Su puesta en servicio descongestionará sensiblemente el servicio de cercanías en el Sur de Madrid

La tercera y cuarta vías entre Villaverde Bajo y Atocha, en funcionamiento

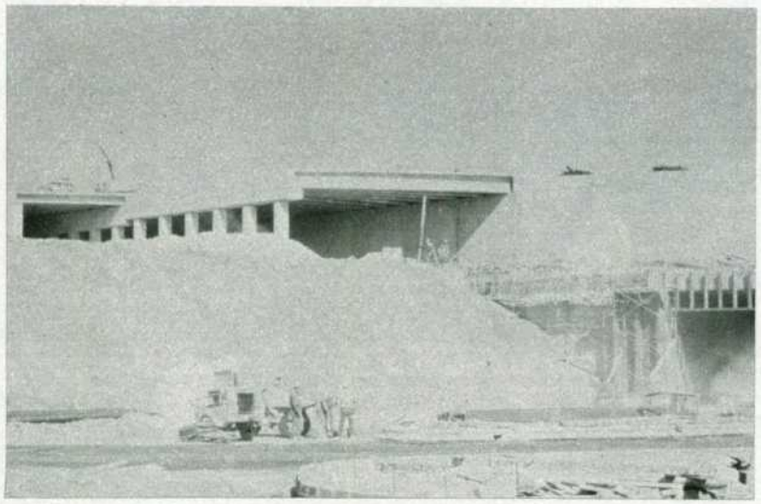
CUANDO el 9 de febrero de 1851 se inauguró el ferrocarril a Aranjuez se hacía el servicio en régimen de vía única, siendo las obras de fábrica más singulares hasta la pradera de Villaverde, el puente o paso inferior de la Abadía, que tenía 32 pies de luz; el puente sobre el arroyo Abroñigal, con una longitud de 176 pies; el puente sobre el canal del Manzanares, con tres tramos de madera de 36 pies de luz cada uno, y el puente sobre el río Manzanares, igualmente de vigas de madera del sistema americano de Town, con cuatro tramos de 50 pies cada uno. En aquella época Villaverde Bajo no existía, siendo la primera estación de la línea la de Getafe.

A pesar de abrirse al tráfico la línea de Ciudad Real y Badajoz por parte de MZA, que dio origen al empalme de Villaverse Bajo, la explotación entre Madrid y Villaverde continuó en régimen de vía única hasta 1901.

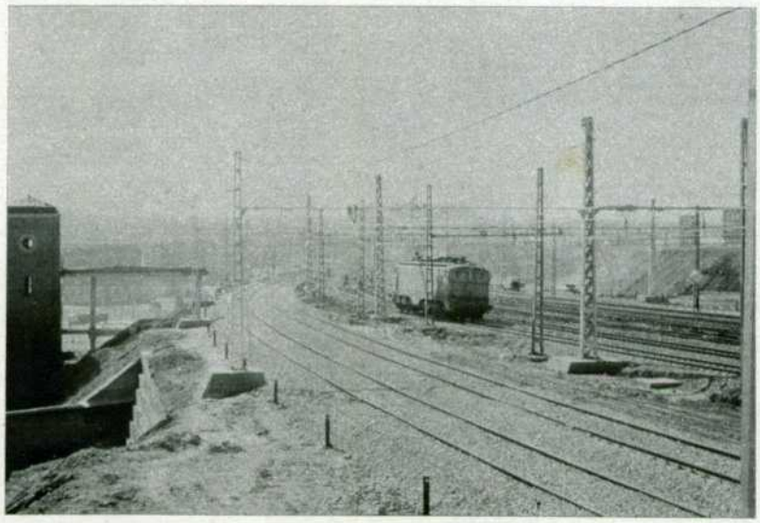
No obstante, en este tiempo desaparecieron los puentes de la Abadía y del canal del Manzanares, el del Abroñigal se ensanchó, desapareciendo las seis arcadas de los estribos calados, y quedando sólo los tres arcos centrales, que hemos conocido hasta muy reciente tiempo con el nombre de puente de los Tres Ojos. El puente del Manzanares, de madera, fue sustituido en 1860 por otro de hierro de dos vanos de unos treinta metros de luz cada uno (longitud total de las vigas, 63,43 m.).

En 1900 las necesidades de explotación hicieron obligatorio el duplicar la vía, colocando sobre el río Manzanares un segundo puente de hierro, paralelo e inmediato al anterior, el año 1901.

En 1926 se adosaron otros dos puentes metálicos de acero, construidos por el Taller de Material Fijo de Villaverde Bajo de la Compañía MZA. Estos tenían las entonces llamadas tercera y cuarta vías, que comunicaban Santa Catalina y Villaverde y que actualmente son vías de servicio no generales.



La estructura E-1 junto a la boca del paso subterráneo entre Méndez Alvaro y Menéndez Pelayo. En un futuro por ahí entrarán las vías que van a la estación de cercanías-Atocha.



Nuevas vías de Barcelona entre el puente de los Tres Ojos y la estación del Cerro de la Plata.

La situación desde ese año hasta ahora ha permancedido casi igual, excepto con un considerable incremento del tráfico de cercanías, debido a la aparición de las ciudades dormitorio de Parla, Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Villaverde Alto y Bajo, Pinto, Valdemoro y Aranjuez.

Como respuesta a la necesidad de aumentar el tráfico de cercanías en Madrid y respondiendo a la creciente demanda de viajeros, la Dirección de Obra Nueva (DON) comenzó, allá por 1979, a estudiar la posibilidad de ampliar el número de vías en las inmediaciones de la estación de Atocha. Con ello se pretendía, y ahora se va a conseguir, desatascar en gran medida la entrada a esta estación, independizar las unidades eléctricas de cercanías de los trenes de medio y largo recorrido y agilizar el servicio en aras de la puntualidad.

Para el próximo día 1 de junio (*), y como primera acción que se pondrá en servicio del Plan de Cercanías del Sur-Oeste de Madrid, serán incluidas en el tráfico comercial las dos nuevas vías que comunican las estaciones de Villaverde Bajo y Atocha.

El importe económico desglosado de estas obras es de unos 1.300 millones de pesetas, que se dividen de la siguiente forma:

— Infraestructura y vía: 978 millones.
— Electrificación: 98 millones.
— Señalización: 180 millones.
— Varios: 50 millones.

Todos estos trabajos corren a cargo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por medio de contratas especializadas en los diferentes trabajos y bajo la supervisión de la DON y la Zona Centro. El tiempo requerido para su realización ha sido de cuatro años.

Previamente se había tenido en cuenta esta acción de futuro cuando se realizó la sustitución del puente de los Tres Ojos y del paso inferior de la carretera de Villaverde a Vallecas.

(*) La cuarta vía a Fuenlabrada y Parla se encuentra ya en servicio en el sentido Madrid-Villaverde Bajo, con el fin de facilitar las últimas conexiones y de favorecer el tránsito de viajeros que por esta línea se desplazan diariamente a Madrid. Para el día 1 de junio, como ya estaba previsto, la tercera y cuarta vías estarán en pleno funcionamiento.

Correspondencia entre la tercera y cuarta vías y la futura estación de Atocha

En principio las dos nuevas vías se corresponderán con las vías 14 y 15 de la estación de Atocha, que pasan interinamente de sostener trenes de largo recorrido con dirección Andalucía, y de modo ocasional unidades eléctricas de cercanías, a emplearse con este último fin exclusivamente.

El fin último de las vías próximas a inaugurar es conseguir el acceso a la nueva estación de cercanías, cuya entrada en servicio se anuncia para la primavera de 1988. Este mismo final, la estación de cercanías, será el de otras dos vías también en construcción, que desde Villaverde Alto alcanzarán Atocha a través de Orcasitas y Méndez Alvaro, las vías del ramal de contorno y, por último, las actuales de Guadalajara.

La obra en cuestión no sólo ha previsto el montaje de dos vías más, sino que ha hecho necesario reajustar las dos vías que operan el acceso al depósito de Cerro Negro y ripar las vías de Barcelona y Alicante.

Por lo que respecta al puente de los Tres Ojos (que ahora se ha quedado con uno sólo), la comparación de la situación original y definitiva puede dar una visión de la trascendencia de las obras, que han obligado a mover las seis vías preexistentes sobre esta estructura, que pasan a ser ocho a la espera de la novena y última, que se empleará como tercer acceso al futuro Centro de Tratamiento Técnico de Cerro Negro, obra complementaria de la estación de Atocha, también prevista en el Plan de Cercanías de Madrid.

Obras más importantes

A) **En vía:** La obra más compleja, aunque menos espectacular, ha sido la adecuación de las vías en la zona comprendida entre la calle Alberche, a la altura del poste de señales número 3, y el puente de los Tres Ojos, por implicar a ocho vías que han sido remodeladas en su totalidad, con desplazamientos laterales que en ocasiones han conseguido llegar a los 10 metros. Es el caso de las dos vías de Guadalajara.

Merecen, además, atención las obras de reestructuración de los

Antiguas vías y las dos nuevas vías de Barcelona desde el paso superior Méndez Alvaro-Pacífico.

Pila central y estribos del nuevo puente sobre el Manzanares.

Nuevo puente de hormigón sobre el río Manzanares

apartaderos existentes en la estación de Villaverde Bajo, que fueron realizadas en el verano de 1985, en el tiempo record de un mes, coincidiendo con el cierre de las factorías afectadas durante agosto.

La estación de Villaverde Bajo, cuya renovación también está reflejada en el Plan de Cercanías, encuentra de este modo preparada su cabeza en el lado Madrid como primer paso a su remodelación completa, retrasada hasta la puesta en servicio del nuevo ramal Villaverde Alto-Méndez Alvaro-Atocha.

En cuanto a obras de fábrica singulares, destacan por su importancia tres, denominadas en el proyecto constructivo como E-1, E-3 y E-5, cuyas características nos han sido facilitadas por don Antonio Fernández Gil, jefe de equipo unificado de Obra de la estación de Atocha y cercanías de Madrid, así como la mayor parte de esta información.

E-1: ESTRUCTURA DE ATOCHA

La estructura más cercana a la estación de Atocha, visible actualmente desde la estación, hará posible, cuando la conclusión de los trabajos se produzca, el paso inferior de seis vías de acceso a la playa de la estación de cercanías, y el superior de siete, que se convertirán en la quince vías de andén previstas para la futura estación de largo recorrido.

Como ya se ha mencionado, y de un modo provisional, las vías que serán inauguradas pasarán provisionalmente al nivel superior de la estructura para desembocar en las actuales vías 14 y 15, las más próximas al cerramiento de la estación en la calle Méndez-Alvaro.

E-3: ESTRUCTURA SOBRE LA LINEA MADRID-ABROÑIGAL

Esta obra, contigua al puente metálico ya existente, permite pasar a los trenes sobre las vías de entrada a la estación de contenedores de Madrid-Abroñigal.

Se puede comprobar el espesor estricto de la pila central, así como el fuerte esviaje de las vigas del tablero que hace posible considerar a esta obra como muy singular.

Cerca del apeadero de Santa Catalina ha sido también necesaria la ampliación del túnel por donde va la carretera de unión entre Embajadores y Entrevías, que pasa por debajo de la línea Madrid-Andalucía. Esta obra de ampliación no está propiamente

El aceite estrella para todas las marcas.

Todos. Absolutamente todos los vehículos con cuatro o más ruedas, pueden rodar suave y eficazmente con CS en el motor.
Los de gasolina con CS TODOGRADO el super multigrado de todo el tiempo.

Los de Gas-Oil con CS DIESELGRADO el aceite especialista en motores diesel.
Sólo la experiencia de CS en la elaboración de aceites específicos para las mejores marcas, podía crear un aceite estrella para todo tipo de vehículos.

Primera marca nacional de lubricantes.

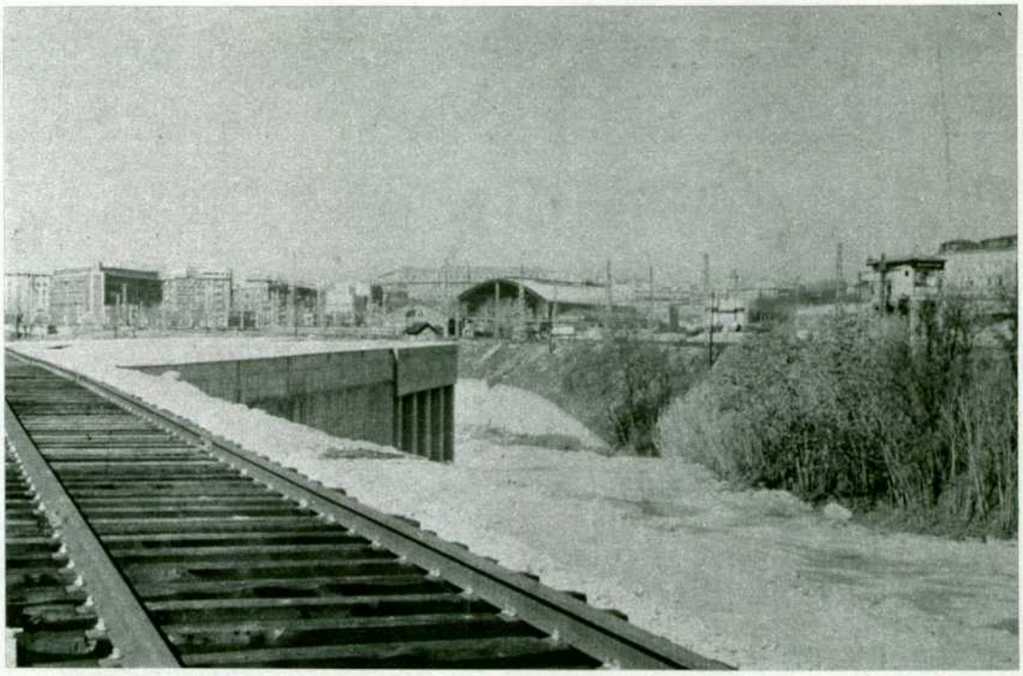
comprendida en E-3, sino que es intermedia entre ésta y E-5 y no alcanza su importancia ni sus dimensiones.

E-5: ESTRUCTURA SOBRE EL MANZANARES

Poco antes de entrar en la estación de Villaverde Bajo ha sido preciso adosar una nueva estructura de hormigón de dos vanos de más de 30 metros de luz para la doble vía que cruza el río Manzanares, paralelamente al puente metálico que existía anteriormente.

B) **En catenaria y señalización:** Por lo que a catenaria se refiere, mencionar únicamente que se ha procedido al aumento del tendido eléctrico para las dos nuevas vías en las mismas condiciones que la línea electrificada actual, es decir, sustentador y dos hilos de contacto alimentados por las subestaciones de Cerro Negro, Villaverde Alto y Valdemoro.

En cuanto a señalización, la cosa ha sido algo más complicada, pues se ha tenido que hacer un complemento de la ya existente para estas tercera y cuarta vías, añadiendo los elementos necesarios a lo largo de la explanación y en los paneles de estación.



La vía provisional tercera sobre la estructura E-1; al fondo, Atocha y las obras de la nueva estación de cercanías.

La pila central de hormigón junto a las metálicas antiguas.

TR

TAPIZADOS RUBALCABA, S. A.

- **Fabricación de artículos de cuero, lona, tejidos, skay, etc.**
- **Suministros de confort y tapicería para ferrocarriles**

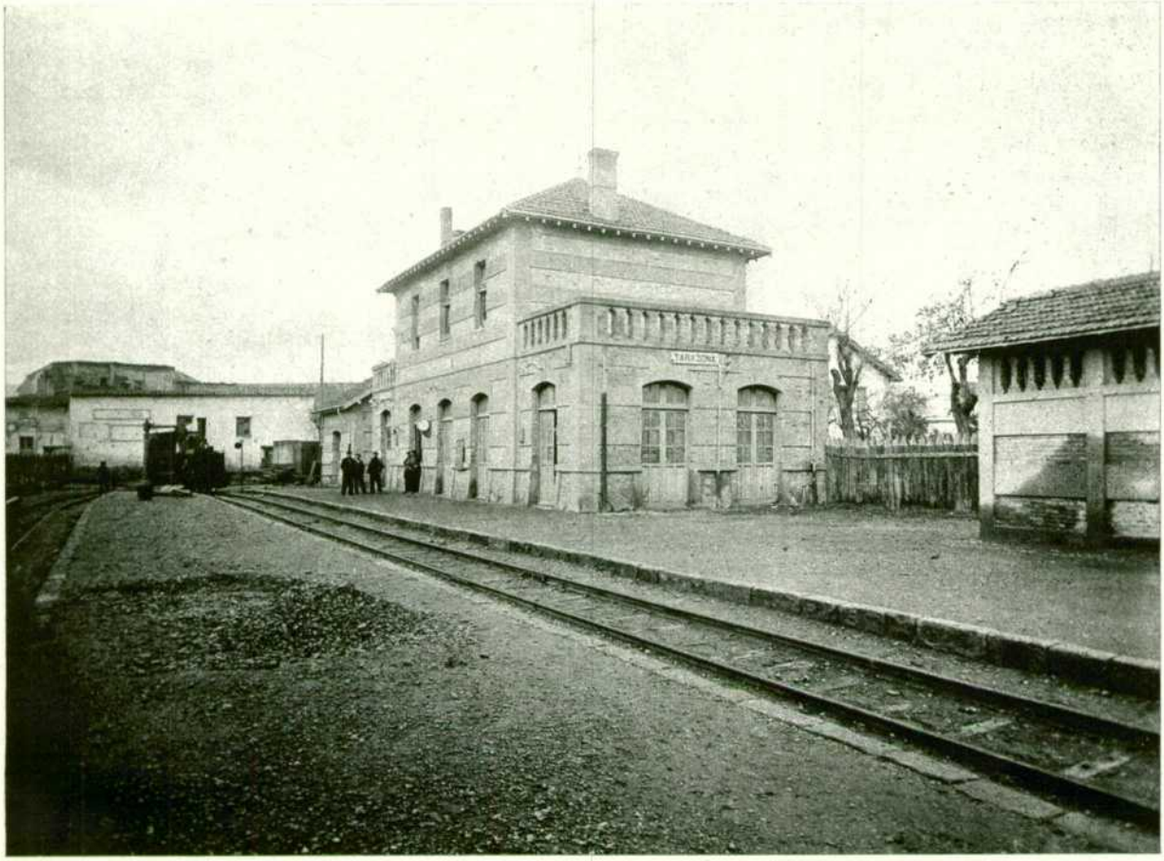
ANTRACITA, 6 - Telfs. 468 08 14 - 468 09 45
28045 MADRID

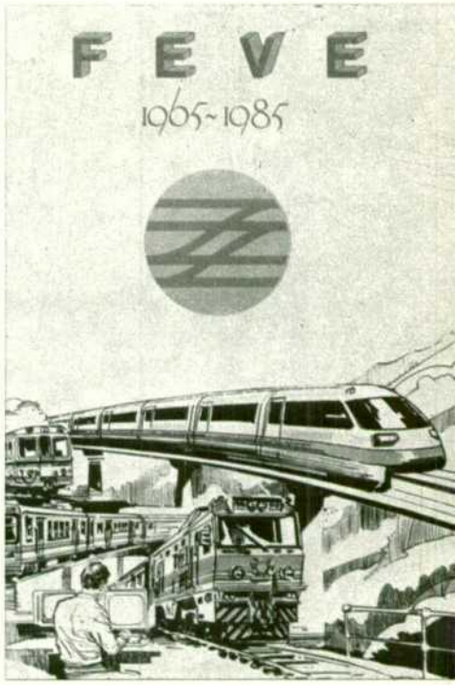
Próximas actuaciones previstas en el Plan

A corto plazo se prevé la entrada en servicio de nuevas vías e instalaciones que analizaremos y describiremos en sucesivos artículos. A grandes rasgos, serán las siguientes:

1. Primera fase del nuevo ramal Villaverde Alto-Méndez Alvaro-Atocha con puesta en servicio del tramo Villaverde Alto-Méndez Alvaro, enlazando con el Metropolitano.
2. Creación de dos nuevas vías entre Vallecas y Vicálvaro para independizar el tráfico de viajeros del transporte de mercancías.
3. Primera fase de la prolongación del ferrocarril suburbano de Móstoles con explotación del trayecto Laguna-Embajadores, permitiendo el transbordo con el Metropolitano en esta estación.
4. Puesta en marcha de la nueva estación de cercanías de Atocha, unida a la futura estación de Metro programada para la línea I (Plaza de Castilla-Portazgo).
5. Segunda fase del nuevo ramal Villaverde Alto-Atocha con la finalización del último trayecto, Méndez Alvaro-Atocha-Cercanías.
6. Segunda fase de la prolongación del ferrocarril suburbano de Móstoles con la puesta en explotación del último trayecto Embajadores-Atocha-Cercanías.

Todas estas actuaciones tienen prevista su conclusión y puesta en servicio entre mitad de 1987 y final de 1988. **CARLOS DOMINGUEZ LOPEZ-ROSANA JUBERIAS TORRUBIA. Fotos: CARLOS.**





Estación de Tarazona antes de la transformación de la vía al ancho RENFE.

Panorama de los ferrocarriles de vía estrecha bajo administración estatal

EL ESTATUTO DE F. E. V. E. CUMPLIO VEINTE AÑOS (1965-1985)

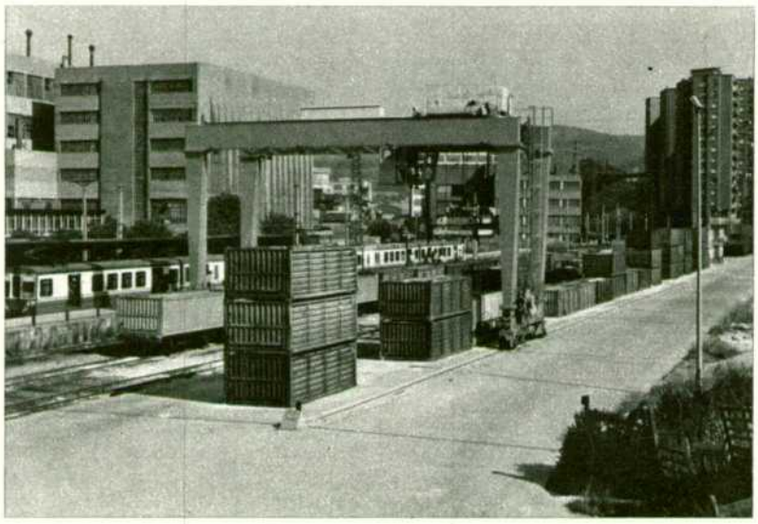
- **Ningún país de Europa tuvo, proporcionalmente, tantas líneas de sus características.**
- **Las de la zona Norte forman una red de 1.180 kilómetros con ancho métrico.**

SE han cumplido ahora veinte años desde la creación del organismo autónomo Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), mediante un Decreto-Ley de septiembre de 1985. Con este motivo, dicha entidad ha publicado un libro en el que se resume la historia de estos veinte años y se analizan las perspectivas de futuro de FEVE (*).

Como es sabido, FEVE engloba los ferrocarriles de ancho inferior al normal español, que pasaron a jurisdicción del Estado en la mayoría de los casos por renuncia de los concesionarios a mantener una explotación crecientemente deficitaria ante la competencia de los transportes por carretera.

Estas líneas de vía estrecha, en su momento de mayor expansión, contaban con cerca de 5.500 kilómetros en una red total de ferrocarriles de unos 18.000 kilómetros, proporción que no se daba en ningún otro país de Europa, si exceptuamos los numerosos ferrocarriles de montaña existentes en Suiza.

En estos momentos, tras la clausura de muchas de estas líneas, FEVE está formada por cinco grupos de ferrocarriles. El primero de ellos es el de la cornisa cantábrica, con la línea que unen León, de una parte, y después de pasar por el Norte de las provincias de Palencia y Burgos, termina en Bilbao, y de otra por la larga línea desde El Ferrol a Bilbao, pasando por Ribadeo, Pravia, Avilés, Gijón, Oviedo, Ribadesella, Torrelavega y Santander, que suman en conjunto una red de 1.180 kilómetros y que, recordémoslo, es extiende sin solución de continuidad al ser del mismo ancho de un metro desde El



Terminal de Ariz-León-Basauri, inaugurada en 1978.

(*) "FEVE. 1965-1985". Un volumen de 104 páginas, con ilustraciones a todo color. Prólogo de Fernando de Esteban Alonso. Madrid, 1985.