

505/506 : EL EXPRESO RADIAL DEL LEVANTE



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 Valencia y Alicante (1977) - - - - - Composición CR7709

Referencia EW83

En la actualidad, basta un suspiro avícola para trasladarnos del centro de la península a las costas y ciudades del Levante, Valencia o Alicante.

Cuesta creer que, unas décadas atrás, un tren expreso nocturno con todos los servicios de plazas acostadas estaba activo en esta doble relación, ocupando toda una noche en ruta, dentro de la categoría de los expresos radiales de noche.

Pues así era en 1977, cuando anoté la composición que hoy se presenta, a su salida de Madrid-Atocha; tren curioso, por el hecho de formar con dos composiciones de consistencia prácticamente igual, y en la que por razones a investigar no estaban invertidas tales ramas, sino que el furgón de una de ellas se situaba en el centro del tren, luego sin paso a través entre los coches Valencia y los Alicante.

Viene indicado servicio de Auto-Expreso, para ambos destinos; sin embargo, no percibí ninguna plataforma Semat en la composición; posiblemente, éstas se añadían en Alcázar de San Juan, por cola, después de haber sido transportadas hasta el enclave manchego por un tren especializado previo. Ahora bien, las maniobras en La Encina (separación de ramas Valencia y Alicante), tomando cada una su plataforma, debía ser cosa bastante elaborada.

Detalle de la composición formada :

Expreso 506 Madrid-Atocha a Valencia y Alicante, del 26-marzo-1977, a su salida de Madrid :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Destino
M	7600 *		Electrotren		
1	DD-8101	Furgón	Electrotren	5129-1	Valencia
2	WL-6010	Camas (YF)	Amefalink	YF-E	id.
3	BBL-8133	2ª cl. literas	TC (Heris)		id.
4	AA-8032	1ª clase	Electrotren	18008	id.
5	BB-8739	2ª clase	Electrotren	18009	id.
6	BB-8529	2ª clase	Electrotren	18010	id.
7	DDET-8013	Furgón y Correos	TC (Tulaton)		Alicante
8	BB-8687	2ª clase	Electrotren	18022	id.
9	BB-8697	2ª clase	Electrotren	18002	id.
10	AA-8035	1ª clase	Electrotren	18000	id.
11	BBL-8124	2ª cl. literas	TC (Heris)		id.
12	WL-2960	Camas (S3)	Sudexpress	98016-3	id.

Los horarios de 1977 indican :

Expreso 506/516 Madrid-Atocha 23:30 -> Valencia 8:20 y Alicante 8:15

Expreso 505/515 Valencia 22:35 y Alicante 22:40 -> Madrid-Atocha 8:30

Las paradas en Alcázar S.J. (15 y 20 minutos) y en La Encina (28 y 21 minutos) vislumbran las maniobras que se efectuaban.

Unos comentarios : por la naturaleza corta de los recorridos (inferiores a 500 km), este tren tenía una salida muy tardía de las terminales, así como llegadas bastante

tempranas; estaría pues en el límite de idoneidad para un servicio nocturno, donde el tiempo de ruta debe adaptarse a las horas de sueño, sobre todo si se usan plazas acostadas.

Expreso sin servicio postal : dando por sentado que el DDET no utiliza como tal su mitad postal (casi nunca lo hacían), se deduce que el tren postal especializado de Levante cubría sobradamente este tráfico de manera independiente.

Expreso sin restaurante : en razón de sus salidas tardías, se supone que las cenas ya se han servido antes de subir al tren; sin embargo, el servicio de bar, si lo tenía, debía realizarse de manera ambulante, y además con dos equipos distintos por la carencia de comunicación entre las dos ramas.

En períodos señalados de tráfico intenso (Semana Santa, período fallero, vacaciones etc..) se llegaba a unos refuerzos de composición tales que estaba previsto de manera regular la separación de los dos destinos : el 505/506 se movía exclusivamente a Valencia, mientras que se ponía en marcha otro expreso "Costa Blanca" 509/510 con los mismos servicios entre Madrid y Alicante, circulando media hora antes.

Los números de tren indicados 515/516 eran utilizados por la rama de Alicante en su circulación independiente entre La Encina y Alicante y viceversa.

Y por último, comentar esta foto localizada en los foros y de autoría desconocida para mí :



No cabe duda que se trata de una formación de este expreso que acaba de llegar a Atocha : véanse la rama entera de cola con sus 2 BB, 1 AA, 1 BBL, 1 WL y el furgón intercalado antes de la otra rama de la sólo se percibe su WL. Parece claro que la 321 lo ha tomado por cola para la maniobra de bajarlo a Cerro Negro, y para liberar así la 276 titular que debe estar contra toperas en la estación. El "candelabro" principal no indica movimiento en su vía, pero sí una entrada autorizada por la colateral que le impone una espera.

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 5, 6, 8 y 9



De nuevo el "necesario" coche de 2ª clase BB-8500, elemento inevitable en casi todas las formaciones de esta colección. Modelos Electrotren de gama estándar.

Coches num. 4 y 10



La sección de 1ª clase de este expreso, con dos coches, uno para cada destino; para su representación HO no existe problema alguno, ya que Electrotren propone varias referencias distintas y correctas de estos coches AA-8000.

Coches num. 3 y 11



Son los conocidos asimismo coches de 2ª clase y literas, con 11 ventanillas como los reales, y no 10 como el símil que nos propone Electrotren (y que de existir existió, pero sólo de manera testimonial); modelos obtenidos en mis talleres por intervención leve sobre coches a literas alemanes marca Heris (que produce la caja adecuada de 11 ventanillas).

Coche num. 2



Coche cama tipo YF, elemento clave e imprescindible en la mayoría de nocturnos; es un ejemplar del artesano del latón Amefalink reproduciendo un coche de la serie moderna 6001-6012.

Vista lado pasillo lateral.

Coche num. 12



Se trata de un coche cama tipo S3, el tipo clásico procedente de la adaptación ibérica de un S1 europeo.

Aunque usé con anterioridad varios ejemplares que me modifiqué por "iberizado" a partir de coches europeos en general, estreno en este reportaje uno de los propuestos (ya con características ibéricas) por Sudexpress, fabricado a través de la prestigiosa LsModels. Un goce de aspecto y exactitud. Tanto es así que, de manera casual, coincide su numeración 2960 con el ejemplar real anotado en este tren en 1977. El colmo !

Vista lado departamentos, y en la foto de portada vista lado pasillo lateral.

Furgón num. 7



El furgón multiusos por excelencia, el DDET de la serie 8000, con espacio furgón de paquetería, ambulancia postal, jefe de tren y calefactor de vapor para el tren.

El modelo es de latón y se ha montado sobre una base de 8000 Electrotren.

Furgón num. 1



Tengo en mi parque varios furgones DD-8100 verdes de origen personal o artesanal, pero uso en este tren la primera realización industrial de este conocido e imprescindible vehículo : el modelo DD-8115 de Electrotren, de reciente salida al mercado colmando un agujero comercial ya enorme. Por fin.



Sección central del tren con la insólita y poco habitual (en Renfe) presencia de un furgón en esta posición, separando las dos ramas e impidiendo el paso a través de una a la otra.

TRACCION

En 1977 las 276 (ex. 7600 ó 8600) se tomaban la parte del león en el tráfico de viajeros por la radial del Sur. He tomado mi 8628 (276-128-6) con mangueras de mando múltiple, ya que las de esta sub-serie estaban muy presentes en aquel momento por Atocha.

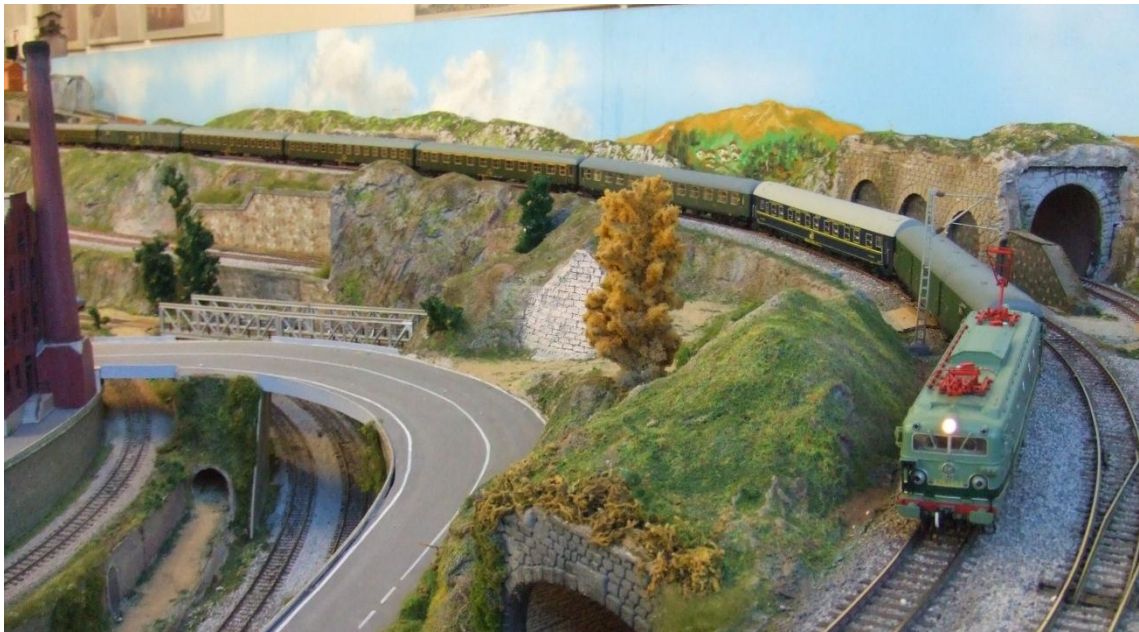
Sin embargo, esta locomotora sólo conduciría el tren hasta Alcázar de San Juan, ya que la línea de Levante por Albacete no vería de manera completa sus catenarias hasta 1979. Es de suponer que locomotoras diesel serie 319 ó 333 tomarían el tren para su continuidad.



Sigue una secuencia de la circulación de este curioso expreso por la maqueta Asvicaf; la máquina Electrotren remolcó sin el más mínimo desfallecimiento esta larga composición de 12 coches; sin embargo, un problema con la asignación de funciones CV, a corregir, hace que no presente sus puntos de luz habituales ni encienda los casilleros luminosos laterales.



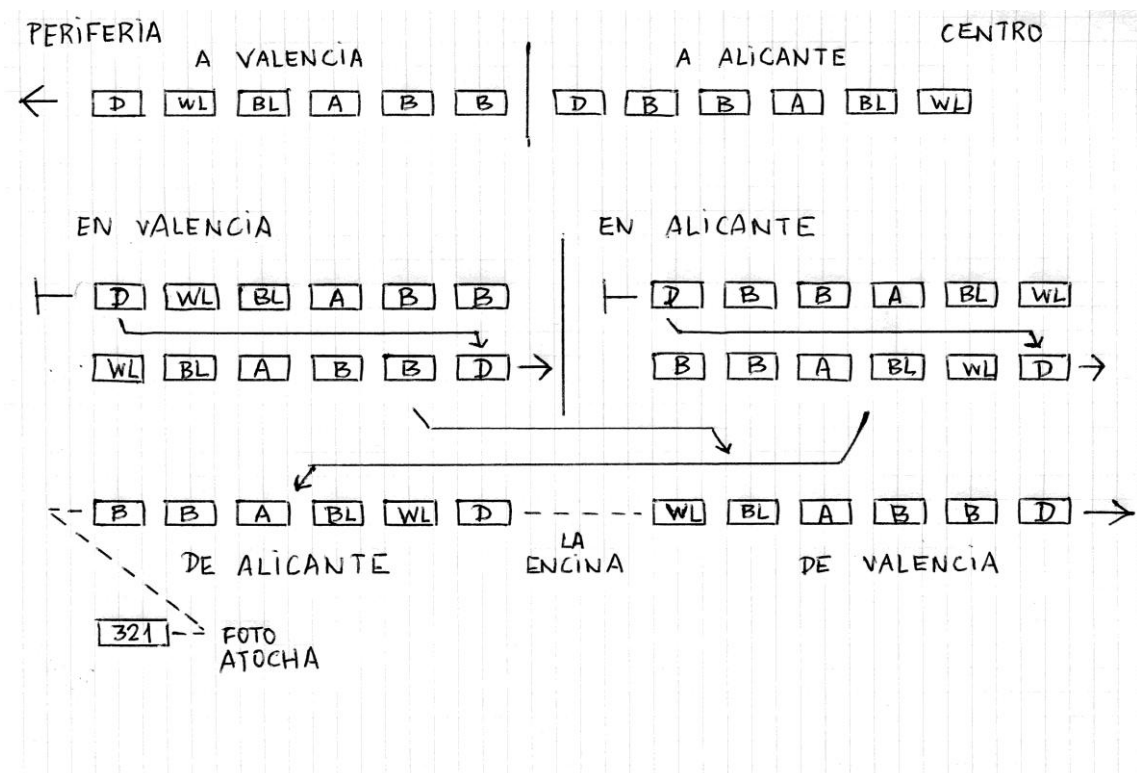
En la foto siguiente, la cabeza de tren, con la magnífica y destacada presencia del coche cama YF de Amefalink en primer plano, lado departamentos : 11 de 2 camas cada uno.





FORMACION DE LAS RAMAS

Del análisis de mi anotación presencial de 1977 y de la foto de Atocha (con la 321 en remonte), de una fecha parecida por lo que se observa, se deduce cual podría ser la maniobrabilidad de las dos composiciones de este tren y el porqué de la posición central de su furgón. Hipótesis explicada en el cuadro siguiente :



La disgregación del tren par en La Encina sería directa : corte y salida.

En Valencia y en Alicante, dejarían el orden de coches tal cual sólo con la reposición de los sendos furgones en el otro extremo del tren (siempre en cabeza).

El tren impar destino Madrid, en La Encina, acoplaría la rama de Alicante detrás de la procedente de Valencia, quedando el orden que se ve en la foto de Atocha, donde la rama que se observa entera en cola sería la de Alicante, estando la de Valencia dentro de marquesina asomando sólo su ultimo coche, el WL.

En Cerro Negro, o en la misma plataforma de Atocha, volverían a situarse los furgones a la cabeza de sus respectivas ramas, quedando de nuevo la de Alicante contra topes y formado la de Valencia delante de ella.

EPILOGO

Como comentaba antes, esta relación nocturna a "tutti pleni" de plazas acostadas para un recorrido relativamente corto, tenía un futuro más bien incierto; sin esperar a la época de la alta velocidad bajo nuevas infraestructuras, ya una primera estocada se desató en 1980, al poner Renfe en servicio un nuevo concepto de relación rápida diurna "Intercity" precisamente en esta relación (Valencia sólo).

En efecto, con una línea remozada, con tramos de nueva construcción más directos, y apta a 140 km/h. y a 200 km/h. parcialmente, los electrotrenes nuevos serie 444 primero y los "Alaris" 490 después, batieron esta ruta en unos tiempos cercanos a las 4 horas, evidenciando la inutilidad de los servicios nocturnos en la relación.

Las mejoras se extendieron a Alicante en cuanto se electrificó en 1987 el tramo desde La Encina hasta la capital de la Costa Blanca; de momento, se conformaron con un carrusel de servicios Talgo adicionales equiparando a los 444 de Valencia y Castellón.

Más modernamente, en plena efervescencia avícola, y con una línea convencional por La Encina y Albacete muy renovada, con importantes variantes aptas ya de manera sobrada a 200 km/h, se construye una nueva línea de alta velocidad directa, por Cuenca, que deja la capital levantina definitivamente a un tiro de piedra de Madrid, con lo que cualquier atisbo de relación nocturna queda definitivamente descartado.

= = = = =

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 tren real) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2019