

# **MEDIO "SEVILLANO" DE 1975**

## **el tercer episodio de este tren**



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.

Barcelona-Sevilla ( 1975 ) - - - - - Composición CR7502

Referencia EW79

Después de dos episodios previos de este importante expreso 703 Barcelona-Sevilla, respectivamente de 1979 y de 1972, me complace finiquitar el tema de este tren con la presentación de una no menos interesante composición de 1975, que, a decir verdad, sólo es "media" composición, o sea, es un "Sevillano" al 50%.

Viene a cuento esta introducción ya que en agosto de este 1975, en plena canícula, la mayor parte de los días en los que me topé con él en la estación de Tarragona venía desdoblado en forma de dos trenes consecutivos ( el titular y el "sombra" ); el primero acarreaba la 1ª clase, los literas, camas, furgones y postales, así como un par de coches destino Badajoz; el segundo venía con el grueso de la 2ª clase destino Sevilla.

He pensado en reproducir esta formación, que corresponde a este primer segmento "selecto", para poner en evidencia y estrenar el coche S3K de la CIWL que en este año proveía los servicios de camas y cafetería al tren. En anteriores años, era un coche AAWLR de Renfe quien lo hacía ( 1972 ), y en los posteriores un camas tipo LX ( 1979 ), sin servicio específico de bar. Además es una composición más ligera que las que habitualmente preparo, y ello facilita su explotación.

En concreto :

Expreso 5703 Barcelona-Sevilla del 11 de agosto de 1975 a su paso por Tarragona

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600 *		Electrotren	2701	
1	DDET-8013	Furgón y Correos	TC		Tulaton
2	DD-8116	Furgón	TC		Tulaton
3	AA-8016	1ª cl.	Electrotren	18008	
4	AA-8024	1ª cl.	Electrotren	18000	
5	WLC-2657	Camas y bar S3K	TC		LsModels
6	BBL-8190	2ª cl. y literas	TC		Heris
7	BB-8707	2ª cl. ( Badajoz )	Electrotren	18009	
8	BB-5028	2ª cl. ( Badajoz )	TC		Electrotren
9	FP-165	Furgón Postal	TC		Jouef
10	DGDC-2020	Ambulante Postal	Electrotren	5214	

Como ya comenté en otro trabajo, parece ser que en este 1975 Renfe varió ligeramente la identificación de sus trenes clásicos, y añadió el "5" por delante del habitual "703"; sería un identificativo de la zona titular del tren o quizás la que suministraba el material o aseguraba la gestión. El inverso era "5704", o sea, no indicaba la zona origen de la circulación.

El tiempo de ruta de este tren era de 21 h. 23 m. en sentido Barcelona-Sevilla y de 19 h. 25 m. en sentido contrario; estos tiempos fueron mejorados ya en 1979, pese al mismo material limitado a 100 km/h por el frenado por el vacío. Los números de circulación variaban según tramo y paridad, 5703-523-414 en sentido norte-sur y 413-524-5704 en sentido contrario.

En resumen, Barcelona-Término s/18,05 – Sevilla P.A. ll/15,28, y Sevilla P.A. s/16,25 – Barcelona-Término ll/11,50.

Y para completar la información ( que no reproducir el tren en H0 ), también transcribo la composición del tren "sombra" que circuló a continuación :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600 *				
1	DDT-8034	Furgón			
2	BB-8767	2ª cl.			
3	BB-8675	2ª cl.			
4	BB-8582	2ª cl.			
5	BB-8513	2ª cl.			
6	BB-8780	2ª cl.			
7	BB-8778	2ª cl.			
8	BB-8713	2ª cl.			
9	BB4-3730	2ª cl. ex 3ª			
10	BB4-3320	2ª cl. ex 3ª			
11	BB-3618	2ª cl.			
12	BB4-3330	2ª cl. ex 3ª			
13	AAWLR-5012	1ª cl. camas y bar			

Así pues, un robusto repertorio de coches 8500, rematado por un ramillete de especímenes de refuerzo series 3000, diría yo que "de fondo de armario"; la cuestión es dotar de plazas a toda la demanda, aunque ésta sea puntual y aunque sean de calidad más precaria : al revés que ahora. La sorprendente presencia del AAWLR en cola ( coche que ya no prestaba servicio regular en esta época ), estimo que sería más bien para dotar de servicio de bar y cafetería a este segundo tren, y no para vender plazas de camas suplementarias.

## Detalle de los coches :

Furgones num. 1 y 2 :



Vehículos surgidos del montaje de los kits de Tulaton sobre unas bases Electrotren que aportan chasis, techo y bogies, no creo necesiten más presentación que la simple mención y trama fotográfica reducida, por la asiduidad de sus apariciones en estos trabajos.



**Coches num. 3 y 4 :**



Coches de 1ª clase del surtido base Electrotren. Elegantes como pocos.

**Coche num. 5 :**



La "vedette" de este tren, por su originalidad : el coche mixto camas y cafetería S3K de la CIWL !

Repasando ligeramente la historia ferroviaria : en 1961, un total de 9 coches cama S2 del parque ibérico de la CIWL, de 5 series distintas, fueron modificados en los talleres españoles ( Irún o Aravaca ) para dotarlos de un espacio "cafetería", suprimiendo para ello 3 departamentos extremos de una cama cada uno : se creaba así el tipo "S3K", sin parangón en los otros parques europeos. "S3" indica la modernización en general de los "S" importados de fuera, y la "K" viene del término "Kitchenette", mezcla de inglés y francés para indicar la pequeña cocina o local de restauración ( tales mezclas idiomáticas son frecuentes en una compañía tan ..... internacional ).

En términos modelistas, esta modificación sólo implica una remodelación de ventanillas exteriores por un solo lado del coche, el de los departamentos, y en el

extremo de la nueva cafetería obviamente. Aparte 2 chimeneas en el techo y la elaboración interior, por supuesto. Así he operado en mi modelo aquí presentado partiendo de un S2 del parque europeo.

La casualidad quiere que el ejemplar anotado en este tren ( S3K num. 2657 ) sea el único de los 9 que era bastante distinto de los otros 8, sin embargo mi proyecto modelista ha preferido reproducir el tipo más genérico, en concreto el ejemplar 2850 que tenía bien fotografiado en su retiro de Irún ( sigue foto ) :



Irún Paseo Colón agosto-1978 : S3K 2850 lado departamentos, extremo cafetería : las últimas 4 ventanillas ( con cortina más oscura ) son las añadidas en la modificación.

Tabla recopilación de los S3K ibéricos :

<b>Ejemplar S3K</b>	<b>Serie S2 origen</b>	<b>Constructor</b>		
2657	2641 a 2674	Metropolitan / Leeds (*)		
2698	2695 a 2699	Savigliano – Turín		
2783	2774 a 2788	Blanc-Misseron		
2846	2842 a 2851	Breda		
2848	id.	id.		
2850	id.	id.		
2851	id.	id.		
2885	2882 a 2891	Savigliano – Turín		
2890	id.	id.		

(\*) constructor Metropolitan según Lépage, constructor Leeds según Aranguren y Coudert.

El primer grupo de S2 reseñado ( digámosles Leeds en honor a nuestros Aranguren y Cabrera ), tiene una disposición de ventanillas distinta de los otros grupos, con inversión de tramos cortos y largos; además las ventanillas son de menor altura dejando más espacio al frontispicio donde reza la razón social. Ello se repercute por supuesto al 2657 transformado a S3K y presente en el tren REAL de hoy ( no en el modelo H0 ! ).

En mi descargo ante tamaña distorsión de la realidad, vale indicar que en los "Sevillano" 1975/76 que anoté, el de más frecuente aparición era el 2890, un tipo



italiano del todo semejante sino igual al 2850 de mi colección. Como "rara avis" el 2657 y en otra única anotación figuró el 2698.

Incierto destino para este S3K num. 2657 : sus despojos están presentes en el "Museo" de Canfranc; este es pues el ejemplar que anoté circulando en el expreso 5703 Barcelona-Sevilla en 1975 ! Entretanto, tuvo un breve destino como coche de servicio de la Jefatura de Renfe, lo que le salvó de un desguace más prematuro.



Foto : Galper54, publicada por el autor en el foro FT en el hilo : "Coches sin identificar en Canfranc"



Mismo coche y situación en una etapa más reciente : la vegetación y los cortos del espray ya se han apoderado de él claramente. Foto Flickr.



Detalle de la cafetería, vista por el lado del pasillo, donde no hay ventanillas exteriores alteradas. Pasa la luz a través del coche, lo que no es propio de los coches cama. Imitación de barra y tamburetes, según un plano del real que viene en el tomo de Aranguren. Ah ! y la "ñ" tiene la tilde visible !

#### Coche num. 6 :



Coche de 2ª clase con literas por adaptación y re-decoración del modelo a literas alemán de Heris.



**Coche num. 7 :**



Coche de 2ª clase del surtido base Electrotren.

**Coche num. 8 :**

Coche de 2ª clase de la serie 5000, el auténtico y original de 8 ventanas. Obtenido por elaboración propia y disponible asimismo en latón como trans-kit actualmente.



Furgones num. 9 y 10 :



Unos postales para rematar este tren; bien conocidos, el primero es un Furgón Postal, serie "corta" 151 a 203, después conocidos como PD; aún sin una resolución comercial concreta, puede obtenerse a través de muchas aproximaciones, sin embargo no está tampoco en la órbita del latón por ahora; el segundo es un clásico del surtido base Electrotren. Verdes aún un 1975 y sin matriculas UIC ambos.

## Tracción :

Nada especialmente novedoso en este apartado; el núcleo de las 276 catalanas ya podía expandir sus dominios en 1975 hasta Valencia; ignoro si se había aumentado la dotación ligada a esta extensión, pero pronto empezarían a llegar las primeras 269 nuevas a la base barcelonesa de Can Tunis.



Esta es la 7631 ( 276-031-2 ), producto Electrotren ref. 2701; presentada de origen en falsa época III, la modifiqué a época IV añadiendo el transferible con la



matrícula UIC, ya en vigor en 1972, y mejoré su coherencia histórica eliminando las horribles mangueras frontales del freno de aire, del todo inadecuadas en estas épocas. Por lo demás, una hermosa pieza y con una gran capacidad de arrastre.



Variado repertorio de tracción en Valencia-Término en julio de 1979 : 276, 269, 319 : en este momento, las eléctricas sólo podían llegar a Valencia desde Barcelona y hasta finales del mismo 1979 no se conectó el tendido eléctrico hasta Alcázar, a través del cual quedaron enlazados los turnos de 276 de las bases catalana y manchega. Y creo se dispuso una dotación de ellas en el depósito valenciano Font de Sant Lluís, hasta el momento exclusivo de tracción diesel.



Foto que permite observar rincones incógnitos de la maqueta Asvicaf, como esta zona con apartadero industrial y embocaduras de túnel diversas. El "Sevillano" utiliza el circuito de bucle "corto" del tablero de la estación "Vallhonesta", que permite un itinerario circular sin usar el circuito principal ( vías a la derecha ).





En esta toma, el tren transita por el enlace directo a vía única entre las dos estaciones principales de la maqueta Asvica, que además invierte la paridad de circulación.











## **Epílogo :**

Remito al lector interesado al primer trabajo citado sobre este tren si desea información sobre su evolución y final.

Como colofón a este tema, indicar que quedan otras composiciones por exponer, de 1975 y 1976, y que vale la pena comentar brevemente.

En concreto, dos de ellas tomadas unos pocos días después a la de hoy, dan el límite máximo de longitud que tengo en todo mi historial de anotaciones : 18 coches en tren sin desdoblar en ambas : no me propongo reproducirlas en H0 so pena de forzar en demasía la tracción de mis locomotoras, además de tener que pedir prestados coches 8000 a mis compañeros ( tema por otra parte sin problema alguno y que agradezco ). Resumiendo :

a/ día 13 : 2 x DD-8100, 7 x BB-8500, 2 x AA-8000, 2 x BBL-8100, 1 x BB4, 1 x BB-5000, 1 x S3K, 1 x FP, 1 x DGDC-2000 ( 465 metros de longitud )

b/ día 17 : 1 x DDT-8000, 1 x DD-8100, 8 x BB-8500, 2 x AA-8000, 1 x BBL-8100, 2 x BB4, 1 x S3K, 1 x FP, 1 x DGDC-2000

También en 1976 aparece una de ellas de 18 coches, asimismo en agosto :

c/ día 18 : 2 x DDT-8000, 11 x BB-8500, 1 x AA-8000, 1 x BBL-8100, 1 x BB-3600, 1 x S3K, 1 x DGDC-2000 ( 480 metros de longitud )

Esta última no marcaba coches para Badajoz pero sí dos para desenganchar en Córdoba; ha desaparecido el auxiliar postal FP y no van doblados ni literas ni primera.

Me pregunto como una única 276 se las apañaba para manejar semejantes composiciones de 18 coches; si bien el perfil Barcelona-Valencia es suave, paralelo al mar, existe un punto duro en la zona de Freginals, entre Tortosa y Vinaròs, donde la costa se vuelve abrupta y la línea pasa al interior, superando un tobogán de un centenar largo de metros s.n.m. que obliga a la tracción a emplearse a fondo. No es raro pensar que posiblemente una 319 de refuerzo se añadiría a estos trenes en Tortosa para superar el escollo.

La electrificación completa Tarragona-Valencia se estrenó en 1973, pero 2 años más tarde las 319 valencianas, antes dueñas de la línea, todavía prestaban servicios auxiliares cuando hacía falta.

Buen viaje !!!

= = = = =

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 creditadas :

Jordi Serra i Miquel

Diciembre-2018