

BARCELONA A ALMERIA Y BADAJOZ

LAS MANIOBRAS EN ALCÁZAR DE SAN JUAN



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.

Almería y Badajoz (1981) - - - - - Composición CR8105

Referencia EW119

La composición que se presenta hoy no tiene nada de extraordinario, se trata de un discreto tren nocturno transversal de dos composiciones, con una poco glamurosa formación carente de coches-cama, limitándose las plazas acostadas a coches de segunda clase con literas.

Sin embargo, en aquel lejano 1981, este tren era uno de los herederos del fascinante expreso 705 de años anteriores, con ramas a Granada y Almería que transitaba por la línea de Baza y Guadix. Como se comentó en trabajos recientes de esta colección, la escisión de dicho 705 originó un tren exclusivo para Almería, transitando por el rodeo manchego con inversión de sentido de marcha en Alcázar de San Juan.

Así que, aprovechando la circunstancia, no tardó en incorporar coches destino Badajoz, posibilidad que con el antiguo tránsito más al sur era inconcebible. En este 1981, no era algún coche segregable sino una completa sección de 4 coches, con todas las clases habituales y además, simétrica y equivalente a la de Almería.

Así se inauguraba una relación transversal directa que no existía entre Barcelona y Extremadura. Sin embargo, hay que notar que a partir de Ciudad Real, este tren se añadía a la composición del ómnibus 1612 procedente de Madrid-Atocha y como tal, efectuaba un recorrido con parada en todas las dependencias posibles, por lo que la etiqueta de expreso quedaba muy mermada.

Detalle :

707 Expreso Barcelona-Sants a Almería y Badajoz a su salida de Barcelona, 20 de julio de 1981 :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	DESTINO
M	7654		Electrotren	2741	
1	J-600152	Furgón Auxiliar	Mabar	81815-1	
2	J-600705	id.	Mabar	81815-2	
3	DGCT-2043	Ambulante Correo	Electrotren	5212	
4	DDT-8030	Furgón Calefactor	TC		
5	BB-8511	2ª cl.	Electrotren	18009	Almería
6	BB-5038	2ª cl.	TC		id.
7	AAB4-5103	1ª y 2ª cl.	TC		id.
8	BBL-8183	2ª cl. literas	TC - Heris		id.
9	BBL-8229	2ª cl. literas	Electrotren	18012	Badajoz
10	AAB4-5101	1ª y 2ª cl.	TC - Tulaton		id.
11	BB-5066	2ª cl.	TC - Tulaton		id.
12	BB-8551	2ª cl.	Electrotren	18042	id.

Ignoro el destino final de los 4 furgones de cabeza, habría que ver la naturaleza de las maniobras no sólo en Alcázar, sino también en Valencia-Término.

El interés de reproducir este tren en esta colección estriba, también, en la presentación de dos nuevos coches que no habían aparecido hasta hoy : dos de los coches 5000 del fabricante Tulaton, que propone los perímetros e interiores de varios formatos de coche 5000 en latón, a montar sobre chasis y techo de donantes Electrotren.

Aunque la marca otrora española nos ha sorprendido de reciente con dos nuevos formatos inesperados de su eterno coche 5000 de 7 ventanillas (el ex. tercera de 9 ventanillas y el mixto ex. tercera y furgón), los dos que se incluyen en esta formación siguen siendo "exclusivos" : el auténtico segunda de 8 ventanillas y el mixto ex. tercera.

La marcha de este tren era la siguiente :

EXPRESO 707		EXPRESO 708	
Barcelona-Sants	S. 21,40	Badajoz	S. 9,45
Valencia-T.	3,25 – 3,54	Ciudad Real	16,24 – 17,08
Alcázar San Juan	9,14 – 10,28	Alcázar San Juan	Ll. 19,09
Linares-Baeza	12,57 – 13,17	Almería	S. 11,25
Almería	Ll. 18,00	Linares-Baeza	16,03 – 16,23
Alcázar San Juan	S. 9,50	Alcázar San Juan	19,26 – 19,56
Ciudad Real	12,00 – 12,40	Valencia-T.	1,08 – 1,38
Badajoz	Ll. 19,20	Barcelona-Sants	Ll. 7,36

Desde luego que no es para un récord de velocidad, con tiempos superiores a las 20 horas y paradas muy dilatadas para maniobrar en los nudos de recomposición.

1/ Furgones (num. 1, 2 y 4) :



Descartadas ya las aproximaciones ("renfritos") que nos colaron tanto Electrotren como Roco, no ha sido hasta tiempos bastantes recientes que MABAR nos ha deleitado con un modelo auténtico de un cerrado ORE-1, modelo unificado y pregonado por la UIC, bajo la serie J-600.000 en Renfe desde 1976 aprox.

De la dotación original de 1625 ejemplares, un nutrido grupo fue preparado para ejercer como furgones auxiliares de paquetería en trenes expresos, dotados para ello de la conducción para calefacción eléctrica entre máquina y tren (sin lo cual deberían siempre circular en cola), y rotulados la mayoría con el panfleto

"PAQUETE EXPRES" en grandes caracteres amarillos o con un simple "P.E." en el mismo lugar.



Dos de estos ejemplares encabezan el tren de hoy; resulta que en mi cuadernillo de anotaciones indiqué "P.E." detrás de la matrícula, por lo que entiendo que éste debía ser el grafismo de estos dos vagones; Mabbar reprodujo tanto unos como los otros, en confección por parejas precisamente. Para más realismo y diversidad, uno de ellos mantiene las trampillas de ventilación plateadas y en el otro ya han sido pintadas en el mismo color de la caja.



Para el otro furgón, dispongo el modelo con calderín y puertas grandes, modelo inédito aún en H0, recurriendo al ejemplar que elaboré en su día partiendo de un chasis Jouef y una caja de resina Microtren.

2/ Ambulante Postal (num. 3) :



Modelo estándar de Electrotren, se ha elegido el de color amarillo postal que en 1981 era ya mayoritario en el parque de Correos.

3/ Plazas acostadas : literas (num. 8 y 9) :



Nada nuevo para el coche destino Almería : 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).

Sin embargo, la muy reciente publicación de novedades previstas para 2024 por parte de Hornby-Electrotren, incluye (por fin !!!) este formato, por lo cual la apostilla ya cansina que precede este párrafo pasará pronto al olvido.



Pero el otro coche, destino Badajoz, resulta que es de la minúscula serie de 15 ejemplares que RENFE obtuvo por modificación de otros tantos coches de 2ª clase de la muy desconocida y prototípica serie BB-8001 a 8015 : con 10 departamentos y 10 ventanillas : así pues vale el modelo de literas que sí ha comercializado Electrotren por rematriculación de su coche de 1ª clase.

4/ Plazas sentadas : mixtos (num. 7 y 10) :

Para ambas ramas, un coche mixto cubre el cupo de plazas de la clase superior, y da la casualidad de que ambos pertenecen a la serie de los mixtos que formaban con 3 departamentos de 1ª clase y 5 más de 3ª clase, pasados a 2ª en tiempos más modernos.



Uno de ellos procede de mis trabajos de modificación de coches 5000 acometidos hace ya unos años (foto anterior); pero el segundo es novedad en estas presentaciones, y procede del reciente kit de Tulaton, que requiere un "donante" Electrotren de cualquier referencia para proveer techo, chasis y bogies (foto siguiente). Además, elegí la opción de montar los testers con el fuelle original en

vez del burlete de goma, para dar más variedad a mi parque y porqué muchos coches de estas series los mantuvieron largo tiempo.



El aspecto es excelente, aunque choca ligeramente con los coches originales Electrotren por el tamaño en altura de las ventanillas. Sabido es que la marca de Alcalá excedió en este terreno, pero es que el de Tulaton parece ir en sentido contrario. Cosas de interpretación de las cotas reales. Por si acaso, mejor no poner juntos coches de ambas procedencias.

5/ Plazas sentadas : 2ª cl. 8000 (num. 5 y 12) :

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.



6/ Plazas sentadas : 2ª cl. 5000 (num. 6 y 11) :



Mismo discurso que en el párrafo de los mixtos : uno de ellos viene de mis trabajos de confección de la serie 5000 entera, y el segundo se estrena en este tren y procede del kit Tulaton. (foto arriba y foto abajo respectivamente).



7/ Tracción :

Aunque la dotación de una 276 (ex. 7600) no es novedad en sí, lo es el ejemplar que se ha dispuesto hoy. Así, la habitual 7631 se ha tomado un descanso y ha sido relevada por otra de sus hermanas, la 7688, procedente de la misma producción Electrotren, ahora bajo la referencia 2741.

En 1981, la mayor parte de los expresos que salían de Barcelona lo hacían con sus locomotoras Mitsubishi serie 269, ya omnipresentes en estos lares. Sin embargo, este expreso seguía aferrado a la tradicional 276, aunque puede que fuera un relevo substitutorio en el día concreto de la anotación. Y lo más sorprendente es

que la 7654 había llegado a Sants poco antes dando tracción al rápido Madrid-Barcelona, cuya 269 titular venía remolcada. Por otra parte, el otro expreso andaluz para Murcia y Granada también salió con una Alsthom (la 7673).



8/ Circulación :



El expreso se detiene brevemente en el apeadero "Sant Miquel".



Aspecto de las dos terminaciones posibles de testers en coches 5000 : el original con fuelles a la derecha y el modificado con burletes de goma a la izquierda.





9/ Epilogo :

Poco a decir como epílogo y que no sea sobradamente conocido.

Este tren sí llegó a la época "Estrella" que vino en los años 90 y posteriores, como "Estrella Alhambra", retrocediendo en el tiempo y emulando al antiguo 705, es decir, con rama Granada y rama Almería, transitando como el presente por el rodeo manchego. Sin embargo, para la relación de Barcelona con Badajoz no me consta que se arbitrara solución moderna alguna.

En la actualidad, las relaciones diurnas de alta velocidad, transitando por Madrid por supuesto, han eliminado toda traza de tren nocturno, máxime aquellos como el presente que rebasaban la duración de una noche.

Los parámetros del viaje en tren han cambiado profundamente y se ha perdido el encanto de estas variadas y abigarradas composiciones que nos encantaban a los aficionados. Historia ya de sobra conocida y repetida.

=====

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 (salvo que se cite) :

Jordi Serra i Miquel

Abril-2024