

831/830 EXPRESO "COSTA VERDE" : EL REY DE PAJARES



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-Gijón (1985) - - - - - Composición CR8A10

Referencia EW45

Pajares, el universalmente conocido acceso ferroviario a Asturias, cual un San Gotardo de cosecha propia, es una línea llena de peculiaridades; aparte de su trazado atormentado y de la grandiosidad de su paisaje, está también la variopinta naturaleza de los trenes que lo han cruzado.

El bobinero, el siderúrgico, el lechero, el carbonero, el gasolinero, el de contenedores etc....; los electrotrenes de largo recorrido, el Talgo, las unidades eléctricas de regionales etc....; pero si algo da carácter de verdad son los dos convencionales : el ómnibus León-Gijón y viceversa, que acarrea paquetería y servicio postal (y cerró el oficio de las English 7700 con viajeros), y, por encima de todo, el REY de PAJARES : el expreso "Costa Verde" Madrid-Gijón y viceversa, con sección a Avilés y San Juan de Nieva.

Me cuesta comprender como este monstruo de 16 coches (en épocas de fuerte demanda) se las apañaba para ser conducido por semejante trazado y rampa; después de las dobles tracciones de las 7700, las japonesas 251 de gran potencia y adherencia ignoro si podían en simple o necesitaban refuerzo.

En la foto de referencia, con la autorización de su autor Francisco Valle que la publicó en un conocido foro, se observa con 12 coches la rama de Gijón, en Serín, a pocos kilómetros de rendir viaje; téngase en cuenta que como mínimo 4 coches más, que iban en cabeza, se han segregado en Oviedo y se han encaminado hacia San Juan de Nieva; total 16 coches. Casi nada para esta línea.

Circulan segregadas por la rampa las dos ramas ? La locomotora titular sigue a San Juan de Nieva con los primeros 4 coches ? Se refuerza la tracción en el puerto con una 269 por cola ?



Por cierto, magnífico encuadre, localización idónea para tomar el tren entero !

Respecto al "refuerzo", sabido es que las 251 no disponen de equipo de mando múltiple, y el concurso de dos de ellas a la tracción en cabeza está vetado por poder desarrollar un esfuerzo de tracción incompatible con el aguante de los enganches. Pero puede existir auxilio por cola en ciertos trenes. Aunque una sola 251 puede arrastrar hasta 1050 tm. por el puerto !

=====

Detalle de la composición :

Expreso 831 de Madrid-Chamartín a Gijón de verano 1985 a su paso por Serín :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	251-000 *		Electrotren	2582	
1	BB-8500 *	2ª	Electrotren	18002	
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-9600 *	2ª y literas clim.	TC		Roco
7	WL-6000 *	Camas (YF)	Amefalink	YF-E	
8	WL-5400 *	Camas (T2)	Electrotren	18106	
9	WL-5300 *	Camas (T2)	Electrotren	18101	
10	DD-8100 *	Furgón	TC		Tulaton
11	DGCT-3000 *	Ambulante Postal	TC		Lima
12	DDMA-9500 *	Plataforma Coches	R-Trains	8009	

Como es lógico, la naturaleza del documento impide el detalle de numeración concreta de cada uno de los coches; además, para los de cola, he tenido que aguzar un poco la imaginación, pero parece bastante razonable; el ambulante postal tiene todo el aspecto de ser de los más modernos, ultimo lote construido números 3065 a 3079, con techo nerviado tipo 10000; entregados a partir de 1985, ayuda a fechar la foto de portada.

Igualmente, y como ya comenté en el artículo referente al "Costa Brava" de 1984, la presencia de un coche moderno climatizado (literas 2ª clase BBL-9600), ayuda a fechar, ya que antes del total "estrellizado" de los expresos, estos coches se añadían a los clásicos ofreciendo el servicio "litera climatizada" con un mayor suplemento económico. Para que ello fuese técnicamente posible, el tren debía ya frenar por aire (y no aún por vacío) y tener todos los coches, incluidos furgones, manguera de paso de calefacción UIC; aunque en verano ésta no se acoplaba, la presencia de un coche climatizado obliga a ello para garantizar el funcionamiento de su convertidor electrónico, sin el cual no existe climatización.

Horarios de verano-1985 :

Tren 831	Llegada	Salida	Tren 830	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		23,00	San Juan de Nieva		21,50
Ávila	0,44	0,47	Oviedo	22,50	
León	4,50	5,10	Gijón		22,30
Oviedo	7,51	8,21	Oviedo	23,-	23,25
Gijón	8,50		León	2,09	2,21
Oviedo		8,16	Ávila	6,10	6,11
San Juan de Nieva	9,15		Madrid-Chamartín	8,-	

De lo que se deduce que los coches a S. Juan de Nieva van delante, en el 831, y salen de Oviedo 5 minutos antes que los de Gijón, que necesitan de otra locomotora.



Madrid-Chamartín, día 6-septiembre-1983. Desde mi expreso Barcelona-Madrid vía Manresa, que entraba en andén, divisé por vía contigua esta otra circulación entrante (bendito esquema de vías de Chamartín, que permitía varios movimientos simultáneos), así que saqué la cámara y disparé (como decía el maestro Maristany, hay que actuar como el "sheriff" del Oeste : dispara primero y pregunta después) : no tengo la absoluta certeza, además el inoportuno poste impide ver la composición entera, pero este tren tiene toda la pinta de ser el expreso 830 "Costa Verde" rindiendo viaje. La plataforma de coches viene doblada, pero por lo demás que se ve, coincide con el objeto del presente reportaje. A la cabeza, la 251-015 en todo el trayecto.



Al cabo de unos minutos, la 251 ha maniobrado por una vía paralela y espera turno para acceder al depósito; al fondo, una 333 está subiendo la composición a Fuencarral; los 4 furgones habrán quedado en la vía de recepción para ser maniobrados mediante tractor por la otra cabecera con destino a las vías específicas (paquexpres, correos, auto-expreso). Maniobras ferroviarias ALTAMENTE DEFICITARIAS, ahora impensables !!!

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 1 a 4 :



Tres coches 8500 de 2ª clase y uno 8000 de 1ª clase, en cabeza de este expreso; modelos archiconocidos en estos trabajos y estándares de producción Electrotren.

Coche num. 5 :



No menos famoso que los anteriores, aquí viene el literas BBL-8100 con sus 11 ventanillas grandes (10 departamentos + el del literista), procedente del arreglo de un modelo Heris alemán, calzando bogies Electrotren (que son del tipo Minden-Deutz ligero, en vez del modelo más usual en la DB más reforzado). El modelo de coche a literas Electrotren, como es sabido, reproduce otra serie más minoritaria y de uso más disperso en unos pocos expresos.

Coche num. 6 :



Al igual que el expreso “Costa Brava” de 1984 que ya se presentó en esta serie, un coche moderno de 2ª clase con literas climatizado forma también en el “Costa Verde”. Estos coches eran una copia ajustada del modelo francés VU Corail tipo B10c10ux, con un parque de 320 unidades en la SNCF. Se entregaron muy tempranamente, en 1984, antes de la completa definición y formación del concepto “Tren Estrella”; luego se usaron temporalmente en trenes expresos convencionales, dando la nota de confort y color, mediante un suplemento tarifario “litera climatizada”. Serie Renfe BBL-9601 a 9660 en origen.

El modelo procede de un coche Roco, que reprodujo un coche parecido de la serie 10000, es decir, el literas BBL-10600; sin embargo, usó sin más el molde del B10c10ux francés que ya tenía; entonces, la lógica sufre un duro revés, y demuestra el despiste general de los asesores, ya que habría sido más correcto, dada su procedencia, matricular el modelo Roco como 9600.

Sea como fuere, introduje al coche algunos cambios necesarios : recorte de faldones, ventiladores de techo, señales correctas en testeros, y un repintado general; por equipar, sin embargo, unos bajos correctos con los canalones de climatización y convertidores. Y por supuesto, lo matriculé bajo BBL-9600 como corresponde.



El coche BBL-9600, aun sin marcaje completo, en un encuentro de módulos en 2008, integrado en un expreso nocturno “estrella”.

Coche num. 7 :



Magnífico y espectacular aspecto de este coche YF serie 6000 (serie 6001-6012), el último que se ha incorporado a mi parque procedente de los talleres Amefalink. Latón, pintado y acabados de calidad para este tan representativo coche de las noches ibéricas en tren. Foto lado pasillo.

Coches num. 8 y 9 :



En estas posiciones, un par de coches cama tipo T2, y por conveniencia del guión, no por otra cosa, se han dispuesto uno de cada uno de los dos tipos que existieron, aunque iguales de esquema y función : el s/5300 propiedad de la CIWL, con sus señas y marcas (serie 5301 a 5320) y el s/5400 propiedad de Renfe, con sus señas asimismo (serie 5401 a 5445), pero que en los modelos que produce Electrotren tales señas lo sitúan en los años 90 y no en los 80 como sería ahora necesario; pero se trata de posicionamiento y naturaleza de inscripciones únicamente.

Estos modelos son sólidos y de buen empaque y estética, aunque representan ambos una versión puramente europeo de este coche, sin los ligeros cambios que se aplicaron al proyecto al construirse la versión ibérica.

Furgón num. 10 :



Una vez más, el incombustible furgón paquetero y de jefe de tren, en su versión sin calderín de calefacción a vapor, un lejano recuerdo ferroviario ya en 1985; modelo en latón procedente del kit Tulaton sobre un chasis Rivarossi o Electrotren. Y con el modelo industrial de gama normal anunciado por Electrotren para.....pronto.

Furgón num. 11 :



El problema de esta composición : mi empeño en reproducirla al máximo de precisión posible ha ido retrasando la confección de este trabajo, ya que pretendía incorporar un ambulante postal del último tipo, como se medio vislumbra en la foto de cabecera. Tarea que no ha sido todavía posible, pero sigue en curso, como demuestra esta foto de "talleres". Se trata de un kit Tulaton bajo chasis y bogies Electrotren pero.....incorporando un techo de coche 10000, prestado de un coche VU Corail francés Roco. Mientras la obra se completa, el tren que se exhibe en las fotos ha circulado por la maqueta Asvicaf con el habitual ambulante DGCT-3000 de 1ª serie, ya muy conocido y usado, con su techo de extremos curvados tipo 8000.

Furgón num. 12 :



Remataba la composición un vagón de transporte de automóviles adscrito al servicio “auto-expreso” que ofrecía este tren entre sus terminales. Estos furgones son copia idéntica del modelo francés correspondiente (DD DEV-66), inclusive en sus bogies tipo Y30 aptos para cargas importantes a 160 km/h, y que llevan, entre otros, los coches de dos pisos de cercanías SNCF tipo VB2N. En RENFE aparecieron en 1981 y barrieron de golpe los vagones SEMAT usados hasta entonces. Llevan todos los complementos para ser incorporados a un expreso : paso de línea UIC de alta tensión (calefacción, convertidores etc...), pudiendo de esta manera ser incorporados en cualquier posición de la composición; también señales eléctricas y freno ya sólo de aire comprimido.

Un debate casi filosófico se desató en los foros en relación al color original de estos furgones; en mis primeras apreciaciones los tildé de “verdes”, tono parecido al clásico de los coches Renfe; sin embargo el “gris” tuvo sus defensores acérrimos...; total, quedaría la cosa en un gris verdoso o en un verde grisáceo; como puede verse en estas fotos que obtuve en agosto de 1983 en Barcelona E. de F, cuando este material era casi nuevo.





El modelo HO en mi tren es de origen Rtrains. Marca portuguesa de extraño recorrido. Sacó al mercado este furgón, fruto de su asociación con la alemana Heris que producía el modelo francés (también lo produjeron Jouef y Europolitrains); pero olvidó la versión original, ésta de color problemático, limitándose a proponer versiones modernas época V y VI incluyendo las particulares (privados que han aprovechado este material para transporte de autos nuevos).

El reciente “rescate” de esta marca por el grupo Norbrass-Sudexpress, ha permitido por fin comercializar esta versión origen, necesaria para mis expresos de los años 80. Aunque mis talleres, como es habitual, ya habían redecorado en este color uno de la producción anterior, el de color “cinzento”, que no indica otra cosa que “gris” en portugués. Este modelo se presentaba en color gris muy claro, pero con las inscripciones encuadradas en el gris verdoso oscuro original: así que fácil el repintado salvando al 100% las inscripciones !



Este es el "cinzento" original que reprodujo Rtrains en su ref. 8007 de su producción inicial; la foto, cuyo autor desconozco, se publicó en los foros. Es evidente que aplicaron una capa de gris claro enmascarando las inscripciones, que siguen teniendo como fondo el color oscuro original. El ejemplar lleva ya las planchas de protección anti-vándalos que en los 90's se implementaron en toda la serie.



En julio de 1977, esta (mala) foto que tomé en Madrid-Chamartín para ilustrar los recientes coches cama T2 serie 5400, resulta que muestra también la cola de nuestro expreso de hoy, según se deduce de la placa de itinerario visible en el coche-literas. Los furgones posiblemente serán acoplados por cola en el postrer momento. En la foto siguiente, el tren circulando ante la subestación eléctrica de St.Vicenç de Castellet.



TRACCION



Pocos han sido los expresos a los que se ha asignado una 251 a la tracción; pero éste es el más característico de ellos y elemento identificativo de primer orden. Y en modelismo HO, la 251 es una pieza afortunada: poco después de los modelos Norbrass en latón fino, mecánica de calidad y elaboración coreana (el "top" para un modelo, que en parque Renfe tan sólo se comparte con los 303), apareció este modelo Electrotren del cual la exigente y nunca conformista crítica local concluyó que era lo mejor que había realizado la marca.

Aunque tenía (y sigo teniendo) un modelo en resina motorizado con 1,5 Mitsubishis 269 de Ibertren, me hice rápido con este ejemplar que hoy encabeza y tracciona a la perfección este expreso por la maqueta Asvicaf.



Esta es mi 251 primogénita, con carcasa de resina de P.Elvira y motorización de 269 Ibertren; en previsión de una futura 251 comercial, que ya se “rumoreaba”, apliqué a este ejemplar las características de los dos prototipos (números 251-001 y 002) : rejillas azules en vez de grises, placa original de los tres rombos Mitsubishi, y el distinto diseño del borde de la caja junto al bogie central (de forma rectangular en estos dos prototipos). Sin embargo, y como ya sucedió con mi 278, la dinámica del bogie central es un problema no resuelto del todo para la circulación de esta pieza HO.



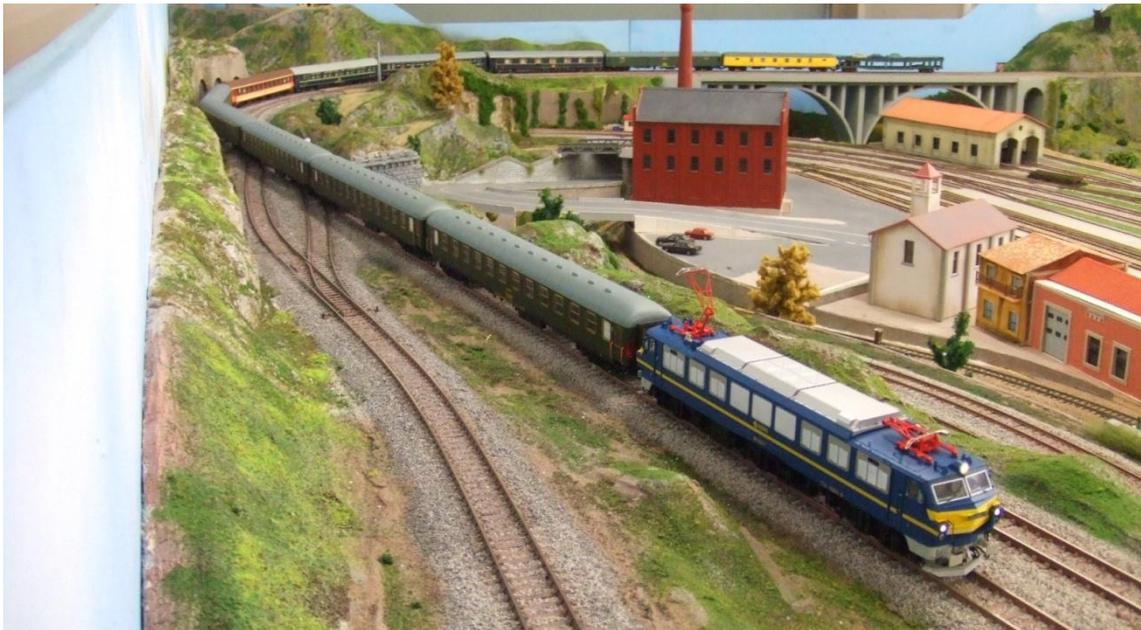
Y para completar el tema, una pequeña “cata” gráfica del modelo Norbrass, que no todos los mortales podemos disfrutar, entre otras cosas por hallarse agotada del todo su limitada y selecta producción.

Un proyecto serio pero que se produjo a destiempo, ante la previsible e inminente salida del modelo Electrotren, más accesible al gran público. Esta circunstancia impidió la continuidad de esta marca y calidad en material motor

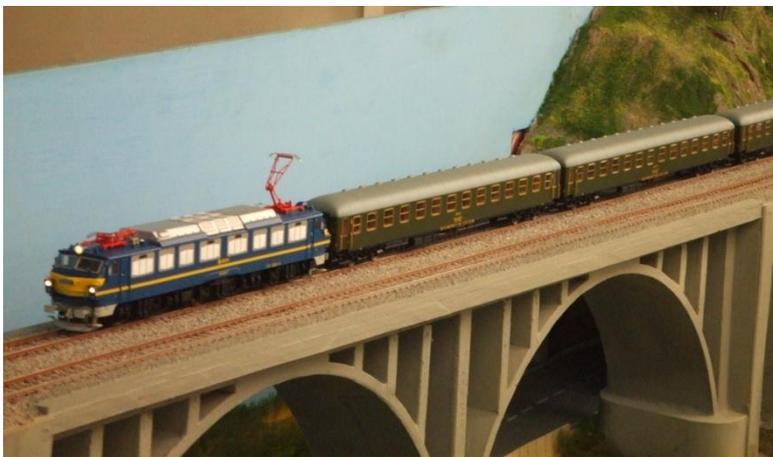
Renfe, ya que dos otros proyectos estaban sobre la mesa y se cancelaron (foto Norbrass).



En un involuntario pero no desastroso efecto de flash, el 831 “Costa Verde” parece surgir de las tinieblas; nada extraño en un tren de recorrido nocturno en casi su totalidad.



Longitud entera del tren de 12 coches en esta toma clásica. En la siguiente, detenido en la estación que emula al detalle la de nuestra localidad.



Nuestro expreso de hoy, circulando quizás por el viaducto de Puente de los Fierros, que, como todo el mundo sabe, no es de hierro sino de hormigón ! Una más de las paradojas de la historia ferroviaria del país.



Cola de tren, con el furgón de transporte de coches con una paupérrima utilización en el día de hoy !

El 831/830 "Costa Verde" fue convertido en "Estrella" a finales de los 80, y perdió su autonomía, ya que en Venta de Baños se unía al "Estrella Cantábrico" procedente de Santander; también más adelante se acoplaban al "Estrella Costa Vasca" procedente de Irún/Bilbao, lo que denota la caída en picado de las ocupaciones de estas relaciones nocturnas históricas entrado este siglo. En sus últimos años, sólo 2 coches lo formaban en origen Gijón, lo que con las sucesivas uniones de las otras procedencias llegaban a formar un tren decente de hasta 10 coches llegando o saliendo de Madrid. Quién te ha visto y quién te ve !!

Fue suprimido el 20-12-2007, saliendo por última vez de Gijón-Jovellanos remolcado por la 251-004, la preservada con colores originales, y previo emotivo acto de despedida orquestado por los aficionados asturianos, gaitas incluidas. Al día siguiente, relaciones diurnas tipo "Alvia" estrenaban la línea de AV por el Guadarrama comunicando Madrid con las capitales norteñas.

Y más fotos de este tren y de su despedida siguiendo este hilo :

<http://fortrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=47859>

=====

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 las creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Foto de portada : F. Valle, cedida al fondo del Museo del Ferrocarril de Asturias

Octubre-2016