

EXPRESO "COSTA DEL SOL"

UN TREN QUE DEBE HONRAR UNA MARCA DE PRESTIGIO



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.

"Costa del Sol" (1977) - - - - - Composición CR7708

Referencia EW108

Asociar un tren a una marca : este fue desde muy antiguo el sueño de los planificadores de servicios ferroviarios, y es uno de los estándares más usados en las técnicas del "marketing" en general.

No cabe duda que en los años 70 del siglo pasado, la imagen de marca del país estaba principalmente en el turismo de sol y playa, y entre todas estas marcas creadas exprofeso para el negocio turístico destacaban, a nivel mundial, las dos costas más reconocidas y posiblemente las dos primeras que se promocionaron : la "Costa del Sol" malagueña y la "Costa Brava" catalana.

El invento tomó fama enseguida, las campañas de promoción fueron acertadas e implacables, y pronto se relacionó estas marcas, sobre todo la primera, con un halo de exclusividad, riqueza, "glamour" internacional, por donde desfilaban artistas de cine, "celebrities" varias, toreros, grandes deportistas, todo ello sazonado con los petrodólares que tampoco tardaron en llegar.

El tren nocturno que unía la capital del Estado con Málaga, aprovechó el tirón y no tuvo más remedio que ponerse a nivel, y, cómo no, adoptar la marca de prestigio asociada : Expreso "Costa del Sol" : mismamente con el otro destino costero del Noreste, el Expreso "Costa Brava".

Este último ya ha aparecido en estos trabajos (aunque tendrá pronto saga de continuidad), así que hoy he formado el primero, que era inédito. Ambos trenes se planearon con un cierto lujo, el posible que podía dar Renfe en la época, o sea, coches-cama, coche restaurante clásico, y coche de 1ª clase doblado en la composición mínima. Todo ello sujeto a pago de suplemento tarifario, para acabar de redondear la categoría del tren.

Mi composición anotada es invernal, y por ello la formación es posiblemente la mínima, la de base, pero no deja de ser selecta y exclusiva. Es la que sigue :

910 Expreso Madrid a Málaga "Costa del Sol" del 26-03-1977 a su salida de Madrid Atocha :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	8601		Ibertren	2110	
1	DD-8152	Furgón	Electrotren	5229	
2	DGDC-2054	Ambulante Postal	Electrotren	5214	
3	WL-3375	Camas S4	TC		Base LsModels
4	WL-6011	Camas YF	Amefalink	YF-E	
5	BBL-8112	2ª cl. literas	TC		Base Heris
6	WR-3396	Restaurante	Rivarossi	3567	
7	AA-8005	1ª cl.	Electrotren	18008	
8	AA-8058	1ª cl.	Electrotren	18000	
9	BB-8610	2ª cl.	Electrotren	18009	
10	BB-8890	2ª cl.	TC		Base Roco

Como comentaba antes, sorprende la proporción de plazas 1ª / 2ª clase, con un cupo de la primera respecto al total de plazas muy por encima de lo habitual. Así

venia en 1977, pero en consultas en otros años no se da esta circunstancia y consta un solo AA en la composición base.

El tren llevaba una marcha bastante acelerada, con una salida tardía de Madrid-Atocha, a las 21:55 horas para recabar en la ciudad costera a las 8:25 de la mañana siguiente, lo que está bien para una relación nocturna radial como ésta. Con pocas paradas en ruta, y con la inevitable de Alcázar de San Juan, donde por cola se le endosaban las plataformas de auto-expreso que ya habían salido previamente de Madrid. En sentido contrario, tren 909, con salida de Málaga a las 22.20 y llegada a Madrid a les 9:00 horas.

La importancia de la relación se manifiesta en que este tren tenía un doble, operativo a diario en los meses veraniegos y en las semanas típicamente vacacionales de Pascua y Navidad : era el expreso 916/915, que circulaba una hora por delante del titular, sin suplemento, y con los mismos servicios salvo que el restaurante era sustituido por un bar a secas.

Lamentablemente, no tengo anotación alguna de este segundo expreso, ya que mis estancias vespertinas en Atocha coincidieron con jornadas en las que no circulaba, en aquel lejano 1977.

Pero sí tengo una segunda anotación de este mismo "Costa del Sol", apenas unos días después de la que hoy se reproduce, y presenta el mismo tipo de composición, casi los mismos elementos, con ligeras diferencias : el correo es del tipo moderno serie 3000, el restaurante es un "corto" de la serie ibérica 3562 a 3569, y, de manera insólita, añade un segundo coche a literas en cola : o un refuerzo de última hora o un coche de traslado sin servicio ... a saber.

Composición CR7718 del 16-abril-1977 :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
1	DD-8145	Furgón			
2	DGDC-3017	Ambulante Postal			
3	WL-4675	Camas YF			
4	WL-3379	Camas S4			
5	BBL-8130	2ª cl. literas			
6	WR-3565	Restaurante			
7	AA-8113	1ª cl.			
8	AA-8062	1ª cl.			
9	BB-8881	2ª cl.			
10	BB-8884	2ª cl.			
11	BBL-8128	2ª cl. literas			

Para obtener otras composiciones, en un más amplio abanico temporal, es interesante consular las informaciones que contiene el siguiente hilo del foro Forotrenes, donde se trata el tema en profundidad :

[ForoTrenes • Ver Tema - EXPRESO COSTA DEL SOL](#)

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

1/ Furgón (num. 1) :



Nada nuevo en este apartado : es el modelo Electrotren de reciente producción, adecuado y correcto.

2/ Postal (num. 2) :

Mismo discurso, un habitual y reconocible ambulante postal serie 2000, producción harto conocida de Electrotren, en su habitual color verde.



3/ Plazas acostadas : literas (num. 5) :



Coches de 2ª clase con literas de la numerosa serie BBL-8100, cuyo modelo H0 uno debe todavía construirse por modificación ligera de coches alemanes Heris del mismo tipo y numero de ventanillas (11).

4/ Plazas acostadas : camas (num. 3 y 4) :

En este apartado, la convivencia de un coche climatizado moderno con uno clásico sin climatizar; no es casualidad, esta situación se mantuvo muchos años más adelante, aún con el parque reforzado con la masiva introducción de los T2; los S4 ó S4U, un ejemplo de supervivencia excepcional !

Sea como fuere, el clásico S4 mantiene gallarda imagen en este tren.



Como ya comenté en el reciente pdf relativo al "Algeciras-Ceuta Expreso", que lo estrenó en H0, se ha obtenido por modificación profunda de un coche LsModels tipo SG (derivado del S1), con corte de secciones de caja, techo y chasis para reducir su longitud en los casi 2 metros reales que es necesario encoger.



Por otra parte, el YF serie 6000, un habitual de mis composiciones y elemento de base para los nocturnos renferos a lo largo de 3 décadas, que hay que ir a buscar de la mano del artesano del latón Amefalink. Foto lado pasillo, con una densidad de ventanillas inferior a la del otro lado.

5/ Restaurante (num. 6) :

En mi personal apreciación, nada como un restaurante clásico, da tanta categoría a un tren expreso. Mesas, sillas, lamparillas estratégicamente encaradas con las ventanillas a lado y lado, cocina, chimenea humeante y olor a carbón quemado.

Y la "brigada" CWL presta y a punto de servir las mesas, uniforme de rigor, y en los fogones el cocinero y el ayudante no menos reglamentariamente ataviados. Un lujo, como si fuese el "Orient Expres".



En este tren, de nuevo la casualidad hace que coincida el numero de coche anotado (3396) con el de mi modelo, que además es el de más fácil posesión y el primero que asomó en mis expresos por estos reportajes. Se trata del coche Rivarossi clásico que reproduce casi correctamente el real susodicho, en custodia por cierto

en la AZAFT de Zaragoza. Rotulaciones correctas en español y portugués, aspecto y dimensiones correctas.

Sin embargo, el modelo venía con un immaculado techo blanco que me apresuré a disfrazar con una capa de plateado más oscuro, y, como el real preservado, vino sin el blasón dorado de la CIWL : cosa fácil entonces proveer uno que producía Mabar.

Para una mayor conformidad, tengo previsto aunque no programado revisarle el tema testeros con señales eléctricas, bajos con freno de vacío y algún detallito más; pero sin ello también da el pego.

6/ Plazas sentadas : 1ª clase (num. 7 y 8) :



Dos coches de 1ª clase en la formación de base, es un privilegio sólo de unos pocos expresos : los dos "Costa" mencionados y alguno más. Y una nota elegante en las formaciones, la presencia de estos coches de grandes y espaciadas ventanillas con el remate de la línea amarilla, que les da un contraste cromático positivo.

Modelos de producción base Electrotren, con varias referencias posibles con numeraciones distintas para estos coches en su decoración verde años 70.

7/ Plazas sentadas : 2ª clase (num. 9 y 10) :

Dos coches de 2ª 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.

Pero para mayor complicación, he tomado uno de ellos que procede de modificación de un coche italiano Roco, dotado ya de ventanillas grandes (1,2 m.), tal como se deduce de la lista de composición.



8/ Tracción :

Nada nuevo en este apartado : en aquellos años 70, la flota de eléctricas para el servicio de viajeros en la línea de Andalucía (depósito Alcázar) estaba formada por casi todas las Alsthom de la segunda centena, es decir, las 8601 a 8637; si bien las 13 últimas 8625 a 8637 eran las que lucían las mangueras de mando múltiple en los testereros, las otras 24 no tenían tanta distinción y podían pasar fácilmente por máquinas de la primera centena (7601 a 7699), que se prodigaban especialmente en la zona electrificada catalana.

Un detalle diferenciador, en los orígenes, es que éstas "8600" ya tuvieron siempre el pantógrafo mono-brazo Faiveley, primero con dos patines de contacto y después con uno sólo; en cambio, las "7600" equiparon el pantógrafo romboidal semejante al tipo "G" francés, aunque al final de los 70 ya los iban trocando por los más modernos mono-brazo, a ritmo de necesidades de cambio.



Así que la tracción de mi tren viene asignada hoy a la 7644 Ibertren, a falta de una "8600" adecuada, ya que la que ha producido Electrotren de esta centena y de este color es únicamente una de las 13 con mangueras.

La 7631 (ref. 2701 Electrotren), se ha descartado, ya que lleva pantógrafos romboidales. También existe la ref. 2703, que es la 7611 presentada en época IV con pantógrafos de un solo brazo y matrícula UIC, pero tiene el grueso error, inconcebible error, de llevar la placa lateral "Construcción Española" cuando hasta el apuntador sabe de las 20 primeras no la llevaron por ser de construcción enteramente francesa. Increíble el servicio de asesoramiento de esta firma. Pero es que dicha placa no es sólo impresa, sino que tiene un ligero relieve positivo de unas pocas décimas de milímetro, que dificulta su erosión. Además, si se desea permutar pantógrafos, resulta que los 4 agujeros de los aisladores no son coincidentes entre los romboidales i los mono-brazo : es decir, existen varios moldes de caja, luego ya podían tener otro sin el resalte de la placa.

En relación a la "Altaya" ref. 2739, matrícula 7621 que se vende en rebaja, resulta que sigue siendo un sub-producto en cuanto a estos detalles (sin menoscabo de su buena motorización) : pantógrafos impropios de época III, mangueras de freno de aire idem., agujeros de retrovisores idem. : no hay por dónde cogerla si no es modificándola a fondo, repintado integral incluido por culpa de los agujeros a cegar.

Así pues, esta veterana Ibertren mejorada con placas y algunos retoques de pintado, ha cumplido hoy de manera adecuada su misión emulando a la 8601 de mi anotación, con un estado similar al que correspondería en 1977.

Y, ante mi sorpresa, ha arrastrado los 10 coches a un voltaje de media escala en mando analógico, sin titubear ni patinar en las fuertes rampas y curvas de mi maqueta casera. Increíble !



Aún siendo un producto modelista de otra época, el impacto visual que causa esta pieza Ibertren a los aficionados conocedores de la locomotora real, difícilmente es superado por su reproducción más moderna de Electrotren. Modelismo visual bien hecho, y con unos recursos limitados y técnica hoy en día obsoleta.

En el tramo andaluz Córdoba a Málaga, consta que una 321 Alco se hacía cargo del tren en 1977; ciertamente, las 333 tardaron bastante tiempo en llegar a las dotaciones andaluzas, que tuvieron que seguir sacando todo el partido de las Alco de Sevilla (316 y 321) y de Granada (313) para sus trenes de todo tipo.

9/ Circulación :



Estampa de circulación con el tren casi entero.



Los dos coches-cama en la parte delantera del tren, zona "tranquila"



El "Costa del Sol" se detiene brevemente ante una señal indicando parada.



10/ Epilogo :

Queda un breve repaso histórico de este tren, que, heredero de los antiguos expresos y correos de antaño, fue creado con esta denominación y categoría en 1964, incorporando ya los entonces novísimos coches serie 8000, camas YF, restaurante y auto-expreso. En 1969 añadiría el servicio de literas.

Poco a reseñar hasta 1987, cuando la creación de un Talgo-Camas le quitó protagonismo en esta relación; sin embargo, nuestro expreso sobrevivió convertido en "Estrella" con coches series 11000-12000, y reducción de camas, con un solo ejemplar tipo P que también perdería en 1989.

Después vino la implantación de la alta velocidad, con los servicios diurnos casi a cadencia, con trenes Talgo, usando el cambiador de ancho de Córdoba, y más modernamente hasta destino. En este orden de cosas, ante la planificada inutilidad de los servicios nocturnos clásicos, fue suprimido en junio de 2001.



En esta foto de J. Ignacio López, publicada en el foro, se observa un "Costa del Sol" de junio de 1987, a punto de partir de Málaga. Debe ser ya la versión "reducida", con limitación de coches-cama, ya que parece ser que en esta fecha ya circulaba el Talgo nocturno. Aún así, la composición es espectacular sin que llegue a divisarse en su totalidad. La locomotora es una de las originales "Mazinger" 269-201/221 a la ya que le han operado un giro de pantógrafos.

Ahora, el "prestigio" se llama AVE, sin alternativa.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo que se cite) :

Jordi Serra i Miquel

Mayo-2021