

LUSITANIA EXPRESO

EN

ENTRONCAMENTO (PORTUGAL)



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.

Lusitania Expreso (1985) - - - - - Composición CR8A08

Referencia EW105

En esta serie, ya apareció muy tempranamente una composición del más ibérico de los expresos, el "Lusitania Expreso" que durante muchos años unió de noche las dos capitales de la Península Ibérica (Madrid-Lisboa y vice-versa); era una composición de 1977, invernal, con una discreta dotación de coches, y discurría al poco de su salida de Madrid.

Sin embargo, la casualidad ha permitido localizar un par de fotos publicadas en foros que permiten observar una composición super-reforzada de este expreso, discurriendo ya a primeras horas matinales por territorio portugués; por la luz presente cabe pensar que estamos en pleno verano, y la datación debe situarse hacia 1985 aproximadamente. Tampoco es descabellado pensar en un retraso importante del tren, ya que coincide en esta estación del país vecino con el cruce con el "Lisboa-Expreso-TER", la otra relación (diurna) entre ambas capitales, y que subsistió hasta 1989.

Y no es una estación cualquiera : se trata del mayor nudo ferroviario portugués, punto de bifurcación de líneas importantes (entre ellas la "magistral" de Lisboa a Oporto) : Entroncamento (que significa precisamente esto, bifurcación), a unos 65 kilómetros de Lisboa hacia el Norte.

Y, cómo no, la tracción es portuguesa, y me place estrenar para este tren la primera máquina CP de mi colección; posiblemente una 333 de Renfe cubría parte de esta relación hasta la zona fronteriza; y muy probable que en Entroncamento, una eléctrica CP se hiciera cargo del tren para sus últimos kilómetros.



En esta ampliación y recorte fotográfico, se observa con claridad la cabeza de la composición así como la diesel Alsthom serie 1930 que la conduce.

En la siguiente foto del mismo evento, como la primera obtenida desde la pasarela peatonal que atraviesa el haz de vías, se observa la parte final así como nuestro TER que inicia su salida (posiblemente al haber librado vía el expreso). Como decorado general, cantidad de material CP inoxidable, varias unidades eléctricas de 3 coches, una eléctrica serie 2550, un furgón Dargent, etc....

Cabe agradecer al autor de las fotos, firmadas John Marks, estas valiosas instantáneas, aunque ignoro el camino a través del cual se publicaron en foros públicos, y si este camino era con su conocimiento y consentimiento o no.

En todo caso, valga mi intención de contribuir con ellas a la historia ferroviaria de este tren, a su reproducción en modelismo correcta y a su difusión cultural.



Del análisis concienzudo de las imágenes se deduce el siguiente

Detalle :

5012 Expreso "Lusitania" de Madrid-Atocha a Lisboa Santa Apolónia a su entrada en Entroncamento (Portugal), verano de 1985 :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.
M	1930 *		Arlo-Micromodel	
1	DDT-8000 *	Furgón	Tulaton	
2	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	18010
3	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	18042
4	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	18009
5	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	18022
6	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	HE4020-2
7	BB-8500 *	2ª cl.	Electrotren	Altaya
8	AAR-5000 *	1ª cl. y Bar	Electrotren	5025
9	BBL-8200 *	2ª cl. literas	Electrotren	18012
10	BBL-8100 *	2ª cl. literas	TC - Heris	
11	WL-4600 *	Camas tipo YF	Amefalink	YF-D
12	WL-5300 *	Camas tipo T2	Electrotren	18101

Como curiosidad, el coche a literas viene doblado, y al habitual BBL-8200 de la serie "especial" de 10 ventanillas (modelo correcto Electrotren), que solía ser titular en este tren, se ha añadido otro de la serie "general" de 11 ventanillas, cuyo modelo correcto Electrotren H0 se está cociendo en fábrica y se le espera para finales de este año (por fin !!!). Por otra parte, el coche-cama de cola, cuya presencia se observa pero cuya naturaleza no se intuye, se ha dispuesto como del tipo T2 aunque podría ser un segundo YF. Vaya Ud. a saber.

1/ Furgon (num. 1) :



Se trata de un furgón con calderín de calefacción vapor (muy probable en total desuso en 1985), de la serie alta con puertas pequeñas. El modelo en latón propuesto por el artesano Tulaton viene pues del todo adecuado.

2/ Plazas acostadas : literas (num. 10 y 9) :



Como coche de refuerzo, este 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 publicación de novedades previstas para 2024 por parte de Hornby-Electrotren, incluye este formato, por lo cual la apostilla ya cansina que precede este párrafo pasará pronto al olvido.



Pero el otro coche, el titular, 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.

3/ Plazas acostadas : camas (num. 11 y 12) :



Arriba, coche YF de la serie 4600, modelo en latón del artesano Amefalink como única reproducción H0 posible de este importante vehículo nocturno. Foto lado pasillo. Abajo, el otro coche-cama, éste T2 con señas de la CIWL, visto lado pasillo con sus grandes ventanales a un solo nivel; modelo de producción estándar Electrotren.

4/ Plazas sentadas : 1ª clase (num. 8) :



Coche de 1ª clase con bar-cafetería de la serie 5000. Al no disponer Renfe de coches con esta funcionalidad más modernos, éstos fueron empleados hasta tiempos muy recientes, siendo por esta razón los últimos supervivientes de esta serie. Modelo del surtido estándar Electrotren.

5/ Plazas sentadas : 2ª clase (num. 2 a 7) :



Un nutrido grupo de coches 8000 de 2ª clase, 6 en total, hasta agotar mis existencias H0 de vehículos Electrotren de este tipo. Afortunadamente, no hay dos con repetición de matrículas, ya que el fabricante ha ido sacando al mercado numerosas referencias consecutivas con distintos marcajes.



Así, cuatro de ellos son del surtido estándar con ventanillas pequeñas, otro es el reciente con ventanillas grandes, y otro procede de la colección Altaya. Quién da más ?

6/ TRACCIÓN:

De nuevo un estreno de locomotora para encabezar un tren expreso de esta serie. Claramente, la composición estaba elegida desde hacía tiempo, pero me faltaba la tracción adecuada y ahora ha sido posible.



Y es una máquina espectacular en la realidad : un aire indiscutible de Alsthom, con su perfil similar a las famosas CC-72000 de la SNCF francesa, pero con una personalidad propia por la naturaleza de sus bogies trimotores, muy distintos de los monomotores franceses, y su librea tan vistosa, muy portuguesa.

Ahondando en sus datos, dos series fueron construidas a partir de 1981 : la serie 1900 de 13 unidades (1901 a 1913) y la serie 1930 de 17 (1931 a 1947); las primeras se limitan a 100 km/h para servicio mercante y las segundas llegan a 120 km/h para servicio de viajeros, con alimentación de calefacción eléctrica. Ambas llevan motor francés AGO de potencia nominal 3300 cv. aunque tarado a una potencia inferior. Fabricadas en Portugal por Sorefame, bajo proyecto y licencia Alsthom.

En cuanto al modelo a escala H0, en tiempos muy pretéritos LIMA intentó sacar rédito del mercado portugués con una decoración bajo estos colores de su CC-72000 francesa, que tenía en producción y lo mismo hizo con las eléctricas serie 2600, de estética similar a las BB-15000. No tuvieron mucho éxito estos y otros "CP-fritos".



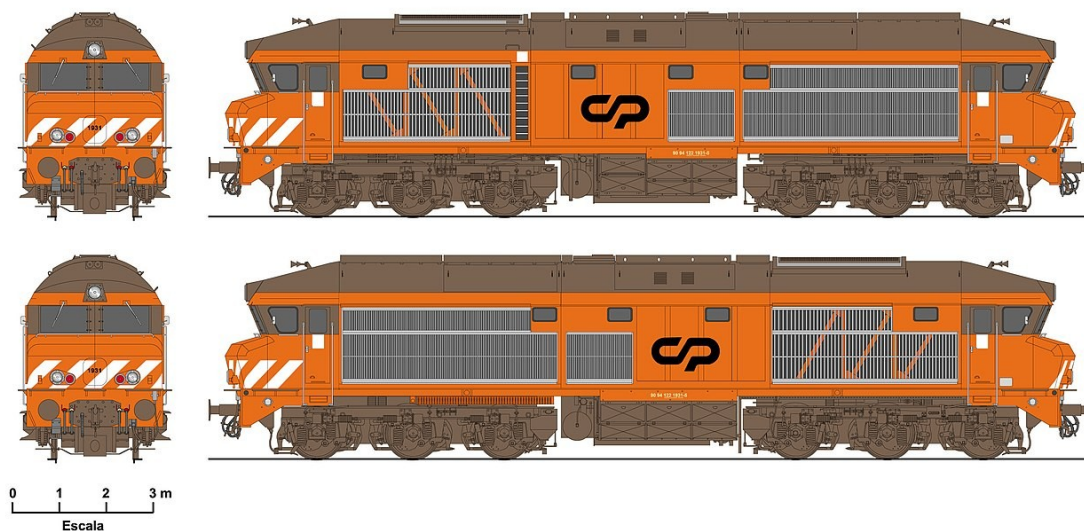
Impresionante presencia de la 1935 estacionada en Entroncamento. Foto Trainspo R. da Silva.

Más reciente, Sudexpress la incluyó en uno de sus catálogos de novedades, pero se abortó el proyecto. Sin embargo, el poco conocido fabricante portugués ARLO-Micromodel sí la produce en pequeñas series o lotes y está disponible a través del propio fabricante o en existencia limitada en algunos comercios del país.

La caja del modelo está realizada en materia plástica (ignoro si es 3D o moldeo, en todo caso es de una finura notable), un chasis de bloque macizo y una motorización central con transmisión a los 6 ejes, siendo todos ellos tomadores de corriente por los propios cojinetes. No lleva aros de adherencia en ninguna de sus 12 ruedas, lo que unido al peso de 330 gr. limita en cierta medida la capacidad de tracción. Las

funciones digitales incluyen la iluminación reversible en ambos testeros, la luz interior de cabinas y el faro principal opcional.

Série 1931 / 1947



Esta marca también comercializa sus locomotoras en kit, con o sin motorización, para que el modelista con habilidad, paciencia y tiempo elija sus opciones de acabado (foto FB Arlo Micromodel).



El modelo viene bien condicionado en una caja de madera y en posición vertical, con amplias protecciones de espuma. En la bolsita de accesorios, vienen replicadas las piezas más frágiles para un hipotético reemplazo si es preciso. Asimismo, uno de los testers está equipado a todo detalle y el otro con el cajetín NEM para el enganche que se desee, aunque puede ser equipado completo para una presentación estática.

Los resultados del manejo inicial del modelo han sido desafortunados : fragilidad extrema de los detalles, en materia plástica salida de 3D y sin margen alguno de error : al cambiar el enganche para explotación, lo que implica cierta presión, ya no sobrevivió el cajetín NEM, articulado por un minúsculo tornillo, roscado al bloque macizo sin ninguna retención por no garantizar el material la integridad de la rosca interna. En el intento de reparación, ya un tope roto por su base, varios de los finos estribos laterales rotos y un pasamanos idem. Pero lo peor estaba por llegar : intento de desmontaje caja-chasis, sin ninguna instrucción al respecto; el tornillo visible en la parte baja es inútil, la caja no sale y hay que forzar de manera brutal hasta entender que, por uno de los laterales, hay un cacho de cinta adhesiva doble cara que une los dos conjuntos : dicha cinta ejerce una resistencia similar a la del hormigón armado y es a prueba de bomba.

En definitiva, la reparación al final pudo hacerse, consumiendo ya la casi totalidad de las piezas suministradas de reserva. Moraleja, no intentar cambiar el enganche una vez colocado uno en el cajetín.

Y los detalles finos deberían venir en latón fotograbado, para garantizar su estado; este tipo de plástico, al mínimo contacto queda roto dejando el tetón dentro del agujero de colocación, por lo que hay que perforarlo de nuevo con broca muy fina (0,5 mm.) para poner el repuesto, si se dispone de él. Idem los topes. Y dejar bien claro que el material del bloque macizo (especie de plástico con carga metálica) sólo admite el primer roscado, ninguno más, por lo que es inmanejable.

Respecto a la tracción, lo esperado : la máquina no ha superado la prueba de arrastrar los 12 coches de esta composición por las rampas de la maqueta ASVICA, cosa fácil para cualquier unidad de tracción moderna y actual dotada de aros de adherencia o peso suficiente de unos 500 gr. alternativo.

Así, aunque se ha dispuesto la típica foto de la composición entera en la curva de la parte alta del trazado, ha sido preparada con el tren parado. Sin embargo, ha circulado normalmente hasta el límite de 9 coches, lo que no está nada mal por otra parte,

7/ Circulación :



La locomotora acaba de "pisar" la señal de salida y ésta, como debe ser, se ha puesto de manera inmediata en "parada". Estación de St. Vicenç de Castellet.







Extraño encuentro frente a la subestación del "Lusitania" con una "Sybic" de la SNCF (BB-26000).



Zona "noble" de coches-cama en la cola del tren expreso.



Otro detalle de la 1930 CP, la "estrella" de esta composición.



8/ Epilogo :

Queda por comentar con brevedad qué ha sido de este tren desde 1985. Pero vayamos por partes :

A/ En 1986, nuestro "Lusitania Expreso" es dotado de material climatizado y adquiere la categoría de "Estrella Lusitania", según el marketing en vigor por aquellos tiempos.

B/ En 1995, nuestro expreso convencional desaparece como tal y es sustituido por material Talgo, formando un tren de lujo denominado "Trenhotel Lusitania"; el declive empieza a ser evidente.

C/ En 2011, nuestros vecinos portugueses se plantean la supresión del servicio ferroviario en el tramo Torre Vargens-Marvão/Beira, tramo por donde circula el "Lusitania" y camino más corto entre Extremadura y Lisboa; la medida se oficializa en agosto de 2012, y nuestro "Trenhotel" no se suprime, no, pero empieza a circular dando el rodeo por Ávila-Salamanca-Fuentes de Oñoro (dejando Extremadura y usando otro de los puntos fronterizos habilitados, mucho más al norte).

D/ En octubre 2012, se riza el rizo, y (economía manda), nuestro "Lusitania Trenhotel" aumenta aún más su rodeo, y de Ávila se dirige a Medina del Campo, donde su composición es acoplada a la del "Sudexpres" que procede de Irún; ambos unidos se encaminan desde Medina a Salamanca y a la frontera de Fuentes de Oñoro igualmente; al fin y al cabo, los rodeos nocturnos intermedios poco importan si el tren cumple el período nocturno completo entre origen y destino. Como se deduce, el histórico "Sudexpres" también ha sido "talguizado" y circula como "Trenhotel", con ramas Talgo alquiladas por Renfe a los CP; adiós para siempre Sorefames, Camas UH y "Gril Express" modernizados.

A día de hoy, no existe ni siquiera esta relación tan rocambolesca, y ya no quedan servicios de "tren-hotel" nocturnos activos. La oferta entre las dos capitales ibéricas es del todo tercermundista en ferrocarril, con viajes no directos parece ser. He renunciado a seguir el galimatías actual de la oferta presente que aparece en internet de manera totalmente críptica para mi mente. Ya se lo harán.

Por otra parte, respecto las "Alsthom" 1930, una media docena de ellas han sido vendidas a Argentina, y las otras que no están inservibles pertenecen a la operadora de Cargas CP y lucen nuevas libreas, como por ejemplo la negra y amarilla de Medway.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF 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

Junio-2024