

# **Expreso Barcelona-Murcia y Granada : el último por Baza**



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 muchas de ellas 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-Granada ( 1979 ) - - - - - Composición CR7906

Referencia EW47

En esta serie, ya se había incluido un expreso por esta relación, pero databa de 1972 y era con doble composición, destinos Almería por una parte y Granada por la otra; también transitaba por la línea de Baza y en Guadix se procedía a la separación de las dos composiciones.

Como ya indiqué entonces, años más tarde y ante un incremento de demanda, los dos destinos se separaron a base de dos expresos distintos, y el de Almería abandonó el tránsito por esta línea de Murcia y Baza, para seguir el itinerario más largo aunque más rápido por Alcázar de San Juan y Linares-Baeza.

Quedó sólo en esta meridional y difícil línea el expreso a Granada, dejando un par de coches en Murcia, e invirtiendo sentido de circulación en Guadix, para remontar hasta Granada por Moreda. Como digna herencia de su predecesor, mantuvo su misma numeración 705/706 ( en su circulación por la línea costera mediterránea ); toma asimismo los números 824/828 en otros tramos de su largo recorrido de 979 km.

Sigue ostentando posiblemente el "record" de inversiones de sentido de marcha, ya que en 1979 todavía no existía una decidida política de dotar de "bypass" algunos de estos nudos. Invierte en Valencia, La Encina, Alicante ( 2 veces ), Alcantarilla, Guadix y Moreda.

Y, si, el último por Baza ya que esta línea sufrió el más sonado de los cierres totales en la brutal reducción de la red en 1985; este tren no tuvo más remedio que emigrar a otra ruta, pero se quedó el tramo Almendricos-Guadix ( incluyendo Baza y su importante área de influencia ) sin ningún servicio, y dejando el mapa con un "blanco" de mucha consideración.

En concreto :

Expreso 705 Barcelona-Término a Murcia y Granada del 1 de septiembre de 1979 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Ref.	Base Partida
M	269-059		Electrotren	2638	
1	BB-8727	2ª clase ( Murcia )	Electrotren	18002	
2	BB-8579	2ª clase ( Murcia )	Electrotren	18009	
3	AAB4-5105	1ª y 2ª clase	TC		Electrotren
4	AAR-3305	1ª clase y bar	TC		Electrotren
5	BB-8818	2ª clase	TC		Rivarossi
6	BB-8722	2ª clase	Electrotren	18010	
7	BB-8764	2ª clase	Electrotren	18022	
8	BBL-8101	2ª clase literas	TC		Heris
9	DDT-8066	Furgón y calderín	Tulaton		
10	J-600105	Furgón auxiliar	TC		Roco
11	DGCT-202	Furgón Postal	TC		Jouef/ARTs
12	DGDC-2030	Ambulante Postal	Electrotren	5214	

Analizando esta tabla, resulta que los dos coches a cortar en Murcia van en cabeza, en el primer tramo entre Barcelona y Valencia; quedarán en cola en el siguiente tramo; nuevamente en cabeza de La Encina a Alicante; tras la doble inversión de sentido en Alicante, llegarán a Murcia de nuevo en cabeza.



Por la misma razón de la inversión de sentido en Valencia, los furgones van en cola, y quedarán en cabeza en el siguiente tramo. Tras las otras inversiones, quedarán en cabeza en el tramo más interesante de este tren, el Alcantarilla-Lorca-Baza-Guadix, que es como se observa en las numerosas fotos que plasman este tren en este sector tan exclusivo.



Solemne arranque del expreso Barcelona-Granada de la estación de Baza en 1984.

Faltaba menos de un año para el malogrado cierre de esta línea y este sería el aspecto del tren que cerró esta historia. Foto de J. V. Coves. Procedente del libro "Trenes, Cables y Minas de Almería", y ampliamente reproducida en foros de internet. La foto de portada, sin color, parece ser del mismo origen.

Los horarios de 1979 mejoran en unas 2 horas los de 1972, siendo la partida más tardía de Barcelona para una semejante hora de llegada a Granada. Se queda por debajo de las 24 horas de viaje.

La guía horaria señala estos tiempos y recorrido para esta etapa :

	Llegada	Salida
Barcelona-Término		18,15
Tarragona		20,12
Valencia-Término	0,42	1,15
Alicante-Término	5,10	5,40
Murcia del Carmen	7,10	7,50
Guadix		14,59
Granada	17,36	

En sentido contrario, salida de Granada a las 14,05 para llegar a Barcelona-Término a las 13,36 : o sea, eran necesarios 3 juegos de coches para garantizar este servicio con su diaria frecuencia en ambos sentidos, aunque es posible que se hiciera con 4 para colmar el hueco de 4 horas en Barcelona ante posibles retrasos.

## Detalle de los coches :

### Coche num. 3 :



Coche mixto 1ª y 2ª clase, que, no es el que produce Electrotren, sino que en la realidad procede de un mixto 1ª y 3ª clase, por lo que tiene un departamento más, siendo los compartimentos y ventanillas del tramo 2ª clase de muy reducido tamaño frente al mixto original 1ª/2ª.

Modelo obtenido por modificación de un coche mixto estándar, pero que ahora puede venir de un "trans-kit" que propone acertadamente Tulaton.

### Coche num. 4 :



El coche "cafetería grande", o sea, el AAR-3300 ( y no el AAR-5000 "cafetería pequeña, modelo Electrotren ); 5 coches se construyeron dentro de la serie 3000,



es decir, por aprovechamiento de chasis existentes ex. MZA en este caso; con unas cajas de aspecto y dimensiones parejos a los serie 5000.

Se usaban ya poco en la época de este tren y es una relativa sorpresa encontrarlo en este expreso, aunque uno de ellos acostumbraba a figurar entonces en el veraniego "Valencia Expreso" Port-Bou/Cerbère-Valencia.

El modelo esta obtenido por modificación de un 5000 estándar dentro de la operación "serie 3000" que documenté en otra ocasión.

#### Coches num. 1, 2, 5, 6 y 7 :



Grupo de coches estándar de 2ª clase BB-8500, cuyo modelo Electrotren cubre mayormente las necesidades; producido según varias referencias y números de coche, se han elegido 4 de ellas, siendo el quinto coche un transformado con ventanillas grandes de 1,2 m. como exige su matrícula superior a 8793.

#### Coche num. 8 :



Con sus 11 ventanillas grandes ( 10 departamentos a literas + el de servicio ), este coche viene de la adaptación del coche a literas alemán de Heris. Es anecdótico que estos numerosos coches alemanes no hayan sido producidos nunca por las grandes marcas del sector ( Roco, Fleischmann, Märklin, Trix, Liliput etc... ) y haya que buscarlos con una marca menos conocida, o con Acme para su versión FS.

#### Furgón num. 9 :



De "estreno" en estos reportajes, he aquí el conocido furgón térmico DDT en su versión de puertas pequeñas, de 1,5 m. de ancho ( frente a los 2,5 m. de la otra versión ); esta circunstancia "estrecha" se dio en el ultimo lote de estos furgones, números altos, en concreto del 8063 al 8087.

El modelo utilizado es de latón, procedente de la producción "Tulaton" y lo adquirí ya terminado; si acaso, quedaría pendiente aplicar por mis medios unos bajos de chasis suficientemente rellenos, ya que con la producción de vapor en uso llevaba unos aparatosos depósitos de fuel y agua. Está claro que la producción del artesano se ha centrado en la caja y no ha aplicado nada más en el chasis comercial.

#### Furgón num. 10 :

Se trata de un vagón de mercancías, un cerrado J1 ( J-600.000 ) operando de paquetero auxiliar en este tren; cabe recordar que el límite en 1979 para este tipo de trenes frenados por vacío estaba en los 100 km/h, por lo que admitía este tipo de refuerzos. Más adelante, se rotularon muchos ejemplares con siglas "P.E." o "PAQUEXPRES", y los así indicados traían algunas mejoras para esta función, como por ejemplo el paso de calefacción eléctrica para algunos de ellos.

El modelo exhibido es de mi cosecha por modificación del producto Roco 46691, que presenta un "repintado" renfero sobre un vagón alemán Gbs-254, de notable parecido ( difiere en refuerzos de panel, y tamaño de éstos ).







El furgón se ha obtenido de una caja impresa en 3D a cargo de ARtrains, chasis y techo acortados de un coche alemán Jouef, y unos bogies "Schlieren" asimismo de origen Jouef y otros accesorios varios.

Deduzco que si en mi anotación indiqué DGCT-202, sería ya en decoración amarilla, ya que estos furgones no usaron esta serie "DGCT" en su versión verde, cuando estaban sólo marcados como "Furgón Postal num. XXX".

#### Furgón num. 12 :



Por la misma razón, anoté "DGDC" en este ambulante, y es muy posible que con estas señas todavía presentara su versión verde, por otra parte posible en 1979. Así lo he preparado.

Modelo estándar del catálogo Electrotren, con varias series sucesivas variando la matriculación.

Foto abajo : la interesante y colorida cola de furgones de este "granaino"



## Tracción :

Ninguna espectacular novedad en este apartado : en 1979, un lote de Mitsubishi serie 269.0 y 269.5 asignado a Barcelona empezaban a desplazar a las casi eternas Alstom 7600 de los mejores trenes. En su versión verde origen, la reciente 269.028 ref. 2638 de Electrotren cumple su rol correctamente hoy en este tren. Esta pieza, largamente esperada y aparecida en el mercado en 2016, cubrió un importante hueco mandando al olvido la impresentable 269.078 verde de 2001 del mismo fabricante ( ref. 2601 ), con una carrocería de otra sub-serie muy distinta. El modelismo hispano ha evolucionado y con él el conocimiento e información de los aficionados. Afortunadamente.



En su periplo más al sur, este expreso tenía asignadas locomotoras diesel, con probabilidad de la serie 319 ó 333 en la zona valenciana, y a partir de Murcia era encabezado por doble tracción de Alcos serie 313, las granadinas; los puentes de la línea o su carrilaje no admitían las grandes cargas por eje de la máquinas más potentes y pesadas.

## Vídeo :

En esta sección no habitual, hoy un documento precioso para poner animación a este tren como merece.

Mi amigo "trentranvia" realizó hace unos años uno de sus montajes de circulación H0 con fondo fijo ( sistema "chroma" ), con su propio material, y se inspiró en este tren, y en su composición no exactamente igual pero equivalente. El documento tiene, como todos sus trabajos, un alto componente artístico, donde el sonido es especialmente espectacular.

<https://www.youtube.com/watch?v=fBdSfgJpJuk>

Para observar y escuchar con atención y deleitarse !

## **El accidente :**

Un apunte histórico o crónica negra de este tren.

Este expreso, con una composición similar a la hoy explotada, sufrió un accidente por alcance por cola cerca de Vilanova i la Geltrú el 3 de junio de 1980; detenido excepcionalmente en plena línea a un par de km. de esta estación, fue embestido por una unidad eléctrica que, posiblemente, circulaba con una "marcha a la vista" algo laxa, tras señales en rojo permisivo.

No hubo que lamentar desgracias personales irreparables ( sí 2 heridos graves ), pero pese a la limitada velocidad del choque, el ambulante de correos DGCT-2050 que ocupaba la tercera posición por cola, absorbió el impacto en exclusiva y quedó con una importante deformación; actuó pues de "fusible" y ello condujo a daños menores o inexistentes en el resto del tren. El vehículo en cuestión, que no llegó a descarrilar, fue apartado en una vía muerta de St. Vicenç de Calders y estuvo varios meses "expuesto" a la vista general en su lamentable aspecto.



Estas son las imágenes del evento; por delante del DGCT deformado va el DDT-8000, como en el tren de hoy; por detrás, se observa un furgón postal "corto" en semi-cola y un JJPD paquetero en cola. En 1980, ya vestía la librea amarilla. Esta formación de furgones en cola no deja lugar a dudas en cuanto a identificar que se trataba del expreso 705 Barcelona a Granada, como el objeto del trabajo presente.

Fotos : colección "trencorreo", publicadas en foros.

## **Epílogo :**

Como ya se ha venido comentando, la historia de este tren viene enlazada de manera inevitable con el cierre de su línea más directa y representativa el 1-1-1985. La vía fue levantada con bastante celeridad, pero el trazado no se enajenó; porqué ? pues resulta que el trazado sirve de soporte a la línea de comunicación por fibra óptica, que, enterrada, Renfe construyó antes del cierre; ahora Adif explota de manera hartamente rentable esta línea, alquilada a los operadores de telefonía entre otros. Quién dijo que el ferrocarril no es rentable ?



Veremos la reapertura ? Las presiones locales en la comarca de Baza son importantes y están siendo tenidas en cuenta por los gobiernos regionales.....pero por la zona se plantea la construcción, como no, del AVE Murcia-Almería, parte del Corredor Mediterráneo, con un trazado nuevo y directo, evitando las zonas urbanas por supuesto y bastante más cercano a la costa ( existe una explanación de varios kilómetros paralizada entre Garrucha y Carboneras ). Como mucho existirá alguna estación de naturaleza "comarcal" en alguna zona descampada aglutinando los clientes de largo recorrido de toda la zona. No es lo que se pide. No es lo mismo.











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 no acreditadas :

Jordi Serra i Miquel

Marzo-2018