



Los rápidos de Barcelona a Andalucía (I)

Con ocasión de la sustitución del Arco de Barcelona a Andalucía por material autopulsado 490, Alaris, el servicio rápido por línea convencional ha vuelto a sus orígenes en 1980, cuando se inauguró el primer servicio diurno rápido entre estas regiones españolas tan distantes. Esta historia se remonta a finales de los años setenta, con el éxito de la primera generación de electrotrenes, los 432, e incluso antes, cuando se planteó la posibilidad de crear un servicio diurno rápido entre Cataluña y Andalucía con material TER que no llegaría a verificarse.

Por aquellos años, la demanda propiciada por los nuevos trenes de calidad unida a la extensión de las electrificaciones en la red, propició el nacimiento de la segunda generación de electrotrenes, los 444, presentados en 1980 en el primer servicio Intercity en nuestro país, entre Madrid-Valencia y también en el servicio electrotrén con suplemento (tipo B) Barcelona-Sevilla, desde el 1 de junio de 1980.

Los 444, ante el retroceso de electrificaciones a 1500 V. fueron monotensión a 3000 V, lo que supuso que sus equipos eléctricos fueran más sencillos. Eran una versión de las unidades 440 adaptadas a servicios de larga distancia. Con equipos y bogies mejorados respecto a los de los 432, fueron equipados con nuevos motores MB3165C, cuatro por tren cada uno con 290 kW, con un total de 1160 kW, la misma potencia que los 432. Disponían de suspensión neumática, condiciones mejoradas de insonorización y, en conjunto, mayor fiabilidad general. Acoplables con los 432, ofrecían un número similar de plazas (cuatro más en 1ª). La configuración del tren era de un coche motor con cabina de conduc-



ción y furgón y setenta y dos plazas de 2ª clase, un remolque intermedio con ochenta y ocho plazas de 2ª y un remolque con cabina y bar y 56 plazas de 1ª. Contaban con nuevo testero y asientos, los de 2ª del nuevo modelo unificado, continuando la tradición del vistoso color rojo de base, sobre el que, en lugar de las franjas plateadas del 432, se pintaron llamativas y gruesas franjas amarillas que sugerían los trazos del logotipo de Renfe.

El tiempo de viaje inferior en siete minutos a las doce horas (11h50 en 1981) en un recorrido de 1.129 kilómetros entre Barcelona y Sevilla. Este tiempo era sólo inferior en casi media hora al del último Arco, con una media de velocidad de alrededor de 95 km/h muy elevada entonces e incluso ahora al tratarse de un trayecto tan largo y a una velocidad máxima de sólo 140 km/h. Hasta 1982 los horarios se mantuvieron, con la única modificación de que el tren utilizaba como terminal en la Ciudad Condal la estación de Término y parada en el apeadero de Paseo de Gracia, con horarios similares. Esta situación perduraría hasta mayo de 1983 cuando volvió a utilizarse Sants como terminal y se amplió el tiempo de trayecto de las dos ramas en alrededor de un cuarto de hora.

Electrotren	1 de junio de 1980	Electrotren
763/468	Barcelona S.	465/762
7.18	Valencia T.	19.53
10.58 - 11.08	Sevilla P. A.	15.50 - 15.57
19.18		8.00

Eran frecuentes las dobles tracciones Barcelona-Sevilla, triple a la salida de Sevilla por encaminar hasta Alcázar de San Juan el electrotren

Sevilla-Madrid -hasta 1982 cuando fue sustituido por material Talgo III. Aún así el servicio seguía frecuentemente en triple: dos trenes hasta y desde Barcelona y uno más limitado a Valencia.

El éxito inmediato del nuevo servicio animó a Renfe a crear otro de corte muy similar al anterior entre Barcelona y Málaga a partir de mayo de 1982, unido con el de Sevilla hasta y desde Córdoba, con un tiempo de viaje de trece horas diez, tiempo excelente que no se igualaría hasta 2005 en el mismo recorrido diurno y sólo rebajado en un minuto en el momento de la sustitución del tren. Como referencia hay que señalar que el servicio nocturno a comienzos de los ochenta invertía algo más de veintiuna horas.

Electrotren 693	9-82	Electrotren 690
7.00	Barcelona T.	20.25
7.08	Barcelona P. G.	20.17
7.14	Barcelona S.	20.10
11.05 - 11.10	Valencia T.	16.08 - 16.14
19.26	Sevilla P. A.	8.05
20.25	Málaga	7.00

Para hacer frente a la gran y creciente demanda de estos servicios, desde el 3 de junio de 1984, el electrotren fue sustituido por un rápido de coches 9000, lo que supuso un incremento de entre treinta y cuarenta minutos debido a las maniobras de cambio de locomotora e inversión en Valencia, Alcázar de San Juan y Córdoba. El rápido Torre del Oro Barcelona-Sevilla y la rama de Málaga ofrecían 1ª y 2ª y cafetería en la rama malagueña.

Rápido	6-84	Rápido
Torre del Oro		Torre del Oro
693		690
7.00	Barcelona S.	20.50
11.04 - 11.16	Valencia T.	16.30 - 16.42
19.49	Sevilla P. A.	8.20
20.47	Málaga	7.00

También debe mencionarse que por entonces, mediados de los ochenta comenzaron a remolcar estos trenes las locomotoras 250, relevando a las 269, menos potentes. A partir de 1985 y hasta mayo de 1987 se creó el primer enlace del tren a Extremadura conectando el rápido en Manzanares con un TER entre esta localidad y Badajoz, vía Ciudad Real y Mérida. Desde junio de 1985 se produjo otra novedad relacionada con la alta demanda y ocupación de los trenes, cual era el desdoblamiento de las ramas en temporada alta, incrementándose así notablemente la oferta. Este desdoblamiento cesó justo un año más tarde y también se ampliaba en unos veinte minutos el tiempo de viaje.



En junio de 1986 se eleva la velocidad máxima en Renfe a 160 km/h, aunque apenas se refleja en estos trenes desde mayo de 1987 con una ligera mejora de tiempos de hasta siete minutos, con las 250 ya como titulares, más aún con la reducción de velocidad de las japonesas aquel año a la que seguirían también las 250 en 1988.



Rápido	6-1986	Rápido
Torre del Oro		Torre del Oro
693		690
7.24	Barcelona S.	21.20
11.19 - 11.31	Valencia T.	17.12 - 17.24
20.02	Sevilla P. A.	8.53
21.04	Málaga	7.33

Desde la perspectiva del material rodante, en mayo de 1987 se introdujeron los coches restaurantes R9 9900 en la rama de Sevilla y a partir de julio los coches guardería Bz5x 10500 –a partir de una remesa de coches 10000 transformados– en la de Málaga (servicio inaugurado entre Madrid y Alicante en 1986). Es de destacar que los nocturnos de Sevilla y Málaga fueron transformados en

Rápido	Rápido	Rápido	6-1985	Rápido	Rápido	Rápido
1693	Torre del Oro	Torre del Oro		Torre del Oro	Torre del Oro	1690
	11693	693		690	11690	
8.57	7.00	7.00	Barcelona S.	20.38	20.50	22.09
13.02 - 13.14	11.01 - 11.13	11.01 - 11.13	Valencia T.	16.30 - 16.42	16.30 - 16.42	17.25 - 17.40
	19.42	20.00	Sevilla P. A.	8.15	8.15	
23.25		21.05	Málaga	7.00		8.00

Estrella –Mediterráneo y Gibralfaro– en 1987 elevando su velocidad a 140 km/h con tiempos de viaje de alrededor de dieciséis y diecisiete horas respectivamente, dos menos que hasta entonces. En enero de 1988 se creó una tercera rama a Badajoz con 2ª clase y, desde mayo se prolonga la rama de Sevilla hasta Cádiz, pasando a utilizar la estación sevillana de San Bernardo, en lugar de Plaza de Armas.

Rápido	6-1988	Rápido
Torre del Oro		Torre del Oro
693		690
7.00	Barcelona S.	21.31
11.00 - 11.13	Valencia T.	17.18 - 17.30
20.01	Sevilla S. B.	8.43
21.39	Cádiz	7.05
21.09	Málaga	7.45

Desde enero de 1991 se produjo una aceleración generalizada de todas las ramas de entre quince y veinte y proseguía el repintado de coches y locomotoras iniciado en 1990. En los nocturnos, es de destacar que desde junio de 1991 el relevado Talgo III RD Barcelona-París fue asignado a un nuevo servicio Barcelona-Málaga vía Zaragoza-Alcázar hasta junio de 1992 y desde aquel mes pasó a circular por la línea de alta velocidad, cambiando de ancho en Atocha y convirtiéndose en el primer nocturno en utilizar la nueva línea. También de junio de 1992 data el Talgo Triana y en octubre sería reemplazado por una nueva composición Talgo serie 5, el Trenhotel Antonio Machado Barcelona-Sevilla/Málaga, aunque el Talgo III RD de Málaga se mantuvo hasta mayo del 93 circulando en fechas punta. El exitoso Antonio Machado continuó acoplado a la rama sevillana hasta septiembre de 2000, cuando paso a circular acoplado con un nuevo Trenhotel a Granada, vía Valencia. Desde

En mayo de 1989 se produjeron novedades significativas. En primer lugar el tradicional rápido dejaba de llamarse así para pasar a denominarse Diurno. Y lo más importante era el desdoblamiento del tren en dos al crearse nuevas ramas de circulación diaria a Granada y Almería. Así, el Torre del Oro se componía de dos ramas, una a Cádiz con 1ª, 2ª, restaurante y guardería, y a Badajoz con 2ª. Además, el nuevo García Lorca con rama principal a Málaga con 1ª, 2ª, cafetería y guardería y otras dos a Granada y Almería con 2ª. La rama granadina, además, disponía de furgón intercalado en la composición. Tanto esta rama como la de Almería y Badajoz eran remolcadas por las locomotoras 333.



Diurno García Lorca	Diurno Torre del Oro	5-1989	Diurno Torre del Oro	Diurno García Lorca
697	693		690	694
7.50	7.00	Barcelona S.	21.32	22.35
11.52 - 12.04	10.59 - 11.11	Valencia T.	17.11 - 17.25	18.03 - 18.15
	19.59	Sevilla S. B.	8.43	
	21.30	Cádiz	7.05	
22.10		Málaga		8.25
20.57		Granada		9.15
21.40		Almería		8.15

octubre de 1992 el diurno deja de llevar suplemento y la rama de Cádiz pasa a prestarse con los electrotrenes de tercera generación de la serie 448 en servicio Intercity, pasando la rama de Badajoz al diurno García Lorca. Hay que destacar que en aquel verano se puso en marcha un efímero servicio Intercity trisemanal Valencia-Sevilla y tetrasemanal y alterno con el anterior Alicante-Sevilla, que circularía en periodos punta como rama del tren principal hasta el verano de 1995 (la rama de Alicante).



Intercity Torre del Oro	Diurno García Lorca	10-1992	Diurno García Lorca	Intercity Torre del Oro
693	697		696	690
8.40		Barcelona EF.		21.00
8.50		Barcelona PG.		20.51
9.00	8.00	Barcelona S.	21.40	20.45
12.45 - 12.50	11.46 - 12.00	Valencia T.	17.18 - 17.30	16.25 - 16.30
20.22		Sevilla S. J.		8.36
22.07		Cádiz		7.00
	21.45	Málaga	7.40	
	20.15	Granada	8.50	
	21.34	Almería	7.45	

El Intercity invertía once horas veintidós, el mejor tiempo de la historia en la relación Barcelona-Sevilla hasta la introducción del Alaris gracias a la reducción de las maniobras y a la velocidad de 160 km/h. Además proporcionaba prestaciones nuevas como el video o la megafonía. El Intercity circularía hasta mayo de 1993, cuando quedó de nuevo un solo tren, el Diurno García Lorca, con ramas a Sevilla, Málaga, Almería, Granada y Badajoz, con plazas de 2ª en todas las ramas y de 1ª y cafetería sólo en la rama de Málaga. Sólo en temporada se desdoblaba, separando las ramas de Sevilla, prolongada a Cádiz con 1ª y cafetería, y la de Badajoz, como Diurno Torre del Oro, situación que se mantendría desde septiembre. También desde septiembre de 1993 la rama de Almería pasó a circular trisemanalmente, excepto

en temporada, cuando lo hacía a diario. También durante 1993 al diurno de Barcelona se le añadió una rama Madrid-Málaga con 2ª clase.

En 1994 los horarios se mantuvieron estables, con la circulación estival diaria de Almería y continuando la prolongación a Cádiz. También en aquel año comenzaron a remolcar el tren las locomotoras 252, relevando a las 250 completamente en 1995. También de aquel año data la tarificación tipo AVE con trenes valle, llano o punta según fechas. El Estrella Gibralfaro elevaba su velocidad a 160 km/h (13h35) con ramas a Málaga, Cádiz y Granada y la rama de Málaga pasó su coche de 1ª a la de Cádiz.

Escasos cambios en 1995, sólo la incorporación de plazas de 1ª en la rama de Granada y restaurante en la rama de Málaga. En 1996 comenzaría la incorporación de coches reformados 9300

Diurno Torre del Oro	Diurno García Lorca	1993	Diurno García Lorca	Diurno Torre del Oro
697	693		694	690
9.00	8.00	Barcelona S.	21.40	20.40
12.50 - 13.05	11.45 - 12.00	Valencia T.	17.18 - 17.30	16.15 - 16.30
21.22	20.42	Sevilla S. J.	8.20	8.05
23.07		Cádiz		6.30
	21.45	Málaga	7.30	
	20.25	Granada	8.40	
	21.15	Almería	7.35	

Diurno Torre del Oro	Intercity García Lorca	1997	Intercity García Lorca	Diurno Torre del Oro
693	697		694	690
9.30	8.00	Barcelona S.	21.35	20.45
12.53 - 13.00	11.30 - 11.45	Valencia T.	17.30 - 17.45	16.29 - 16.44
20.53	20.15	Sevilla S. J.	8.50	8.15
22.45		Cádiz		6.20
	21.15	Málaga	8.05	
	20.10	Granada	9.05	
	21.28	Almería	7.50	



–y en muy inferior medida los 16300– en el García Lorca, con servicio de video, no así en el desdoblado Torre del Oro, que mantenía los coches 9200 originales. En general se produce una aceleración media de unos veinte minutos. Desde noviembre de 1996 se limita de nuevo la circulación de Cádiz a temporada y desde el verano de 1997 el García Lorca pasa a la categoría Intercity de nuevo, gracias a las prestaciones de los coches reformados, mejorando los tiempos en alrededor de media hora. En septiembre de 1997 es la rama de Granada la que pasa a trisemanal, diaria en temporada, y sigue con 1ª. El restaurante circularía en la rama de Málaga. El Intercity con distintas variaciones horarias perduraría hasta mayo de 2000.

Sin cambios significativos en 1998, en 1999 el García Lorca como Intercity encaminaba todas las ramas (Cádiz en temporada), desdoblándose en temporada el nuevo diurno Albaicín con las ramas diarias de Almería y Granada (trisemanales fuera de temporada). También aquel año comienza la denominación de preferente y turista en lugar de las clásicas 1ª y 2ª.

En 2000 acaban definitivamente los desdoblamientos pasando a un esquema de circulación que, básicamente ha perdurado hasta la reciente sustitución del Arco. La clase preferente era encaminada sólo en la rama de Sevilla y el restaurante en la de Málaga. Cabe mencionar también que en septiembre de ese año el Estrella Gibraltar fue sustituido por el Trenhotel del mismo nombre con ramas a Málaga (12h25) y Granada, aparte del Antonio Machado a Cádiz, ambos vía Valencia y tipo 180. ■

ALFONSO MARCO

Diurno García Lorca 697	5-00	Diurno García Lorca 694
8.00	Barcelona S.	20.45
11.23 - 11.30	Valencia T.	16.40 - 16.45
20.06	Sevilla S. J.	8.15
21.15	Málaga	7.15
20.25	Granada	8.20
21.05	Almería	7.30

Diurno Albaicín	Intercity García Lorca	1999	Intercity García Lorca	Diurno Albaicín
693	697		694	696
9.30	8.00	Barcelona S.	20.15	20.45
12.53 - 13.00	11.24 - 11.31	Valencia T.	16.20 - 16.35	16.50 - 16.55
	20.07	Sevilla S. J.	8.11	8.20
	22.08	Cádiz	6.15	
	21.15	Málaga	7.15	
21.27	20.29	Granada	8.15	8.15
21.47	21.10	Almería	7.10	7.10