

DEL CANTABRICO AL MEDITERRANEO CON EL "PICASSO EXPRESO"

DESDE el pasado 15 de junio, un nuevo tren expreso, denominado *Picasso*, circula del Cantábrico al Mediterráneo, saliendo de Bilbao los viernes y regresando de Málaga los domingos. Se amplía así la oferta del expreso *Sol de Levante*, puesto en marcha hace unos años entre Irún/Bilbao y Alicante.

La presentación del tren tuvo lugar en la capital vizcaína el mismo viernes (15 de junio) por la mañana, con la presencia del director general adjunto de RENFE, Juan Luis Ruiz, y del director de la 6.ª Zona, José María Silván. La composición era mostrada en la estación de Abando a los medios de comunicación y agencias de viaje.

Para la historia de la puesta en marcha de este primer tren, conviene reseñar que, según lo previsto en la Orden serie A N.º 28 de la Dirección de Transportes, el *Picasso Expreso* debería ser remolcado de Bilbao a Madrid por una locomotora Diesel serie 333. Y efectivamente, en Bilbao se encontraba dispuesta la 333.071, pero el que no había llegado a tiempo era el furgón generador DDT 9400.

Se hacen pruebas de alimentación eléctrica con el alternador de la locomotora Diesel, pero la carga es muy superior a sus posibilidades. Una hora antes de la salida, se decide que la tracción sea encomendada a la locomotora eléctrica

- **Nuevo tren de fin de semana entre Bilbao y Málaga.**
- **Madrid-Chamartín a las tres de la madrugada.**
- **Inaccessibilidad de Despeñaperros antes de las seis de la mañana.**

7.912 (279 012 en la numeración actual) del Depósito de Miranda de Ebro, mientras la 333.071 sale dando la doble tracción al expreso *Sol de Levante*, que, como el *Picasso*, comenzó siendo de fin de semana y ahora es diario.

Paralelamente se hacen gestiones para que desde Fuencarral sea enviado a Burgos el furgón DDT 9457. Si éste no llegara a buena hora, el *Picasso Expreso* tendría que continuar con tracción eléctrica por Venta de Baños y Avila.

A las 20.35 se da la salida y, sorprendentemente, para ser el primer viaje, sin publicidad anterior, ni estar el tren incluido en la Guía de Horarios de RENFE, cerca de setenta viajeros ocupan camas y literas climatizadas, mientras la plataforma de automóviles lleva ocho vehículos.

Para los que gustan de conocer hasta los últimos detalles, he aquí la relación pormenorizada de los co-

ches en la composición de salida. Tras la locomotora eléctrica anteriormente reseñada, dos coches de segunda clase con once departamentos de ocho plazas BB 10220 y BB 10223, un coche de primera clase con diez departamentos de seis plazas prototipo de la serie AA 10001. En el centro de la rama, el coche-restaurante RRR 9909 y el coche literas BBL 9607. En cola, los dos coches cama, el YF 4651 y el T2 5312 precediendo al furgón DD 8160 y la plataforma portaautomóviles DDMA 9579. Esta disposición deberá mantenerse al regreso, por no contar los coches cama y el furgón DD 8000 con tubería de aire de 10 kg.

Por la numeración de los coches, el lector habrá observado que todos los coches son climatizados y se corresponden con los presentados en el número de abril de VIA LIBRE, tras su presentación en Rodatur 84 de Barcelona.

Agilmente, el *Picasso* asciende el puerto de Orduña, bajo catenaria alimentada desde el pasado 3 de junio a 3.000 voltios (ver "V. L.", número 245), por lo que las locomotoras bitensión 7.900 y 8.900 (56 unidades en total) circulan ya permanentemente en las mismas condiciones que las 269 del resto de España. Por esta causa pudimos ver en el trayecto que nos ocupa unidades eléctricas de las series 900, 440 y 300, si bien estas últimas ya apartadas en la antesala del desguace. Es el fin de las entrañables pingüinos pintadas de azul, aunque hace años que ya perdieron su juventud.

Quietud de Chamartín en la madrugada

Sin ninguna novedad en el horario, se llega a Burgos a las 23.40. Allí estaba el furgón generador DDT 9457, traído desde Madrid en cola del *Puerta del Sol*. La locomotora Diesel 333.071, que ha venido aislada desde Miranda delante de nosotros, hace las maniobras necesarias para acoplarse con él por cabeza, después de retirarse la locomotora eléctrica. Evidentemente, los dos minutos previstos de parada fueron algunos más, pero el *Picasso* pudo hacer finalmente su recorrido por el itinerario previsto, continuando de Burgos a Madrid por Aranda de Duero, trayecto en



El director de la 6.ª Zona, ante los periodistas y representantes de agencias de viajes.



Salida del *Picasso Expreso* de la estación de Bilbao-Abando.



Llegada a la estación de Málaga por primera vez del Picasso Express.



Entrada en Córdoba del Picasso Express remolcado por la locomotora 269 223.

el que no hay prevista ninguna parada, puesto que el último tren en circular por aquí es el *París-Madrid Talgo*, con el que hemos cruzado después de Pancorbo, precisamente cuando circulábamos por primera vez a 120 km/h. Sin embargo, dos prolongadas paradas ante señales del CTC nos han incrementado el retraso.

Hasta Chamartín, el *Picasso* circula con el número 30.802, entrando en la estación madrileña después de las tres de la madrugada. Una hora en la que la soledad domina los andenes y las únicas vías ocupadas son las primeras, donde las unidades eléctricas de cercanías aguardan para prestar los primeros servicios de la jornada sabatina. En el vestíbulo, dos empleados realizan tareas de limpieza. El resto es silencio, ahora roto por los movimientos de las locomotoras que se relevan. En sucesivos viajes será el único cambio previsto de tracción. La locomotora Diesel y el furgón generador dejan paso a la locomotora eléctrica 269 223 del Depósito de Sevilla-Santa Justa. Esta locomotora ha entrado en servicio recientemente, a pesar de ser la segunda de la subserie que actualmente se construye. La causa ha sido el accidente sufrido entre Avila y Madrid durante las pruebas de recepción en primavera del año pasado, que obligaron a llevarla otra vez a la CAF para reconstruir la cabina principal.

Por el túnel Chamartín-Atocha, el *Picasso* inicia su andadura hacia Andalucía con el número 30.842. Sólo un minuto de parada en el apeadero de Atocha, donde sube un segundo interventor, e inmediatamente de salir otra vez a la superficie, cruce en diagonal de las vías de Cataluña, Depósito y Alicante, sin las esperas obligadas a otras horas, por el intenso tráfico de cercanías. Menos mal que el desdoblamiento a cuatro vías entre Atocha y Villaverde comienza a desarrollarse, con lo cual los graves problemas de fluidez actuales quedarán solucionados antes de 1986.

Durante más de doscientos kilómetros, la velocidad por la vía doble hasta Santa Cruz de Mudela se mantiene en 120 km/h., con una sola reducción a 110 al paso por Valdemoro y la parada en Alcázar de San Juan. A partir de aquí y en lo que resta de vía doble se producen todos los cruces con la batería



El regreso a Bilbao desde Málaga tiene lugar todos los domingos por la tarde.



Los primeros viajeros fueron obsequiados con regalos, principalmente los niños.



El tren se detiene finalmente ante la verja donde se encuentra la reproducción del "Guernica" y anuncios del Centenario de Picasso.

de expresos andaluces que se dirigen a Madrid. Esta es la razón de que el *Picasso* no pueda acceder antes a Despeñaperros, como sería de desear comercialmente, para que la llegada a Málaga fuera más temprana. El retraso en Peñalajo es de una hora cuarenta minutos, pero los cincuenta y nueve minutos previstos hasta Córdoba por cruces facilitarán la recuperación del tiempo perdido.

Expectación en Málaga

En el coche restaurante se sirven los desayunos y mientras el *Picasso* cubre la última etapa de su recorrido, por la megafonía, excelente, de los nuevos coches, se escapa la música pegadiza del último anuncio de RENFE en el que se

nos invita a "ver el tren con nuevos ojos". Los viajeros son obsequiados con los dos últimos números de esta revista y a los niños se les dan pelotas de playa y llaveros con la inscripción de RENFE.

Parada de un minuto en Bobadilla y en seguida el paso por el espectacular desfiladero de los Gaitanes, tras haber recorrido el segundo túnel más largo de España (5.320 m. de longitud) entre las estaciones de Gobantes y El Chorro. Desde la ventanilla se podía admirar el último pantano construido hace pocos años, para aprovechar al máximo las aguas del Guadalhorce...

El *Picasso* aviva su marcha por el valle de Abdalagis, dejando atrás Alora y las cerradas curvas de Pizarra, dirigiéndose decididamente

hacia el final de una singladura de 1.111 km. en el transcurso de la cual se ha cruzado Orduña, Somosierra, Despeñaperros y El Chorro. A las 13.27 del sábado 16 de junio, el *Picasso* se detiene por primera vez en los andenes de la estación de Málaga, donde numeroso público aguarda con curiosidad la llegada del nuevo material, que con anterioridad ha sido anunciado en rueda de prensa. En el frontal de la verja que cierra la zona de andenes se puede contemplar la reproducción en hierro del "Guernica", la famosa obra del pintor malagueño que ha vinculado las tierras del País Vasco y Andalucía, unidas ahora por este tren que lleva su nombre. **MIGUEL CANO LOPEZ-LUZZATTI. Fotos: autor y A. GARCIA.**