

EXPRESO "RIAS ALTAS" : TRADICION Y GRAN TONELAJE HACIA 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.

Expreso Rías Altas Madrid-A Coruña (1977) - - - - - Composición CR7726

Expreso Rías Altas A Coruña-Madrid (1979) - - - - - Composición CR7908

Referencia EW50

Dos por el precio de uno; había pensado unir en un solo tema los dos clásicos radiales gallegos, pero definitivamente su importancia individual hace que me aplique por separado con cada uno de ellos; sin embargo, para el Rías Altas de hoy, serán dos composiciones a la vez, diferentes aunque parecidas, las que se presenten en un mismo estudio.

Como ya glosé en el momento de estudiar el Atlántico Expreso (el tercero en liza), el servicio radial hacia Galicia se dispuso durante largo tiempo con dos expresos de gran tonelaje y prestaciones al completo, indicados muy gráficamente como Rías Altas (destino A Coruña) y Rías Bajas (destinos Vigo y Pontevedra).

Ambos utilizaban la línea directa no electrificada entre Medina del Campo y Ourense, por La Puebla de Sanabria, lo que requería de una inversión de sentido en Medina del Campo y de unas necesidades de tracción diesel muy exigentes, a menudo con dobles tracciones.

Siempre que he dado con uno de ellos, me ha sorprendido la consistencia de su composición, con importante aporte de coches-cama y con restaurante incluido, lo que da empaque y nivel a un expreso. Sobre todo en época veraniega, se han visto fácilmente trenes de máxima longitud, a menudo rebasando el límite habitual de los 16 coches. Podría decirse que estos expresos ostentan quizás el “record” de longitud en su composición ocasional.

No será, pero, el caso de hoy, ya que mis anotaciones son de septiembre y de octubre, luego con menor tonelaje pero aún así, con una notable disposición de coches y plazas. De la información consultada, parece que las gigantescas composiciones se dieron en los años 70 y también en los 80, con el tren ya “estrellizado” o en camino de hacerlo (trenes con libreas verde y estrella mezcladas, aún con coches 8000 y algún literas climatizado 9600); reseñas indican formaciones corrientes de 18 coches, aunque en este caso siempre se cuentan los furgones porta-coches. Trenes con más de 14/15 coches de viajeros dan incapacidad en los andenes, pero entonces el convoy se reposiciona en cada parada, lo que equivale a acumular retrasos importantes. Por ejemplo, esta foto con enlace “flickr” de Gusber :

<https://www.flickr.com/photos/gusbews/3490416231/in/photostream/>

Y, como mover estos tonelajes por una línea como la Zamora-Orense ?

Pues no debe ser tan difícil : el tramo central y de travesía montañosa es relativamente reciente y se construyó con unos criterios modernos : rampas acotadas al mínimo posible y curvas de generosos desarrollos (y muchos túneles, como corolario); posiblemente sea la ecuación adecuada para el manejo de grandes composiciones, con la potencia de tracción suficiente (casi siempre doble de diesel, 2 x 333 o tándem 333 + 321; el “directo” de Burgos tiene parecidas características (y criterio constructivo) y ha visto circular el Iberia Exprés con cargas similares o mayores. Quizás sea más adecuado este trazado por Zamora que por León, mejor perfil y trazado, y tráfico menor.

Respecto a fotos del tren real para ilustrar el tema, siento comunicar que he repasado mi archivo y no existen; la “nocturnidad” de su circulación dificultan las tomas si no se es un morador en el territorio de sus términos; en mis viajes a Galicia visitaba las estaciones en horario diurno y a lo sumo encontraba “pedazos” de este expreso descansando en los garajes de coches fuera de andenes.



En esta foto de Tono Melón publicada en el foro FT, un “Rías Altas” con doble tracción 321 + 333 espera la salida de A Coruña; el gigantismo de la composición es patente visto dónde queda la marquesina de la estación; la fecha indicada es verano del 1980, aunque es extraño que a esta fecha las plataformas SEMAT de cabeza tengan todavía la librea gris de origen, no la amarilla posterior.

Sirva esta foto, aunque prestada, como pequeña muestra necesaria del tren real.

Asimismo este vídeo, del tren ya convertido en “Estrella Rías Altas”, que la presencia de un coche cama “P” lo situaría antes de 1988 :

<https://www.youtube.com/watch?v=eONqb-Burm8>

Otra reseña del forero “moncho7722” da cuenta de lo que podría ser un “record”, que se produjo el 30 de agosto de 1976, con una formación de 24 coches : 5 plataformas PMA, 5 BB-8500, 3 AA-8000, 3 BBL-8100, WR clásico, 5 WL de diversos tipos, entre ellos un “P” ,Postal y Furgón; 2 x 333 a la tracción. Casi nada.



=====

Detalle de las composiciones :

Expreso 605/608 de Madrid-Chamartín a A Coruña de 16-octubre-1977 formada en origen :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M					
1	BB-8500 *	2ª	Electrotren	18009	
2	BB-8500 *	2ª	Electrotren	18010	
3	AA-8000 *	1ª	Electrotren	18008	
4	BBL-8100 *	2ª y literas	TC		Heris
5	WR-2747	Restaurante	Rivarossi	3567	
6	WL-6012	Camas (YF)	Amefalink	YF-E	
7	WL-3511	Camas (LX)	Jouef		Tender Fer.
8	WL-4506	Camas (P)	TC		Heris
9	DGCT-3000 *	Ambulante Postal	TC		Tulaton
10	BBD4-5000 *	Furgón	TC		Electrotren
11					

Expreso 5607/5606 de A Coruña a Madrid-Chamartín de 23-septiembre-1979 a su llegada Medina del Campo :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	333-000 *		Roco		
1	PMA-30000 *	Furgón Coches	Electrotren	6003	
2	BB-8500 *	2ª	Electrotren	18009	
3	BB-8500 *	2ª	Electrotren	18010	
4	AA-8000 *	1ª	Electrotren	18008	
5	BBL-8100 *	2ª y literas	TC		Heris
6	BBL-8100 *	2ª y literas	TC		Heris
7	WR-3562	Restaurante	Rivarossi	3567	
8	WL-5300 *	Camas (T2)	Electrotren	18101	
9	WL-4600 *	Camas (YF)	Amefalink	YF-C	

10	WL-4600 *	Camas (YF)	Amefalink	YF-D	
11	DGCT-3000 *	Ambulante Postal	TC		Tulaton
12	DD-8100 *	Furgón	TC		Tulaton

Como se ve, no anduve muy fino ni en una ni en la otra ocasión en anotar los números concretos de los coches, y me limité en esta tarea a los coches de la CIWL, y aún de manera parcial (* indica esta circunstancia).

En concreto, la composición de 1977 estaba formada en andén en Madrid-Chamartín y posiblemente no la recorrí en toda su longitud, ni esperé a su salida pasadas las 20,- horas ; faltaba la tracción (una 269 sin duda hasta Medina del Campo, así se ha presentado) y faltaba el necesario furgón porta-coches que de buen seguro se añadió por cabeza o cola en los últimos minutos; en la emulación se ha dispuesto asimismo un PMA-30000 Semat en cola, lo más probable es que fuese así.

La de 1979, desfiló antes mis narices en el andén de Medina del Campo en una ya fría noche casi otoñal, luego es lógico que no anotara el detalle, salvo el WR que quedaría estacionado frente a mi posición. La 333 se cortó y por el otro extremo se acoplaría una 269 para llevarlo a Madrid a través del Guadarrama. Estaba yo allí esperando la muy matinal salida del ómnibus Medina-Orense para estrenarme en la magnífica línea ex. MZOV (y que se reproducirá algún día en esta colección). El hecho que mi ómnibus salía transcurridos pocos minutos de la llegada del “Rías”, que libraba la vía, hizo también que no me entretuviera en una más precisa anotación.

Este tren de 1979 rendía aún viaje en Chamartín, pero pocos días más tarde, en el cambio de servicio de final de septiembre, volvió a utilizar su tradicional terminal de Príncipe Pío.

Horarios de verano-1979 :

Tren 5607/5606	Llegada	Salida	Tren 5605/5608	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		20,20	A Coruña S. Cristóbal		21,18
Medina del Campo	23,-	23,15	Ourense	1,-	1,09
Zamora	0,16	0,21	Zamora	5,21	5,25
Ourense	4,29	4,39	Medina del Campo	6,35	6,50
A Coruña S. Cristóbal	8,40		Madrid-Chamartín	9,47	

En 1977 los horarios son muy parecidos y no los traslado. La numeración del tren es múltiple; se observa un cambio de paridad entre los tramos antes y después de Medina del Campo, lo que es lógico dada su inversión de marcha; parece confirmarse que lleva los números 607/608 en el tramo Madrid-Medina y 606/605 en el tramo Medina a destino. En 1979 tales números aparecen precedidos por un “5” por alguna reorganización interna de las numeraciones en Renfe.

En la maqueta Asvicaf se ha dispuesto sólo la composición de 1977, que aparece en las fotos trasladadas; la otra es parecida y no aportaría detalles nuevos significativos.



Diversas vistas de lo que ya ha venido siendo el repertorio clásico; en la primera puede verse la longitud completa del tren, que sería sin embargo una formación de “temporada baja” con sólo 11 coches.

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 1 y 2 (1977) Coches num. 2 y 3 (1979)



De nuevo el “necesario” coche de 2ª clase BB-8500, elemento inevitable en casi todas las formaciones de esta colección. Modelos Electrotren de gama estándar.

Coche num. 3 (1977) Coche num. 4 (1979)



La sección de 1ª clase de estos expresos, con un solo coche; para su representación HO no existe problema alguno, ya que Electrotren propone varias referencias distintas y correctas de estos coches AA-8000.

Coche num. 4 (1977)

Coches num. 5 y 6 (1979)



Es el conocido asimismo coche de 2ª clase y literas, con 11 ventanillas como los reales, y no 10 como el símil que nos propone Electrotren (y que de existir existió, pero sólo de manera testimonial en unos pocos expresos concretos, como el Lusitania); modelos obtenidos en mis talleres por intervención leve sobre un coches a literas alemanes marca Heris (que produce la caja adecuada de 11 ventanillas, cosa que no se da en Roco ni Hornby).

Coche num. 5 (1977)

Coche num. 7 (1979)



Para poder reproducir estos expresos, he tenido que hacer la vista gorda en el tema del coche restaurante; 6 tipos distintos de WR metálicos circularon por la península, con un uso bastante indiscriminado en los trenes; mi proyecto (lejano) es tener reproducido un ejemplar de cada uno de los 6 tipos, y cumplimentar así de manera exacta cada expreso anotado con su espécimen referido. Falta bastante para ello, pero de momento, este ya conocido en la presente colección WR-3396, tipo “Metropolitan”, deberá cumplir con estos expresos y asumir el rol de un WR serie 2700, ex. Pullman Sudexpress (en el tren de 1977) y de un WR serie 3562-3569, tipo “corto” de Naval, de uso exclusivamente ibérico (en el tren de 1979).

Coche num. 6 (1977) Coches num. 9 y 10 (1979)



Coches cama tipo YF, elemento clave e imprescindible en la mayoría de nocturnos; dado que no anoté con demasiado detalle los números concretos, he tomado 2 ejemplares de mi parque de 4 (del artesano del latón Amefalink), para formar estos trenes.

Coche num. 7 (1977)



Un coche camas tipo LX !

Un lote importante de estos famosos y otrora lujosos coches fue importado en época bastante reciente (1966-68) para servicios ibéricos, después de una ya larga carrera a través de Europa entera. Se usaron tanto para refuerzos como para titulares de algunos expresos.

El modelo procede de Jouef, pero fue comercializado en España por la marca Tender Ferromodelismo, que hizo el encargo de un lote de estos coches con señas ibéricas, tanto para época III (años 60) como época IV (años 70 y 80); no se modificaron moldes en cuanto a freno de vacío, luz eléctrica en testeros, recorte de carboneras etc....; pero el aspecto es agradecido y no tiene los fastuosos dorados del modelo Electrotren (ex. Rivarossi), de otra época muy alejada de la ibérica.

Sin embargo, su peso modesto y su sistema de enganche primitivo han dificultado la circulación integrado en este pesado tren HO. Sería ideal para este rol el Rivarossi ref. 3524, que reproduce el coche LX-3590 con inscripción corta español-portugués, adecuado para los 70's y con mejores características de explotación en HO.

Coche num. 8 (1977)



Coche cama tipo P, el inoxidable imposible de pasar desapercibido en una composición. El ejemplar utilizado procede de un Heris europeo al que calcé bogies MD Electrotren y un repintado de franjas azul oscuro con calcas adecuadas (Mabar).

Coche num. 8 (1979)



Se trata de un coche cama tipo T2, del lote 5301-5320, con señas externas de "La Compañía".

El modelo es estándar de Electrotren, y se ajusta relativamente bien a la realidad, aún procedente de un molde Rivarossi de un T2 francés; en concreto, el ejemplar ibérico tiene la rejilla lado pasillo en otra posición y unos ligeros recortes del bajo de caja junto a los bogies..... "pecata minuta".

Furgón num. 9 (1977)

Furgón num. 11 (1979)



Doble necesidad de modelo para este ambulante postal de la serie DGCT 3000 (dimensiones y aspecto comunes a los coches 8000 de Renfe); en efecto, en 1977 el amarillo postal sería sólo aún un proyecto o como mucho alguna prueba, los coches eran uniformemente verdes; en cambio, en 1979, una importante fracción del parque postal ya había recibido este nuevo y alegre color. En la simulación, el coche verde procede de kit de Tulaton, y el amarillo, que ya tenía dispuesto antes de la comercialización de dichos kit, procede del "chapado" de un modelo alemán de Lima.

Por cierto que debido a un error de "logística" en las presentes fotos del tren de 1977 aparece formado el amarillo en vez del verde. Disculpen las molestias.

Furgón num. 12 (1979)



Otro vehículo harto conocido en esta serie, cual es este modelo salido del kit Tulaton y con un chasis comercial Rivarossi con bogies Electrotren.

Furgón num. 10 (1977)



Aquí está la “salsa” de esta composición de 1977, la “rara avis” que me sorprendió. Es que Renfe no tiene un furgón disponible en sus largas series DD-8100, DDT-8000 etc... que debe usar como tal un mixto 2ª clase/furgón de la serie 5000 ? Por supuesto inutilizando su parte de 4 departamentos de viajeros, que ocupan la mitad del coche. Exiguo espacio restante !

Se percibe que en 1977 no había aún empezado el auge “Paquexpres”, de lo contrario la situación sería insostenible. Más adelante, en la mayoría de expresos, era necesario incorporar un furgón suplementario tipo DDJP (ex. vagón de puertas desplazables JJPD), además del furgón con personal a bordo.

Furgón num. 11 (1977)

Furgón num. 1 (1979)



Plataforma alquilada a SEMAT, de la serie PMA-30.001 a 30.225, para este transporte de automóviles, como era corriente en los años 70 y parte de los 80. El modelo es el estándar

Electrotren con carga de vehículos Eko. No hace falta discutir ahora si los autos representados son de la época del tren o no, porque no es mi tema favorito.

TRACCION



Encabeza este tren la 269-028, ref. 2638, ultima de las Mitsu de Electrotren que ya se presentó en una reciente intervención. Correcta en formas y en capacidad de servicio; remolcó esta composición pesada sin rechistar, tanto en la maqueta Asvicaf como en mi instalación casera con curvas y rampas más pronunciadas. Un 10, o casi.



Nuestro "Rías" de hoy circula en medio de un ambiente trenero bastante "1500 voltios"; como esta 7200 que asoma o el "pingüino" s/300 en las alturas. Todo es posible en los "surcos" de circulación de esta instalación. Material del socio PLM.



La sección azul del tren (o azul + inoxidable), la presencia de la CIWL.



Cola de tren estacionado en St. Vicenç de Castellet, via 4; notable el colorido que dan estos vehículos y que rompe la uniformidad verde que da título a la sinfonía.



La evolución cronológica de este tren muestra que, afortunadamente, es de los pocos que en la actualidad tiene una cierta continuidad en la relación (nocturna); en efecto, este expreso pasó a denominación “Estrella Rías Altas” en septiembre de 1986, equipado con material moderno series 10000 y restaurante 9900, entre otros, siguiendo por la misma línea. El primer mal síntoma fue la unión de los dos “Rías” en su tramo común en servicio de invierno a finales de los 80. La debacle posterior de los servicios nocturnos se anticipó con la creación del “Tren Hotel Rías Gallegas”, cuando un Talgo nocturno con las dos ramas sustituyó a los dos “Estrella” (Rías Altas y Rías Bajas); con separación de ramas en Ourense.

En la actualidad, extrañamente, este servicio sigue activo aunque de reciente ha cambiado su ruta por la más larga de Valladolid y León. Todo ello pese a la introducción de servicios diurnos que utilizan los tramos AVE disponibles, con material híbrido serie 730. Genial !



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