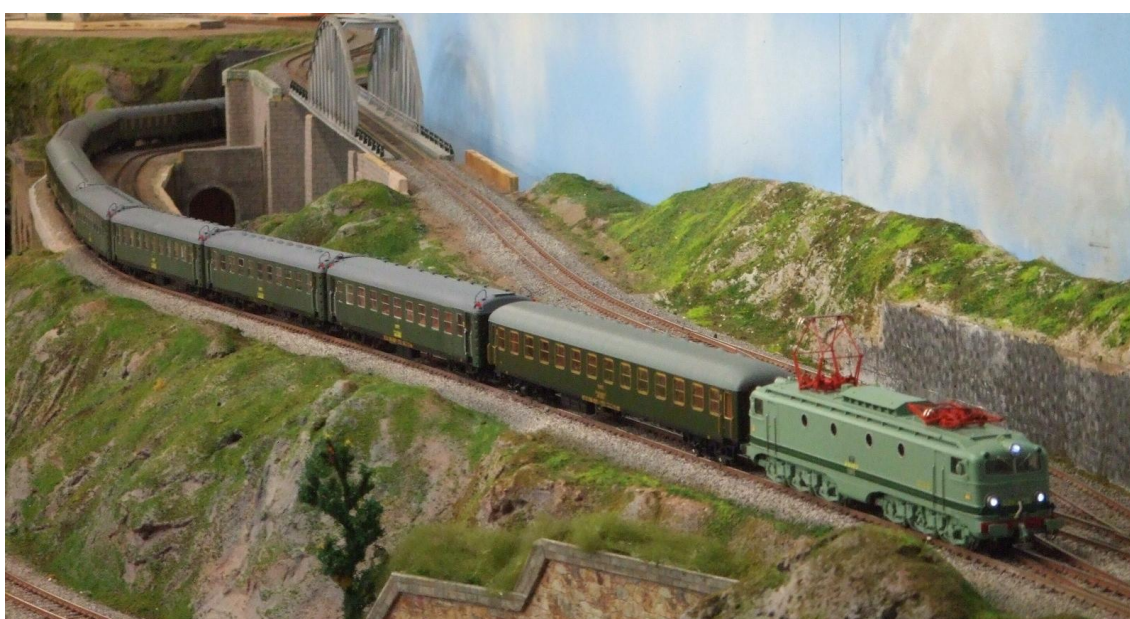


## 701 EXPRESO BARCELONA-MÁLAGA/JAÉN : EL ANCESTRO DEL 997 “ESTRELLA GIBRALFARO”



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 Barcelona-Málaga/Jaén ( 1975 ) - - - - - Composición CR7524

Referencia EW36

Este expreso es otro de los “grandes” que salía de Barcelona con destino Andalucía, y no menos importante que el “Sevillano” y que el “Granada/Almería” que ya se presentaron en esta serie.

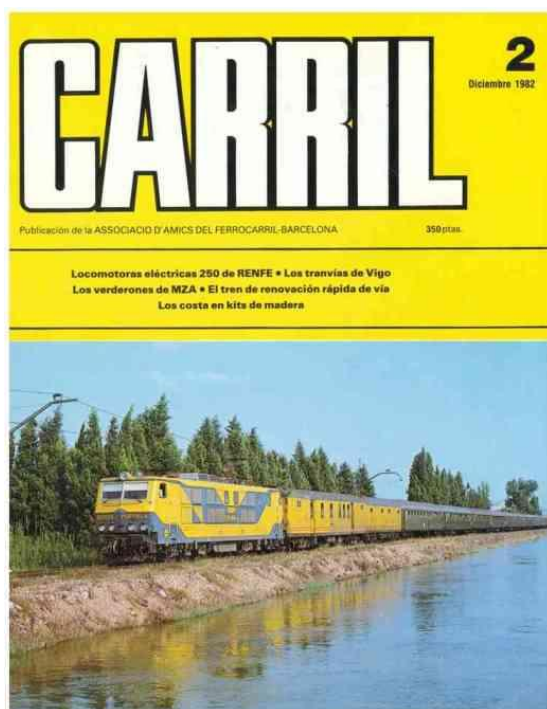
Durante muchos años, la terna estuvo compuesta de esta manera :

- 1 – 701 a Málaga, ruta por Alcázar
- 2 – 703 a Sevilla, ruta por Alcázar
- 3 – 705 a Granada y Almería, ruta por Murcia y Guadix

Pero en mi cuaderno de anotaciones, el 701 está poco presente, sólo tengo la composición que hoy presento; la razón viene del horario, ya que los 703 y 705 pasaban por Tarragona, mi punto de observación veraniego, al atardecer, y coincidía con mis estancias favoritas en la estación; en cambio, el 701 y su inverso el 702 aparecían alrededor de las 14 horas, es decir, en pleno horario de comida familiar. Por alguna razón que ahora no recuerdo ( podría ser un retraso importante, o el inicio de un viaje, quizás el del final vacacional ), coincidí con él en estas horas y encontré esta anotación fechada 17 de agosto 1975.

Pero sí hay bastante imagen gráfica de este tren publicada en foros y revistas; aunque suele ser de épocas no tan atrasadas como la que hoy transcribo; suele aparecer en los años 80, con tracción moderna 250 ó 269.2, con coches postales amarillos en cabeza ( y no en cola como lo vi yo ), por lo que deduzco que algún cambio para mejor maniobrabilidad se produjo entre tanto, en las inversiones de sentido obligadas de Valencia o de Alcázar de San Juan.

Por mala suerte, pocas de estas fotos publicadas permiten ver con claridad la composición entera del convoy más allá de los primeros coches; aparece detrás de los postales una notable ristra de coches 8000, pero sin el detalle necesario para formarlo en HO. Si aguzando la vista o por mayor información lo consigo, vendrá una nueva composición de él en esta serie fechada “años 80”. Prometido.



Una de estas imágenes del 701 de principios de los 80 que ha devenido “icónica” : la portada de Carril num. 2, obra de Josep Miquel, que plasma este expreso con una 250 acabada de estrenar ( y con una rejilla colocada al revés ), pasando por el ahora poco utilizado y semimuerto tramo cercano a Tortosa.

Lo que comentaba : 2 postales en cabeza, después un cuerpo enorme de coches 8000, y se supone un furgón de equipaje en cola. Pero con un poco de vista y de lógica y una pizca de imaginación, se podrá reproducir. En cuanto disponga de un PD corto en amarillo....





Otra magnífica foto real del “Malagueño”, fechada en 1984, en un tramo cercano a Sitges, con la 269.281 a la cabeza, de la última remesa de BB “Mitsubishi” construida. Cuantos 8000 lleva ? De qué clases ? Furgón en cola sí o no ?

Foto de Jordi Rallo publicada en el foro Forotrenes.

=====

Detalle de la composición :

Expreso 5701 de Barcelona-Término a Málaga y Jaén del 17 de agosto de 1975 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase [ destino ]	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600 *		Electrotren	2701	
1	BB-8510	2ª [ JAÉN ]	Electrotren	18002	
2	BB4-6057	2ª ex. 3ª	TC		Electrotren
3	BB4-6158	2ª ex. 3ª	TC		Electrotren
4	BB4-6003	2ª ex. 3ª	TC		Electrotren
5	BB4-3745	2ª ex. 3ª	TC		Electrotren
6	BB-8533	2ª	Electrotren	18009	
7	BB-8766	2ª	Electrotren	18010	
8	BB-8551	2ª	Electrotren	18022	
9	AA-8111	1ª	Electrotren	18008	
10	AA-8040	1ª	Rivarossi	3659	
11	BBL-8188	2ª y literas	TC		Heris
12	BBL-8154	2ª y literas	TC		Heris
13	DDT-8047	Furgón	TC		Microtren
14	DGDC-2005	Ambulante Postal	Electrotren	5214	
15	FP-180	Furgón Postal	TC		Jouef

Impresionante composición, con refuerzo materializado por el grupo de 4 coches 3000/6000 todos ellos ex. 3ª clase, para un máximo aunque poco cómodo aumento de capacidad, y doblado de las clases superiores, 1ª y literas. Furgones en cola, que quedarán en cabeza en el tramo Valencia-Alcázar de San Juan, aunque es posible que alguno muera en Valencia y quede en toperas junto a la locomotora eléctrica; el coche a Jaén llegará a Espeluy en cabeza otra vez, para ser desenganchado allí.

Sin embargo, me parece un formato demasiado monótono, al carecer de variación cromática el tren, y asimismo la ausencia de coches-cama y restaurante le confiere un carácter de “expreso de segunda categoría” en cierta manera. Diría que es un tren algo “aburrido” para el aficionado, aunque muchos de nosotros ya querríamos en la actualidad estas composiciones en ruta, ahora que asistimos sorprendidos al impensable hace unos años exterminio del ferrocarril convencional en este país ( como si hubiese pasado “Terminator” ).

Respecto a su numeración clásica 701/702, hay que advertir que en cierto momento, como por ejemplo en 1975, aparece su número precedido por un “5”, lo que también se notó en otros trenes de largo recorrido. Algún intento de reordenar este complejo tema, antes de los grandes cambios de los 80’s.

Asimismo, 701/702 se circunscriben sólo al tramo Barcelona-Valencia; el tren usa 517/518 entre Valencia y Alcázar ( misma paridad ) y 908/907 entre Alcázar y Málaga ( paridad cambiada ).

Horarios de verano-1975 :

<b>Tren 5701</b>	Llegada	Salida	<b>Tren 5702</b>	Llegada	Salida
Barcelona-Término		13,05	Málaga		17,15
Tarragona		14,58	Córdoba	20,43	21,15
Valencia-Término	19,32	20,08	Espeluy	22,52	23,07
Alcázar de San Juan	2,40	3,12	Alcázar de San Juan	2,31	3,-
Espeluy	6,45	6,53	Valencia-Término	9,16	9,50
Córdoba	8,22	8,40	Tarragona		14,28
Málaga	12,15		Barcelona-Término		16,05

En coche destino/origen Jaén, se cortaba/acoplaba en Espeluy, desde donde observaba el horario 7,52/8,12 ( Espeluy-Jaén ) y el inverso 21,45/22,29 ( Jaén-Espeluy ); en este tramo, no iba sólo este coche sino integrado en un tren ómnibus.

En la página siguiente, diversos aspectos de la circulación de este enorme tren por la maqueta Asvicaf. Ante mi sorpresa, ésta se ha desarrollado sin ninguna incidencia : tracción en sistema digital de la locomotora Electrotren suficiente, sin cortes de tren por desacople de enganche corto Roco por exceso de esfuerzo de tracción, sin descarrilamientos etc...

En una primera fase ha circulado en sentido contrario al habitual de esta serie, para dar con nuevos planos de imagen; al final, se ha conducido por uno de los bucles de inversión de sentido y se han tomado un par de vistas clásicas en el sentido habitual.







## DETALLE DE LOS COCHES :

### Coches num. 1 y 6 al 10 :



Cuatro coches 8500 de 2ª clase y dos 8000 de 1ª clase, en cabeza de este expreso; modelos archiconocidos en estos trabajos y estándares de producción Electrotren; con la salvedad de que en mi parque el segundo AA es un reciclado de la antigua producción Rivarossi y no otro Electrotren de numeración distinta como sería posible.

### Coches num. 11 y 12 :



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.

Dos ejemplares en esta formación, de los tres iguales y transformados de que dispongo.

#### Coches num. 2 a 4 :



Cuando me planteé obtener por transformación de coches Electrotren, todo el parque necesario y representativo para estas composiciones, incluí dos coches de la serie 6000 ex tercera clase, o sea, 9 ventanillas; el proceso de siempre, chapado o paneado de los laterales con ventanillas de 1 m. de ancho ( 11,5 mm. ) procedentes de coches alemanes tipo “X” de ventanas cortas.

Así dispongo de un BB4-6000 y un BB4-6100, básicamente iguales, útiles en este tren; el tercero necesario en realidad está marcado BB4-5100 pero es idéntico a los otros dos, si bien fue el primero en ser transformado y se hizo por “cortar-pegar” con un resultado precario.

#### Coche num. 5 :



Otro coche de 9 ventanas ex. 3ª clase, pero en este caso de la serie 3700, es decir, chasis corto ex. Norte; aquí la transformación desde el base Electrotren fue más compleja, al tener que acortar 15 mm. de la longitud de chasis, caja y techo.

El proceso de producción de todos los tipos que existieron de la serie 3000 vino descrito en un pdf que elaboré y colgué en la parte de tutoriales de un conocido foro.



Furgón num. 13 :



Un clásico de la serie 8000, este furgón de paquetería con calderín de calefacción a vapor y departamento de jefe de tren. Insustituible en los años 70, mayormente en los inviernos !

En este mi modelo, se operó con una caja en resina de Microtren bajo un chasis y bogies de Jouef; algo ligero, pero útil, con aspecto y medidas correctos. Tulaton también lo ha producido en kit latón, pero como serie exclusiva y agotada para un detallista madrileño.

Furgón num. 14 :



Durante años y años, este ambulante postal es el único de que hemos podido disponer en producción industrial gran serie, por parte de Electrotren; matriculado en la administración

postal como serie 2000, en realidad es coetáneo y comparte dimensiones con los coches Renfe serie 5000.

Empezó su carrera de verde con fileteados amarillos finos; ésta es su segunda presentación, que duró hasta final de los años 70, ya que, el parque postal no recibió la matricula UIC en 1971 sino bastante más tarde, en 1978 aprox., y coincidió más o menos con su viraje de librea de verde a amarillo. Para mi tren de 1977, vale pues esta versión.

#### Furgón num. 15 :



No comprendo porque un furgón postal tan pequeño, simple y de uso real muy extendido, no se ha incluido en el catálogo de algún fabricante local. Parece mentira. Y con varios ejemplares preservados y accesibles al coteo. Como por ejemplo de producción Mabarr para acompañar a sus 308 en el "Tren dels Llacs".

Eso sí, en el mercado artesanal multitud de intentos con desigual fortuna a base de resinas, chapa de plástico etc... Para mis necesidades, modifiqué por acortamiento un coche alemán de Jouef, con bogies Schlieren también de Jouef, y salió este vehículo, de manera ligeramente precipitada y a revisar en algunos puntos. Pero por ahora vale.

Aunque lo denominamos como "PD", hay que considerar que esta notación sólo se aplicó en sus últimos años de existencia, ya bajo librea amarilla; anteriormente estaba rotulado como "Furgón Postal", números de serie del 151 a 203. Si bien los 8 últimos ( 196 a 203 ) son ligeramente distintos al exhibido.



## TRACCION



Sabe mal hoy no poder sacar una nueva locomotora de mi parque para remolcar este tren y, al mismo tiempo, extenderme sobre ella en este apartado.

Pues no, más de lo mismo, mi 7631 que ya ha salido en multitud de ocasiones en esta serie sigue al pié del cañón para hacer este expreso. Inútil pues abundar en explicaciones ya harto conocidas. Pero por lo menos he sacado una nueva toma fotográfica !

Durante los años 60 y parte de los 70, las electrificaciones catalanas no estuvieron conectadas con el resto de la geografía peninsular, ( como un isla eléctrica que terminaba en Mora de Ebro, en Tarragona y en Manresa ); entonces, la importante dotación barcelonesa de estas “francesas” cubría todos los servicios eléctricos de manera exclusiva, y por ello se repiten en mis anotaciones por la zona de Tarragona.

Hasta 1976 no existió una pequeña dotación de 269 en Barcelona, y entonces ya podían llegar hasta Valencia, Zaragoza y Miranda de Ebro. Estaban las 269-501 a 504, las 050 y 060 y alguna otra, que aparecían frecuente en mis anotaciones.

En la página siguiente, las tomas clásicas : la que permite observar toda la longitud de convoy, en la parte superior de la instalación, y la de entrada por vía desviada para apartado en la estación Vallhonesta. Y por último, la cola de tren con la sección de furgones.









El tren acaba de cruzar sin parada por la estación de Sant Vicenç de Castellet, y se dispone a acometer la ligera pendiente que lo llevará al tramo semi-subterráneo.



Entrada en la estación de Vallhonestà por el lado contrario al usual en estas presentaciones.



Mucho tráfico y ambiente en la maqueta Asvicaf, también esta noche.

## **RESUMEN :**

Históricamente, este tren fue creado en 1964, en un primer momento con coches a Sevilla, Granada y Almería, y no fue hasta 1971 en que se independizó con el mismo formato que el presentado hoy de 1975.

En julio de 1982, fue el primer tren de viajeros al que se asignó una de las recién estrenadas locomotoras s/250, para el tramo Barcelona a Valencia y viceversa; muchas fotos como la de portada de Carril y otras de J. Roca glosan aquella importante novedad. Sin duda un detalle acertado por las grandes cargas de este tren ( poco después, el 703 “Sevillano” sería también así equipado ).

Pero su gran cambio se dio en 1987, con su conversión a “Estrella Gibralfaro”, números 997/6 sentido norte-sur y 995/4 sentido sur-norte : es un tren que ha calado hondo entre los aficionados, por su espectacular y larga composición de coches climatizados 10000, ya entonces con camas y auto-expreso. Por ello he titulado el trabajo en el sentido de que mi tren de hoy es el “ancestro” del famosísimo “Gibralfaro”.

Pero en los 90’s, la caída brusca de demanda obligó a recorrer el camino de los años 60 pero en sentido contrario : el “Gibralfaro” perdió composición y fue fusionado con el “Estrella Mediterráneo” a Sevilla ( descendiente del 703 ), y después con lo que restaba del “Alhambra” a Granada y Almería. Situación insostenible, hasta que en septiembre de 2000 fue sustituido por un “Tren-Hotel” de material Talgo-5, manteniendo el ya famoso apelativo “Gibralfaro”. Lo que ha pasado más allá ya es otra historia. Que la escriba otro porque a mí ya me da “repelús”.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICA 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

Octubre-2016