

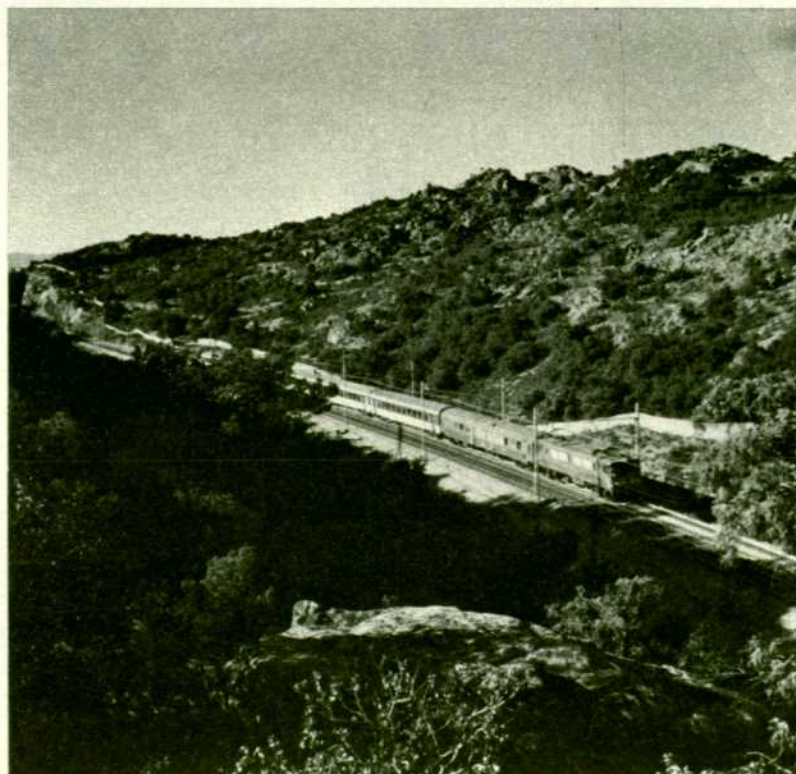
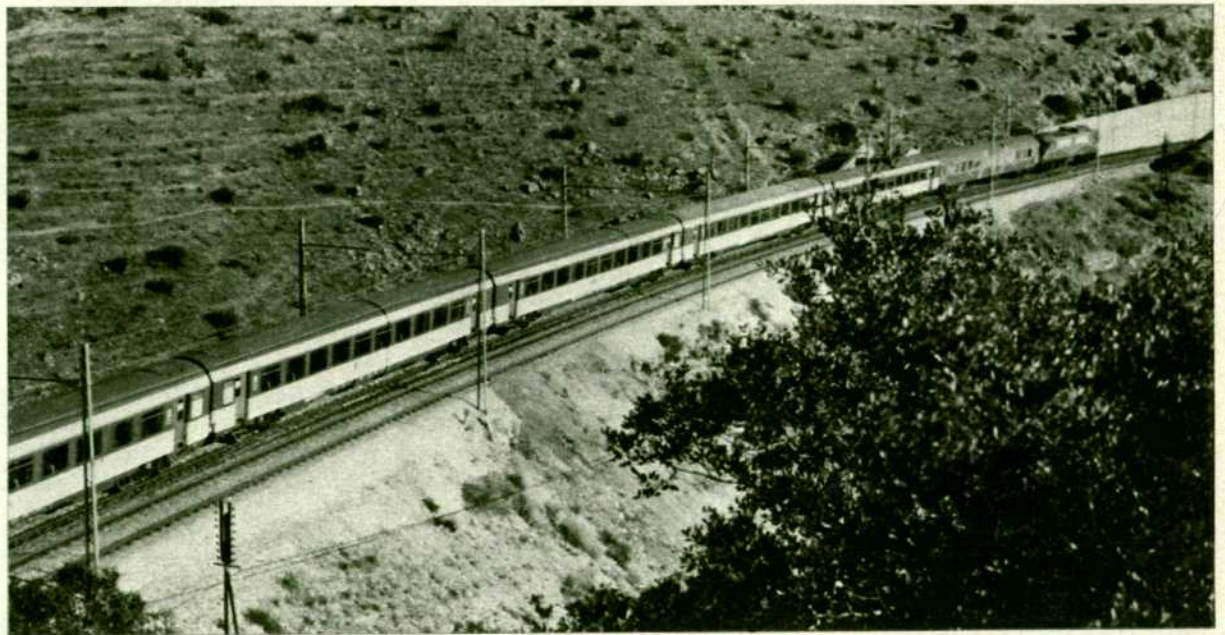
EL SERVICIO DEL "CORAIL" ENTRE MADRID, OVIEDO Y GIJÓN

El pasado mes de diciembre entró en funcionamiento el tren "Corail", que cubrirá el recorrido Madrid-Oviedo-Gijón. Previamente se había realizado un viaje inaugural de presentación del nuevo servicio, al que asistió el presidente de RENFE, don Alejandro Rebollo; altos directivos de la Red y un nutrido grupo de periodistas.

EL "Corail" forma parte de la última fase del Plan de Mejoras iniciado en junio pasado, que contempla, entre otros aspectos, la disminución de los tiempos de recorrido y la introducción de material moderno, que se inició con la incorporación del "Intercity", posteriormente del Talgo Pendular y en esta última fase los trenes "Corail".

CARACTERÍSTICAS

Los trenes "Corail" para viajeros son de fabricación francesa y aportan una serie de innovaciones en los viajes por ferrocarril. Su diseño y características técnicas están concebidas para ofrecer al usuario un elevado nivel de confort. Los asientos han sido diseñados teniendo en cuenta las diversas utilidades y circunstancias del viaje (reposo, lectura, consumiciones, etc.), y las características antropométricas (talla, perímetro, edad, etc.). Posee una cuidada decoración interior y el color de los coches ha sido estudiado de acuerdo con las distintas modalidades cromáticas, en la búsqueda de un ambiente confortable. Los materiales del interior y decoración son de poliéster y fibra de vidrio. Los adornos, tejidos, apliques, etc., han sido estudiados cuidadosamente. El suelo es de linóleo y caucho sintético y moqueta de lana en primera clase. La ilumi-



nación permite leer con una intensidad de 120 a 150 lux. Asimismo, dispone de pequeños puntos de luz orientables para lectura individual.

Otra novedad importante es que el espacio de viajeros está dividido en dos sectores: para fumadores y no fumadores.

Por primera vez en los ferrocarriles españoles se atiende a esta separación, cuya exigencia está creciendo progresivamente en los últimos tiempos. Por tanto, el viajero ha de tener en cuenta esta característica al solicitar billete.

LOS SERVICIOS DEL TREN

Este tren ofrece a los viajeros un amplio servicio de res-

taurante, así como de bar y cafetería. Los viajeros pueden desayunar y almorzar en cada caso y de acuerdo con las especificaciones del folleto que se les facilita, donde figuran modalidades del menú y precios. Asimismo, además de los servicios de bar, los viajeros disponen de la posibilidad de utilizar la venta ambulante que a lo largo del tren se ofrece en horas distintas a las del desayuno o almuerzo. El tren cuenta, además, con un servicio de azafatas y está dotado de instalaciones megafónicas, climatización e insonorización.

En este primer servicio "Corail", Madrid-Gijón, al que seguirán próximamente otras relaciones servidas por el mismo material, la duración del viaje es de siete horas, treinta y siete minutos. La salida de Madrid se efectúa a las 7.40 horas para llegar a Oviedo a las 14.44 y salir tres minutos después con destino a Gijón, donde rinde viaje a las 15.17. En sentido contrario, de Gijón sale a las 7.20 horas, de Oviedo a las 7.48, para finalizar el recorrido en Madrid a las 14.59. En principio, el servicio es alterno, con salidas de Madrid los lunes, miércoles y viernes, y de Gijón, los martes, jueves y sábados. En los próximos meses será diario.

Los coches que van a atender el servicio en la relación Madrid-Asturias serán de 1.ª y 2.ª clase, con 58 y 80 plazas, respectivamente, y están preparados para alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h.

Durante el trayecto tiene parada en las estaciones de Avila, Medina del Campo, Valladolid, Palencia, León, Mieres, Oviedo y Gijón.

La tarifa que rige para el "Corail" es la misma de los electrotrenes. ■

EL TREN DE LA EXPOSICION IBEROAMERICANA DE SEVILLA VOLVERA A FUNCIONAR

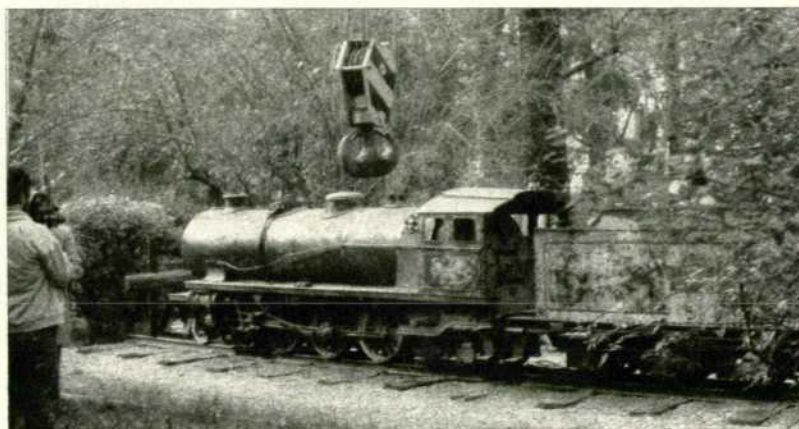
- *Ferrovianos y Amigos del Ferrocarril asumen las tareas de reconstruirlo.*
- *La Tercera Zona de RENFE colaborará en el montaje de la vía con material de segundo uso.*

PARA los sevillanos, el tren de la famosa Exposición Iberoamericana del año 1929 es algo así como una leyenda de la que todo el mundo ha oído hablar. Los mayores lo recuerdan con cariño, ya que más de un paseo se dieron en él en sus años mozos, y los jóvenes lo desean para repetir las experiencias vividas por sus padres.

El tren, que fue regalado a la ciudad por el Rey Alfonso XIII, recorría el amplio recinto de la Exposición, desde la plaza de España hasta donde hoy están las Facultades universitarias, próximas al barrio de Heliópolis. Para atender el servicio había tres locomotoras Pacific 2-3-1, construidas por la Kraus de Munich, que fueron bautizadas con los nombres de las tres carabelas: "Pinta", "Niña" y "Santa María". Posteriormente se reforzó la tracción con una cuarta locomotora del mismo tipo, a la que se llamó "Sevilla".

Estas locomotoras, de airosa línea y avanzada técnica para aquella época, formaban parte de una serie de quince unidades que fueron distribuidas por todo el mundo. Quizá las más conocidas hoy sean las del "Liliputhbahn" del Prater de Viena, cuyo trazado fue reconstruido después de la segunda guerra mundial y que ha recibido visitantes tan ilustres como el que fuera ministro de Asuntos Exteriores de la URSS, mariscal Molotov, o el mismo Presidente de Austria, Adolf Scherf.

Volviendo a Sevilla, las Pa-



La locomotora "Niña" ha permanecido durante los últimos años en la "vía muerta" y ahora se pretende ponerla en marcha.

cific estuvieron funcionando hasta 1933, remolcando hasta diez coches con capacidad cada uno de ellos para veinte personas. Precisamente uno de los maquinistas de entonces ha estado presente en el momento de ser entregada la locomotora "Niña" para su reconstrucción. Se trata de don José Rodríguez Moreno, actualmente funcionario del Ministerio de Justicia. El nos cuenta que el tren tardaba en hacer el recorrido alrededor de media hora y el billete costaba cincuenta céntimos. Funcionaba con carbón y nunca hubo accidentes, aunque la velocidad máxima era de unos cuarenta kilómetros por hora. Algunos días, los trenes funcionaban desde las diez de la mañana hasta las tres de la madrugada, lo cual explica que permanezca en el recuerdo de tantas personas y que Sevilla anhele verlo circular de nuevo por su parque más universal y echando humo, ahora que en los ferrocarriles españoles han desa-

parecido las locomotoras de vapor.

QUINCE AÑOS DE GESTIONES

Las gestiones llevadas a cabo por la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril para la recuperación del tren de la Exposición han durado más de quince años. Primero se trató de descubrir dónde estaba almacenado el material que se desmontó en 1933. Se supo que, con motivo del desmantelamiento de un almacén municipal, los restos del tren fueron vendidos como chatarra y, efectivamente, fueron localizadas las locomotoras, los coches, vías y hasta elementos de señalización en una urbanización próxima a la capital andaluza. Se dio la voz de alarma a través de la prensa y al menos aquello sirvió para que una de las locomotoras, un coche y un tramo de vía fueran reservados para ser colocados en un recinto infantil de nueva construcción, próxi-