DE BARCELONA A SEVILLA, CON EL NUEVO SERVICIO DE ELECTROTRENES

- *Alta ocupación entre la Ciudad Condal y Valencia.*
- *En doce horas se cubren los 1.132 kilómetros del recorrido.*
- *Tres parejas de maquinistas se relevan en la conducción.*

DESDE hace años, la relación ferroviaria Barcelona-Sevilla goza de una gran demanda de servicios como consecuencia, principalmente, de la emigración de la mano de obra andaluza a Cataluña. Muchas familias que se han establecido en tierras catalanas siguen manteniendo los vínculos con la tierra de donde salieron, realizando periódicamente desplazamientos para ver a familiares y amigos. Pero estos viajes ya se realizan en otras condiciones económicas más favorables, y por ello se veía la necesidad de crear un tren de día que, con mayor confort y velocidad, permitiera realizar tales desplazamientos en una sola jornada, aunque el costo del billete fuera más elevado.

No puede extrañar, por lo tanto, que el éxito haya acompañado al nuevo servicio desde los primeros días, siendo muy alta la ocupación del tren a pesar de haber comenzado a circular en la temporada baja del transporte de viajeros. En Navidad y vacaciones, con toda seguridad habrá que doblar la composición para atender la fuerte demanda de plazas que sin duda va a producirse.

Para contar a los lectores los pormenores del nuevo servicio, nos hemos desplazado de Barcelona a Sevilla en el Electrotrén número 763/569/468, siete días después de su inauguración. Estas son las impresiones y características del viaje.

Aunque a primera vista pueda parecer un contrasentido, uno de los primeros factores determinantes del éxito del electrotrén Barcelona-Sevilla es su temprana hora de salida, al constituirse en la primera relación rápida del día entre Barcelona y Valencia. De todas formas, a mí me resultó sorprendente ver tan concurridos los andenes de la estación-término antes de las siete de la mañana. La composición se encontraba situada en la vía 9, delante del electrotrén de Bilbao y al lado del de Gijón, ambos bitensión de la serie 432. Las tres ramas quedan por la noche bajo las bóvedas curvas de la terminal barcelonesa.

Tres parejas de conducción se relevan a lo largo del viaje.

El interventor.

A la hora prevista, el electrotrén 444-003 se pone en marcha en dirección a las estaciones de paseo de Gracia y Sants, donde suben muchos más viajeros. Demasiados, diría yo, pues algunas personas mantienen aún la mala costumbre de subir a bordo del tren para despedirse, tirándose luego en marcha atolondradamente y de cualquier forma, con riesgo de caídas e incluso de arrollamiento. Esto estuvo a punto de ocurrir, aunque gracias a Dios la cosa sólo quedó en un aterrizaje sin consecuencias sobre el andén.

Con las primeras luces del día, pasamos por las costas de Garraf en dirección a Tarragona, primera parada del recorrido. Los dos coches de segunda clase van completos y en primera sólo quedan 14 plazas libres. Se sirven los desayunos, consumiéndose 19 servicios completos en el propio asiento y numerosos cafés en la barra del bar. El personal de cafetería tiene mucho trabajo, ya que inmediatamente deben comenzar a preparar las comidas del mediodía que se cocinan en el tren, una vez que las bandejas con alimentos precocinados han sido eliminadas.

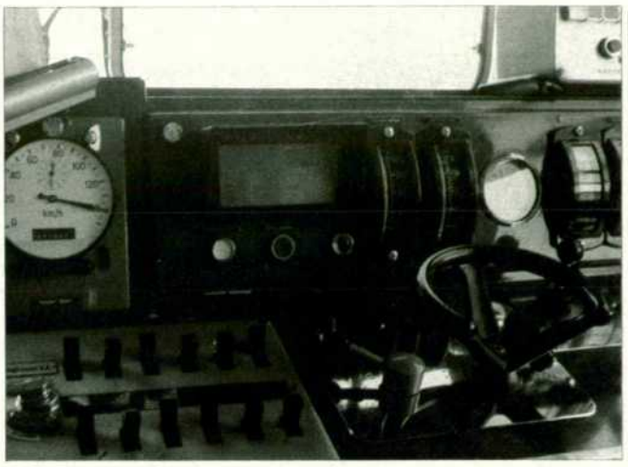
MAQUINISTAS DE ALCAZAR DURANTE 700 KILOMETROS

En la cabina de conducción acompañan a los maquinistas, don Ramiro González y don Juan Simarro, un jefe de maquinistas y un práctico de vía de la 5.ª Zona. Es un auxilio necesario hasta tanto el personal de tracción de Alcázar de San Juan, que para este tren son cuatro parejas, se familiarice con la línea.

La mañana, que comenzó con nublados, se ha tornado esplendorosa al paso por Oropesa y Benicasim, con cielo totalmente despejado. El sol ilumina las playas por las que pasean algunas personas en bañador. A buena marcha circulamos entre naranjos hasta Castellón, tercera parada del viaje.

Realmente, de Barcelona a Valencia el viaje es ideal para quienes tengan que hacer alguna gestión en la ciudad del Turia y regresar en el día. Esto se confirma por los 84 viajeros que dejan el tren. Ahora comienza otra relación muy interesante, que es Levante-Andalucía, con un horario muy cómodo en contraposición al único que había hasta

El camarero de Wagons-Lits sirve la comida a 140 km/h. entre Albacete y Alcázar.



El Electrotrén 444 demuestra excelentes aptitudes para alcanzar rápidamente los 140 km/h. y mantenerlos.

ahora, con salida a medianoche o llegada a Valencia antes de las seis de la madrugada. Suben 23 viajeros, que, si no son muchos, con toda seguridad en poco tiempo se incrementarán cuando las posibilidades del tren sean más conocidas.

Ahora rodamos con vía doble hasta Játiva. Posteriormente hay establecida parada para el cruce con el Talgo "Mare Nostrum", que procede de Murcia, que espera en Alcudia.

CUARENTA COMIDAS SERVIDAS EN UNA HORA

Volvemos a nuestro asiento para comer. El interventor nos informa que la anécdota del viaje ha surgido a la salida de Valencia cuando una señora muy preocupada le ha dicho que su billete ha quedado olvidado en poder de su marido. Posteriormente, por telefonema ha quedado confirmada tal circunstancia, extendiendo un billete de oficio para que la viajera lleve su documentación en regla. Por primera vez, el señor Aragón puede sentarse un rato y repasar la situación del tren en cuanto a plazas disponibles.

El personal de Wagons Lits desarrolla una gran actividad, ya que de Albacete a Alcázar, rodando a 140 km/h., se sirven en poco más de una hora, 29 comidas en primera clase y 11 en segunda. El inspector de la compañía, don Gregorio Díaz Pulido, nos dice que éste es el primer tren de España en el que todos los viajeros de primera han reservado la comida. Ciertamente el menú es abundante —tortilla de patatas, chuleta con guarnición de verduras, fruta, queso y tarta— bien cocinado y a un precio asequible —500 pesetas—. El comentario generalizado de los viajeros es de elogio y complacencia por el servicio.

En Alcázar se produce la segunda inversión en el sentido de marcha, por lo que las butacas deben orientarse, haciendo bascular los respaldos en segunda clase y girando totalmente los asientos en primera. En la cabina de conducción se produce el primer relevo de maquinistas. Suben don José Sánchez Nieto y don Francisco Vázquez Fraile, de la residencia de Córdoba. También ha sido relevado el jefe de tren.

Después del cafe, volvemos a acompañar a los maquinistas a tiempo de observar el avance de los trabajos de desdoblamiento de vía entre Manzanares y Santa Cruz de Mudela. La explanación está casi terminada y colocados los postes de catenaria. En las proximidades de Santa Cruz se han colocado los primeros raíles sobre traviesas de hormigón monobloc, que ampliarán en 42 kilómetros la longitud de vía doble en la línea de Andalucía.

El cielo vuelve a encapotarse en las proximidades de Despeñaperros descargando un fuerte aguacero sin consecuencias para la ágil marcha del tren, que, gracias al freno eléctrico, mantiene la velocidad en las fuertes rampas de Sierra Morena. Tras reducción a 70 por trabajos en la vía, llegamos a Linares-Baeza, entrando en la Tercera Zona, después de haber rodado por la Quinta, Cuarta y Segunda.

LLEGADA A SEVILLA.

De Córdoba a Sevilla volvemos a rodar por encima de 130 km./h. para recuperar los minutos perdidos, debiendo reducir la marcha a partir de Brenes, para entrar en Sevilla a la hora prevista —19.18 horas—. En los andenes aún se mantiene la expectación, después de una semana, ante la llegada del nuevo tren.

El electrotrén pasa al depósito de San Jerónimo, donde se encontrará con el que, a primeras horas de la tarde, llegó a Sevilla procedente de Madrid. Con éste saldrá acoplado a la mañana siguiente hasta Alcázar, donde se desdoblan para marchar el de cabeza a la capital de España, conducido por personal de la base de Fuencarral y el de cola a Barcelona. Este servicio matinal ofrece una gran variedad de enlaces, permitiendo cruzar la Península en una jornada con tiempos mínimos de transbordo.

Agradecemos la cortesía de cuantos, desempeñando su trabajo en este nuevo servicio, han facilitado la información necesaria para este reportaje. ■ **MIGUEL CANO L. LUZZATI (texto y fotos).**

DE MOMENTO, EN LOS EXPRESOS MADRID-ALMERIA/CADIZ

YA SE PUEDE VIAJAR EN CAMA CON BILLETES DE SEGUNDA

Continuando con su programa de innovaciones y de mejoras en los servicios de viajeros, RENFE ha creado la clase turística en los servicios de coches-cama, con cabinas de tres plazas en las que se podrá viajar con billete de segunda clase y pagando el suplemento correspondiente.

La nueva modalidad de viaje, que entró en servicio el 10 de octubre en los expresos Madrid-Granada-Almería y en el "Costa de la Luz" (Madrid-Huelva-Cádiz), es intermedia entre la litera y la cama doble. El nuevo servicio es de gran aceptación en toda Europa, donde ocupa el segundo lugar (después de los departamentos individuales), pues ofrece la confortabilidad e intimidad del coche-cama a un precio bastante asequible: sólo 500 pesetas más caro que la litera. Concretamente, los precios establecidos son el del billete de segunda clase, más un suplemento de 910 pesetas para viajes de hasta 550 kilónetros y de 1.040 pesetas para distancias superiores.

En el futuro, a medida que RENFE disponga de más unidades de los modernos coches YF, climatizados y transformados con cabinas turísticas, el servicio se implantará en otras relaciones ferroviarias hasta tener cobertura nacional. ■