

## E349 : de los confines franco-españoles a Roma-Termini



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales H0 existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

E349 ROMANO ( 1981 ) - - - - - Composición AN0421

Referencia EW38

De nuevo viajamos a Italia en esta serie, presentando un Expreso que tuvo tradición y peso específico en la relación internacional, por encaminar hasta Roma coches procedentes de Hendaya y de Cerbère, las estaciones fronterizas con nuestra RENFE.

El tren está situado a principios de los años 80 ( invierno 1981 en concreto ) y transita por la línea de la Riviera italiana, entre San Remo y Génova Piazza Príncipe.

Unos años más adelante, en la 2ª mitad de los 80, en verano los coches de Hendaya circulaban como tren específico D803, aunque en invierno seguían acoplados al tren de Cerbère. Ambas relaciones de coches directos desde las fronteras hispanas a Roma desaparecieron en 1997.

En una edición especial de la revista italiana "Tutto Treno", en concreto la monografía "Tema num. 25", el autor A. Nascimbene traza a lo largo de 90 páginas un magistral resumen de los trenes italianos en los años 80 y sus composiciones, ilustrado con unas detalladas infografías con formaciones esquematizadas de todo tipo de trenes. Página 42, trata este expreso que ahora he desarrollado y reproducido.

E349 Cerbère-Roma Termini, invierno 1981, a su paso por la Riviera italiana :

	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ORIGEN
1	Dz	FS	Furgón tipo 46	Gris	ACME	50232	San Remo
2	Dz	FS	Furgón UIC-X	Gris	RIVAROSSI	3672	Ventimiglia
3*	Bz	FS	2ª tipo 46	Gris	OS.KAR	3201	Génova P.P.
4*	Bz	FS	2ª tipo 59	Gris	RIVAROSSI	5300-2	id.
5*	Bz	FS	2ª tipo 59	Gris	RIVAROSSI	5300-3	id.
6*	Az	FS	1ª UIC-X	Gris	ROCO	44717	id.
7	ABz	FS	Mixto tipo 59	Gris	RIVAROSSI	HR4256	Hendaya
8	Bz	FS	2ª tipo 59	Gris	RIVAROSSI	3560	id.
9	A4B5	SNCF	Mixto UIC-Y	C160	ROCO	44607	Cerbère
10	B9c9x	SNCF	2ª a literas UIC-Y	C160	ROCO	44608	id.
11	WRz	FS	Self Service	Gris Claro	ACME	50026	Ventimiglia
12	Az	FS	1ª UIC-X	Gris	RIVAROSSI	3636-1	id.
13	ABz	FS	Mixto UIC-X	Gris	ROCO	44773	id.
14	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	RIVAROSSI	3636-2	id.
15	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	RIVAROSSI	3636-3	id.
16	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	ROCO	44774	id.
17	ABz	FS	Mixto UIC-X	Gris	ROCO	44718	Niza-Florenzia

Como se puede apreciar, el grueso del tren se forma en Ventimiglia, que es la estación fronteriza entre Francia e Italia por la línea costera, y añade una sección en Génova P.P.; sin embargo, el carácter lo dan los dos coches italianos que proceden de Hendaya ( el confín hispano-francés atlántico ), y que junto a los dos franceses que proceden de Cerbère ( el confín hispano-francés mediterráneo ), forman la sección internacional. Además, se recoge en Niza un coche italiano mixto que nuestro tren encaminará hasta Pisa, para seguir en otro tren hasta Florencia. Todo el resto de la composición tiene final en Roma-Termini.

Para la representación HO, he prescindido del lote de 4 coches de la sección Génova-Roma ( marcados con \* en la tabla ), por lo que la circulación del tren debe suponerse entre San Remo y Génova Piazza Príncipe; he procedido así para no sobrecargar la tracción y los enganches, que pierden la elasticidad de retorno en un tren de este peso ( 17 coches.... ).

Asimismo, de la consulta de una guía horaria de verano de 1981 se deduce que el tren procedente de Hendaya y el procedente de Cerbère se recombinan a uno sólo en Marsella-Saint Charles, circulando

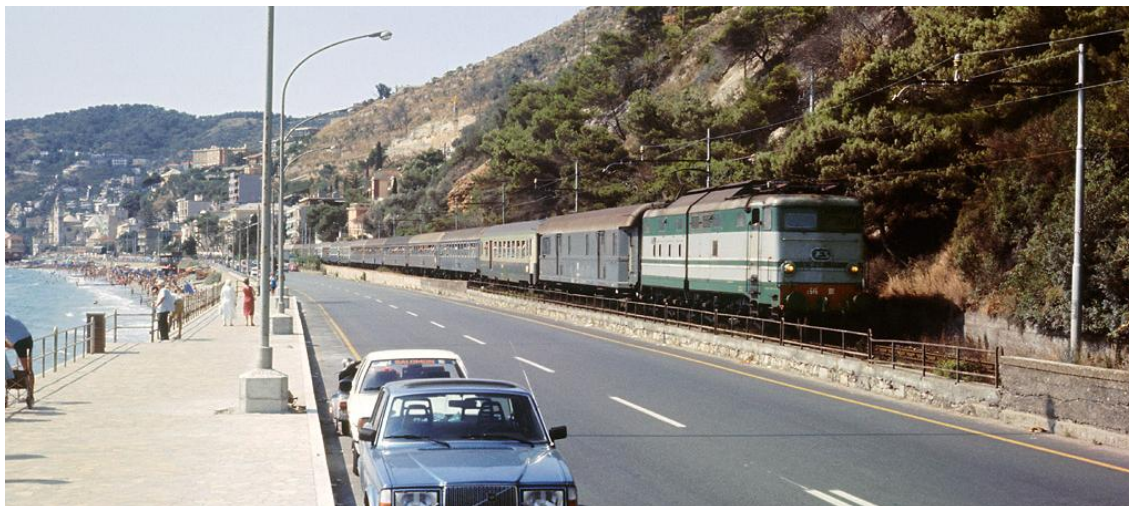
ambos independientes por el mismo trazado y a poca distancia entre ellos, de Narbona a Marsella. Pero en sentido contrario, ambos son independientes ya desde Ventimiglia.

El documento consultado para esta formación, es aún más explícito, y menciona la composición veraniega de este mismo tren, que por su interés y varianza respecto la invernal, paso a transcribir. No se ha formado en el mundo HO, cosa que dejo para otra ocasión y que invito a reproducir a quien se atreva.

E349 Cerbère-Roma Termini, verano 1981, a su paso por la Riviera italiana :

	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ORIGEN
1	Dz	FS	Furgón UIC-X	Gris	RIVAROSS	3672	Ventimiglia
2	B7D	SNCF	Mixto UIC-Y	Verde-Gris	REE	VB-124	Cerbère
3	ABz	FS	Mixto UIC-X	Gris	ROCO	44773	id.
4	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	RIVAROSS	3636-2	id.
5	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	RIVAROSS	3636-3	id.
6	Bcz	FS	2ª a literas UIC-X	Gris	HERIS	16005	id.
7	B9c9x	SNCF	2ª a literas UIC-Y	C160	ROCO	44608	Lourdes
8	ABz	FS	Mixto tipo 59	Gris	RIVAROSS	HR4256	Hendaya
9	Bz	FS	2ª tipo 59	Gris	RIVAROSS	3560	id.
10	B10	SNCF	2ª UIC-Y	C160	ROCO	44609	id.
11	WRz	FS	Self Service	Gris Claro	ACME	50026	Ventimiglia
12	Az	FS	1ª UIC-X	Gris	RIVAROSS	3636-1	id.
13	Bz	FS	2ª UIC-X	Gris	ROCO	44774	id.
14	ABz	FS	Mixto UIC-X	Gris	ROCO	44718	Niza-Floren

En verano, pues, no lleva la sección Génova P.P.-Roma, y refuerza considerablemente las secciones hispanas, que pasan de 4 a 8 coches, añadiendo además uno desde Lourdes en la rama procedente de Hendaya ( más otro opcional ).



Precisamente, esta fotografía de F. D'Amico, que forma parte de la web de G. Stagni, muestra este expreso en agosto 1981 a su paso por Ligure, con una formación que se adivina como la veraniega descrita, aunque el furgón FS en cabeza es un "Tipo 64" ( no reproducido en HO ) y no un UIC-X ( y la tracción es a cargo de una E646 y no una E444 ). El coche francés que sigue es un mixto 2ª clase y furgón B7D, procedente del declasaje de un A7D original.

Detalle de los coches a continuación :

## 1/LOS FURGONES ITALIANOS FS :



Nº 1 – Un furgón clásico, tipo 1946, se añade al tren en San Remo, población costera de la Riviera, de renombre internacional entre otras cosas.....por sus flores. Pues bien, este furgón sirve para transportar diariamente en invierno un cargamento de tales flores recién cultivadas hasta la capital romana !



Nº 2 – Otro furgón, en este caso de construcción moderna UIC-X y tipo 1970, se añade al tren en el confín de Ventimiglia; estos furgones aptos al tráfico internacional tienen disimetría entre uno y otro costado debido a la presencia de pasillo transitable a lo largo de todo uno de los laterales.

## 2/LOS COCHES ITALIANOS CLÁSICOS FS :



Nº 3 – Para la sección de refuerzo Génova P.P. – Roma Termini, parece que se echa mano de lo disponible, cual este veterano coche de 2ª clase del añejo tipo 1946; para nuestro gozo, entre ACME, ROCO y OS.KAR se producen en HO la mayor parte de estos modelos clásicos que en los años 80, vistiendo la librea “gris pizarra” heredera de la famosa “castano-isabella”, todavía rodaban.



Nº 4, 5, 7 y 8 – El último modelo construido de los clásicos, antes de la invasión de los UIC-X de 26,4 m., fueron los “Tipo 59”, cuales estos 4 ejemplares, todavía usados en internacional dos de ellos ( sección de Hendaya ). Asimismo, un pequeño lote de experimentales UIC-Y italianos existieron entre ambos.

Presentan un aspecto bastante moderno, con sus 23,67 m. de longitud y aptitud a 140 km/h.; su interior es a departamentos y pasillo lateral, y es curiosa la distribución de clases, ya que tanto los 1ª como los 2ª clase como los mixtos tienen igual número de departamentos : 9; con lo que el confort de la clase superior no es por dimensión longitudinal, sino por otros detalles, como por ejemplo las ventanillas de más luz, y por supuesto, las 6 plazas por departamento en vez de las 8 de 2ª clase.



Rivarossi es la marca que se ha prodigado en la reproducción de este “Tipo 59”, ya desde su etapa italiana radicada en Como; excelentes modelos, detallados y ligeros de peso, aunque no dan problema de circulación. Además de los dos básicos, producen el mixto y un postal del mismo estilo. Siguen en producción actualmente bajo el paraguas de Hornby, con referencias de catálogo HR.

Estos coches, que de origen recibieron la librea “castano”, o sea, todo marrón oscuro, terminaron su carrera con la “rojo hígado-gris beige”, pero aplicada de manera simplificada respecto los UIC-X, sólo con el tramo de ventanillas en rojo y debajo en gris. En la foto siguiente, el “mixto” ABz, que contando departamentos es A3B6:



### 3/LOS COCHES ITALIANOS UIC-X FS :

Un buen lote de estos coches tan corrientes en este tren; como no se especifica otra cosa, he dispuesto sus tipos constructivos según mis existencias, siendo posible cualquier otra combinación. En total, 2 coches de 1ª, 3 coches de 2ª y 2 coches mixtos 1ª/2ª; de origen ROCO los Tipo 1964, que es el modelo más antiguo y más similar a los alemanes, y de origen RIVAROSI los tipo 1975, modelo más reciente con bogies Fiat y pequeño faldón corrido.

Construidos casi 5000 ejemplares de estas series entre 1968 y 1987. En este tren, todos se presentan con su librea “gris pizarra” de origen, techo plateado, y con el logo FS “televisore”, ya que hasta 1983 no se empezaría a aplicar la siguiente decoración ( rojo “hígado” y gris-beige ), que llevaba asociada el cambio de logo FS, del “televisore” al “inclinato”.

Nº 6 – Az 1ª clase Tipo 1964 y Nº 12 – Az 1ª clase Tipo 1975



Nº 13 y 17 – ABz mixtos Tipo 1964



Nº 14 y 15 – Bz 2ª clase Tipo 1975 y Nº 16 – Bz 2ª clase Tipo 1964



Las puertas de estos coches pueden ser las Mielich normales, con dos tramos asimétricos, de plancha ordinaria pintadas en el color gris de la caja, o bien las modernas de una fundición ligera de aluminio anodizado, que respetan el color natural ligeramente dorado del material.

#### 4/EL COCHE RESTAURANTE ITALIANO FS :



Nº 11 - Restaurante tipo “self-service” de diseño moderno, construidos 40 ejemplares a partir de 1974; su decoración es única en todo el parque FS, se supone que para homogeneizar más o menos con distintos tipo de trenes a los que puede ser destinado. Modelo ACME perfectamente reproducido; también Lima lo tuvo en catálogo con longitud reducida, también algunos artesanos como Safer.

#### 5/LOS COCHES FRANCESES UIC-Y SNCF :

Poco a aportar para estos dos coches franceses UIC-Y, modelos archi-conocidos y presentados en esta colección, y que marcaban en aquellos años la embajada SNCF por todos los rincones de Europa.

Nº 9 y 10 - En concreto, un coche mixto A4B5 a plazas sentadas y un literas B9c9x de techo alto, ambos presentando la decoración llamada C160, a base de verde y plateado, que en 1981 no era ya la vigente pero podía verse todavía en multitud de vehículos.





## LA TRACCION :

Como casi siempre, un conflicto entre lo que muestran las fotos, la lógica y lo que viene en la infografía del autor.

Las E444 "Tartaruga" de los FS son unas BB ligeras y rápidas para los servicios más veloces en las principales líneas; sin embargo, una de ellas viene asignada a este pesado tren de 17 coches, que si bien circula por una sección de línea llana, parece más indicada una máquina de 6 motores como la E656 "Caimano", que se aplica de toda lógica al servicio exprés pesado o montañoso. En la mayoría de fotos vistas de este tren ( publicables o no ), aparece la E656 como titular.

Pues nada, para seguir al pie de la letra al autor, he dispuesto mi E444 Roco para su remolque.



Referencia de catálogo ROCO 72502, locomotora E444-035, versión y colores origen ( gris "perla" y azul "orientale" ).

Para los interesados en los números :

a/ E444.001 a 004 : 4 ejemplares prototipo en 1968, con un frontal distinto, más cuadrado en su parte inferior, pero resto de caja idéntico.

b/E444.005 a 117 : 113 ejemplares de serie, entre 1970 y 1974, como el presentado; algunos con testeo de accionamiento electrónico, con rejillas suplementarias. Todos para 200 km/h. y 5100 CV. de potencia continua.



A partir de 1992, y dentro de la campaña “anti-amianto”, toda la serie fue re-construida con nuevas cabinas, laterales modificados y nueva decoración ( del gris-azul clásico a un gris-rojo vistoso ). Se conocen como serie E444R, aunque dicha “R” no figura rotulada en la matrícula, si en el frontal.

El modelo ha tenido mucho éxito en HO, sobre todo por parte de las marcas italianas Rivarossi y Lima, que siempre las han tenido en catálogo; las LIMA empezaron como semi-juguete, con motor circular “G”, para pasar más tarde a un modelo notable con tracción a todos los ejes ( sólo serie ); RIVAROSSI también las tuvo, ambas, a una escala 1:80 según su tradición. En la actualidad, HORNBY las sigue proponiendo bajo su marca italiana, pero la calidad viene mejor de las gamas recientes de ROCO y de ACME, que producen magníficamente los ejemplares de serie y asimismo los re-construidos; ACME también tiene los prototipos.





Esta es la LIMA E444, modelo de 1993 ya con motor central y tracción total : estéticamente, nada a envidiar a la reciente ROCO que maneja el tren de hoy, y es un modelo ahora mismo muy asequible en ocasión. Mecánica excelente, pero sin conector para digitalizar ( ref. 208231LP )

## EL TREN EN EXPLOTACIÓN :



Como si fuese Génova Piazza Príncipe, esta sección de 4 coches ( números 3 a 6 del tren ), esperan en esta estación el momento de ser incorporados en cabeza del E349 Cerbère-Roma que aparecerá por la vía principal desde el fondo de la foto. Estos coches no circulan en el tren del reportaje fotográfico que sigue, que presenta las clásicas vistas que no hace falta comentar, con el telón de fondo de la maqueta ASVICAF.

Y como regalo extra, este vídeo del tren obsequio del amigo Richard Ricard :

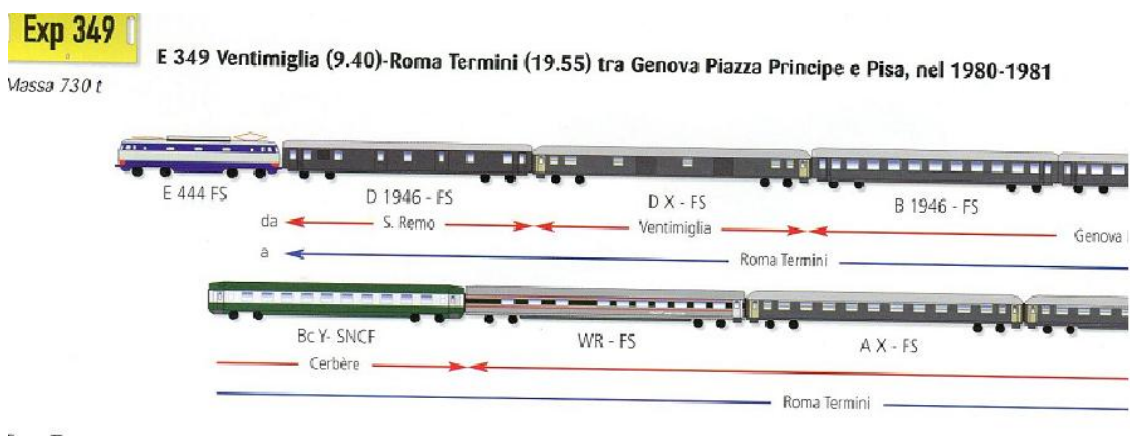
<https://youtu.be/TVa6K-E-ubs>

Con el tren circulando por la izquierda ( OK para Italia ), por delante de la subestación eléctrica de Sant Vicenç de Castellet.





En la última foto, el tren tomado por cola se retuerce por el ramal directo de enlace entre las dos estaciones principal de este importante implante maquetal, en el que cabe justo.



Extracto a modo de ejemplo de la infografía origen del libro de A. Nascimbene en cuyo contenido se basa el presente artículo. Esquemas suficientemente explicativos para identificar el material. Autor de las infografías : B. Sabatini.

=====

Como ya se ha comentado, hace 20 años que desaparecieron ya estos trenes con coches directos, y en el tramo puramente italiano se sustituyó por un Intercity Ventimiglia-Roma y viceversa. En el tiempo de los TGV, AVE y de la Alta Productividad y Eficacia resultaría anacrónico un viaje de 24 horas con maniobras, cambios de composición y tracción, coches a añadir o segregar etc.... resquicios improductivos del pasado para unos pocos románticos a eliminar.

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la cesión de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones. Y a Richard Ricard por su vídeo.

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo creditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2017