

Los coches-camas y literas circulan acoplados al tren postal de Andalucía, delante de los furgones estafeta.



Circula a diario desde junio

EL EXPRESO SEVILLA- ALMERIA

MIGUEL CANO LOPEZ LUZZATTI

EN la primavera del año 1984, por acuerdo entre RENFE y la Junta de Andalucía, se firmó un convenio para establecer una relación nocturna directa entre Sevilla y Almería, a base de un coche-camas y un coche-literas. En principio, la circulación sería alterna, saliendo de Sevilla los martes, jueves y domingo, para regresar de Almería los lunes, miércoles y viernes. Durante seis meses, la Consejería de Transportes, Comercio y Turismo de la Junta de Andalucía aportaría a RENFE la diferencia entre el costo del tren y los ingresos obtenidos por las plazas ocupadas.



En la vía 5 se encuentran estacionados los dos trenes postales y en la vía 7 ha entrado el expreso Madrid-Almería. Un tractor retira la plataforma de autoexpreso para acoplar en cola los coches directos Sevilla-Almería.

En cuanto a las características técnicas de la circulación, debido a que los horarios de verano ya habían entrado en vigor cuando se decidió poner en marcha el expreso Sevilla-Almería, los dos coches de éste constituyeron una composición independiente de Sevilla a Linares Baeza con el número 815 (814 en sentido contrario), siendo remolcados por una locomotora tipo 269, que permanecía en la última estación durante veinticuatro horas. Desde aquí, los coches eran acoplados al expreso Madrid-Almería número 11.878 (877 en sentido contrario), apro-

vechando así la tracción del tren de Madrid.

Estudio para la mejora de la rentabilidad

La experiencia de los siete meses de servicio durante 1984 permitió sacar las siguientes conclusiones: dada la buena ocupación del coche-camas y la petición de las agencias de viajes de que el servicio fuera diario, era necesario estudiar la fórmula que lo hiciera posible. Por otra parte, la imposibilidad de mantener una locomotora remolcando sólo dos coches durante 259 kilómetros, y finalmente que para los horarios de verano de 1985 había que decidir a qué tren se acoplaban los coches entre Sevilla y Linares Baeza, sin modificar de forma importante los horarios.

Durante el invierno, la relación Sevilla-Almería se siguió manteniendo a cargo de RENFE en las mismas condiciones, mientras una comisión Renfe-Junta de Andalucía estudiaba las distintas alternativas de explotación en condiciones económicas viables. Del 2 al 26 de junio el tren tomó la numeración transversal 915 (914 en sentido Linares Baeza a Sevilla).

Finalmente, desde el 27 de junio, la circulación del expreso Sevilla-Almería se hace diaria, tomando el número 39.913 a la ida y 39.910 a la vuelta, como consecuencia de ir acoplados los coches-camas y literas al tren postal de Andalucía.

Esta modificación implica varios cambios y maniobras durante el viaje que por su interés vamos a reflejar puntualmente en este trabajo.

Nos dirigimos a las 22 horas a la estación sevillana de San Bernardo y encontramos en la vía 5 el coche WL 4647 y el coche-literas BBL 8189. Este último repintado con los colores nuevos del material utilizado en los expresos Estrella. El cambio en la estación de salida de Sevilla ha sido la primera consecuencia de la modificación de las condiciones de circulación del tren, pues hasta Linares Baeza iremos enganchados al tren postal procedente de Cádiz que llega puntualmente remolcado por la locomotora 269260 y formado con tres furgones estafeta de la capital gaditana y un furgón más, adicionado en Jerez de la Frontera. Se estaciona en la vía 3 e inmediatamente la locomotora es desenganchada para pasarla a la vía 5, delante de los coches de viajeros. Simultáneamente, mientras se descargan las sacas de correos que queda-



El puesto de CTC de Córdoba, debido a su intenso tráfico, debe ser atendido por dos personas.

El expreso Almería-Madrid, sin los coches con destino a Sevilla, espera en la vía 7 su locomotora eléctrica. En la vía 9, los dos coches directos a Sevilla son enganchados a la locomotora eléctrica que espera.

rán en Sevilla, un tractor con dos furgones postales de esta capital se sitúa en cola. Con los seis furgones maniobra de la vía 3 a la vía 5, acoplándolos detrás de los coches de viajeros. Todos estos movimientos se han realizado, no sin dificultad, en treinta minutos, ya que coincide en ese tiempo la llegada del automotor de Granada y la salida de la UT de Utrera, lo cual para una estación carente de enclavamientos entraña una gran responsabilidad para el personal ferroviario.

Maniobras y cruces de Córdoba a Linares Baeza

A las 22.30 h. se nos da la salida hacia Córdoba. Para la poderosa tracción que llevamos no hay problema en alcanzar los 100 km/h., que es la velocidad máxima del tren. Una parada en Lora del Río y otra en Palma del Río son las únicas novedades hasta Villarrubia, donde las obras que se realizan en la doble vía Córdoba-Almodóvar nos imponen una reducción a 20 km/h.

En Córdoba nos estacionamos en la vía 5 de andén principal. La pareja de conducción se-



villana deja su puesto a otra pareja de aquí, responsable de llevar el tren hasta Alcázar de San Juan. Tenemos veinte minutos de parada, tiempo previsto para colocar en cola otro furgón estafeta y un vagón JYPD. Esta maniobra, realizada por un tractor, obliga al cierre del paso a nivel de Las Margaritas cada vez que hay un movimiento, lo que provoca la irritación de los automovilistas. Con la futura estación, todos estos problemas deben quedar solucionados y sobre todo la seguridad garantizada.

A las 0.22 h. nos ponemos otra vez en marcha. Entramos ahora en el trayecto más denso de circulación ferroviaria de la 3.ª Zona. Ya en Alcolea nos cruzamos con dos mercantes: el uno con automóviles y contenedores y el otro con tolvas de cereales y cisternas de combustible. Nuestra marcha estará con-

dicionada a la tupida malla de circulación de trenes en vía única, verdadero calvario del puesto de CTC de Córdoba cada noche. Es la razón de que en algunos trayectos, por ir a la hora, no sobrepasemos los 60 km/h. En Montoro cruzamos con el Teco de Sevilla, que se distingue del resto por llevar en cola focos rojos de destello, en experimentación.

En Los Siles nos estacionamos en vía desviada para cruzar con otro mercante de mayor longitud y por Marmolejo es el Teco de Málaga el que nos deja pasar a nosotros. Todos estos trenes se mueven rápidamente hacia el Sur, para no ser alcanzados por la batería de expresos que bajan, que los dejarían parados varias horas ocupando además unas vías que son necesarias para hacer los cruces con la batería de expresos que su-

ben y de la cual nosotros somos la punta de lanza.

Efectivamente, en Andújar nos encontramos con el primer expreso de Algeciras y en la estación siguiente, Villanueva de la Reina, con el segundo, que procede de Irún llevando literas de bogies intercambiables. Aquí nuestra parada se prolonga, pues aún debemos esperar al primer exprés Madrid-Málaga. Corren uno tras otro a la distancia, como lebreles a la caza de una pieza, que en este caso no es otra que la luz verde de los semáforos.

Reanudamos la marcha avanzando hasta Espeluy, donde entramos por la llamada Banda de Andaluces, lo que para mí es una novedad, después de veinticinco años de viajar por esta línea en todo tipo de trenes. La razón de entrar por aquí es que debemos coger el furgón estafeta de Jaén. Un tractor retira primero el JYPD que llevamos en cola y con él hace la maniobra de forma que vuelva a quedar detrás de todos los furgones. Mientras, en la locomotora eléctrica se dispone todo para hacer ahora el freno por vacío, ya que este último furgón que se nos coloca no dispone de freno de aire.

Mientras revisamos el apriete de las zapatas y su posterior afloje, por las vías de MZA (aún se conserva en Espeluy la terminología de las antiguas compañías) oímos el paso sin parada del expreso Costa de la Luz con destino a Huelva. Nuestra parada, por el contrario, se ha demorado con la comprobación del freno y acumulamos siete minutos de retraso a la salida. Aceleramos rápidamente para ir a cruzar en Mengibar con la segunda rama del Costa de la Luz, con destino a Cádiz. Es impresionante el desdoblamiento de trenes en la época estival y la longitud de las composiciones de hasta veinte coches. Todavía antes de llegar a Linares Baeza, encontramos en Jabalquinto, ya estacionado, el Estrella Costa del Sol, segundo expreso con destino a Málaga. En una tercera vía telemandada, un mercancías avanzará lentamente hacia el Sur durante las próximas cuatro horas.

Linares Baeza, de 3.00 h. a 5.00 h. de la madrugada

3.00 h. Entramos en Linares Baeza por la vía 5 y a lo lejos vemos subir hacia Vadollano el expreso Sierra Nevada Granada-Madrid, que ha salido hace unos minutos. Nos estacionamos lo más posible al Norte para facilitar las maniobras que a continuación van a realizarse.

3.10 h. Los coches-camas y literas Sevilla-Almería han sido desenganchados para que la misma locomotora eléctrica del tren haga maniobras con ellos. Entra en la vía 7 el tren postal procedente de Madrid e inmediatamente se le da orden de hacer maniobra para situarse en la vía 5, a la cola de nosotros. De esta forma se deja libre la vía 7, donde debe estacionarse el expreso 878 Madrid-Almería que ya se encuentra detenido en la señal de entrada.

3.15 h. Un tractor de maniobras retira de la cola del expreso de Almería la plataforma de automóviles, llevándosela a la vía de mango. La locomotora eléctrica del postal ascendente lleva el coche-camas y el coche-literas a la vía 7 para que sean enganchados por cola, regresando a la vía 5 para acoplarse otra vez con el tren postal.

3.20 h. Los especialistas de estación se mueven con rapidez y precisión y don Victoriano Morilla, inspector principal de Movimiento, comprueba en todo momento la corrección de las maniobras. El tractor trae de nuevo la plataforma de automóviles para engancharla en cola de la composición Madrid-Sevilla-Almería, que toma el número 11.878.

De la vía 1 sale suavemente hacia Madrid el expreso 813 Estrella Giralda procedente de Sevilla, que ha parado sólo un minuto.

3.25 h. En cabeza del expreso de Almería se ha sustituido la locomotora eléctrica 269 que venía de Madrid por dos Diesel acopladas con mando múltiple de la serie 321.

3.30 h. De la vía 7 sale hacia Almería el expreso y de la vía 5 hacia Madrid el postal, recuperando ambos los minutos de retraso que traían a la llegada.

3.45 h. Durante media hora hay una relativa calma en los andenes, sólo interrumpida por la entrada del expreso 812 Estrella Giralda Madrid-Sevilla, que se marcha tan rápida y sigilosamente como lo hizo el otro.

3.59 h. En la vía 3 se estaciona el expreso 1878 Sierra Nevada Madrid-Granada, que en verano circula desdoblado del Almería. Es el único tren de viajeros que viene remolcado por locomotora eléctrica 276 Alstom, la cual es desenganchada para ser sustituida por otras dos Diesel 321 acopladas en mando múltiple.

4.05 h. En la vía 1 se detiene un minuto el Estrella Costa del Sol Málaga-Madrid y reanuda silenciosamente su marcha hacia la capital de España.

4.10 h. Entra procedente de Almería el expreso 877, remolcado por dos locomotoras Diesel serie 321 en mando múltiple, estacionándose en vía 7. En cabeza vienen los coches camas y literas con destino a Sevilla. Inmediatamente son desenganchados del resto de la composición,

para que las locomotoras Diesel que se quedan hagan la maniobra de pasarlos a la vía 9, donde los espera la locomotora eléctrica 269239.

4.18 h. De la vía 3 sale hacia Granada el expreso Sierra Nevada con su número 878. Por la otra banda de la estación, de la vía de mango viene la locomotora eléctrica 269243 para ponerse en cabeza de la composición Almería-Madrid, situada en la vía 7. Simultáneamente, en la vía 9 se produce el enganche de los coches Almería-Sevilla a la locomotora eléctrica que, una vez ha salido el expreso de Granada de la estación, avanza con ellos para situarse en la vía 5, delante de los furgones estafeta del postal descendente, que no se han movido de ahí desde las 3.10 h. Entre los coches de viajeros y los furgones va intercalado un vagón JJ 600.000 que no lleva freno de aire, por lo que esta composición circulará hasta Cádiz con freno de vacío.

4.35 h. Sale hacia Madrid el expreso de Almería con el número 877, que conserva todo el año por ir en sentido ascendente, permanentemente desdoblado del expreso de Granada.

4.40 h. Entra en la vía 1 el expreso 811 Costa de la Luz, rama de Cádiz, que en verano circula desdoblado de la rama de Huelva. En cuanto se estaciona se enciende la luz verde de la vía 5 para que salga el tren postal hacia Sevilla, en el que ocu-



En Sevilla San Bernardo, una vez que han descendido los viajeros, los coches son llevados a la vía 3, donde espera la locomotora Diesel de los portes, para llevarlos a revisión y limpieza en San Jerónimo.



El expreso Almería-Madrid va a entrar en la vía 7. Los coches directos Almería-Sevilla que vienen en cabeza pasarán a la vía 9, donde espera la locomotora eléctrica, que finalmente los situará en cabeza del tren postal de la vía 5.

Fin de viaje con maniobras en Sevilla

En Sevilla San Bernardo entramos a las 9.00 h. por la vía 2 de andén principal. Los viajeros descenden y el personal de Correos carga las sacas que salen de aquí para la bahía de Cádiz. Se corta el tren por el segundo furgón y la locomotora eléctrica se los lleva, junto con los dos coches de viajeros, para dejarlos en las vías de la terminal de Correos. Los coches-camas y literas pasan luego a la vía 3, donde son recogidos por la locomotora Diesel 1616 que cubre el servicio de portes.

La locomotora eléctrica 269 regresa a la vía 2 y se pone otra vez en cabeza del tren postal, saliendo hacia Jerez y Cádiz. Los coches de viajeros, remolcados por la locomotora Diesel, son llevados a la estación de Plaza de Armas para su limpieza y a San Jerónimo para revisión. Por la tarde volverán a San Bernardo a iniciar otro viaje. **Fotos: M. CANO**

pamos plaza para hacer el viaje de regreso, con el número 39910.

Las maniobras serán durante el camino las mismas que hicimos con el tren ascendente. Primero, en Espeluy dejamos el furgón estafeta de Jaén y posteriormente en Córdoba el que lleva la correspondencia de esta ciu-

dad. En cuanto a los cruces, nos encontraremos todavía con la segunda rama del Costa de la Luz procedente de Huelva y los dos expresos de Algeciras. Después de Córdoba, ya serán las unidades eléctricas de cercanías del valle del Guadalquivir y los mercancías que han comenzado otra vez a moverse. Mante-

ner la regularidad hacia el Sur es mucho más difícil y la llegada a Sevilla la hacemos con treinta minutos de retraso. El tipo 100 del tren impide que podamos recuperar el tiempo perdido, a pesar de tener vía y potencia de tracción para haberlo conseguido.



BATEADORA-NIVELADORA-RIPADORA MATISA SERIE B 30

MATISA

