

UNIDADES ELECTRICAS EN EL SUR DE ESPAÑA

● *Los servicios de cercanías de Córdoba, Málaga, Sevilla, Cádiz, y Huelva son cubiertos con 13 UT 436 y 14 UT 440.*

AL terminarse el Plan de Electrificaciones de 1974 en Andalucía, los servicios de cercanías en el Sur de España han experimentado una gran transformación, al desaparecer de las líneas principales los ferrobuses y ser sustituidos por unidades eléctricas.

El primer servicio con trenes eléctricos de cercanías se hizo en la década de los sesenta, entre Córdoba y Baeza, pero tuvo más carácter de experimento que de servicio comercial plenamente implantado debido a que en la Tercera Zona no había entonces ni locomotoras ni unidades eléctricas. El material que circulaba entre Madrid y Córdoba correspondía por completo a la Segunda Zona, y en cuanto a talleres, sólo existía una reserva en Córdoba para atender a las locomotoras 8600 y 7800 (de 1958 a 1965, también a las 7700). En tales circunstancias no puede extrañarnos que al primer incidente serio que se produjo (incendio de una UT 600) el servicio suprimido.

Tenemos que remontarnos a 1975 para encontrar el primer servicio con unidades eléctricas, realmente operativo, al inaugurarse en el mes de julio de aquel año la nueva línea Málaga-Fuengirola. Un servicio cadencial con salida de trenes cada media hora en vía única, que sólo podía ser atendido de forma fiable con nuevas unidades 440 de construcción reciente. El parque estaba compuesto por cinco trenes, incrementado posteriormente con una 440500 dotada de Chopper, de dotación del Depósito de Santa Justa (Sevilla), a donde llegaban remolcadas, vía Córdoba, cuando tenían que cambiar ejes o motores. El resto de las operaciones de mantenimiento se han venido haciendo en la Reserva Diesel de Málaga por personal de aquella dependencia. Es de destacar aquí que el cariño y atención con que fue acogido este moderno material por el personal ferroviario andaluz ha sido la base para su buen funcionamiento, en una zona turística donde el transporte es vital, dada la densidad demográfica existente, durante la dilatada temporada turística.

CORDOBA-SEVILLA, 1976

Un año después, en abril de 1976, se pone en servicio la electrificación Córdoba-Se-



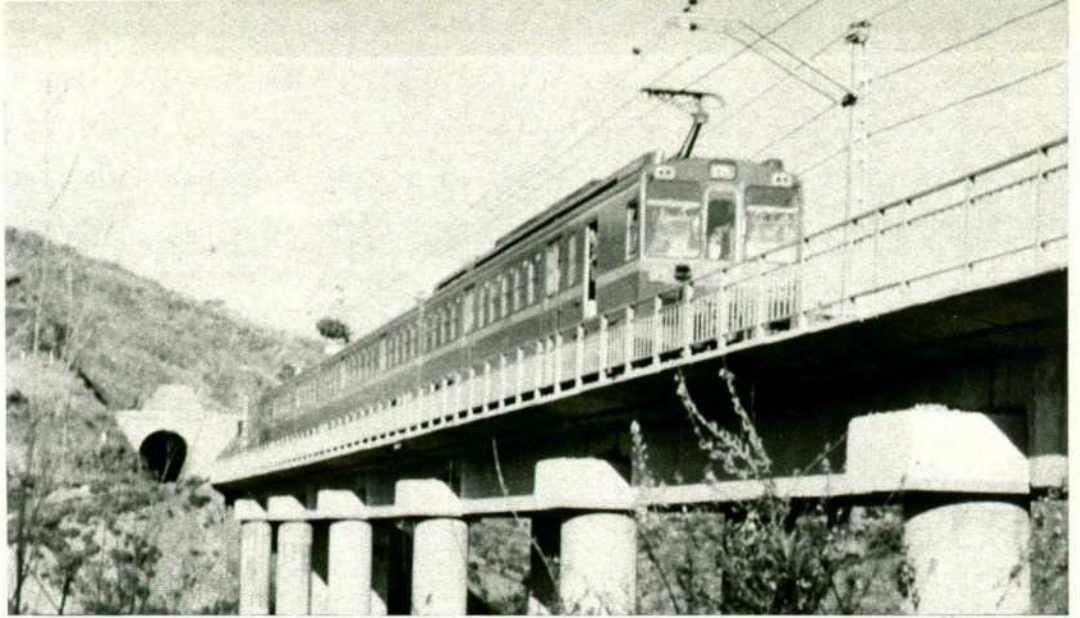
Las UT 436 cubren actualmente los servicios entre Córdoba-Sevilla-Cádiz. Aquí circula en el trayecto Peñaflores a Palma del Río.

villa y los ferrobuses son sustituidos por UT 600 (436 en la moderna matriculación), que en principio pertenecen a la dotación del Depósito de Alcázar de San Juan. Los gráficos de turnos comienzan en Baeza, punto de entrada del material en Andalucía, lo cual ofrece grandes dificultades de atención y mantenimiento, por el dilatado kilometraje entre visitas al taller. Se producen muchas incidencias y la insuficiente calidad del servicio ferroviario se refleja en continuas quejas del público en la prensa diaria.

Para modificar tal situación, cinco composiciones pasan a depender del Depósito de San Jerónimo, que comienza a simultanear las visitas diarias del material Diesel y eléctrico. Se electrifican dos vías de la nave de diaria y se instalan pasarelas superiores para acceso a los techos, donde van colocados pantógrafos y resistencias. El personal de taller se familiariza con los nuevos equipos y ya los trenes circulan permanentemente entre Córdoba y Sevilla, sin salir de la Tercera Zona.

SEVILLA-CADIZ, 1977

El Plan RENFE 72-75 de Electrificaciones se ha solapado con el Plan 74-77, por lo que el tendido de catenarias en Andalucía se sigue sin pausas. Ahora es la línea de Se-



Una de las seis UT 440 de la línea Málaga-Fuengirola sobre el viaducto de arroyo Hondo.

villa a Cádiz la que va a ver transformados sus servicios, al desaparecer los ferrobuses. La dotación de Unidades Eléctricas del Depósito de San Jerónimo se ve incrementada hasta quince composiciones, la mayoría de las cuales proceden de la Quinta Zona y son todas de la serie 436, tipo M-R-R. Este parque, teóricamente suficiente, ofrece el inconveniente de un mantenimiento muy laborioso, debido a las modificaciones y transformación de los esquemas en los veinte años que dichos trenes llevan funcionando en el duro servicio de las cercanías

prioritario la mejora del nivel de calidad de los servicios de cercanías en Andalucía. La primera oportunidad de cortar la inercia existente, de trasvasar el material de una zona a otra, estableciendo escalones de utilización del mismo, tiene lugar con la inauguración de la electrificación de Sevilla a Huelva. Esta voluntad de transformación se ve respaldada fuertemente por el deseo del ministro de Transportes de inaugurar los nuevos servicios en el Suroeste de la Península.

Consecuencia de todo ello es la llegada a Sevilla de cuatro composiciones M-R-R, tipo 440, que en el mes de junio empiezan a circular entre las dos capitales andaluzas con marchas tipo 140, lo cual constituye una auténtica novedad en los servicios de cercanías del Sur, pues aunque en Málaga ya circula este material, como hemos señalado anteriormente, debido al carácter de suburbano de la línea de Fuengirola es prácticamente imposible llegar a alcanzar velocidades por encima de 100 km/h. entre estaciones.

Coincidiendo con la llegada de las modernas unidades 440, se produce un nuevo empeoramiento en el parque de unidades 436, razón por la cual, y vista la insuficiente utilización de las 440 en la línea de Huelva, se modifican en octubre los horarios de esta línea, de forma que una composición pueda ser utilizada permanentemente entre Córdoba y Sevilla, con dos viajes de ida y vuelta diarios, por la ruta del Guadalquivir. Tal estrategia da un resultado positivo y permite la adaptación total del personal de conducción y de talleres a las nuevas unidades. El público, por su parte, se muestra más satisfecho y cesan las protestas al disminuir las incidencias.

Este mismo año se establece desde Madrid un servicio, también con unidades 440 del Depósito de Fuencarral, entre Chamartín y Jaén que sustituye a los antiguos Taf, cuya circulación, totalmente bajo catena-

PUBLICIDAD

PROMOCION ESPECIAL DE URQUINSA



— Sabemos que el contacto con la Naturaleza lo necesitamos todos, pero nuestros hijos mucho más. Ahora podemos brindarle una posibilidad muy cómoda de cubrir esta importante necesidad.

— Posea su parcela de 1.000 m.² en medio de un maravilloso bosque de encinas centenarias, con agua, luz, alcantarillado, zonas deportivas, playa, calles asfaltadas y alumbradas, con una pequeña entrada de 50.000 pesetas y con grandes facilidades en cinco años.

— También le hacemos su chalet de 77 m.² y parcela de 1.000 m.² por 2.070.000 pesetas, con facilidades hasta cinco años y una entrada de 600.000 pesetas.

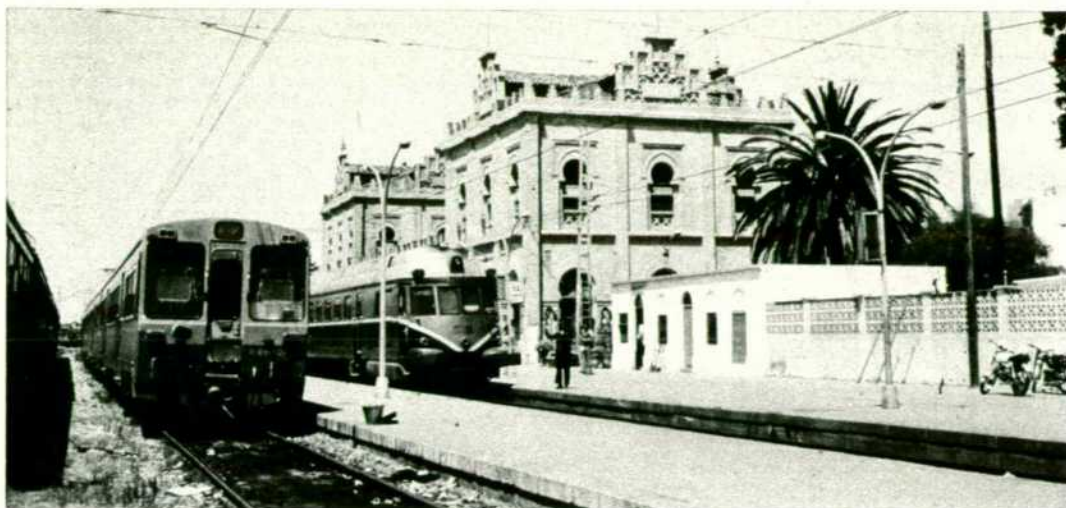
— Para más información llame al teléfono 231 09 81, señor Rocamosa.

¡Ah!, y diga VIA LIBRE, obtendrá mayores beneficios.

de Barcelona. Todo ello lleva consigo un número de inutilizaciones mayor del previsible y un deterioro de la imagen del ferrocarril de cara a los usuarios, con elevación de los costes de mantenimiento y de explotación, al tener que hacerse numerosas sustituciones con material convencional.

SEVILLA-HUELVA, 1978

Se produce en 1978 una gran reestructuración en los cuadros de mando de RENFE y la nueva dirección de la Tercera Zona se plantea como objetivo



UT 440 en la estación de Huelva Término. En segundo plano, el Taf que asegura el enlace con el Talgo Cádiz-Madrid en la estación sevillana de San Bernardo.

- *En 1980 habrá un parque homogéneo con UT 440 solamente.*
- *El conjunto de UT recorren mensualmente 175.000 kilómetros.*



UT 440 de la línea Sevilla-Huelva en el paso sobre la carretera N-630 de la Ruta de la Plata, a la entrada de Camas.

rias, no tiene objeto después de la puesta en tensión del trayecto Espeluy-Jaén.

CORDOBA-MALAGA, 1979

Los lectores de VIA LIBRE han tenido puntual información de la última electrificación en Andalucía entre Córdoba y Málaga el pasado mes de septiembre. Para servir el importante tráfico de cercanías hacia la capital de la Costa del Sol, el parque de unidades 440 del Depósito de San Jerónimo se ha visto incrementado con otras cuatro composiciones M-R-R.

La situación actual puede resumirse así: un gráfico de siete días entre revisiones para una dotación de ocho UT 440, las cuales

comienzan circulando entre Sevilla-Huelva el primer día, pasan a la línea Sevilla-Córdoba el segundo y bajan hasta Málaga en la tercera jornada, permaneciendo en la línea Córdoba-Málaga otros tres días, regresando a Sevilla, donde cubren a Huelva su último servicio, antes de pasar por revisión. Mensualmente recorren aproximadamente 65.000 kilómetros.

Las seis UT 440 de la línea Málaga-Fuengirola ya hemos dicho que no salen de Málaga y, por lo tanto, no entran en turno con las de Sevilla.

Por último, el parque de trece UT 436 tienen un gráfico de siete días, pero con una revisión intermedia. Los tres primeros días circulan permanentemente entre Sevilla y Córdoba y los tres últimos entre Sevilla y

Cádiz. Mensualmente recorren 110.000 kilómetros.

Para 1980 se prevé la desaparición de las UT 436 del Depósito de San Jerónimo, para ser sustituidas por UT 440, con lo cual todo el parque será homogéneo y en consonancia con las líneas que deben recorrer y en las que, por el suave perfil de vía, pueden circular a 140 kilómetros por hora en la mayor parte de los trayectos.

Los ferrobuses que todavía circulan por las líneas no electrificadas de Andalucía y Extremadura serán sustituidos por los nuevos automotores de bogies recientemente contratados. Habrán cubierto así la etapa de transición del vapor a la tracción eléctrica, que comenzó en 1962. ■ **Texto y fotos: TORRES DE ROCAVERTI.**