



ANTONIO BALLARÁ

En este año 2009 se cumple el décimo aniversario de los coches Arco, unos coches de alta calidad que han prestado un servicio de consideración, aunque por debajo de sus posibilidades reales por diferentes causas.

El origen de estos coches se remonta a 1997 con la puesta en servicio de nuevas líneas de ancho ibérico aptas para los 200 km/h, en el corredor del Mediterráneo y en el de Madrid-Levante. Esa circunstancia obligaba a disponer de material rodante apto para estas velocidades. Entonces se contaba con las ramas de la serie 101 para el nuevo servicio Euromed puesto en marcha aquel año y los remolques Talgo de serie 6. Además también datan de aquellos años los proyectos IC 2000 para la adquisición de

diez trenes pendulares –lo que sería el nuevo servicio Alaris Madrid-Valencia-Castellón– y también la compra de dieciséis composiciones Talgo serie 7 de nueva generación.

Junto a este material rodante la transformación de coches 10000 suponía la posibilidad de contar con material rodante adecuado a un coste inferior al que supondría adquirirlo de nueva planta. El proyecto fue llamado D-200 y preveía la transformación de una parte de los coches de la serie 10000, sin descartar la completa transformación de la serie, progresivamente. Inicialmente se encargó

la transformación de veintisiete coches, ampliados hasta los cuarenta y uno que componen la serie.

■ Características

Toda la serie procede pues de la reforma integral de coches B1x 10.200 fabricados originalmente entre 1984 y 1987. Entre otras modificaciones cabe destacar las más importantes, como la supresión de la estructura de departamentos, la estanqueidad en zonas de paso y acceso, la mejora del aerodinamismo; la instalación de vídeo y nuevos asientos, ventanas, puertas y ruedas; nuevo interiorismo y decoración interior y exterior; renovación y mejora de los frenos de disco y, particularmente, la conversión de los bogies

Diez años de los coches Arco de Renfe



ANTONIO BALLARÁ

GC3 de 160 km/h en GC3D para los circulación a 200 km/h, con la instalación de nuevos amortiguadores antilazo y otros verticales. Finalmente el renovado material fue bautizado como Arco debido a que los servicios a que iban a ser asignados eran los que discurrían por el Arco Mediterráneo, aunque antes de decidirse se valoró la posibilidad de encomendarles el servicio Madrid-Valencia-Castellón).

La transformación se inició a finales de 1997 y la entrega de los vehículos comenzó en febrero de 1999, contando al principio del verano con dieciséis coches distribuidos en cuatro composiciones. Mientras, proseguía la transformación de los coches hasta llegar a los veintisiete encargados en primera instancia (seis composiciones de cuatro coches más tres coches de reserva). Estos coches, sumados a los catorce encargados en un segundo pedido en el año 2000, continuaron entregándose hasta 2002, año en que se completó la entrega de las cuarenta y

una unidades finalmente transformadas.

■ Evolución de los servicios

Inicialmente y hasta el año 2000, las composiciones Arco eran remolcadas en exclusiva por locomotoras 252 especialmente redecoradas y hasta el año 2000 estaban compuestas por cuatro coches, uno de clase preferente A9t 2000, dos de turista BI0t 2200 y un mixto turista-cafetería BR3t 2800, ofreciendo 241 plazas, 185 en clase turista y 56 en preferente. El refuerzo consistía en un cupón de dos –ocasionalmente tres– coches BI0t y también dos composiciones acopladas. Eran capaces de ofrecer oferta de restauración completa y todos los servicios a bordo propios de los trenes de Grandes Líneas de gama alta.

El papel principal asignado a estos coches era el relevo de los electrotrenes de la serie 448 en el servicio Intercity del corredor Mediterráneo, completando junto con los Talgo serie 6 a los servicios Euromed. Para la inauguración del servicio Arco el 20 de julio de 1999, fueron creados tres servicios diarios de ida y vuelta: Port Bou-Alicante-Cerbère, Barcelona-Alicante y Barcelona-Valencia, con unos tiempos de viaje semejantes

a los de los 448, entre 5 horas 20 y 5 horas 35 minutos entre Barcelona y Alicante, y entre 3 horas 25 y 3 horas 45 entre Barcelona y Valencia. En septiembre de aquel año se añadiría un cuarto servicio diario excepto sábados entre Barcelona y Valencia.

En mayo de 2000 este segundo servicio Barcelona-Valencia pasaría a semanal y el Barcelona-Alicante sería prolongado hasta Murcia, con lo que por vez primera se añadían locomotoras diésel -333- para el remolque de estos coches. Por otra parte, a lo largo de 2000 se les fue retirando uno de los coches de clase turista, quedando así reducida la oferta base a tres coches y 161 plazas.

El 27 de enero de 2001 se produjo una novedad importante con la creación del Arco García Lorca, en sustitución de los coches 9000 en el servicio diario anterior. El nuevo García Lorca con sus ramas diarias a Sevilla, Málaga y Badajoz y trisemanales a Almería y Granada sería el primer Arco grafiado a 160 km/h, ya que en su composición se incluían las plataformas portautomóviles limitadas a esta velocidad. Con estas premisas, el resultado fue que al nuevo Arco le costaba más tiempo recorrer la distancia entre Barcelona y Sevilla y Málaga que lo

que le costaba al primer electrotrén que realizó el trayecto entre 1980 y 1982. Además de salir del arco Mediterráneo, este Arco también prescindía de las composiciones normalizadas en las ramas de Badajoz, Almería y Granada que sólo ofrecen desde entonces clase turista.

El remolque del autoexpreso seguiría hasta la supresión del servicio a finales de 2005, aunque el tren seguiría trazado a 160 km/h. Desde su puesta en servicio todas las ramas del tren son remolcadas por una 252 entre Barcelona y Alcázar. La misma locomotora remolca la rama Barcelona-Málaga, remolcando la rama sevillana otra 252 entre Córdoba y la capital hispalense. La rama extremeña era remolcada entre Alcázar de San Juan y Badajoz por una 333.1/2 y actualmente por una 334 de Fuencarral y las ramas de Andalucía oriental, de circulación alterna, por locomotoras 334 y en ocasiones por las 319-300, entre Linares-Baeza y Granada o Almería. En ocasiones en la composición de este Arco pueden encontrarse coches B10t 9300 y menos habitualmente A9t 9100. Otra novedad en este tren es que, desde 2006 las ramas de Sevilla y menos frecuentemente de Málaga han circulado en temporada baja con sólo un coche de clase turista.



ANTONIO BALLARÁ



ANTONIO BALLARÁ

El futuro de este tren es incierto ya que está prevista su sustitución durante 2010, de manera aún no determinada.

Volviendo al corredor Mediterráneo la situación antes descrita se ha mantenido estable hasta el verano de 2006 cuando concluyó la circulación entre Barcelona y Cerbère del Arco de Valencia. Desde entonces no hubo cambios hasta el año 2008 en que se produjeron las últimas e importantes novedades en la historia de este material rodante. El 2 de marzo del pasado año entraron en

vigor los nuevos servicios en el corredor Mediterráneo que suponían la casi completa desaparición de los Arco, limitados al servicio Barcelona-Málaga/Sevilla/Badajoz/Granada-Almería. Dos de los tres servicios hasta entonces existentes fueron sustituidos por ramas 490 con denominación comercial Alaris y los mismos horarios y paradas que sus predecesores, curiosamente sin las prestaciones de este servicio en la relación Madrid-Valencia-Castellón. El tercero, Barcelona-Murcia pasó a realizarse con material Talgo de serie 6.

La razón principal de estos cambios era el traspaso de buena parte del parque Arco al corredor transversal norte, para sustituir el servicio diurno de Galicia al País Vasco. Este relevo se produjo el 5 de mayo al crearse el Arco Camino de Santiago, cuya rama principal de Coruña-Hendaya ofrece la compo-

COCHES ARCO

Constructor	A9t 2.000 / BR3t 2.800 / B10t 2.200 Renfe (CAF, MACOSA, Babcock&Wilcox)
Años de puesta en servicio	1999-2002
Unidades en servicio	10 / 10 / 21
Ancho de vía	1.668 mm
Velocidad máxima (km/h)	200 A
Longitud (metros)	26,4
Altura (máxima en metros)	4,05
Anchura (máxima en metros)	2,867
Peso vacío (toneladas)	44 / 45 / 45
Diámetro de ruedas (m.)	0,92
Plazas	56 (2+1) / 25 (2+2) + PMR / 80 (2+2)



ANTONIO BALLARÁ

sición base de tres coches Arco con dos clases y cafetería, mientras que la de Vigo-Bilbao sólo ofrece un coche BI0t. Este tren es reforzado con coches aislados de clase turista y menos frecuentemente de preferente, incluso en los últimos meses, en fecha punta se ha producido un refuerzo curioso que ha permitido de hecho una tercera rama en este tren bi rama, al crearse como refuerzo un coche entre Vigo y Hendaya. En los trayectos electrificados son siempre remolcados por

locomotoras 252 y en el trayecto Orense-Coruña por una 334 y en ocasiones por una 319-300.

Actualmente, pues, se prestan con material Arco sólo dos trenes transversales de larga distancia y un tercero de tipo regional entre Coruña y Monforte que fue creado el 15 de septiembre de 2008 para dar enlace a Coruña al nuevo Alvia Barcelona-Vigo. Este último tren en los primeros meses contaba con un solo coche A9t 2000, sustituido desde principios del 2009 por un coche A8lv 10500, manteniendo el confort y la denominación de Arco. El tren suele ser remolcado por una 319-300 y menos frecuentemente por una 334.

En el caso de este Arco parece que su destino natural es pasar a media distancia. Volviendo a los anteriores, son trenes de larga distancia multirramas, dos en el Arco Galicia-País Vasco y cuatro en el de Barcelona a Andalucía y Extremadura.

■ Conclusiones en perspectiva

A pesar de la calidad de los vehículos, la impresión que se obtiene al analizar las prestaciones, los horarios y la evolución de los propios servicios Arco, es que el material rodante nunca ha satisfecho completamente las expecta-



SOLUCIÓN MEDIOAMBIENTAL PARA EL FERROCARRIL

USA TRAVIESAS DE MADERA



ASTRAMA
RECOLETOS, 13 - 1º Dcha
28001 MADRID
TEL.: 91 594 44 04
FAX. 91 594 44 64



■ El parque Arco en octubre de 2009

El parque Arco sigue compuesto por los cuarenta y un coches transformados originalmente, diez de ellos de clase preferente A9t 2000, otros diez mixtos de clase turista con cafetería BR3t 2800 y veintiuno de clase turista B10t 2200. Este material se encuentra repartido a efectos comerciales entre las gerencias Norte y Transversales de la Dirección de Larga distancia-Alta velocidad Renfe de la manera siguiente:

- **A9t 2000:**

- 5 Norte: 2001, 2003, 2005, 2007, 2009
- 5 Transversales: 2002, 2004, 2006, 2008, 2010

- **BR3t 2800:**

- 5 Norte: 2801, 2803, 2805, 2807, 2809
- 5 Transversales: 2802, 2804, 2806, 2808, 2810

- **B10t 2200:**

- 7 Norte: 2201, 2205, 2209, 2214, 2215, 2218, 2219
- 14 Transversales: 2202, 2203, 2204, 2206, 2207, 2208, 2210, 2211, 2212, 2213, 2216, 2217, 2220, 2221

Este parque forma parte de los trenes Arco de la manera que sigue:

- **Arco 280/3 (Diario).** Dos ramas unidas entre Miranda y Monforte

- **Coruña-Hendaya:** A9t, B10t, BR3t (Refuerzo de un B10t o A9t)
- **Vigo-Bilbao:** B10t (Refuerzo de un B10t o A9t, en ocasiones el refuerzo circula entre Vigo y Hendaya)

- **Arco 697/4 (Diario).** Cuatro ramas unidas entre Barcelona y Alcázar, en donde se separa o une la rama de Badajoz. En Linares se separa o agregan las ramas de Granada o Almería y en Córdoba la de Sevilla

- **Barcelona-Málaga:** A9t, B10t, BR3t (Refuerzo de un cupón completo: A9t, B10t, BR3t o un B10t)
- **Barcelona-Sevilla:** A9t, B10t, BR3t (En temporada baja circula con un solo B10t. en temporada alta refuerzo con un B10t)
- **Barcelona-Badajoz:** B10t (ocasionalmente reforzado con un B10t)
- **Barcelona-Granada:** B10t (circulación trisemanal alternada con la rama de Almería)
- **Barcelona-Almería:** B10t (circulación trisemanal)

tivas o los requerimientos de Renfe, que ya desde sus comienzos los relegó a servicios de categoría media, siempre lejos del rendimiento que podría haber ofrecido.

En estas circunstancias el futuro de los coches Arco es el del material convencional en general, la desaparición en poco tiempo y, como es el mejor material rodante dentro del convencional, será el último en desaparecer pero todo apunta a que puede no llegar mucho más lejos del año 2010. ■

ALFONSO MARCO

