

401 RÁPIDO CÁDIZ/MÁLAGA-MADRID : TODO TIENE UN PASADO.....



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.

Rápido Cádiz/Málaga-Madrid (1977) - - - - - Composición CR7704

Referencia EW48

Todos conocemos el flamante rápido diurno de la línea radial hacia Andalucía que, con una selecta y coloreada composición de coches 9000 y 10000, surcaba las llanuras manchegas y Despeñaperros, para irrigar la parte bética hasta el extremo natural gaditano, y con coches directos hasta la Costa del Sol malagueña. Esto ocurría desde 1982 y se extendió a los años 90.

El interés despertado por este tren hace que tenga un hilo dedicado en un conocido foro de la afición al ferrocarril, donde abunda la parte gráfica de esta circulación, en la plenitud de la era del color positivo en Renfe; es el siguiente :

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=14289>

Sin embargo, todos tenemos nuestro “pasado”, inclusive los trenes, y por mi parte conocí este tren en los años 70 y no era ni tan coloreado, ni tan rápido, y con mucha menos aureola. Una de sus composiciones anotada personalmente, en 1977, se reproducirá en H0 en este trabajo.

Renfe acostumbraba a denominar “rápido” a los servicios diurnos de largo recorrido, pero, lo importante era el “apellido”; es decir, “rápido” a secas sin apellido distaba mucho de ser un servicio veloz, ya que se detenía en multitud de estaciones, haciendo un cribado fino en una línea generalmente radial; ahora bien, cuando el apellido era “Talgo”, “TER”, “Electrotren” etc..., entonces sí era un servicio veloz y de calidad, con las máximas comodidades del momento y pocas paradas, para unas velocidades comerciales bastante altas.

Pues éste era un tren sin “apellido”, recorriendo entera la radial sureña, dejando o tomando coches en Córdoba para conectar con Málaga. Sin servicio de restaurante, los viajeros debían proveerse o refrescarse en el bar que sí llevaba, en forma de un coche mixto AAR destino Málaga, o con mini-bar a base de departamento apañado en algunos otros momentos.

=====

Detalle de la composición :

Rápido 201/901/401 de Cádiz y Málaga a Madrid-Atocha del 23 de marzo de 1977 a su llegada a Madrid-Atocha :

Coche	Matricula	Clase	Procede	Marca	Referencia	Base Part.
M	8621			Electrotren	2745	
1	DDET-8016	Furgón y Postal	Cádiz	TC		Tulaton
2	BB-8530	2ª cl.	id.	Electrotren	18009	
3	BB-8738	2ª cl.	id.	Electrotren	18010	
4	BB-5068	2ª cl.	id.	TC		Electrotren
5	BB-3613	2ª cl.	id.	TC		Electrotren
6	AA-8031	1ª cl.	id.	Electrotren	18008	
7	AAR-5015	1ª cl. y bar	Málaga	Electrotren	5025	
8	BB-8539	2ª cl.	id.	Electrotren	18022	

Composición, pues, ligera, en un período del año que en modo alguno puede ser considerado de punta de tráfico; la guía consultada deja claro que el servicio de bar sólo está disponible hasta y desde Córdoba para los viajeros de Cádiz o Sevilla. Algún tipo de furgón debe acompañar en el tramo Málaga a Córdoba a los dos coches de viajeros (un DV-340.100

posiblemente), pero no sigue a Madrid, sino que sus bártulos deben ser transferidos al furgón procedente de Cádiz, en Córdoba.

Horarios de verano-1977 :

Tren 201/901/401	Llegada	Salida	Tren 402/902/202	Llegada	Salida
Cádiz		8,30	Madrid-Atocha		9,35
Sevilla San Bernardo	10,52	11,06	Alcázar de San Juan		11,45
Córdoba	13,-		Córdoba	16,33	17,20
Málaga		9,30	Málaga	20,55	
Córdoba	13,07	13,20	Córdoba		17,01
Alcázar de San Juan		19,-	Sevilla San Bernardo	19,01	19,15
Madrid-Atocha	21,-		Cádiz	21,30	

De lo que se deduce que los coches de Málaga se añaden en cola cuando el tren de Cádiz ya ha llegado a Córdoba. En sentido contrario también deben ir en cola ya que, cortados en Córdoba, el tren para Sevilla y Cádiz sale antes.

Lo dicho : entorno a las 12 horas para esta relación, parece mucho tiempo para un rápido, y más si lo vemos con los parámetros avícolas actuales.

Las numeraciones : en su ruta principal este tren usa las numeraciones 401/402, que son las más conocidas; sin embargo, usa las de rango 900 para el tramo Sevilla-Cádiz y las del rango 200 para la línea de Málaga; esto sí, siempre con iguales paridades.



Esta foto, que tomé en Madrid-Atocha en julio de 1980, en una muy matinal hora, no deja de sorprenderme. Es el rápido 402 a Andalucía, formado en la vía 04, esperando tracción. Cómo es posible, y en todo caso sorprendente, que 3 años y pico después de mi anotación, el tren lleve la misma composición base o casi ?

Respecto mi tren de hoy (que es el inverso, el 401), pocas variaciones : han dado la vuelta al furgón, ahora en cabeza, y los dos coches de Málaga también se han cambiado de lado; siguen

existiendo dos BB tipo 5000 de 8 ventanas al lado del AA-8000, y en cola la franja amarilla corta indica más un AAB que un AAR. También parece llevar como suplemento un vagón J en cola.....para no trasladar equipaje en Córdoba, destino Málaga !

En mi ruta de 1980, me dediqué más a fotografiar y no realicé anotaciones...lástima ! Lo cierto es que usé este tren, el billete que he encontrado lo atestigua, y consultada la guía ésta indica que en 1980 había perdido su categoría de “rápido” : era pues el “semidirecto” y como tal había permutado su numeración a 1401/1402, perdiendo el bar. Lo demás, igual.

RENFE		BILLETE PLAZAS SENTADAS Y LITERAS		RENFE-EXP. N.º 613 27 JUL. 1980 Sello dependencia expendedora					
EXPENDICION ELECTRONICA		A0 0046539							
ENTREGARSE A LA LLEGADA	NUM. DE TREN NUM. TRAYECTO F. A.	FECHA VIAJE FECHA EXPENDICION F. A.	CLASE	CARACTERISTICAS		HORA SALIDA PRECIO F. A.	TARIFA	PRECIO NUM. PLAZAS GRUPO	KILOMETRICOS ABONOS VIAJE PRECIO GRUPOS
				NUM. DE COCHE TARIFA F. A.	ASIENTO NUM. VIAJEROS F. A. NUM. TARJETAS GRUPO				
0203122707600060300013000121025510/1.									
01402 27.07 2 G.1 S R 09.45 10 338									
34090103401004380 1099 DESDE-HASTA NUM. DE CONTROL MADRID AT. A ALCAZAR SJOQ									

508122



Desarrollo completo del tren en esta inevitable toma de cada sesión fotográfica.

DETALLE DE LOS COCHES :

Furgón num. 1 :



Mixto por excelencia, este vehículo con calderín para calefacción a vapor es imprescindible en este tren, ya que en la fecha el equipamiento en calefacción eléctrica no estaba generalizado en todo el parque remolcado de viajeros. Queda en el aire si la parte postal era realmente utilizada en este tren o era sólo tomado de conveniencia como furgón y calefactor. En la foto de 1980 parece claro que, con las puertas abiertas descontroladamente, poco servicio postal habría.

El modelo HO mostrado que sirve en mi tren es un producto kit de Tulaton, con chasis, bogies y techo Electrotren; es correcto, pero, para rizar el rizo, tenía una de las ventanillas de la parte postal fuera de lugar y tuve que corregirla : tal mínimo desplazamiento afecta sólo a uno de los laterales, y la plancha de latón venía con simetría lado y lado en cuanto a las perforaciones de ventanillas. En la realidad los había tanto con la carpintería metálica dorada como plateada.

Coches num. 2, 3, 6 y 8 :



Tres coches BB-8500 de 2ª clase y uno AA-8000 de 1ª clase, en la formación de este rápido; modelos archiconocidos en estos trabajos y estándares de producción Electrotren.

Coche num. 4 :



En esta posición, en la rama de Sevilla y Cádiz, este BB serie 5000, original ya de 2ª clase sin efectos de declasaje ni reclasaje, con sus 8 departamentos de 8 plazas; pero si en algo es curioso el vehículo en sí es por sus bogies : los 66 primeros coches de esta serie llevaron los normales bogies Pennsylvania de toda la serie 5000, sin embargo, los 26 últimos, contruidos más tardíamente (números 5067 a 5092), fueron equipados de origen con bogies Minden-Deutz de los que por aquel entonces se dotaban a los coches 8000 que salían también de fábrica. Todo un detalle, poco conocido.

Para mi parque HO y para tener representación de esta particularidad, modifiqué un coche Electrotren de los que se reprodujeron como “regionales” tipo B7r, colores blanco y naranja, que ya llevaban bogies Minden-Deutz; la operación, la de siempre : cortar-pegar ventanillas y departamentos para tener los 8 en el espacio de los 7; ventanillas de 1,1 m. reales (12,6 mm. a escala) procedentes de un automotor alemán Fleischmann de desguace. Numerado BB-5089 con transferibles específicos.

Coche num. 5 :



Mismo sistema que el descrito anteriormente para este coche BB-3600 : 8 departamentos en origen, ya de 2ª clase; sin embargo, éste procede en la realidad de un chasis ex. Norte más corto que el de un cinco-mil; en concreto 1,35 m. más corto : tocó pues amputar una “rebanada” de 15 mm. al coche original Electrotren y recomponer los cachitos. Los ventiladores “Flettner” se han dispuesto para dar variedad al parque, se trata de una producción artesanal local, un pelín sobredimensionados.

Coche num. 7 :



Coche mixto primera clase y bar, de producción normal Electrotren sin modificaciones (salvo la ya habitual de poner ruedas más pequeñas para rebajar altura y ser explotables junto a los 8000 sin sobresalir en alto); ya muy conocido por estos lares; varias referencias a escoger.

En el tren de hoy, asegura las plazas de clase superior para los viajeros de Málaga y da servicio de bar a todo el tren en el tramo Córdoba-Madrid y viceversa.



Por un indescifrable para mí problema de índole electrónica, la 8600 ha funcionado sólo con el faro superior encendido, sin los inferiores y sin las placas de matrícula iluminados. Por más CV's que se han manipulado no ha habido manera de corregir la situación.



Vaya,.....ahora ya ni el superior !

TRACCION

En los años 70, las eléctricas Alsthom serie 276 “Francesas” del depósito de Alcázar de San Juan tenían un importante rol en la magistral de Andalucía, por lo menos hasta dónde llegaba la electrificación (a marzo de 1977, fecha de este tren, ya llegaba a Sevilla, y a final del año a Cádiz).

El parque estaba formado principalmente por las últimas locomotoras construidas de esta serie, con números Renfe del rango 8600 (todas 37, más 29 adicionales del rango 7600, incluyendo la cabeza de serie y devoción particular mía, la 7601). Entre ellas, las peculiares 13 últimas (8625 a 8637), con sus específicas mangueras para acoplar unidades en mando múltiple.

Ya sé que la 8621 anotada en este tren no es de ellas, pero.....podría serlo perfectamente; así que dispongo para la tracción de la emulación de este rápido la última nacida de la estirpe 276 electrotrenera, que reproduce correctamente la locomotora 8628, con mangueras, freno de aire y pantógrafos mono-brazo. Con la observación de que “probablemente” la real estaba dotada en 1977 de filtros anti-nieve en las tomas de aire superiores, como todas las que habían servido en Santander. Detalle éste que Electrotren no ha reproducido. Y emplazo desde aquí a algún artesano para que nos sirva en kit este elemento de manera correcta y fácil de aplicar.



Precisamente en 1977 y en Atocha, donde anoté el tren del tema de hoy, evoluciona la 8632, con mangueras de múltiple, calefacción eléctrica al tren, asfa y filtros de nieve, pero aún sin freno de aire comprimido : sólo manguera de vacío baja visible; lleva las cuñas para montaje del aparta-nieves instaladas; no es así en el modelo Electrotren, que sólo muestra las 4 placas de soporte para atornillar dichas cuñas.



Parada de servicio en la vía principal de la estación Vallhonesta.



Encuentro de "colegas" en las vías de la instalación Asvicaf : una "English" con el ómnibus León-Gijón y una "yé-yé" 308 con un colector completan la reunión y la escena de unos tiempos ferroviarios ya pasados e irrepetibles. Material del colega PLM. Pero ¡ cuidado !, el "Glacier Exprés" de Réticos circula por la vía métrica paralela....



El rápido 401 circula ahora por una poco usual línea : la que permite la inversión de sentido de marcha según el sistema de bucles previsto en esta maqueta.



Como despedida, esta toma del tren estacionado en Sant Vicenç de Castellet; no había salido en las fotos antes, pero en la vía paralela aguarda una moderna "Traxx" del operador privado "Asvicaf.Logistics.com", con su flamante librea coloreada, siempre dispuesta a salir en auxilio de un tren en apuros.....mediante el canon económico correspondiente.

=====

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

Noviembre-2016