

Treinta años de los trenes Estrella

Este año 2014 se cumplen treinta años de la puesta en servicio de los coches 10000 [Ver VÍA LIBRE número 585 de mayo 2014] y, como consecuencia de ello, también es el trigésimo aniversario de los trenes Estrella, un nuevo concepto en los trenes nocturnos que en su momento supuso una notable mejoría que poco a poco se extendería a todos los trenes nocturnos.

En 1984 con la incorporación de los coches de la serie 10000, comenzaron a circular los nuevos trenes Estrella, trenes homogéneos formados por vehículos modernos con el mismo esquema decorativo y climatizados (excepto en los primeros años algunas series de coches cama). En aquel momento y hasta entrados los años noventa, los trenes nocturnos convencionales eran una parte importante de los servicios de viajeros de Renfe y su modernización era una necesidad y, al mismo tiempo, un gran avance, al quedar obsoleto el grueso del parque destinado a los expresos nocturnos, principalmente los coches 8000 de plazas sentadas, literas, cafeterías y restaurantes; los coches 5000 y 6000, en muy inferior medida y de forma decreciente, de plazas sentadas y cafeterías y coches de diferentes tipos, entre muy antiguos y relativamente modernos, en lo referido a coches cama y restaurantes.

A mediados de los años ochenta circulaban cerca de cuarenta pares de servicios nocturnos, en su gran mayoría expresos convencionales con co-



ches de distintos tipos y prestaciones limitadas, tanto en lo referido al confort como en lo relativo a la velocidad. Al margen de los expresos, en el tráfico nocturno también hay que citar los Talgo camas, aún limitados pero cada vez más pujantes. En aquellos años, circulaban los nacionales de Madrid-Barcelona y Madrid-Málaga (desde 1983 y 1987, respectivamente) y los internacionales de Barcelona y Madrid a París (desde 1974 y 1981).

Con la baja de las series más antiguas (1987 y 1988 los 5000 y 8000, respectivamente), la incorporación de los coches 9000, 10000, la modernización de una parte de los 8000 (desde 1987) y del parque de coches cama, el objetivo era transformar ese importante número de expresos de concepción antigua en otros más modernos y eficientes.

Para ello no sólo se cambió el material rodante sino la misma denominación de los servicios convencionales nocturnos que, con la voluntad de marcar claramente las diferencias entre lo antiguo y lo moderno, pasaron a denominarse Estrella, nueva denominación comercial para los servicios nocturnos convencionales modernizados. La novedad también se distinguía por un logrado esquema cromático en tonos naranja, crema y marrón que, de hecho, sería aplicado a los vehículos entregados el resto de los años ochenta: electrotrenes, locomotoras, coches 10000 y reformados 11000, 12000 y 7100.

Cronología de los Estrella
<http://goo.gl/e1BoSy>





Con el tiempo, todos los trenes nocturnos convencionales llegaron a ser Estrella, desapareciendo la denominación expreso y, también con el tiempo, lo que era un tren moderno y atractivo, se ha ido convirtiendo en un tren ordinario.

Como se verá más adelante con detalle, entre 1984 y 1989, todos los expresos fueron transformados en Estrella, categoría que se ha mantenido desde entonces para los nocturnos con material convencional hasta llegar a nuestros días en los que sólo pervive un tren Estrella, el Madrid-Barcelona.

■ Vehículos y composiciones

Entre 1981 y 1988 se incorporaron al parque

Renfe doscientos noventa coches 9000 y ciento ochenta y nueve coches 10000. Los 9000 (ver VÍA LIBRE número 558 de diciembre de 2011) se destinaban principalmente a trenes diurnos aunque parte de los vehículos eran también para servicios nocturnos: literas, restaurantes, furgones y plataformas portaautomóviles. A la inversa sucedía con los 10000 (ver VÍA LIBRE 585 de mayo de 2014), destinados genéricamente a servicios nocturnos pero también con presencia en trenes diurnos.

Hay que añadir a este parque los coches cama más modernos ya de Renfe o heredados de la Compañía Internacional de Coches Cama, YF y T2; los transformados a partir de los 8000, WL26x 7100 y, en cuanto a plazas sentadas, literas y restaurantes y cafeterías, los también transformados procedentes de la serie 8000, los coches de las distintas subseries 11000 y 12000 (y los R8 8800 por poco tiempo).

Las composiciones y los tipos de acomodación ofrecidos no variaban respecto al modelo de los expresos, pero sí los vehículos. En general, los Estrella seguían ofreciendo plazas sentadas de 1ª y 2ª o de una de las clases; cafetería y/o restaurante (o ninguna de las prestaciones); casi siempre literas (siempre de 2ª); también casi siempre camas de uno o más tipos; plataformas portaautomóviles y, por supuesto, furgones, tanto generadores, como para paquetería y postales.

Al no haber material rodante moderno para todos los servicios, en general los coches 10000 eran asignados a los Estrella y los procedentes de la reforma de los 8000 a los expresos, sustituyendo a los 8000 originales.

Por otra parte, además de este criterio genérico, los coches 10000 se asignaban como norma a los trenes que por su kilometraje o líneas recorridas eran susceptibles de alcanzar mayores velocidades o a aquellos en los que la ganancia de tiempo era más





importante, al poder formar así trenes aptos para velocidades superiores a 120 km/h (9000, 10000, camas YF, T2 y, desde 1988, los WL26x).

Era el caso de la mayor parte de los transversales: Barcelona a Galicia y Andalucía, Alicante-Irún/Bilbao; Bilbao-Málaga y otros rápidos diurnos equi-

pados con coches 10.000 (Estrella Naranco y rápidos Madrid-Zaragoza y Barcelona-Valencia principalmente). En el caso de los radiales, apenas el Madrid-Lisboa, el Madrid-Ferrol y el Puerta del Sol, Madrid-Hendaya-París, contaban con una composición homogénea apta para velocidades superiores

IMPLANTACIÓN DE LOS TRENES ESTRELLA

1984	15-6-84: Picasso Septiembre: Costa Brava, Costa del Sol, Sevilla Expreso
1985	Junio: Puerta del Sol, Costa Vasca (Bilbao), Cantabria, Ciudad Condal (por Costa Brava)
1986	Junio: Naranco Septiembre: Rías Bajas, Rías Altas, Costa Verde, Lusitania, Galicia, Mediterráneo
1987	Junio: Atlántico, Costa de la Luz, Sol de Levante, Gibralfaro Septiembre: Estrella del Estrecho
1988	Septiembre: Principado (Gijón)
1989	Junio: Cantabria, Costa Vasca, Madrid-Hendaya/Pamplona, Costa Brava, Madrid-Valencia, Madrid-Alicante, Costa Cálida, Costa de Almería, Sierra Nevada, Madrid-Málaga, Madrid-Badajoz, Principado (Salamanca), Barcelona-Bilbao, Barcelona-Irún, Mar Menor, Barcelona-Cádiz/Badajoz, Vigo/Coruña-Hendaya/Bilbao, Surexpreso, Media Luna, Alcazaba, , Sol de Europa (Santander-Málaga)
1991	Junio: Sevilla-Alicante Octubre: Bilbao-Sevilla
1992	Octubre: Bilbao/Irún-Valencia
1993	Mayo: Albaicín
1994	Mayo: Barcelona-Zamora



a 120 km/h, quedando el resto de trenes nocturnos como tipo I20 al incluir coches I1000, I2000 o algunas clases de furgones no aptos para velocidades superiores. La razón es que en las relaciones a 120 km/h había muy pocos tramos en los que pudieran alcanzarse velocidades superiores e incluso, en algunos

casos, la de 100 km/h era suficiente para cumplir con los tiempos de trayecto, mantenidos dentro de unas franjas horarias de salida y llegada determinadas, entre las 22,30 y 23,45 horas las salidas y entre las 7,00 y las 8,15 horas, la llegada a las cabeceras o estaciones principales de llegada. Tal era el caso de relaciones radiales a Gijón y San Juan de Nieva, Santander, Bilbao, Hendaya, Logroño, Pamplona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Granada, Sevilla y Badajoz.

En otros casos en los que la ganancia de tiempo hubiera sido significativa de aumentarse la velocidad no fue posible hasta pasados los años, a medida que su fue reduciendo el número de nocturnos o pasando algunos de ellos a prestarse con material Talgo. Era el caso de transversales como los de Galicia al País Vasco, los de temporada de Barcelona a Andalucía y Extremadura, el Barcelona-Cartagena o los de Barcelona a Irún y Bilbao y de los radiales a Coruña, Vigo y Pontevedra; Barcelona, Cerbère, Algeciras, Cádiz y Huelva.

Aunque en algunos casos la decisión pudiera cuestionarse, se trataba en fin, de distribuir el material rodante disponible de la manera más eficiente.

■ Los trenes Estrella

Los servicios nocturnos de los trenes Estrella van asociados de forma mayoritaria los coches I0000, en exclusiva (en escasas ocasiones) o compartidos con los 9.000. Los servicios fueron:

- Rápidos transversales y radiales de larga distancia. En servicios como los de Barcelona-Sevilla/Málaga, Barcelona-Gijón/Galicia,





9000, dada la necesidad de vehículos aptos para los 160 km/h (desde 1986) en esos corredores que superaba la oferta de los 9000. También circularon en ciertos periodos en las composiciones de un Intercity Zaragoza-Barcelona y en rápidos de frontera Barcelona-Cerbère, Valencia-Cerbère y también en el Barcelona-La Tour de Carol, normalmente de forma minoritaria respecto a los 9000.

El primer servicio prestado con los coches 10000 fue el 15 de junio de 1984, primera circulación del

Barcelona-Madrid (Salamanca/Extremadura), Madrid-Cádiz/Málaga, Madrid-Alicante/Cartagena, País Vasco (Pamplona)-Galicia y el Gijón-Alicante. Estos dos últimos, el primero durante buena parte de los años noventa y el segundo mientras existió, los únicos diurnos de largo recorrido con composición homogénea de coches 10000. En el resto era una presencia minoritaria con coches guardería, cafetería, en ocasiones, asientos de 1ª o 2ª y furgones.

- Servicios tipo Intercity de media y larga distancia: Madrid-Zaragoza (y Madrid-Zaragoza-Canfranc) y Barcelona-Valencia, corredores en los que en periodos amplios, sobre todo en los años ochenta existieron varios servicios homogéneos con coches 10000 y otros en los que compartían trenes con los





aún denominado Expreso Picasso Bilbao-Málaga, con una composición de coches íntegramente climatizada, precedente inmediato de los trenes Estrella implantados formalmente en el cambio de horarios de verano de aquel año. Por su uso se percibía el suplemento "Especial expreso", ofertando plazas de 1º y 2º, literas, camas T2 (excepcionalmente sin climatizar) y YF y restaurante. Inicialmente era semanal, vía Aranda, Madrid, Alcázar, ampliándose a bisemanal en 1985.

Tras este servicio, se irían extendiendo por toda la geografía nacional hasta 1989 cuando, como se ha señalado, la categoría expreso pasaron a la ca-

tegoría de Estrella y, desde entonces en un proceso acelerado desde 1992, ir incesantemente declinando su presencia en ante la permanente decadencia de los servicios prestados con estos coches, especialmente los nocturnos, hasta nuestros días.

Hoy, treinta años después, sólo queda un tren Estrella, el Madrid-Barcelona, sucesor del clásico Costa Brava, vestigio de una época no tan lejana en la que la presencia de estos vehículos y los trenes convencionales nocturnos ocupaban un lugar importante en los servicios ferroviarios en España. ■

ALFONSO MARCO

