.

Ocurre que, como soy un impaciente sistemático, cuando se anunciaron estas piezas yo ya tenía un mi parque habilitada una 289, por modificación profunda y repintado de una 269.3 “estrella” de producción anterior. Representa la 8938, que en la realidad ya salió de origen dual de freno, y exhibe unas enormes placas de latón frontales y laterales que comercializaba Mabar, que más bien parecen de escala “0” que de “H0”. Por lo demás, bastante correcta. Y con un tono de color obtenido por mezclas Humbrol que da un aspecto mate, apagado, ideal para piezas que llevan tiempo sin renovar pintura.





Intento de plasmar el tren entero; en esta ocasión, la circulación por la maqueta Asvica se realizó en sentido contrario al habitual de los últimos reportajes publicados, con el objeto de buscar nuevos puntos de vista no explotados.



Como de costumbre, el tráfico de los miércoles en la maqueta Asvica es intenso y apenas si caben "surcos" de circulación para mi tren. Un gasolinero con tracción diesel parece que le sigue a distancia de bloqueo en el nivel intermedio de la rampa.



Otra toma original, aunque muy cenital, del “Puerta” en circulación real.



Cola de tren, con los dos únicos coches “VERDES” de esta composición, ante la antigua placa y rotonda de Sant Vicenç de Castellet.

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 creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2016