

CON LA PUESTA EN SERVICIO DEL TRAMO ARCOS DE JALON-CALATAYUD CONCLUIDA LA ELECTRIFICACION DE LA LINEA MADRID-BARCELONA

También se inauguró el tendido eléctrico entre Lérida y Manresa

El pasado 31 de mayo se pusieron en servicio los trayectos electrificados Arcos de Jalón-Calatayud (63 kilómetros) y Lérida-Manresa (118 kilómetros), con lo que han quedado completamente electrificadas las líneas de Madrid a Zaragoza y de Zaragoza-Lérida-Manresa-Barcelona. A su vez, con la inauguración el pasado año del trayecto Mora-Zaragoza, to-

das las líneas de RENFE en Cataluña, con la única excepción de la de Lérida a Poble de Segur, se encuentran ya electrificadas, lo que significa que el recorrido entre Madrid y Barcelona puede hacerse en su totalidad con tracción eléctrica, bien vía Lérida-Manresa, bien vía Lérida-Pi-camoixons, vía Caspe-Reus.

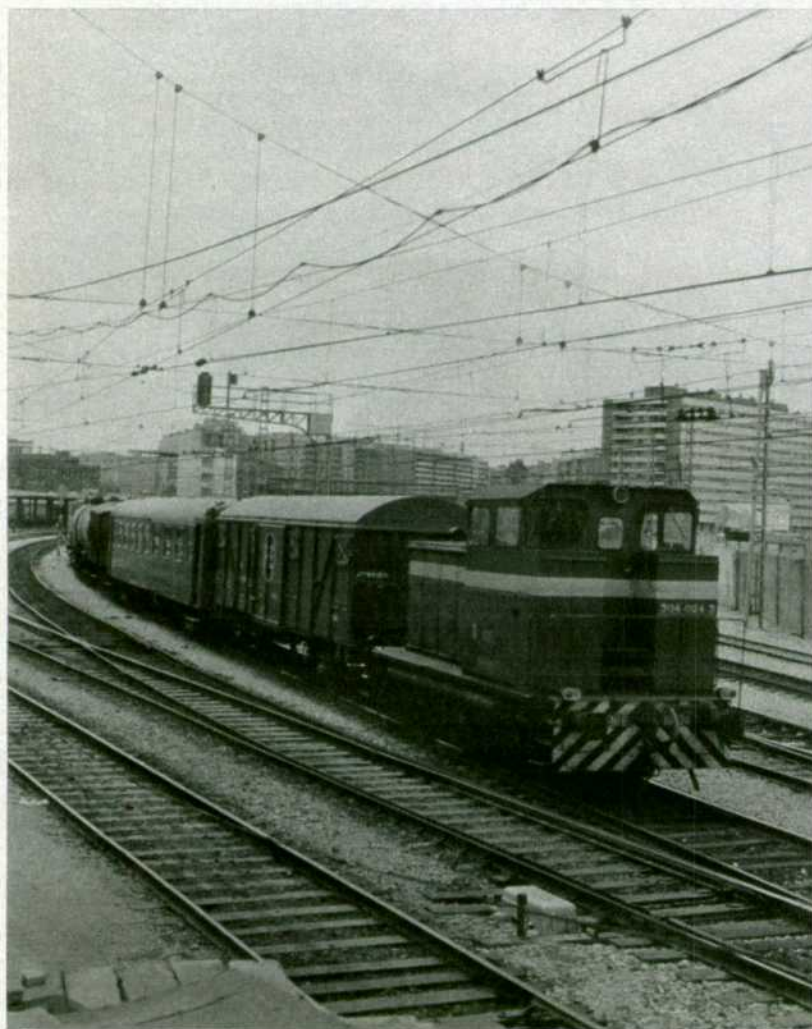
Los dos trayectos puestos ahora en servicio son de vía

única, aunque el de Arcos de Jalón a Calatayud tiene preparada la explanación para la vía doble y la electrificación de las estaciones ya se ha preparado para esta circunstancia.

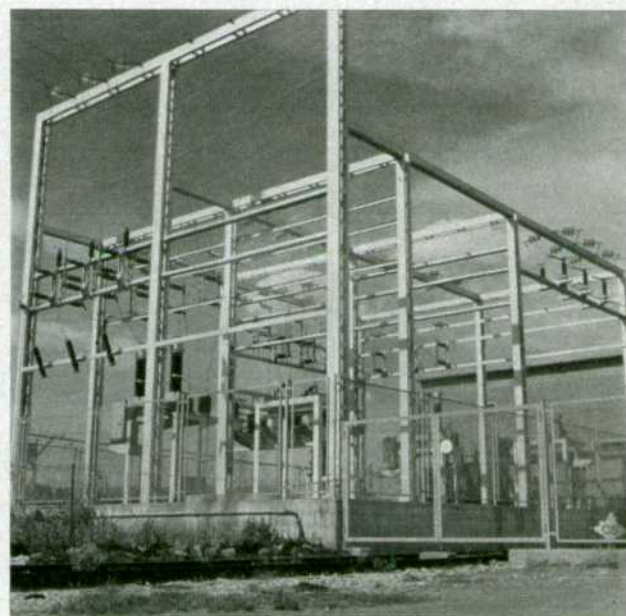
La electrificación de la línea Madrid-Zaragoza se ha realizado en seis años. El primer tramo, entre Madrid y Guadalajara, se puso en servicio en junio de 1975. En

se han situado en Baidés, Sigüenza, Torralba, Arcos, Ariza, Bubierca, Calatayud, Mores, Ricla, Plasencia y Casetas, aunque esta última queda incluida en el circuito de la electrificación de Zaragoza-Bilbao.

La tensión de alimentación es de 66 kw. para Baidés, Sigüenza, Torralba y Arcos de Jalón, y de 45 kw. en las restantes. Baidés, Sigüenza y Bu-



Tren en maniobras, en el centro de la capital zaragozana.



Subestación eléctrica en Calatayud.

1979 se extendió hasta Torralba; al año siguiente, a Arcos, y en marzo de 1981 se puso en servicio el tramo Casetas-Calatayud, quedando ahora completada la electrificación con el tramo Arcos-Calatayud.

Las subestaciones existentes en el tramo Baidés-Casetas tienen grupos de 3.000 kw., son automáticas y están telemandadas desde Calatayud. Dichas subestaciones

bierca tienen dos circuitos de línea, y las restantes uno.

La catenaria utilizada es la tipo RENFE compensada, apta para velocidades de hasta 160 km/h. La tensión es de 3.300 voltios.

En el trayecto Arcos de Jalón-Calatayud se han empleado en total 1.198 postes tipo trayecto "X" y 378 tipo estación "Z", 1.550 ménsulas, 69.000 metros de cable de cobre, 149.000 metros de



La estación Término de contenedores en Arrabal (Zaragoza).

hilo de contacto y 90.000 metros de cables de acero.

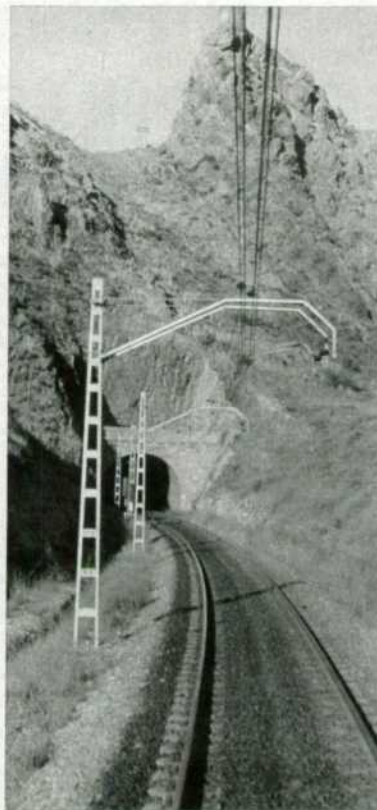
En cuanto a la electrificación de Lérida a Manresa, de características técnicas iguales, tiene seis subestaciones, todas ellas con un grupo de 3.000 kw. y líneas de alimentación de 25 kw. y están situadas en Lérida, Mollerusa, Anglesola, Cervera, Calaf y Rajadell, telemandadas desde Lérida.

IMPORTANCIA DE LA LINEA

La línea de Madrid a Zaragoza, de 341 kilómetros, es una de las más importantes de la Red, porque por ella circula todo el tráfico entre Madrid y Barcelona. Y así como entre Zaragoza y Barcelona hay varios itinerarios alternativos, entre Madrid y la ciudad del Ebro hay una línea a la que además afluye en Torralba el tráfico de la línea de Soria y Pamplona.

Todo ello hace que se haya aprobado la conclusión de la vía doble entre ambas capitales. Los trayectos con vía doble en ella son los de Madrid a Baidés (123 kilómetros) y de Ricla a Zaragoza (60 kilómetros). Es decir, queda por

completar el tramo Baidés-Ricla, de 158 kilómetros. Están muy avanzados los trabajos de explanación para llevarla hasta Alhama, sin olvidar que en la variante de



Túnel y catenaria en Arcos de Jalón.

Torralba, inaugurada en 1959, el túnel de Horna, el mayor de la línea, con 3.254 metros, se hizo ya para doble vía. El tramo que presenta mayores dificultades para este tendido es el de Calatayud-Ricla, donde hay 11 túneles y numerosos puentes sobre el Jalón y el Ribota.

Respecto al trayecto Lérida-Manresa, su electrificación ha eliminado el obstáculo más duro para la explotación ferroviaria de la línea de Zaragoza a Barcelona, ya que en dicho tramo se salvan las rampas de la cordillera costero-catalana, donde, principalmente en la dirección Manresa-Lérida, hay una larga subida de 48 kilómetros hasta San Guim, famosa en los tiempos de la tracción vapor por el trabajo que daba a los equipos de conducción. ■

FERNANDO F. SANZ. Fotos: ISABEL PERALEDA.

Será efectiva a partir de 1983

S. N. C. F. Y RENFE ACUERDAN INTERCONECTAR SUS SISTEMAS DE RESERVA DE PLAZAS

Desde el 7 de mayo último, RENFE ha incluido en el sistema de venta electrónica los billetes internacionales, hasta ahora objeto de venta manual. Los billetes internacionales no incluyen reserva de plaza, que ha de obtenerse en operación independiente.

Por otra parte, los servicios informáticos de SNCF y el Gabinete de Informática de RENFE han firmado un convenio por el que se acuerda la interconexión de sus respectivos sistemas de reserva de plazas. Esta interconexión, que precisa laboriosos trabajos técnicos previos, ya iniciados, podrá



entrar en servicio en los primeros meses de 1983 y permitirá, desde cualquier pun-

to de venta de ambas Redes, el acceso a la oferta de plazas de la otra Red. ■