



El TrenHotel
llega a
Bahía Sur.

Cádiz - Barcelona - Sevilla

Un singular viaje de 23 horas en el TrenHotel Antonio Machado

Faltan veinte minutos para la salida del Tren Hotel Antonio Machado en Cádiz y echando una ojeada por los andenes, comprobamos que los veinte coches que lo componen, junto a la locomotora eléctrica 252-034 que los va a remolcar, ocupan la vía 2 hasta fuera de la nave central, por lo que han debido colocarse marquesinas suplementarias en los andenes de las tres primeras vías, para acoger a los viajeros, tanto a la llegada como a la salida de los trenes.

Salida para Barcelona a las 19 horas

Antes de partir nuestro tren, lo hace con quince minutos

Los servicios ferroviarios en la línea transversal Barcelona-Andalucía han tenido una notable evolución desde mitad del siglo pasado. Y ello ha sido una consecuencia de los desplazamientos de mano de obra poco cualificada en un principio y del turismo y relaciones sociales en la actualidad. En cualquier caso el objetivo ha sido cruzar la Península al menor costo posible en horas nocturnas, para ganar fechas al calendario.

de antelación un Cercanías tipo Civia, con destino a San Fernando-Bahía Sur. La aprovecho para desplazarme por delante, acompañando al maquinista por un trayecto de vía doble, hasta la moderna construcción del centro

comercial del mismo nombre. El objetivo es localizar un lugar, desde el que sacar una fotografía del Tren Hotel en toda su longitud. El lector estará percibiendo que este no es un viaje de turismo, aunque si de placer, porque esto



Asientos superreclinables.



Coche restaurante.



Camas de 90 cm de ancho.



Pantalla de video de cabina Gran Clase.



Bar.

de andar subiendo y bajando de los trenes, corriendo por los andenes para tomar una fotografía y durmiendo solo a ratos, es la condición para reflejar en la revista las características de un viaje de

mas de más de mil cuatrocientos kilómetros realizado en dos noches consecutivas.

Una vez acomodado en un departamento Gran Clase Individual, comienza el recorrido hacia

Sevilla. En este primer trayecto hasta el Puerto de Santa María, los trabajos de soterramiento en San Fernando-Ciudad y Puerto Real, se realizan sin pausa, con el objetivo de que el desdoblamiento de vía, quede totalmente operativo antes del 2012, fecha en la que se conmemora el bicentenario de la primera Constitución Española, que salió de las Cortes de Cádiz.

Como consecuencia de tales obras nuestra marcha está sujeta a sucesivas precauciones a 40 y 60 km/h. Después de Puerto Real, recuperamos la vía doble hasta Jerez de la Frontera, con parada previa en el Puerto de Santa María, cuya nueva estación, también se ha desplazado doscientos metros hacia el norte y ya no se encuentra en curva como la anterior. Ahora cuenta con cuatro vías de andenes elevados, que facilitan enormemente el acceso a los nuevos trenes 449 de Media Distancia, que también han sustituido este verano a las UT 470 de Regionales. Por supuesto, en los coches del Talgo se entra a nivel del piso de los mismos.

Ahora rodamos a 160 km/h camino de Jerez, por el viaducto ferroviario más largo de España, de 3.200 m. (ver VÍA LIBRE nº 495), cruzando por dos veces el río Guadalete, cuyos meandros fueron causantes de más de una inundación de la línea antigua, por la barrida de El Portal. Mientras, dedicamos la atención a comprobar las mejoras de estos coches

Alta velocidad en España, líneas y trenes



Patrocinado por



euskal trenbide sarea



cama de la serie 7 de Talgo, recientemente construidos en los Talleres malagueños de Renfe, en número de cien unidades (cinco trenes de veinte coches). Con otros cinco trenes más, montados en Las Matas, se atienden las relaciones nocturnas de Barcelona a La Coruña, Vigo, Málaga y Cádiz.

■ Características de los nuevos trenes nocturnos

La composición está formada por coches Talgo Pendular de última generación. Exteriormente están decorados con los nuevos colores de Renfe Operadora por lo que el azul y marfil de 1981 de la serie 4, ha sido sustituido por el blanco con las franjas pantone

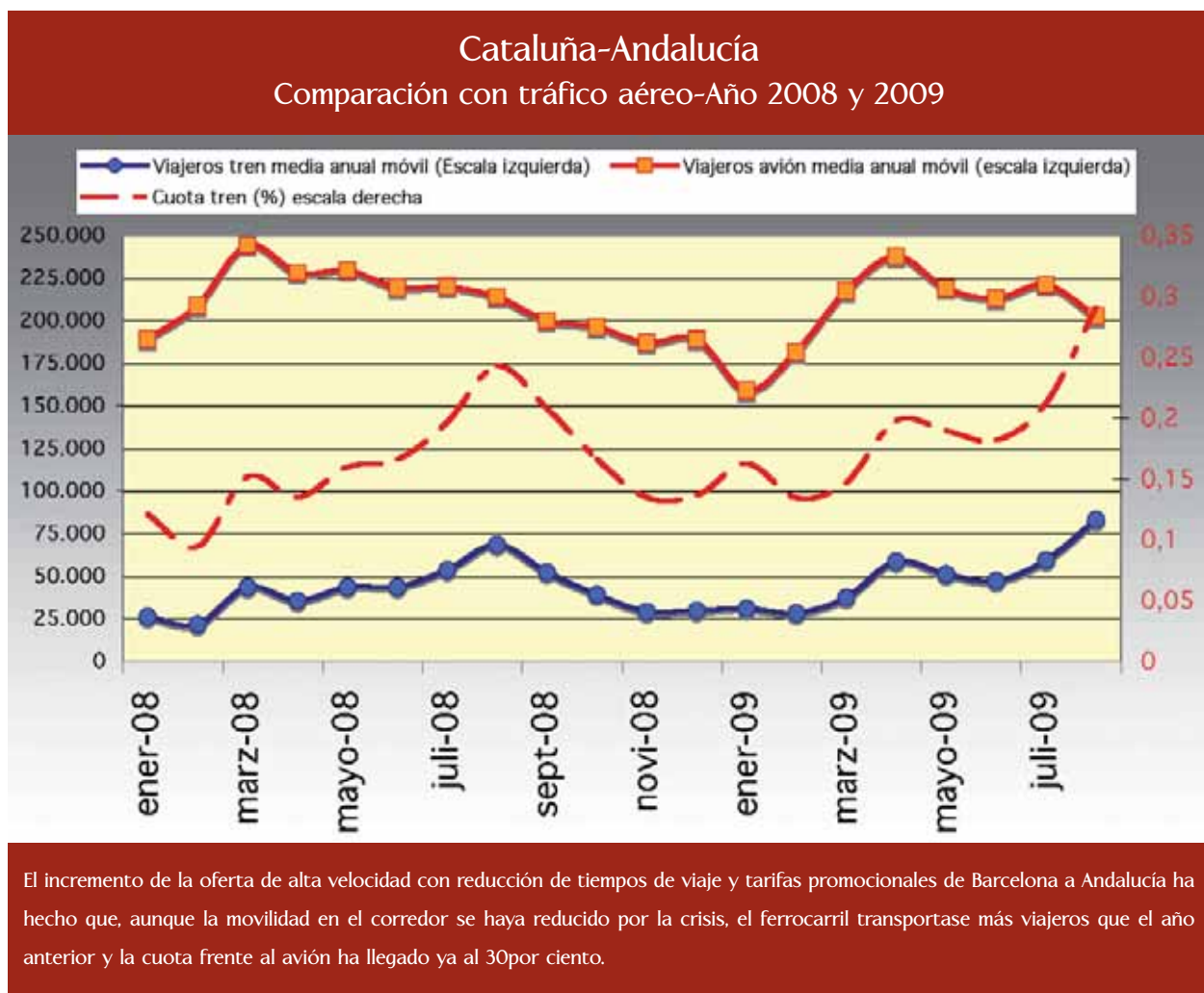
2425. Mecánicamente también hay una modificación y corresponde a los rodales. Antes era el coche furgón extremo el que llevaba dos rodales y todos los demás uno solo, apoyándose cada coche en el que le precedía.

Ahora es el coche cafetería el que lleva dos rodales, manteniéndose la cadena de apoyos, por delante y por detrás de él, hacia la cabeza y la cola de la composición. El furgón por su parte, ya no lleva los sonoros equipos generadores diésel, sino otros más silenciosos con dos convertidores eléctricos, que se alimentan desde las locomotoras, por medio de la manga de calefacción.

De Jerez a Utrera rodamos otra vez en vía única, pero también observamos por la ventanilla la

nueva traza que se construye para vía doble, que es operativa en las cercanías de Sevilla, donde nos estacionamos antes de las 20.43h. En previsión hemos solicitado la cena en el primer turno, para no demostrar el descanso en esta primera noche, conocedores de la elevada ocupación del tren a partir de Sevilla.

Cuando iniciamos la marcha en dirección al cambiador de ancho de Majarabique ya ocupamos una de las plazas individuales del coche restaurante. Cuando se nos sirve el primer plato, el tren se desliza por gravedad, una vez retirada la locomotora



que nos ha dado la tracción desde Cádiz y suavemente se introducen los dos primeros coches en el cambiador de ancho, al otro lado del cual espera la locomotora 252-017 con ancho internacional. En la operación se emplean 15 minutos.

Antes de llegar a Córdoba hacemos uso de la ducha y nos disponemos a dormir. El agente encargado de la atención al viajero, ha preparado la cama elegida, un nuevo diseño de camas de 90 cm que permite un mejor descanso. Para la maleta hay un habitáculo situado encima del departamento de du-

cha/lavabo/inodoro, que permite una total movilidad, cuando el departamento es ocupado por dos personas.

En el video se pueden elegir varias proyecciones y estas se cambian cada quince días, manteniendo un mes entero las dos más demandadas

■ Tres cambios de ancho en cada viaje

En los años sesenta del siglo pasado la Transversal Sur Barcelona-Andalucía fue recorrida por el famoso Catalán/Sevillano número 407/408 .Se le denominaba así según circulara antes o después de Albacete. Invertía de sentido en Alcázar de San Juan y en Valencia. Igual lo hacia posterior-

mente el 413/414, que incorporó los coches de camas y literas, además de reducir de 20 a 16 horas los tiempos de viaje.

Este tren llegó a circular, con la denominación Estrella Mediterráneo, remolcado por locomotoras eléctricas 250 en todo su recorrido, mejorando los tiempos de viaje. Como ultima característica, en Valencia después de estacionarse unos minutos, salía en retroceso hasta Fuente San Luis, valiéndose del triangulo de líneas, para evitar el cambio de locomotora y las consiguientes operaciones de desenganche y recuperación del freno

El Tren Hotel Antonio Machado solo tiene una inversión de sentido en Madrid, pero además tiene que pasar en Atocha otra vez al ancho Renfe para circular por la red convencional hasta Zaragoza, donde nuevamente recupera el ancho de vía internacional hasta Barcelona. Esto es así por necesidades del mantenimiento nocturno de las vías de alta velocidad, que solo permiten en Sevilla y en Barcelona, un surco próximo a la circulación del último AVE de las 22 horas.

Cuando comenzamos a rodar por la vía convencional entre Madrid y Zaragoza, notamos el movimiento y las curvas del Corredor del Henares y finalmente nos despertamos y comprobamos el tercer paso por el cambiador de ancho de vía. A las 5,15 minutos, salimos y recuperamos velocidades de 200 km/h, para llegar a Barcelona Sants a las 7,45 horas, como marca nuestro billete, estacionándonos en la vía 2, al lado del Tren Hotel Gibralfaro de Málaga que ha llegado antes.

■ Modificaciones en el viaje de vuelta

El viaje de regreso lo hacemos en la otra modalidad comercial que ofrece: utilizando los

■ Mantenimiento en Casa Antúnez

En Casa Antúnez se ha construido una nueva base que atiende a los trenes AVE, Alvia y TrenHotel. Lo primero que se hace es pasar toda la composición por la bandeja de lavado y luego llevarla al interior de la nave, preparada para atender dos composiciones de 200 metros, en cada una de las cuatro vías interiores. En ellas se realiza un trabajo especializado. Desde el torneado de ruedas, al soplado de los equipos de aire acondicionado. O desde el vaciado de los servicios de WC al baja bogies para reparaciones puntuales.

Los TrenHotel, al tener mayor longitud, deben ser movidos sobre la vía en la que se encuentren y así poder realizar las operaciones necesarias. Ello lleva consigo que en la zona de oficinas, haya una mesa de telemando de agujas y señales, atendida por un agente. En Casa Antúnez convive el personal de Renfe, Siemens, Alstom y Talgo , que cuentan con oficinas independientes y zonas de almacén de recambios, perfectamente acotadas.





El TrenHotel cambia de ancho en Majarabique (Sevilla).

asientos superrequinables. Hay ocho coches situados en grupos de cuatro, antes y después de los

coches cafetería, restaurante y camas gran clase, situados en el centro de la composición. Se ofre-

cen veinte plazas por coche en disposición 2+1, con pasillo central.

■ Cataluña-Andalucía en 2009: más trenes, más rápidos, más viajeros

Los servicios transversales de alta velocidad Larga Distancia de Renfe relacionan directamente con trenes AVE las comunidades de Cataluña, Aragón, Castilla-La Mancha y Andalucía.

La utilización de las líneas y trenes de alta velocidad hace que el servicio que recorre distancias del orden de 1.100 kilómetros desde Barcelona hasta Sevilla y hasta Málaga se realice en poco más de 5 horas y media.

Diariamente circulan dos trenes AVE serie 102 por sentido: uno de Barcelona a Sevilla y otro de Barcelona a Málaga. A ellos hay que añadir tres nocturnos Tren Hotel de Barcelona a Cádiz, Málaga y Granada y un Arco (García Lorca) con ramas a Sevilla, Málaga, Almería y Granada.

La oferta de los AVE lleva cafetería, servicios de video y audio, plazas adaptadas a personas con movilidad reducida, y en las clases Club y Preferente, se ofrece prensa, revista y restauración en la plaza. Estos trenes desde el 10 de enero de 2009 circulan directamente por el "by pass" de Madrid reduciendo el viaje en cerca de una hora, aumentando notablemente su demanda.

Debido al éxito alcanzado con estos AVE directos, Renfe ha establecido, para la campaña de verano de 2009, un incremento de la oferta que en muchos días incluye la circulación de otros dos trenes AVE por sentido de Barcelona a Sevilla y Málaga atendidos con material de la serie 103.

Desde el 25 de junio (marcando la operación salida posterior a la verbena de San Juan) hasta el 11 de septiembre (operación retorno y coincidiendo con la Diada) se han programado cincuenta trenes de refuerzo con 15.800 plazas y 88 trenes especiales con 32.554 plazas.

La totalidad de la oferta de alta velocidad entre Cataluña y Andalucía ha ascendido, en este periodo, a 145.834 plazas (equivalente a 2.916 autocares o 972 aviones). La cuota de oferta con precios promocionales se ha situado en el 23 por ciento del total.

La demanda (a esta fecha) se sitúa en 125.961 viajes, de ellos, 6.656 en clase Club (5,3%); 22.681 en clase Preferente (18%) y 96.624 en clase Turista (76,7%). La ocupación global se ha situado en un 87 por ciento.

Las principales rutas por número de viajeros han sido las de Barcelona a Córdoba, Barcelona a Sevilla y Barcelona a Málaga, seguidas a cierta distancia por la de Barcelona a Granada. Por productos, los de más viajeros han sido los AVE (41%) seguidos por el Arco (28%) y los nocturnos, que transportan menos viajeros por su menor capacidad ofertada.

Cabe destacar las ofertas de las nuevas promociones "Muévete". Desde el 10 de julio existían condiciones económicas especiales para moverse en familia, viajes de joven y viajes de grupos donde la utilización ha sido de 3.317 viajes.

Para escribir saco del costado izquierdo del asiento, una mesa de brazo articulado, que se coloca fácilmente por delante del viajero. Mas tarde, durante el trayecto a 200 km/h por la línea de alta velocidad hasta Zaragoza, me permitirá redactar parte de este reportaje.

Fernando, el Ruta de Talgo, que pertenece a la subcontrata Eulem, viene a decirme que esta noche viajaremos hasta Madrid por esta línea sin cambiar de ancho en Zaragoza, porque luego tendremos que ir hasta Sevilla por la línea de Despeñaperros, por motivo de obras de enlace de la línea de alta velocidad de Valencia.

En vista de que no tengo nada nuevo que ver acciono los mandos del asiento y todo él se extiende hacia delante para permitir la posición de mayor descanso. La iluminación del salón de viajeros se reduce a una sola línea lateral, lo que facilita también coger el sueño, después de la parada en Camp de Tarragona.

En Puerta de Atocha nos estacionamos a las 2.15h en la vía 5 y después de un cuarto de hora, la misma locomotora 252-028 que nos ha traído, nos empuja hasta el cambiador de ancho, donde nos espera la 252-053 que nos llevará hasta Sevilla por Despeñaperros. Por vías de ancho RENFE, debemos ir hasta Santa Catalina y a continuación pasar bajo las vías de alta velocidad de Barcelona y Sevilla, además de bajo la M-40, para en San Cristóbal Industrial incorporarnos a la línea de Aranjuez.

El tiempo que hemos ganado de Zaragoza a Madrid nos sirve para que lleguemos a la hora a Córdoba y a continuación el tiempo que necesitaríamos para el cambio de ancho en Majarabique, lo empleamos para entrar también a la hora en Sevilla Santa Justa. Me informan que esto se ha hecho recientemente durante los días que la línea del AVE estuvo cortada en La Sagra por causa de las inundaciones.

Me despido del Antonio Machado a las 8.45 horas, cuando reinicia la marcha hacia Cádiz, para completar su viaje por esta Transversal Sur, que este verano ha ofrecido la novedad de contar con doble servicio de mañana y tarde, desde Barcelona a Sevilla y Málaga, manteniéndose el diurno García Lorca que sigue circulando por Alcázar y Valencia con buena ocupación de plazas, por su precio más económico, aunque tarde casi nueve horas más. ■

TEXTO Y FOTOS
MIGUEL CANO LÓPEZ LUZZATTI



InnoTrans 2010

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components • Vehicles • Systems

21-24 September, Berlin, Germany

www.innotrans.com

A high-speed train, likely a TGV, is shown in motion, blurred background, suggesting speed. The train is white with blue accents.

The future
of mobility