

Prólogo y agradecimientos

Uno de los temas menos divulgados sobre el ferrocarril es el de las composiciones de los trenes y sus trayectos. Nombres de trenes como Media Luna, Costa del Sol, Costa Verde y muchos otros forman parte de la memoria colectiva de los aficionados, pero pocos de ellos conocen de verdad qué material motor y remolcado componían esos trenes, qué recorrido hacían o qué maniobras realizaban durante el trayecto. Es este uno de los temas más interesantes para muchos aficionados y uno de los grandes desconocidos. A esto sumamos las denominaciones de los trenes, como Expreso, Diurnos, Omnibus entre otros muchos tipos de trenes que añaden confusión al conocimiento de los trenes y sus recorridos.

Hemos querido empezar con un libro de composiciones de los años 70. En este libro no están todas las composiciones de una época en la que el ferrocarril era un medio de transporte que unía todo tipo de ciudades y poblaciones con un amplio y variado parque de vehículos y en el que aparecían y desaparecían distintos servicios cada año. Algunos han durado decenios de años modernizando el material remolcado y motor, mejorando los horarios, etc, y otros simplemente fueron servicios efímeros por diferentes motivos. De la amplia oferta de trenes de todo tipo que circulaban por la red nos hemos limitado a mostrar diferentes y variados tipos de trenes que sirven de ejemplo de la variada y enorme oferta de servicios presentes en el ferrocarril de los 70.

En cada ficha se ha documentado el servicio indicado en el año en que se conoce exactamente la composición y su horario, que se acompaña con un mapa del recorrido y una explicación sobre el servicio descrito, junto con los dibujos de cada vehículo de la composición y alguna foto del tren.

Como se podrá observar, en algunos trenes se pone de manifiesto la complicada gestión de su trayecto, en el que se segregaban diferentes vehículos y se añadían otros, con cambios de locomotoras e inversiones de marcha. En otros casos se puede apreciar cómo diferentes trenes con distinto origen se unían en una estación intermedia para finalizar su recorrido en una estación final, o se daba el caso contrario en el que en una parte del recorrido una composición era segregado en varios trenes que continuaban hasta diferentes destinos. En todos estos casos nos sorprende el corto margen horario con el que diferentes trenes llegaban a un punto intermedio para unirse y formar un solo tren que partía rápidamente hacia su destino final.

Esperamos que a los aficionados a la historia del ferrocarril les guste conocer más sobre nuestros trenes y a los aficionados al modelismo en miniatura les ayude a reproducir composiciones iguales o similares en sus maquetas.

Todo este trabajo no sería posible sin la importante labor llevada a cabo por Juan Carlos Alonso Mostaza, verdadero conocedor de las composiciones que sin dudarlo comenzó a dibujar trenes y montar composiciones nada más proponerle esta loca idea que nos ha llevado a ambos muchísimas horas de búsqueda de información y diseño gráfico, sin su gran trabajo esta obra no hubiese sido posible. También damos las gracias a la colaboración prestada por Juan Mompeán y Sebastián Ledesma que aportaron algunos de sus dibujos y a muchos otros colaboradores que aportaron sus fotografías, como Mariano Orozco, Jesús Vigil, Richard Ricard y Jordi Escudé a Jordi Serra que compartió con nosotros sus conocimientos y anotaciones sobre composiciones, a Pere Casanovas que nos ayudó con los horarios de algunos trenes y muchos más amigos y colaboradores a los que les damos las gracias y que no caben en estas líneas, pero que no olvidamos.

Los autores: Juan Carlos Alonso y Enrique Dopico.



Edita
Infosistemas Labs s.l.
Apdo. 599 - 45080
Toledo (España)
D.L. TO 544-2016

No está permitida la reproducción total o parcial por ningún medio.

Libro de composiciones

Tren online

Composiciones RENFE años 70

Por Juan Carlos Alonso y Enrique Dopico.

Volumen 1

CORREO
Miranda de Ebro
Logroño - Castejón
ZARAGOZA

ÓMNIBUS
ASTORGA - SALAMANCA
AVILA - MADRID

TRANVÍA
MADRID ATOCHA
PINAR DE LAS ROZAS
VILLALBA

EXPRESO
MADRID Príncipe Pío
Ávila - Venta de Baños - León
PONFERRADA

HISPANIA EXPRESO
BARCELONA
GERONA
CERBERE

TREN POSTAL DEL NOROESTE
MADRID
MONFORTE DE LEMOS

ELECTROTREN
BILBAO ABANDO
BURGOS - VALLADOLID
MADRID CHAMARTÍN

1970

6 - Rápido Bilbao - Zaragoza

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

8 - Correo Miranda de Ebro - Zaragoza

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

10 - Ómnibus Salamanca - Palazuelo Empalme

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

12 - Ómnibus Astorga - Madrid

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

14 - Ómnibus Orense - Medina del Campo

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

16 - TALGO TEE Barcelona - Ginebra

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1971

18 - Ómnibus Toral de los Vados - Villafranca

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

19 - Ferrobús Barcelona - La Pobra - Monzón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

20 - Ómnibus Alsasua - Castejón de Ebro

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

22 - Correo Fuentes de Oñoro - Medina del C.

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

24 - Ómnibus Madrid - Salamanca

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

26 - Tranvía Madrid - Segovia

Dibujos: Sebastián Ledesma Textos: Enrique Dopico

27 - Tranvía Madrid - Villalba

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

1972

28 - TAF Jaén - Madrid

Dibujos: Sebastián Ledesma Textos: Enrique Dopico

29 - Ferrobús Fuente San Esteban - Barca D'Alva

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

30 - Expreso Madrid - Ponferrada

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

32 - Ómnibus Zaragoza - Valencia

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

34 - Servicios TER

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

40 - Expreso Barcelona - Cerbère

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

42 - Expreso Barcelona - Granada/Almería

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

48 - TAF Zaragoza - Salamanca

Dibujos: Sebastián Ledesma Textos: Enrique Dopico

1973

49 - Ómnibus-Automotor Zaragoza - Caminreal

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

50 - Ómnibus Granada - Bobadilla

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

51 - Ómnibus La Coruña - El Ferrol

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

52 - Ómnibus Valladolid - Ariza

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

53 - Tranvía Santander - Valladolid

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

54 - Ómnibus Madrid - Zaragoza

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

56 - Ómnibus Ferrobús Madrid - Guadalajara

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

57 - TAF Sevilla - Gijón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1974

58 - Ómnibus Villarcayo - Burgos

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

59 - Ómnibus Almorchón - Cabeza de Buey

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

60 - Ómnibus Jaén - Córdoba

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

61 - Ómnibus Castejón - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

62 - Ómnibus Madrid - Málaga - Jaén

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

66 - Tren Postal N°2 del Norte

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

68 - Expreso Madrid - París

Dibujos: Juan Mompeán Textos: Enrique Dopico

70 - Ómnibus Madrid - Toledo

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1975

71 - TER Vigo - Oporto

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

72 - TALGO III Madrid - Málaga

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

74 - Tren Postal N°3 del Noroeste

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

78 - TALGO III Madrid - Cádiz

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

80 - Ómnibus Monforte de Lemos - La Coruña

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

80 - Ómnibus Monforte de Lemos - Vigo

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

82 - TALGO III Madrid - Barcelona

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

84 - Rápido Barcelona - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

86 - Expreso Madrid - El Ferrol - La Coruña

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

90 - Expreso Barcelona - Vigo - La Coruña

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

96 - Expreso Madrid - Cerbère

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

98 - Expreso Gijón - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

102 - Expreso Port Bou - Valencia

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

104 - Portacoches Madrid - Alcázar de San Juan

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1976

106 - Electrotrén 443

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

108 - TALGO III RD Barcelona - París

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

110 - TEE Catalán Talgo Barcelona - Ginebra

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

112 - Electrotrén Bilbao - Madrid/Irún-Gijón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

114 - Ómnibus Gijón - León

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

116 - Expreso Hendaya/Bilbao - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

118 - Expreso Madrid - París

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

122 - Expreso Irún - Fuentes de Oñoro

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

124 - Expreso Santander - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

126 - Expreso Madrid - Badajoz

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

128 - Tranvía Madrid - Toledo

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

130 - Ómnibus Ferrobús Valencia - Alcoy

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1977

131 - Internacional Valença do Minho - Guillarey

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

132 - Ómnibus Valencia - Madrid

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

134 - Expreso Madrid - La Coruña

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

136 - Expreso Madrid - Córdoba/Málaga

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

138 - Rápido Cádiz/Málaga - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

140 - Expreso Madrid - Sevilla

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

142 - Expreso Madrid - Lisboa

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

144 - Expreso Madrid - Algeciras

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

146 - Talgo Pendular Experimental

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

147 - SIMAFE

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1978

148 - Ferrobús Aranda - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

149 - TER Madrid - Lisboa

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

150 - Expreso Bilbao/Irún - Alicante

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

154 - Expreso Pontevedra/Vigo - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

158 - Ómnibus Espeluy - Jaén - Puente Genil

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

160 - Ómnibus Zafra - Huelva

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

162 - Paquetero Barcelona - León

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

166 - Expreso Almería/Granada - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

170 - TALGO III Irún/Bilbao - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

172 - TALGO III RD Camas París - Barcelona

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

174 - TALGO PENDULAR pre-serie

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

1979

175 - Electrotrén Madrid - Gijón

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

176 - Ómnibus Puigcerdá - Barcelona

Dibujos: Juan Mompeán - Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

178 - Expreso Barcelona - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

180 - Expreso Madrid - Hendaya

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

184 - Expreso Irún/Bilbao - La Coruña/Vigo

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

188 - Expreso Barcelona - Sevilla

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

190 - Expreso Barcelona - Bilbao

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

192 - Expreso Bilbao - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

194 - Rápido Madrid - Cartagería

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

198 - Expreso Irún / Pamplona - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

200 - Expreso Valencia / Alicante - Madrid

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

204 - TER Madrid - Miranda de Ebro / Pamplona

Dibujos: Juan Carlos Alonso Mostaza Textos: Enrique Dopico

SUREXPRESO

IRÚN - LISBOA

TRANVÍA

MADRID - TOLEDO
VÍA ARANJUEZ

RUTA DE LA PLATA

SEVILLA PLAZA DE ARMAS
MÉRIDA - CÁCERES - SALAMANCA
ZAMORA - ASTORGA - LEÓN - OVIEDO
GIJÓN

FERROBUS

ARANDA DE DUERO
MADRID CHAMARTÍN

EXPRESO SOL DE LEVANTE

IRÚN
San Sebastián
Pamplona
Zaragoza
Teruel
Sagunto
Valencia
ALICANTE

AUTO-EXPRESO

BARCELONA
S.Vicente
Plana
Lérida
Zaragoza
MADRID

TREN RÁPIDO

MADRID-CHAMARTÍN
VALENCIA - ALICANTE
CARTAGENA

Libro de composiciones

- Correo-Expreso** Tren nocturno con furgones de transporte de correos con más paradas y menos prestaciones que un Expreso, generalmente en relaciones radiales de Madrid a Galicia, Asturias, Santander, Valencia, Alicante, Cartagena, Algeciras, Badajoz o de Barcelona a Valencia y Sevilla. Ofrecían siempre 1ª y 3ª clase, a veces también 2ª, camas y restaurante.
- Correo** Tren con transporte de correos y parada en más estaciones que los anteriores. Dentro de la categoría pueden incluirse los Correo-ómnibus con parada en todas o la mayor parte de las estaciones, semejante a los ómnibus, pero con correos y distancias más largas. Ofrecían 3ª clase, en ocasiones 1ª y 2ª, 1ª y 3ª, 2ª y 3ª y a veces también camas.
- Expreso** Eran trenes nocturnos y a veces diurnos como los Madrid-Badajoz, Valencia-Zaragoza, Barcelona-Cerbère, entre otros. Contaban con plazas sentadas de alguna o de las clases, 1ª 2ª y 3ª, y ocasionalmente camas, incluyendo normalmente coche restaurante, realizaba pocas paradas en su recorrido entre estaciones importantes.
- Expreso lujo** Tren nocturno solo con camas y restaurante. En ocasiones también con asientos Pullman de 1ª o 2ª o butacas de 1ª. El tren más característico es el Surexpreso (a veces Surexpreso lujo) y también uno de los expresos de Madrid a Barcelona, Bilbao y Cádiz.
- Rápido** Trenes diurnos con plazas sentadas de 1ª y 2ª, 2ª y 3ª o 1ª y 3ª, casi siempre con restaurante y a veces prestados con automotores en recorridos como Madrid-Pamplona, Madrid-Valencia o Valencia-Cartagena.
- Ómnibus** Trenes con 2ª y 3ª o solo 3ª y a veces 1ª, 2ª y 3ª en servicio diurnos con pocas paradas, pero a veces nocturnos y en recorridos diversos como Barcelona-Valencia, Madrid-Barcelona, Zaragoza-Bilbao, Zaragoza-Miranda, Barcelona-Gerona, Madrid-Valencia, Madrid-Cartagena.
- Ligero** Categoría similar a la de ómnibus pero sólo con 3ª o 2ª y 3ª, generalmente en recorridos de menor longitud, aunque también algunos de distancias largas como Madrid-Soria-Irún.
- Semi-directo** Un tren Semi-directo podía ser un tren que hacía alguna parada más de las que hacía un Directo en estaciones de menos importancia, pero no paraba en cualquier apeadero. Algunos trenes Semi-directos paraban en todas las estaciones en una parte de su itinerario, pero a partir de una estación solo paraban en las más importantes del recorrido.
- Tranvía** Servicios de corto o medio recorrido semejantes a los ómnibus o ligeros, normalmente con frecuencias más altas. Solían ser trenes convencionales, aunque según avanzaba el tiempo también eran prestados con autopropulsados eléctricos. Principalmente disponían solo 3ª clase, pero también 2ª y 3ª y a veces 1ª clase.
- Mixto** Similar a ligero, aunque incorporando vagones de mercancías, añadidos a los coches de viajeros, presentes en todas las categorías de trenes convencionales.
- Mercancías-viajeros** Trenes de mercancías con coches de 3ª clase, a veces 2ª y 3ª e incluso 1ª, 2ª y 3ª. Dentro de la categoría, también Mercancías acelerados. En general de corta distancia pero también larga como Valencia-Zaragoza o Madrid-Córdoba.
- Regular** Generalmente servicio diurno y formado siempre con la misma composición en servicio diario.
- Discrecional** Servicio asimilable a los correo y mercancías. De uso decreciente desde los cuarenta, era aplicable casi en exclusiva a servicios especiales tipo ómnibus o ligero.
- Mensajerías** También denominado Correo-mensajerías, similar a los ómnibus que realizaba servicios de corta, media e incluso larga distancia, con 2ª y 3ª, solo 3ª, a veces 1ª. Además de correo también con mercancías ligeras.
- Autovía** Trenes autopropulsados térmicos, con clases especial y general o sólo general (1ª y 2ª desde 1946). Ocasionalmente denominados como Automotor-directo o Automotor-ómnibus según rapidez y paradas.
- Automotor** Esta denominación englobaba una gran variedad de servicios de corta o mediana distancia prestados con un variado parque de automotores de diferente tipo.
- Tranvía U/T** Esta definición data de 1970 para identificar a algunos de los llamados servicios UT asociados a los trenes Tranvía con presencia en Asturias, Cantabria, Castilla-León, País Vasco, Cataluña y Madrid.
- U/T** Incluía servicios regionales y de cercanías, algunos servicios eran tipo Omnibus, que se denominaron Semidirecto U/T.
- Electrotrén** En 1971 comenzó a emplearse la denominación Electrotrén para los nuevos trenes eléctricos en servicios rápidos de larga distancia, normalmente contaban con 1ª y 2ª clase y cafetería.
- Ferrobús** Con la incorporación en 1962 de los trenes autopropulsados de la serie FER-301, luego 591 se asignó este nombre a los servicios prestados por este tipo de vehículos que realizaban recorridos de cercanías y regionales, llegando incluso a realizar servicios de larga distancia.
- TAF** Tren Automotor FIAT, con categoría propia: Rápido TAF. El adjetivo rápido también se aplicaría desde entonces a servicios prestados con otros automotores, diferenciando Automotor o Rápido-Automotor, como también TAF o Rápido TAF.
- TAR** Tren Automotor Rápido, fue la denominación inicial para los trenes luego conocidos como TER. Esta denominación dejó de usarse para no confundirla con el servicio TAF.
- TER** Tren Español Rápido, denominación casi exclusiva de los trenes serie 591 de RENFE, que introdujeron gran confort en las relaciones de larga distancia con 1ª, 2ª clase y cafetería.
- TALGO** En 1950 comenzó a circular el Talgo II, inicialmente con clase única de 2ª y suplemento especial, también llamada clase Pullman desde 1951 hasta mediados de los cincuenta. Posteriormente los servicios con este tipo de trenes y los posteriores Talgo III se conocerían como servicio TALGO.

RENFE en los años 70

En la década de los años 70 los ferrocarriles españoles habían procedido de forma acelerada a importantes cambios en los sistemas de tracción desde mediados de la década anterior encaminándose de forma acelerada a la supresión de la tracción a vapor, incluyendo no sólo el parque de locomotoras antiguas, sino a la retirada de series modernas y con perspectivas de bastantes años de servicio. En 1968 ya se produjo la supresión de la tracción vapor carbón, quedando con utilización la de fuel-oil en el cada vez más reducido parque de locomotoras de vapor.

La llegada masiva de las diesel eléctricas Alco 2100, GM 1900, Alco 1300, producida en años anteriores y posteriormente, de las potentes y mal utilizadas, Krauss Maffei 4000, no sólo afectaron a esa rápida disminución de la tracción vapor, sino a los proyectos de líneas electrificadas y al encargo de nuevas locomotoras eléctricas. Incluso se daba la paradoja de hacer circular en expresos, rápidos y trenes de carga, máquinas diesel en trayectos bajo catenaria a 1.500 voltios. Un ejemplo eran las Alcos 1800 y 2100 del depósito de Orense remolcando trenes no desde su origen, sino entre Ávila o Segovia a Madrid Norte. O las GM 1900 entre Miranda de Ebro y Bilbao.

El movimiento de mercancías arrancaba la década con el transporte de más de 32 millones de Tm., tráfico en aumento a lo largo del decenio, con un recorrido medio de los trenes de mercancías de 297 km.

El transporte de viajeros en 1971 fue de 166 millones, con esfuerzos constantes en el incremento de la velocidad media de los trenes, que era de 79,9 Km/h para trenes TALGO, 73,3 Km/h. en Electrotrenes, 65,6 Km/h. en TER, 57,1 Km/h. en TAF y 51,0 Km/h. en Expresos y Rápidos. La velocidad media de los TAF resultaba bastante baja como consecuencia de ser relegados generalmente estos trenes desde los servicios de más categoría que prestaban en sus mejores tiempos a líneas y servicios secundarios, sustituidos por TER y Electrotrenes. Todos las velocidades medias, Talgos, Electrotrenes, etc., debían ser aumentadas en años posteriores como consecuencia de las acciones programadas en renovación de vías, material tractor y remolcado, señalización, infraestructura y electrificación.

El 22 de junio de 1975 se ponía fin a 127 años de funcionamiento de la locomotora de vapor en la España peninsular: 1848-1975. En la estación de clasificación de Vicálvaro, el entonces príncipe de España, Juan Carlos de Borbón, acompañado de la princesa Sofía, subió a la locomotora 1-4-1 F. 2348 „Mikado” procediendo al apagado de la misma, mientras sonaban los silbatos de todas las locomotoras allí estacionadas.

En 1975 se produjo la incorporación de 38 locomotoras de línea de la serie 333, pasando a remolcar los trenes de viajeros más importantes en los trayectos no electrificados e incluso en alguno de estos. Las 333 sustituyeron con dichos trenes a las 4000, que caían ya en un estado de conservación lamentable.



Mapa de los ferrocarriles españoles en 1972.

En 1976 el Automotor 443 "Platanito" inicia sus pruebas con el fin de introducir nuevos servicios rápidos con este tipo de material y en 1978 el moderno TALGO Pendular alcanza en pruebas los 230 Km/h., al finalizar la década la modernización del material motor y remolcado era palpable.

De esta manera la incorporación de nuevas locomotoras y coches de viajeros, así como la mejora de la infraestructura permitió elevar la velocidad media de las composiciones y la reducción de horarios. Esto ocasionó la supresión, modificación o creación de nuevos servicios de viajeros, que en ese decenio llegaban a todas las estaciones de la red y cubrían la mayor parte del territorio.

Rápido Bilbao - Zaragoza

Año 1970

Rápido 112 Bilbao - Miranda de Ebro - Zaragoza

A principios de los años 70 aún circulaban trenes rápidos, mixtos y ómnibus remolcados con tracción vapor. Este era el caso del Tren Rápido Bilbao - Miranda de Ebro - Zaragoza.

El tren realizaba el servicio diario con el número 112 y 111 para el sentido inverso. Contaba con coches de primera y segunda clase, calefacción a vapor y freno por vacío.

Su salida de Bilbao Abando se producía a las 8:00 horas, con una primera parada en Llodio a las 08:27, seguida de Orduña a las 08:47 y de Izarra a las 09:21, llegando finalmente a Miranda de Ebro a las 09:54 horas.

En este trayecto el tren estaba remolcado por una locomotora eléctrica 7.500, seguida de un furgón de madera de cuatro ejes DD 1 a 5, un coche de segunda clase BB-8500, un coche de primera clase AA-5000 y un segunda BB.4-5100.

En Miranda de Ebro tomaba el relevo del tren una locomotora a vapor 242F-2000 encargada de remolcar el tren hasta Zaragoza, parando previamente a las 11:15 en Logroño y Castejón de Ebro a las 12:38.

La llegada a Zaragoza Santo Sepulcro se realizaba a las 14:16 horas.

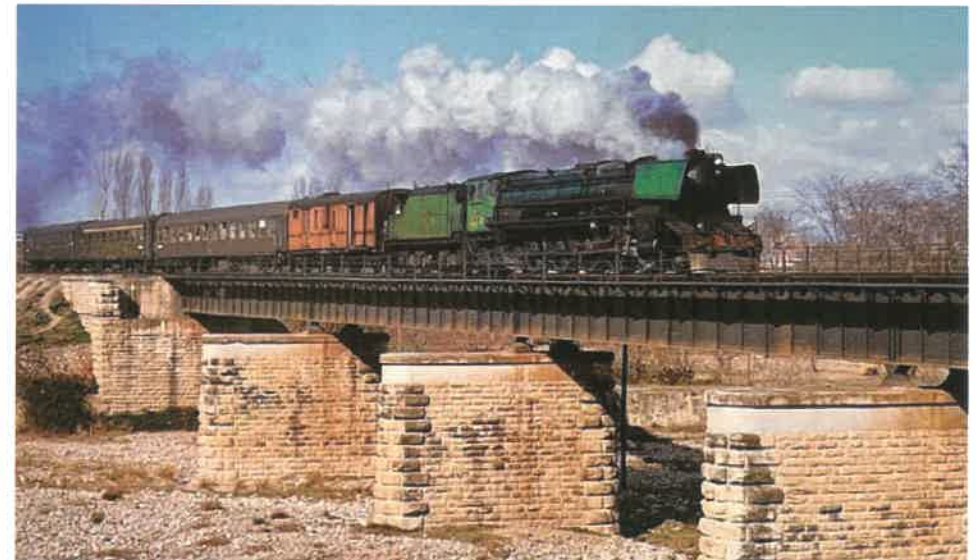
En sentido inverso, el tren 111 partía de Zaragoza Santo Sepulcro a las 16:15 horas, con cambio de locomotora 242F-2000 a una eléctrica 7500 en Miranda de Ebro a las 20:30 y llegada a Bilbao Abando a las 22:26.

TREN RÁPIDO

BILBAO

Miranda de Ebro - Logroño - Castejón

ZARAGOZA



Locomotora 242F-2004 en cabeza del rápido Bilbao-Zaragoza después de haber salido de Logroño, cruzando el puente sobre el río Iregua, 10 de marzo de 1970. Jeremy Wiseman



MIRANDA
DE EBRO

7500

DD 1-5

BB-8500

AA-5000

BB.4-5100

BILBAO
ABANDO



Locomotora 242F-2000 en cabeza del rápido Bilbao-Zaragoza reforzado. Autor desconocido.



ZARAGOZA

242F-2000

DD 1-5

BB-8500

AA-5000

BB.4-5100

MIRANDA DE EBRO