

# El Estrella Costa Brava, un tren superviviente



El año 1964 fue también el de la puesta en servicio del automotor rápido Le Catalan, Cerbère-Ginebra, con el que el nuevo expreso enlazaría, mejorando sensiblemente los enlaces internacionales desde Madrid. El Costa Brava era el tercero de los expresos entre Madrid y Barcelona, junto al “camas” que sólo ofrecía butacas (hasta 1966 y desde los setenta también literas y 1ª y 2ª en algunos periodos), restaurante y camas y, un tercero con asientos de 1ª, 2ª y 3ª (suprimida la 3ª desde aquel verano) y camas, circulando los tres por la antigua

En el verano de 1964 comenzó a circular el expreso Costa Brava Madrid-Cerbère y, en 2013, a un año de cumplir medio siglo de existencia, el ahora Estrella Costa Brava resiste en estos malos tiempos para los trenes nocturnos en España y en toda Europa. En España el Costa Brava es de hecho, el único tren nocturno convencional regular en servicio, sin contar con el facultativo y al borde de la desaparición Estrella Picasso.

línea de MZA, por Zaragoza-Campo Sepulcro, Mora y Reus Paseo Mata y, entre Barcelona y Cerbère, por Mataró, línea utilizada hasta 1972 y de nuevo desde diciembre de 2012.

El Costa Brava invertía alrededor de dieciséis horas. Inicial-

mente ofertaba butacas de 1ª 2ª y camas, limitadas a Barcelona y, 1ª y restaurante entre Madrid y Cerbère. Paraba en Mataró, Arenys de Mar, Calella, Blanes, Massanet-Massanas, Caldas de Malavella, Gerona, Flassá, Figueras y hasta Barcelona, en Arcos de Jalón,

Zaragoza, Mora, Reus y Tarragona y en temporada estival en Sitges, además de otras variables por cruces. En 1965 se añadirían paradas en Guadalajara y Caspe (ésta con discontinuidad hasta finales de los sesenta) y en 1967 Calatayud, La Puebla de Híjar y San Vicente de Calders. Estas paradas, con escasos cambios, se han mantenido hasta nuestros días.

Ante el éxito del servicio, desde octubre de aquel año, aun manteniendo camas limitadas a Barcelona, toda la composición pasó a realizar el recorrido completo hasta la frontera.



Expreso		Expreso
Costa Brava 5808/135	1964	Costa Brava 136/5807
20.15	Madrid-Atocha	10.40
1.48-56	Zaragoza-Sepulcro	4.43-55
8.45-9.05	Barcelona-Término	21.40-22.00
12.24-25	Port Bou	18.25
12.30	Cerbère	

Hasta la electrificación completa de todo el recorrido a comienzos de los 80, era remolcado por locomotoras diesel de dife-

rentes series y sólo ante incidencias con tracción vapor.

Desde el otoño de 1964 las butacas serían sustituidas por

coches 8000 de 1ª y mejoraba el tiempo de viaje en algo más de media hora (15h25 a Port Bou y 11h50 a Barcelona) A partir de diciembre pasó a incorporar las nuevas literas, siendo el primer servicio en incorporarlas junto a los expresos de Madrid a Barcelona, Irún y Bilbao.

Mientras, el tren iba mejorando sus prestaciones hasta llegar a las 10h45





a Barcelona y 14h a Port Bou en 1970, tiempos estables hasta comienzos de los 80.

Cambios significativos en las rutas de los nocturnos se produjeron desde 1972, cuando el Costa Brava comenzó a circular vía Granollers; desde 1974 cuando el expreso de menor categoría de la relación Madrid-Barcelona pasó a circular vía Lérida-Manresa y en 1978 cuando el “camas” pasó a circular por Lérida-Valls. No habría novedades significativas hasta 1983, cuando el trayecto pasó a 13h gracias al uso del freno de aire comprimido, lo que permitió elevar la velocidad máxima de éste y otros expresos a 120 km/h.

En 1984 comenzaron a circular los precedentes inmediatos de los trenes Estrella, al crearse el tipo de suplemento “D” “Expreso Estrella” para varios trenes nocturnos llamados aún expresos pero distinguidos del resto de nocturnos por la mayor calidad de su material rodante. El 15 de agosto de

aquel año comenzó a circular el primero de estos trenes: el Expreso Estrella Picasso Bilbao-Málaga, íntegramente climatizado y precedente de los Estrella, implantados oficialmente en septiembre de 1985

En cuanto al Costa Brava, pasó a circular en junio del 85 vía Lérida-Valls, sustituyéndose al mismo tiempo otro de los expresos Madrid-Barcelona, transformado en Estrella: el Ciudad Condal que pasó a circular por Caspe con coche restaurante. Al no pasar el Costa Brava a la categoría de Estrella se le suprimió el suplemento. En aquellos años seguían las moderadas mejoras de los tiempos: 9h26 Madrid-Barcelona y 12h27 a Port Bou.

En mayo de 1989 tuvo lugar la definitiva transformación en Estrella de nuestro tren, categoría que sigue ostentando. Desde 1991 el tiempo del Costa Brava se redujo a parámetros actuales (9h10/12h15) ofreciendo plazas sentadas de 1ª y 2ª, literas, camas y cafetería en un mixto AR5x. Además seguían en servicio el tradicional “camas” con camas, literas y restaurante y el Talgo camas, en servicio desde 1983.

En 1991 el Costa Brava pasó a ofrecer plazas sentadas sólo en 2ª (“turista” desde 1998) y el Ciudad Condal a circular por pocos meses

## Formación para el ferrocarril

Cursos  
presenciales  
y on line

### CURSOS

- Informática avanzada
- Mantenimiento de instalaciones electrificación seguridad vía telecomunicación
- Transporte
- Obra civil
- Automática

Información en:  
<https://cfv.adif.es/campusffe>



vía Manresa, hasta que en otoño de aquel año fue sustituido por un segundo Talgo camas, el Pintor Velázquez, suprimido un año más tarde, quedando sólo dos nocturnos entre Madrid y Barcelona desde entonces. El Costa Brava por su parte seguía reduciendo poco a poco los tiempos de viaje (9h / 11h45).

Desde 2001 volvía a ofertar plazas sentadas en dos clases, preferente y turista y la oferta de plazas seguiría igual hasta la supresión de las plazas de cama en diciembre de 2005.

En cuanto a la vía, hasta

2008 siguió circulando oficialmente vía Caspe, aunque con frecuencia era desviado por Lérida-Reus según las necesidades o en caso de incidencias. Los tiempos de viaje se estabilizaron en unos mejores tiempos de 9h entre Madrid y Barcelona y 11h41 a la frontera.

En 2008 se suprimieron las paradas intermedias entre Zaragoza y Reus, circulando el tren por una u otra vía según las necesidades, evitando los medios alternativos para estaciones intermedias. Desde entonces hasta el 16 de diciembre de 2012 siguió así, sólo

con las mejoras de los tiempos de viaje hasta las 8h44 entre el verano de 2010 y diciembre de 2011. Entre los meses de diciembre de 2011 y el 8 de enero de 2013 quedaría con unos tiempos de viaje de 8h46 a Barcelona y 11h35 a la frontera.

Y por fin la última etapa, la presente, desde el 9 de enero, cuando el tren fue suprimido los sábados, limitado a Barcelona de lunes a jueves, continuando hasta Cerbère los viernes y regresando los domingos, además de otras fechas punta.

En cuanto a la composición actual, se ha mantenido con escasos cambios desde la supresión de plazas de cama en 2005: asientos en preferente y turista, cafetería y literas. La composición base es de dos coches de clase preferente, un A10x 10000 y un A9t 9100; un mixto turista cafetería BR3t 2800 (coche Arco desde 2011, sustituido de ser necesario por un BR4x 10800 o un BR3t 9820) y un coche literas Bc10x 9600. En ocasiones los coches de preferente son sustituidos por coches Arco A9t 2000 y en temporada alta, desde el pasado año es habitual que el tren se refuerce con un segundo litera y con un coche de clase turista B10t 9300 o B10t 2200. ■

Estrella 370 2013	Estrella 370 2012	Costa Brava	Estrella 373 2012	Estrella 373 2013
22.30	22.50	Madrid-Chamartín	7.21	7.21
2.15-2.20	2.49-54	Zaragoza-Delicias	3.07-12	3.07-12
7.05-7.12	7.36-7.53	Barcelona-Sants	22.06-20	22.10-20
10.08-13	10.25-30	Port Bou	19.40	19.26
10.18	10.35	Cerbère		