



Los rápidos de Barcelona a Andalucía (y II)

El siguiente cambio de importancia en el año 2000 es el relevo de los coches 9000 por los Arco, desde el 27 de enero de 2002, manteniendo los horarios precedentes.

El origen de los coches Arco se remonta a 1997 cuando 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. Se decidió la transformación de coches 10000 para así disponer de un 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.

Toda la serie procede pues de la reforma integral de coches Blix 10200 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

Segunda parte de la historia de los servicios rápidos entre Barcelona y Andalucía a partir de 2002, cuando se pusieron en circulación los coches Arco, que desde 1997 circulaban con éxito en el Corredor Mediterráneo. La historia alcanza hasta la actual entrada en servicio de los trenes Alaris.

los bogies GC3 de 160 km/h en GC3D para los circulación a 200, con la instalación de nuevos amortiguadores anti lazo 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 de los Arco se inició a finales de 1997 y la entrega de los vehículos comenzó en febrero de 1999, hasta llegar a los veintisiete encargados en primera instancia y, un segundo pedido, entre 2000 y 2002 cuando se completó la entrega de los cuarenta y uno totales. Comprendía coches

de clase preferente A9t 2000, de turista BI0t 2200 y mixto turista-cafetería BR3t 2800.

El 27 de enero de 2002 se incorporaron al García Lorca, como se ha señalado, siendo el primer Arco grafiado a 160 km/h, ya que en su composición se incluían las plataformas portaautomóviles limitadas a esta velocidad. 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. 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 han sido remolcadas por una 252 entre Barcelona y Alcázar. La locomotora titular remolca la rama Barcelona-Málaga, remolcando la rama sevillana otra 252 (en los primeros años una 269) entre Córdoba y la capital hispalense. La rama extremeña era remolcada entre Alcázar de San Juan y Badajoz por las 333 y actualmente por una 334 de Fuencarral y las ramas de Andalucía oriental, originalmente por las 333 y 319 y actualmente por las 334 y en ocasiones por las 319-300. En cuanto al material remolcado, además de los coches Arco, han podido verse con frecuencia en la composición del tren coches BI0t 9300 y ocasionalmente en los primeros años algún A9t 9100.

Como se ha señalado, ha habido pocas variaciones en los años en que en este tren se han utilizado los coches Arco, sólo en 2005 coincidiendo con la desaparición del autoexpreso se produjo una pequeña aceleración, de entre cinco y diez minutos para las ramas de Sevilla y Málaga y de hasta cuarenta en las ramas de Granada y Almería.

2005		
8.00	Barcelona Sants	20.50
11.16 - 11.23	Valencia	16.50 - 16.55
19.55	Sevilla Santa Justa	8.20
21.10	Málaga	7.20
19.37	Granada	8.40
20.40	Almería	7.40

Es significativa la fecha del 24 de diciembre de 2007 con la llegada de la alta velocidad a Málaga y el comienzo del servicio AVE y también el 20 de febrero de 2008 con la apertura del tramo Camp de Tarragona-Barcelona y la creación de sendos AVE Sevilla-Barcelona y Málaga-Barcelona, inicialmente con parada prolongada en Madrid hasta que desde el 10 de enero de 2009 se produjo la apertura de la circunvalación de Madrid y la puesta en servicio con tiempos de viaje a Sevilla y Málaga de alrededor de



cinco horas y media a promedios de velocidad superiores a los 200 km/h en recorridos de más de 1.000 kilómetros. El 13 de junio de 2010, fue la fecha de puesta en servicio diario del segundo AVE de Barcelona a Sevilla y a Málaga y de la supresión de los Trenhotel.

Naturalmente la implantación de estos servicios supuso un replanteamiento del servicio rápido tradicional tratado. En los últimos años se han planteado diferentes opciones para el tren y finalmente se ha decidido la sustitución del material Arco por los trenes 490, en servicio Alaris.

Es curioso señalar que los 490 comenzaron a prestar servicio en Renfe un 16 de febrero de 1999, el mismo año en que también empezaron su andadura los coches Arco. Los 490, siempre con la denominación comercial de Alaris debutaron en el servicio Madrid-Valencia-Castellón en la que permanecieron hasta 2008, cuando comenzaron a prestar servicio también en el corredor Mediterráneo entre Barcelona-Valencia y Alicante. Los 490 de Renfe son uno más de la extensa familia de los trenes pendulares europeos derivados de los trenes pendulares italianos, "pendolini", pioneros en esta tecnología ferroviaria desde los años setenta en toda Europa. Se decidió adquirir la versión más reducida del pendolino, tres coches con ciento sesenta plazas, con el objetivo de incrementar las frecuencias con un máximo aprovechamiento de la oferta. Entre 2006 y 2008 se produjo el paso de toda la serie por los talleres para su revisión mecánica general, renovación de interiores y aplicación del nuevo esquema de pintura de Renfe-Operadora. El servicio en estas relaciones mediterráneas, aun conservando la denominación de Alaris perdió, como en el caso de los servicios Barcelona-Sevilla/Málaga las prestaciones de gama alta ofrecidas en los Alaris del corredor Madrid-Levante, hasta su desaparición en diciembre de 2010

con la apertura de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Doce años después de su puesta en servicio, es la tercera incursión desde Alcázar de San Juan al sur de los trenes 490, cuyas diez unidades están asignadas al taller de Valencia Fuente de San Luis.

■ Y llega el Alaris

Se citan a continuación las tablas horarias básicas del último servicio Arco y del actual Alaris, en el que se incluyen las salidas y llegadas a Granada, Almería y Badajoz, aunque para ellos se requiera transbordo a trenes, por el momento, Arco.

El "nuevo" Alaris gana a y de Sevilla sesenta y cinco y setenta y un minutos al regreso; ochenta y seis y una hora a y de Málaga y, para las ramas con transbordo, treinta y cuarenta y un minutos a Badajoz, treinta y nueve y cuarenta y uno a Granada y media hora en sentido descendente a Almería, quedando igual al regreso.

10-9-2011		
8.00	Barcelona Sants	20.51
11.16 - 11.23	Valencia	16.50 - 16.55
19.55	Sevilla Santa Justa	8.20
21.09	Málaga	7.10
19.35	Granada	8.45
20.25	Almería	7.40
21.40	Badajoz	7.15

11-9-2011		
8.30	Barcelona Sants	20.09
11.52 - 12.00	Valencia	16.27 - 16.35
19.20	Sevilla Santa Justa	9.00
20.38	Málaga	7.55
19.32	Granada	8.41
20.33	Almería	7.36
21.40	Badajoz	7.15

Como curiosidad la última circulación del Arco 697 desde Barcelona fue remolcada por la locomotora 252-072 con los coches BR3t 2808, BI0t 2217 y A9t 2008 a Málaga y BR3t 2810, BI0t 2220, A9t 2010 y BI0t 9301a Sevilla, con la 252-035 desde Córdoba a Sevilla, llegada en el Arco inverso desde Sevilla por la mañana. Enlazando con este Arco, entre Alcázar de San Juan y Badajoz circuló el coche BI0t 2210 llegado el mismo día de Badajoz, remolcado por la 334-024 y, entre Linares y Almería el BI0t 2213 remolcado por la 319-332, llegada el mismo día en el Arco de Granada con el BI0t 2204.



En el 694 la titular entre Málaga y Barcelona fue la 252-057 con los coches BI0t 2221, A9t 2004 y BR3t 2806 y desde Sevilla los coches BI0t 2211, 2207, 2202, 2216, 2206 y 2213 (éste hasta Linares); los BR3t 2802 y 2804 y los A9t 2002 y 2006. La razón de que este Arco llegara con doce coches es la devolución del material mantenido en Sevilla a Barcelona para su reagrupamiento y reenvío en su caso a nuevas bases. ■

ALFONSO MARCO

