

# **"ALGECIRAS-CEUTA Expreso"** **directo a Paris**

## **Los coches directos del Iberia Expreso**



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 cierta medida 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.

ALGECIRAS-CEUTA ( 1977 ) - - - - - Composición CR7703

Referencia EW88

Para hoy, un expreso de los calificados como “pesado”, uno de los más notorios de la línea del Sur, con un largo y variado recorrido, de lo más extenso y complicado aún sin perder el carácter radial característico de la red.

Y es que, llegado a Córdoba por la línea principal de Andalucía, debe tomar varias líneas diferentes, la de Málaga en primer lugar y seguir después por la muy apartada y aislada línea de Ronda y Algeciras, desde el nudo de Bobadilla.

Y una composición de peso, favorecida por el flujo migratorio procedente de Francia, o no, con destino al transbordador del estrecho que zarpa del puerto sureño para el continente africano.

Pero lo más raro y singular de este tren, en aquellos años 70 por lo menos, es que 4 de sus coches no se originan en Madrid, ni tienen Madrid como destino en la circulación del tren en su otro sentido, sino que proceden de la frontera norteña de Irún-Hendaya, y de Paris-Austerlitz uno de ellos. Tal suplemento de ruta tiene como medio el expreso “Iberia”, al que se segregan o añaden los 4 coches tras una compleja maniobra y tránsito a través de Madrid, y el rápido francés “Ibérica” desde o hasta Paris después de otra singular operación en Hendaya de cambio de bogies y de tren.



Precisamente esta foto, que pillé de casualidad desde mi tren en marcha en otoño de 1977, atestigua esta maniobra, en la que una 276 de serie alta introduce 3 coches y un furgón en el túnel Atocha-Chamartín, que bien podrían ser los del tren de hoy, en concreto los de orden 6-5-4-1 del cuadro de composición siguiente; el expreso de Algeciras recién llegado a Atocha ya ha segregado este corte, supuestamente en cola, y es conducido a Chamartín para integrarse en el Iberia Expreso destino Hendaya.

El coche directo Paris-Algeciras o viceversa es un ejemplar de la SNCF tipo UIC-Y equipado con departamentos de 2ª clase con literas, formato B9c9x, es decir, 9 departamentos utilizables y uno de servicio. Está arrendado a la sociedad de viajes Wasteels, que lo ha decorado a su gusto, y tanto éstos como sus precedentes más añejos tipo DEV-AO B8c8x son utilizados activamente en el tránsito franco-español de aquellos años, con cambio de bogies en la instalación al efecto de Hendaya.

Composición del tren :

906/106 "Algeciras-Ceuta Expreso" Madrid-Algeciras del 26-03-1977 a su salida de Madrid-Atocha :

	<b>MATRICULA</b>	<b>CLASE</b>	<b>MARCA</b>	<b>REF.</b>	<b>OBSERV.</b>
M	8630		Electrotren	2745	
1	J-600.000 *	Furgón auxiliar	Mabar	81810	de Irún
2	DD-8109	Furgón	Electrotren	5229	
3	DGDC-3029	Ambulante Postal	TC		base Tulaton
4	59-70-887	2ª cl. - literas	Roco	44613	de París, UIC-Y
5	BB-8802	2ª cl.	Electrotren	18042	de Irún
6	BB-8817	2ª cl.	Electrotren	18010	de Irún
7	BB-8683	2ª cl.	Electrotren	18009	
8	BB-8642	2ª cl.	Electrotren	18022	
9	BB-8838	2ª cl.	TC		base Rivarossi
10	AAR-5099	1ª cl. y Bar	Electrotren	5073	
11	AAR-5023	1ª cl. y Bar	Electrotren	5025	
12	AA-8107	1ª cl.	Electrotren	18008	
13	BBL-8165	2ª cl. - literas	TC		base Heris
14	WL-3380	Camas – S4	TC		base LsModels
15	WL-3506	Camas – LX	Rivarossi	3524	
16	PMA-26000 *	Furgón - Autos	Lacalle	970	

Además del tema de los coches directos comentado, sorprende enormemente la presencia de DOS coches mixtos 1ª clase y bar en esta composición. Lo nunca visto en todo mi álbum de anotaciones a lo largo de muchos años. Varias hipótesis en liza ante tamaña anomalía :

- Son realmente necesarios dado el tamaño y naturaleza del tren
- Se trata de un refuerzo de la 1ª clase, y se ha tomado lo disponible para tener 30 plazas adicionales, manteniendo cerrado el segundo bar
- Se trata de un traslado de material con el coche adicional sin servicio
- Avería de la cafetera del titular a última hora ?

Que cada cual juzgue. Simplemente añadido que en otra composición que tomé de este tren en el mismo año figuraba uno sólo.

Y en el terreno modelismo, he retrasado hasta ahora la formación y reseña de este tren en H0 por la presencia del coche-cama S4, que es NOVEDAD absoluta en mi parque H0 y que hasta ahora no he podido disponer de uno de ellos, modificado por mis "talleres" a partir de un coche tipo SG de LsModels ( que tenía ya "cortado" desde hace unos diez años ).

En H0, el tren se ha formado y expuesto en mi maqueta casera, a la espera de la disponibilidad futura de la instalación social Asvicaf; no he siquiera intentado hacerlo circular por el trazado completo con rampas y curvas cerradas, ya que su pesada composición de 16 coches habría agotado o dañado la capacidad de la locomotora y la resistencia de los enganches. Habrá que esperar a que mejoren las cosas para disfrutar con su circulación en una instalación grande adecuada.



Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

### 1/ Furgones ( num. 1, 2 y 16 ) :



En otras ocasiones anteriores en que necesité uno de estos vagones J1-ORE usado como furgón auxiliar, utilicé un Roco de molde alemán que me había transformado o habilitado para representar adecuadamente un J-600.000 de Renfe. Pues bien, ahora ya no es necesario usarlo ya que Mabarrat ha cumplido su anuncio y ha situado en el mercado esta gama de vagones, correctamente realizados.

He elegido éste para el tren reseñado, cabe considerar que los marcados "Tide" o "Paquexpres" no existían en 1977. Sin embargo, el ejemplar implicado en el tren real debía tener instalado paso de calefacción eléctrica, sino no me explico cómo debía calentarse el tren de hoy. No lleva furgón calefactor DDT, que sería inútil además para el coche SNCF, y estamos en marzo, pleno invierno peninsular.



Para el furgón DD serie 8100, mismo razonamiento. Antes usaba un transformado personal o el modelo en latón de Tulatón. Ahora figura el modelo Electrotren de reciente producción, adecuado y correcto.

O sea, a pesar de nuestros insaciables deseos de novedades renferas, la situación de disponibilidad ha mejorado notablemente en los últimos 10 años, pongamos.



Para el transporte auto-expreso, el PMA-26000 de latón de C. Lacalle no es novedad en estas presentaciones, y cumple su estético cometido en cola de este larguísimo tren. Sin embargo, su capacidad de circulación es más bien escasa, por su poco peso y largo empate sin articulación en los ejes.

## 2/ Postal ( num. 3 ) :



En presentación de origen verde, ya que en 1977 el amarillo postal era todavía un proyecto o como mucho alguna prueba, este ambulante tiene la estructura de un coche 8000; se trata de un kit de Tulaton montado sobre un chasis de un donante Electrotren, que suministra además el techo de plástico.



### 3/ Plazas acostadas : literas ( num. 4 y 13 ) :

Los coches UIC-Y de la SNCF bajo señas Wasteels han aparecido en varias ocasiones en estas series, habituales en el "Puerta del Sol" por ejemplo. También en el "Surexpreso" o en el "Media Luna" que todavía no se han formado.



Roco los produjo correctamente en un set de 2 junto a un camas UH y también en confección suelta, con aspecto de años 70. De reciente, los ha hecho REE Models en una versión más moderna, años 80, con pictogramas tipo "Corail" y franja verde entre techo y ventanillas.

Éste es uno de los Roco y es adecuado para el tren de hoy.

En el otro extremo del tren, este BBL de Renfe proporciona plazas acostadas para el recorrido nacional desde Madrid. Como siempre, aquí sí cabe denunciar la "vergüenza" de que a estas alturas no dispongamos de él en H0, andándose Electrotren y el grupo Hornby por las ramas con un producto que oficia de símil paliativo pero que no sirve para la gran mayoría de nuestros expresos.



Menos mal que para mi parque no dudé en modificar de manera fácil varios ejemplares de Bcm-243 alemanes de la marca Heris, que rellenan este vacío; como el que se muestra en la foto adjunta.

#### **4/ Plazas acostadas : camas ( num. 14 y 15 ) :**

Coche-camas ibérico S4, la novedad H0 de este tren.

En efecto, antes de la importación masiva de ejemplares S1 y S2 del parque europeo por parte de la CIWL, desde 1928 ya oficiaba en la península este modelo de coche metálico, construido por la inglesa y prestigiosa firma Metropolitan para su uso en la red Norte de España, e indicado como tipo S4. 20 ejemplares en dotación, números 3361 a 3380.

En detalle, con la capacidad de un S1 ( 16 plazas ) pero con una notable reducción de longitud, 21,55 m. frente a 23,45 m. en los S1 y S2. Ganancia en anchura a señalar. Frente a 4 departamentos dobles y 8 "single", nuestro S4 tiene 6 dobles y 4 "single". Ingenioso. Renovados, con 6 camas adicionales y como tipo S4U, estuvieron en servicio hasta 1989, una longevidad excepcional.

En H0, poca probabilidad de salida por parte industrial, ya que por su baremo dimensional no puede aprovechar ninguna construcción pre-existente. Sin embargo, ya en 2012 proyecté su construcción por modificación severa e irreversible de un S centro-europeo de LsModels ( en concreto el SG ref. 49136 del parque turco, pero podía ser cualquier otro de base S1 ).

Procedí a su desmontaje completo para estudiar el tema y después al "corte" en forma de 3 secciones para proceder a su amputación longitudinal con un máximo de aprovechamiento de zonas de ventanillas, manteniendo centrado asimismo su blasón CIWL.







Los años de demora del trabajo vienen al caso por la posibilidad de tenerlo en latón, ya que el proyecto artesanal existe, pero ahora parece detenido o quizás cancelado. Sigue foto lado departamentos del modelo terminado.



Total : el resultado ha sido el que se exhibe, correcto aunque no perfecto como sería deseable; las zonas de corte y de cegado de paneles de ventanillas son demasiado visibles, difícilmente subsanables con mi técnica, y las líneas finas

amarillas que debieran ser de ancho 0,25 mm, son de grosor 0,4 mm. que es el mínimo que puede practicarse con máscaras Aizu.

Por otro lado, he repercutido de manera bastante cuidadosa los elementos correctos de techo, de testeros y de bajos, así como de la compartimentación interior adecuada a este formato ya modernizado, con los lavabos centrales comunes a cada par de departamentos dobles contiguos ya eliminados. Sigue imagen modelo terminado lado pasillo.



Para el segundo ejemplar de coche-camas en este tren, un también veterano LX ibérico, trasladado desde el parque francés al final de su época dorada; y para ello he dispuesto este ejemplar Rivarossi ( num. 3490 ), sin modificación, que ya viene rotulado como de parque ibérico ( español + portugués ), y que tiene el correcto detalle de prescindir de sus marcos dorados relucientes y brillantes rejillas que, en cambio, Electrotren sí ha aplicado a sus referencias producidas con éste mismo molde, y que sitúan el vehículo en los años 20 de su dorado esplendor y no en el servicio final en nuestros expresos.



El coche en cuestión tiene además la rotulación "corta" sin coletilla, y para mayor aprecio y valor procede de la colección Aranguren ( qepd ).



Dado su alto porcentaje de idoneidad, no se han hecho todavía y quizás no se hagan nunca las operaciones de mayor conformidad : testers con señales luminosas y bajos con freno de vacío.

#### **5/ Mixtos 1ª clase y Bar ( num. 10 y 11 ) :**



Dos ejemplares iguales y de numeración distinta del modelo estándar de Electrotren que reproduce este tipo de coche de manera correcta.

#### **6/ Plazas sentadas ( num. 5 a 9 y 12 ) :**



Cinco coches de 2ª clase y uno de 1ª clase tomados del modelo estándar de Electrotren para esta gama de coches 8000, de aspecto correcto aunque no exacto mayormente si uno se fija en la conformación de sus bajos.



No he respetado en esta ocasión la distribución de coches de 2ª con ventanillas estrechas o anchas en los modelos H0, en la realidad de la composición anotada hay 2 del primer tipo y 3 del segundo.



*Complicada vista de la parte delantera del tren : máquina y 11 vehículos, con los dos mixtos con bar en primer plano. En otra vía y de manera casual, una unidad Z-6400 de cercanías de París, en una sesión de testeo tras recién salir de los T/C.*



*Zona de plazas acostadas de este tren. Magnífico aspecto de los dos veteranos CIWL, el S4 en primer plano y el LX a continuación.*

## 7/ Tracción :

Poco a decir en este capítulo, una 276 de serie alta ( números 8625 a 8937 ), con mangueras de mando múltiple, encabeza el tren real y asimismo el tren modelo, merced a la correcta reproducción que Electrotren hizo de dos de ellas.



En el tramo andaluz, desde Córdoba, cabe suponer que una nueva y reluciente 333 se hacía cargo del tren hasta destino, auxiliada posiblemente en cabeza por el refuerzo de una 321 en los tramos más duros. Sólo la 333 era capaz de dar calefacción eléctrica al tren, y si así ha funcionado hasta Córdoba no es imaginable que se haga de otro modo a partir de allí.







*Dos vistas de la cabeza de tren con el difícil encuadre de esta pequeña instalación doméstica, no apta a manejar trenes de esta longitud.*

## **8/ Ayuda a la formación de este tren :**

"...aceptamos pulpo como animal de compañía ...."

Para el lector que quiera formar este tren en su explotación y no tenga el recurso a sus coches más específicos, unas consideraciones de ayuda :

- 1- El coche correo de latón puede ser sustituido por el clásico DGDC-2000 verde de Electrotren : otros expresos del sur lo llevaban, como por ejemplo el de Cádiz y Huelva, luego no desentonaría para nada su concurso en este tren.
- 2- El coche-camas LX Rivarossi puede permutarse por el de Electrotren, es el mismo molde aún cuando por su decoración se sitúa en una época anterior.
- 3- El coche-camas S4, que uno debe fabricarse por su cuenta, se puede permutar por un S3 de Sudexpress-LsModels, de los que vienen en su set de referencia 98016, época IV. También varios expresos del sur llevaban S3 y no S4, como por ejemplo el "Costa de la Luz" ya comentado.
- 4- Para el coche a literas BBL-8100, de 11 ventanillas, también se puede poner en su lugar el de Electrotren de 10 ventanillas, que existir sí existía, pero de un uso muy limitado y concreto en algunos pocos trenes.

Todo lo demás son referencias de difusión comercial normal.



## 9/ Ampliando la información :

En 2011 intervine en un hilo de este mismo foro FT dónde se habló con detalle de este tren :

[ForoTrenes • Ver Tema - Expreso Madrid Algeciras año 1979](#)

Vale la pena recorrerlo para ampliar la información. Y no me resisto a trasladar esta foto, que un forero subió procedente de Facebook, que vale la pena comentar :



Tal como supongo en el apartado de tracción, una 333 auxiliada en cabeza por una 321 se hace cargo de este tren más allá de Bobadilla. La foto debe ser algo posterior a 1977, ya que el postal ya es amarillo, un JJPD ha sustituido al J-600000, y el literas francés es un DEV-AO azul-blanco y no un Wasteels UIC-Y; por lo demás parece igual hasta donde se ve.

## 10/ Epilogo :

Revisando mis datos, tengo otra anotación de este tren 1 mes más tardía y presenta casi la misma composición ( con un solo mixto bar, claro ), pero sin los coches de Irún añadidos en cabeza.

No recuerdo con exactitud las circunstancias del día concreto, aunque supongo que la composición estaría en las vías exteriores de Atocha, sin máquina, esperando aún el tránsito por el túnel de la rama añadida. O quizás el día en cuestión no había adición por algún problema de explotación.

Aunque por otro lado parece que existe la circunstancia que, a menudo, o por ciertos períodos, circulaba un tren independiente Irún-Algeciras, precursor del posterior "Media Luna Expreso", ahorrando tanta maniobra y pudiendo así reforzar la composición más allá de los 3 coches y furgón habituales. A investigar.

Respecto los horarios de circulación, la guía de marzo de 1977 indica lo siguiente :

	<b>906-106</b>	<b>105-905</b>
Madrid-Atocha	s/ 20,10	II/ 10,30
Algeciras	II/ 10,04	s/ 21,15
	Iberia Expr.	Iberia Expr.
Madrid Cham.	II/ 18,15	s/ 12,40

	Ibéria Rap.	Ibéria Rap.
Paris Austerz.	s/ 22,49	II/ 7,52

O sea : aprox. 2 horas para las maniobras y tránsito por el túnel de Madrid de los 3 coches directos, en cada sentido ( y margen de regularidad incluido ).

Tiempo total Paris-Algeciras : alrededor de las 35 horas ( dos noches y un día ).

Desde luego, una divertida forma de viajar por aquellos tiempos !

En 1987, y siguiendo la moda del momento, fue convertido en tren climatizado con la denominación de "Estrella del Estrecho". Sucumbió al cabo de unos años con la debacle general del servicio nocturno.

En la actualidad, la relación Madrid-Algeciras existe y es atendida por trenes de alta velocidad que utilizan las nuevas infraestructuras rápidas hasta donde se puede, convirtiendo ancho para recorrer los últimos kilómetros por esta línea clásica de Ronda más o menos remozada. Servicios diurnos, por supuesto, y con unos tiempos totales que eran inimaginables media década atrás, del orden de cinco horas y media.



*Sección de cola del tren. En total son 4,6 metros de tren H0, que corresponden a 400 metros de tren real.*

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo citación ) :

Jordi Serra i Miquel

Marzo-2021