



La parada en Palencia la aprovecha el maquinista para cambiar de cabina.

De Salamanca a Zaragoza y vuelta, el maratón de los 599

Tal y como su propia denominación deja entrever, una parte de los servicios que organiza la Dirección General de Viajeros Urbanos e Interurbanos de Renfe Operadora son de índole regional, comercialmente ofertados muchos de ellos como Media Distancia, pero en ocasiones esa distancia entre la estación de origen y la de destino no es media, sino mucho más que eso, como ocurre con la relación Madrid-Ciudad Real-Badajoz, de 597 kilómetros, y ahora, desde hace pocos meses, también se da con los servicios Salamanca-Zaragoza (MD 18190) y Zaragoza-Salamanca (MD 18591), a

Una de las últimas relaciones asignadas por Renfe Operadora a sus trenes diésel de la serie 599 es de gran kilometraje, la unión de Salamanca con Zaragoza y viceversa en la misma jornada, con trece paradas intermedias y un tiempo de viaje que sobrepasa en veinte minutos las seis horas en cada sentido.

cargo de un automotor diésel 599 que recorre 1.174 kilómetros en un día.

Este servicio se puede considerar el descendiente directo del popular 'Miguel de Unamuno', tren que recortó su inicial trayecto entre Salamanca y Barcelona has-

ta Zaragoza cuando en lugar de ser servido por ramas de Talgo III fue renovado con composiciones de Talgo IV. La siguiente modificación consistió en dejar de ser gestionado por Larga Distancia, por lo

que dejó de circular su material, y las últimas novedades que ha presentado para los viajeros son las paradas en Venta de Baños, Palencia y Miranda de Ebro, donde los Talgos antes no se detenían.

Con esta situación actual, los viajeros con destino Lérida, Tarragona y Barcelona pueden adquirir desde el MD 18190 un billete combinado con el AVE 3113, al que se transborda en Zaragoza Delicias con un tiempo de espera de 24 minutos. En sentido inverso, desde la Ciudad Condal, Tarragona y Lérida pueden acceder al automotor Zaragoza-Salamanca también con ese modelo de billete que se puede adquirir con el AVE 3122, que llega a Delicias 53 minutos antes de la salida del MD 18591.

El automotor 599 de este servicio pertenece a la base de Salamanca, y en las primeras semanas de su puesta en funcionamiento los asignados más habitualmente a este largo recorrido fueron los trenes 7-599-002, -003, -005 y -045, ya que fueron los primeros en tener instalada la información acústica y visual de estos trayectos en el sistema Iris, algo necesario para que los viajeros escuchen por la megafonía, en castellano, euskera e inglés, y vean en las pantallas de las salas las paradas que se van a ir realizando.

A los mandos de estos trenes hay personal de conducción de dos dependencias, de Salamanca y de Miranda de Ebro. Mientras los maquinistas charros ya llevan tiempo



■ La rama 4B18

La entrada en servicio de estos automotores de la serie 599 entre Salamanca y Zaragoza ocurrió el pasado día 29 de abril, y significó la sustitución de las ramas de Talgo IV que se encargaban de cubrir esta relación desde el día 26 de julio de 2009. Por lo tanto, menos de dos años ha circulado este modelo de Talgo en el servicio Salamanca-Zaragoza, siendo la rama a la que le correspondió cerrar este capítulo la 4B18.

Con la sustitución del Talgo IV Salamanca dejó de tener en sus andenes material de Talgo, hecho del que tan sólo han disfrutado los viajeros salmatinos durante nueve años y ocho meses. Pese a que muchas estaciones ya tenían servicios con trenes Talgo desde los años '60 del siglo XX, el primer Talgo que fue asignado a Salamanca circuló el primer fin de semana de agosto de 2001, que fue cuando se inició con material Talgo III la relación Salamanca-Barcelona ('Miguel de Unamuno') y su inversa. En el verano de 2009 la rama de Talgo III 1B20 fue la que atendió el último servicio antes de estrenarse en él las ramas de Talgo IV, que lo harían con un menor kilometraje al ser limitado al tramo Salamanca-Zaragoza.

acostumbrados a trabajar en estas composiciones por su asignación a su base desde el año 2009, los de Miranda de Ebro necesitaron hacer el curso de autorización, iniciado el pasado mes de abril, porque estos automotores diésel son novedosos para el personal de esta zona de España, aunque antes sí los habían visto a menudo por el depósito porque según terminaba CAF en Beasain de fabricar composiciones uno de los viajes de pruebas más habitual era rodarlos hasta Miranda.

Con el tope reglamentario de cinco horas y media como tiempo de máximo de conducción de manera continuada, el maquinista de Salamanca se presenta a las cinco y diez de la madrugada en el depósito y, tras situar el tren en la estación principal de Salamanca,

sale hacia Miranda de Ebro, donde el automotor se estaciona sobre las 9.40 horas. En ese momento hay un relevo y pasa a los mandos el personal de Miranda de Ebro, que continúa hasta que entra en la vía 6 de Zaragoza Delicias a las 12.30 horas, donde queda el tren con los motores al ralentí y a disposición del personal de limpieza. El maquinista de Miranda regresa a la cabina para tomar la salida a las 14.40 horas, llegando al andén burgalés a las 17.25 horas, donde le espera el compañero de Salamanca para continuar el viaje y concluir en la ciudad del Tormes a las nueve de la noche. En total, cada jornada el maquinista de Salamanca conduce durante 704 kilómetros (i/v), y el de Miranda 470 kilómetros (i/v).



Estos trenes de Media Distancia de Renfe disponen de billetes combinados con trenes AVE.

El que no tiene relevancia es el interventor, que en este caso, como si fuera una herencia de la época del Talgo, pertenece a la residencia de Larga Distancia de Bilbao. Aunque puede parecer extraño por las residencias de interventores de Media Distancia por las que pasa este Salamanca-Zaragoza-Salamanca, el turno del interventor es subirse al Diurno 413, el 'Iberia' Bilbao-Salamanca; al día siguiente los dos servicios que nos ocupan en este

reportaje; y, tras dormir por segunda vez en Salamanca, se encarga del 'Iberia' inverso, el Diurno 410 Salamanca-Bilbao.

A los 1.174 kilómetros de servicio comercial del automotor 599 en este turno habría que añadir unos cuantos kilómetros más cada día, residuales en el caso de la distancia entre el depósito y la estación de Salamanca por su proximidad, pero no tanto en las jornadas que al llegar a su destino al mediodía el tren se desplaza

desde Zaragoza Delicias a repostar gas-oil cerca de Zaragoza Plaza, recorrido que realiza los domingos y festivos, grafiado como tren 37621 el de ida y 37653/52 el de vuelta a la vía 6 de Delicias, lo que en total representa 25 kilómetros más para el automotor y la entrada en la cabina de un tercer maquinista, este de la residencia de Zaragoza, responsable de este corto movimiento.

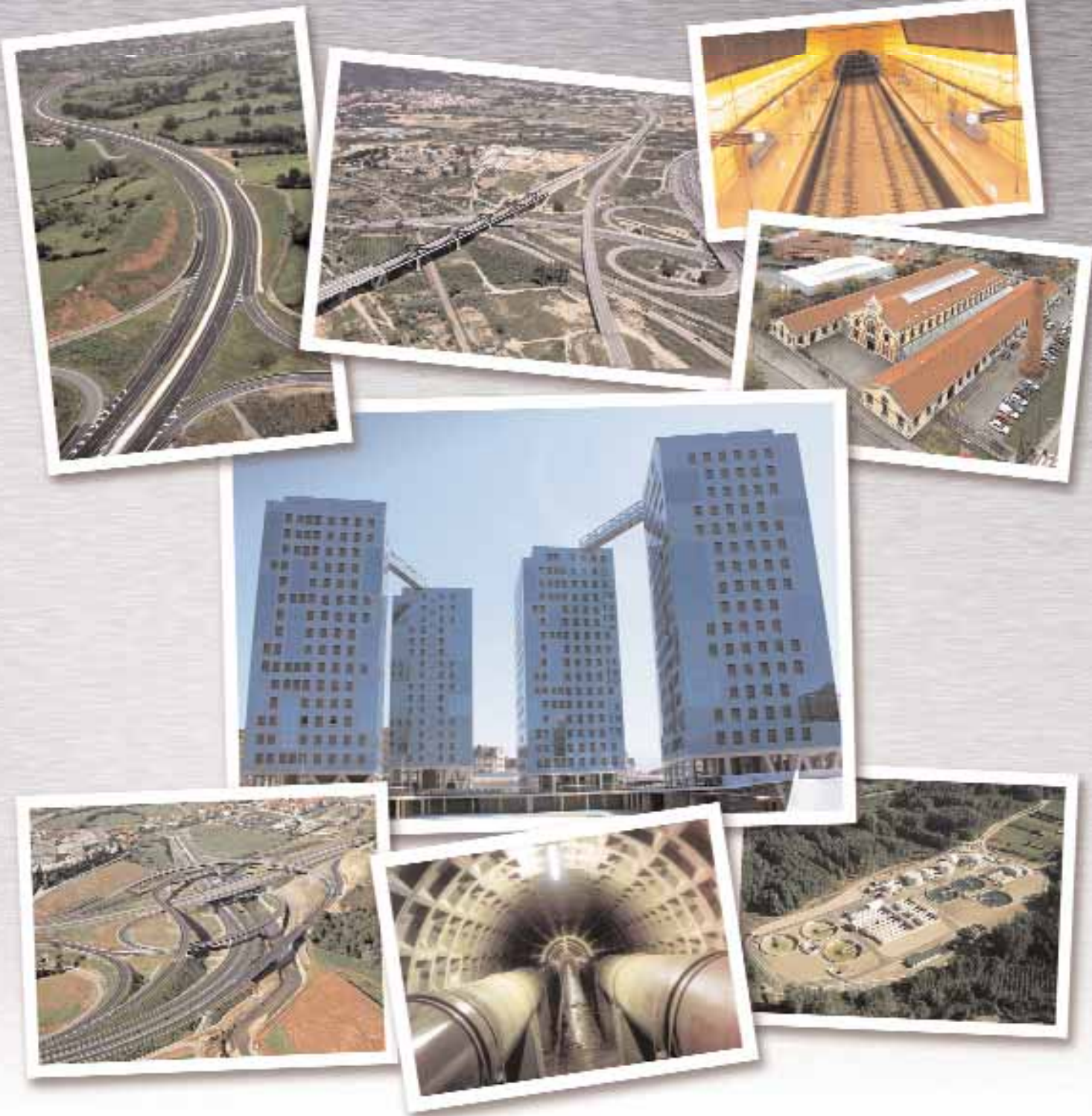
Las composiciones 599 tienen tres tanques de combustible, uno en cada coche motor para atender la demanda de los motores de tracción, que son dos en cada coche motor, y uno más en el coche remolque para el motor del grupo electrógeno. Cada uno tiene una capacidad de 1.400 litros, y son repostados en el depósito de Salamanca la tarde anterior de la salida del MD 18190. En la simulación de estos servicios antes de su puesta en circulación comercial se comprobó que con los depósitos llenos al 599 le sobraba combustible tras viajar a Zaragoza y regresar a Salamanca, siendo el cálculo de consumo de entre 750 y 800 litros en cada tanque de los coches motores.

El cálculo en el caso del tercer tanque, que es el gasto de combustible del motor-alternador para los servicios auxiliares, fue más sencillo al realizarse por horas de funcionamiento dado que este motor trabaja permanentemente a 1.500 rpm, y en el caso de los MD 18190 y 18591 son unas 16 horas,

■ La serie 599, casi completa

La moderna serie de automotores 599 está a punto de tener ya entregados los 50 vehículos encargados en el mes de julio de 2006, siendo su principal fabricante CAF, que ha tenido la colaboración de Renfe Integria en el montaje de los remolques intermedios. Las composiciones que le faltan a Renfe Operadora por recibir son la 049 R y la 050 R, tras recibir el pasado mes de junio, superado el correspondiente periodo de pruebas, el tren 095 M+048 R+096 M.

Estos autopropulsados diésel iniciaron su servicio comercial en el verano de 2009, en concreto en el corredor Madrid Chamartín-Salamanca, estando entonces adscritas a la base charra las únicas nueve composiciones dadas de alta. Dos años después, en la actualidad, las unidades de esta serie están distribuidas en cinco bases para Trenes Interurbanos, las de Granada, Salamanca, Sevilla, Valencia y Vigo, siendo Granada la última en disponer de unidades 599 en su dotación, cinco en total.



 **COPROSA**
GRUPO

Con la ilusión del primer día construyendo calidad

C/ Dr. Alfredo Martínez, nº6, 5º, Oviedo, Asturias. Tel: 985 96 59 40

coprosa@coprosa.es

www.coprosa.es



En Miranda de Ebro se produce el relevo del personal de conducción.

consumiendo unos 25 litros a la hora, por lo que el cálculo arroja un consumo aproximado de 400 litros de gas-oil.

Una particularidad de este servicio es que de los 587 kilómetros de cada trayecto, 510 los recorre bajo catenaria, es decir, un 86,88 por ciento de cada viaje, dado que desde Medina del Campo a Zaragoza las líneas están electrificadas. En algunos de esos kilómetros el automotor 599 mantiene durante minutos su velocidad máxima, los 160 km/h, como ocurre entre Magaz y Burgos, o entre Tudela y Casetas, pero pese a esos tramos a 160 km/h, la velocidad media de los servicios

■ Trece paradas comerciales

El itinerario del tren que cubre el servicio Zaragoza-Salamanca no es sólo inverso al Salamanca-Zaragoza, ya que el MD 18591 tiene catorce paradas intermedias, una más que el MD 18190. La explicación es que ambos tienen trece paradas comerciales, pero el Zaragoza-Salamanca tiene además una parada técnica de cinco minutos en San Felices. El motivo es que al circular por vía única, en esa estación está grafiado el cruce entre el MD 18591 y el Alvia 437 que une Bilbao Abando con Barcelona Sants.

Salamanca	Km 0
Cantalapiedra	Km 44.500
Medina del Campo	Km 76.600
Valladolid Campo Grande	Km 118.800
Venta de Baños	Km 155.600
Palencia	Km 167.700
Burgos Rosa de Lima	Km 267.700
Miranda de Ebro	Km 352.0
Haro	Km 371.600
Logroño	Km 420.900
Calahorra	Km 469.400
Alfaro	Km 491.800
Castejón de Ebro	Km 497.100
Tudela de Navarra	Km 513.400
Zaragoza Delicias	Km 587.100

MD 18190 y MD 18591 es de 92 km/h.

A la velocidad media le afectan varios factores, como las nuevas paradas que realizan estos trenes desde el 12 de junio pasado en Venta de Baños, Palencia y Miranda de Ebro, dado que en dos de los casos no es un simple estacionamiento para la subida y bajada de viajeros, sino que tanto en Palencia como en Miranda de Ebro el personal de conducción debe realizar un cambio de cabina antes de reanudar la marcha. Por todo esto se alargó el tiempo total del viaje (sobrepasando las seis horas por trayecto) entre 30 y 35 minutos más con respecto a la situación anterior, la que se daba desde que los automotores 599 fueron asignados a esta relación el 29 de abril y no entraban en Palencia ni en Miranda, ni paraban en Venta de Baños. En aquellos 44 días iniciales del servicio, al utilizar los MD 18190 y MD 18591 el túnel de La Picota y no parar en Miranda, el relevo del personal de conducción se realizaba en Haro. (Fotos del autor. ■)

JUAN CARLOS CASAS

