

Desde el pasado 1 de enero

# NUEVOS LIMITES DE LAS ZONAS DE LA RED

El pasado 1 de enero de 1987 ha entrado en vigor la circular número 537, que dispone la modificación de los límites de las seis zonas existentes en la Red.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles fue estructurada en siete zonas el 6 de abril de 1948, con el propósito de descentralizar en lo posible la gestión de la Red. Las cabeceras de dichas zonas se situaron en Madrid (1.ª y 2.ª), Sevilla (3.ª), Valencia (4.ª), Barcelona (5.ª), Bilbao (6.ª) y León (7.ª). En mapa adjunto pueden consultarse las líneas que quedaban bajo la jurisdicción de cada una de dichas zonas.

Posteriormente, según pone de manifiesto la circular que ahora ha entrado en vigor, los graves problemas de coordinación que tradicionalmente han existido entre las antiguas 1.ª y 2.ª Zonas con motivo del elevado número de puntos de contacto entre las mismas que presenta la región de Madrid, aconsejaron la creación de la Zona Centro, por simple agregación de las mencionadas zonas. No hay que olvidar que a la complejidad ferroviaria de la capital de España se unió, después de la creación de las zonas en 1948, mayores problemas de esta especie con la puesta en servicio de las nuevas líneas ferroviarias construidas en torno a la capital, como la de Madrid-Burgos, los enlaces ferroviarios y la gran estación de clasificación de Vicalvaro.

El tiempo transcurrido desde la reunificación de la 1.ª y 2.ª Zonas puso de manifiesto lo acertado de dicha medida, pero ha probado al mismo tiempo que esta nueva Zona Centro presentaba una magnitud excesiva, tanto en número de kilómetros como en personal y unidades de tráfico.

Ello ha aconsejado una reducción de su ámbito mediante la corrección de sus límites con las restantes zonas colindantes para obtener un mayor equilibrio entre las cargas de trabajo de las seis zonas existentes.

A partir de la entrada en vigor de la citada circular, la Zona Centro se denomina 1.ª Zona y la 7.ª Zona se denominará 2.ª Zona. Todas las zonas, excepto la 3.ª,

sufren modificaciones en sus límites, que quedan estructurados del siguiente modo:

**ZONA CENTRO** (nueva Zona 1.ª).—Límites: km. 65,900 de la línea Palazuelo Empalme-Astorga (entre las estaciones de Baños de Montemayor y Puerto de Béjar).

— Km. 0,570 de la línea de Avila-Salamanca (entre las estaciones de Avila y Cardeñosa de Avila).

— Km. 1,000 de la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (entre las estaciones de Medina del Campo y Campillo).

— Km. 1,000 de la línea Medina del Campo-Zamora (entre las estaciones de Medina del Campo y Villaverde de Medina).

— Km. 267,500 de la línea Madrid-P. Pío-Irún (entre las estaciones de Corcos-Aguilarejo y Cubillas de Santa Marta).

— Km. 281,573 de la línea Madrid-Chamartín-Burgos (entre las estaciones de Villagonzalo y Burgos).

— Km. 103,000 del trayecto Soria-Castejón de Ebro (entre las estaciones de Corella y Castejón de Ebro).

— Km. 267,000 de la línea Madrid-Atocha-Barcelona (entre las estaciones de Purroy y Morata de Jalón).

— Km. 164,000 de la línea Aranjuez-Valencia Término (entre las estaciones de La Melgosa y Los Palancares).

— Km. 150,000 de la línea Alcázar de San Juan-Alicante-Térmi-

no (entre las estaciones de Alcázar de San Juan y Criptana).

Con motivo de estas variaciones, también quedan modificadas las siguientes dependencias de esta zona:

Puesto de Mando de Madrid Atocha.—Mantendrá su zona de influencia hasta Casetas, como en la actualidad, hasta que sean modificadas las líneas de comunicación de modo que permitan la regulación del tramo Morata de Jalón-Casetas desde el Puesto Auxiliar de Zaragoza.

Igualmente mantendrá su zona de influencia hasta Villarrobledo, hasta que sea posible la regulación del tramo Alcázar-Villarrobledo desde el Puesto de Mando de Valencia.

Puesto Auxiliar de Valladolid.—Mantendrá su zona de acción hasta Santander, como en la actualidad, hasta que sean llevadas a cabo las medidas técnicas necesarias para la inclusión del tramo Venta de Baños-Palencia-Santander en el sistema de Puestos de Mando de la 6.ª Zona.

Puesto Auxiliar de Salamanca.—Mantiene sus límites actuales, pero pasa a integrarse en la 7.ª Zona (nueva 2.ª Zona).

Delegaciones.—Quedan modificados sus límites en función de lo anteriormente indicado. Las dependencias ubicadas en Santander pasarán a depender de la 6.ª Zona, mientras que las situadas en Salamanca se integrarán en la 7.ª Zona (nueva 2.ª Zona), aunque modificando sus límites

en la línea Palazuelo-Empalme-Astorga, según se ha indicado anteriormente. El Subdepósito de Tracción Eléctrica de Valladolid pasará a integrarse en la Delegación de Transportes de Madrid-Chamartín.

**3.ª ZONA.**—Ya se ha indicado que sus límites no sufren variación.

**4.ª ZONA.**—El Puesto de Mando de Valencia pasará a regular el tramo Villarrobledo-Alcázar de San Juan (exclusive) cuando sea técnicamente posible.

Las delegaciones de los diversos servicios verán ampliado su ámbito hasta los puntos anteriormente indicados.

**5.ª ZONA.**—El Puesto Auxiliar de Zaragoza pasará a regular el tramo Casetas-Morata de Jalón cuando sea técnicamente posible.

Las delegaciones de los diversos servicios verán ampliado su ámbito en función de lo anteriormente indicado.

**6.ª ZONA.**—Amplía sus límites hasta el km. 267,500 de la línea Madrid-P. Pío-Irún (entre las estaciones de Corcos-Aguilarejo y Cubillas de Santa Marta) y hasta el km. 1,200 de la línea Palencia-La Coruña (entre las estaciones de Palencia y Grijota), reduciéndolos, en cambio, hasta el km. 103,000 del trayecto Soria-Castejón de Ebro (entre las estaciones de Corella y Castejón de Ebro).

La línea Venta de Baños-Santander continuará siendo regulada desde el Puesto Auxiliar de Valladolid hasta que sea técnicamente posible su inclusión en el Sistema de Puestos de Mando de la 6.ª Zona.

La mesa de CTC ubicada en Santander pasará a depender de la 6.ª Zona.

Las delegaciones de los diferentes servicios verán modificada su zona de actuación en función de los nuevos límites establecidos.

La Delegación de Transportes de Santander pasará a integrarse en la 6.ª Zona, excepto el Subdepósito de Tracción Eléctrica de Valladolid, que permanecerá en la Zona Centro (nueva 1.ª Zona).

**7.ª ZONA.**—Quedan ampliados sus límites según lo anteriormente indicado, pasando a integrarse en la misma las delegaciones y el Puesto Auxiliar de Salamanca, salvo el tramo comprendido entre el km. 65,900 y Plasencia Ciudad, de la línea Palazuelo Empalme-Astorga, que permanece en la Zona Centro (nueva 1.ª Zona).

Como también se ha indicado, la Zona 7.ª pasa a denominarse 2.ª Zona.





2.<sup>a</sup> ZONA

6.<sup>a</sup> ZONA

5.<sup>a</sup> ZONA

1.<sup>a</sup> ZONA

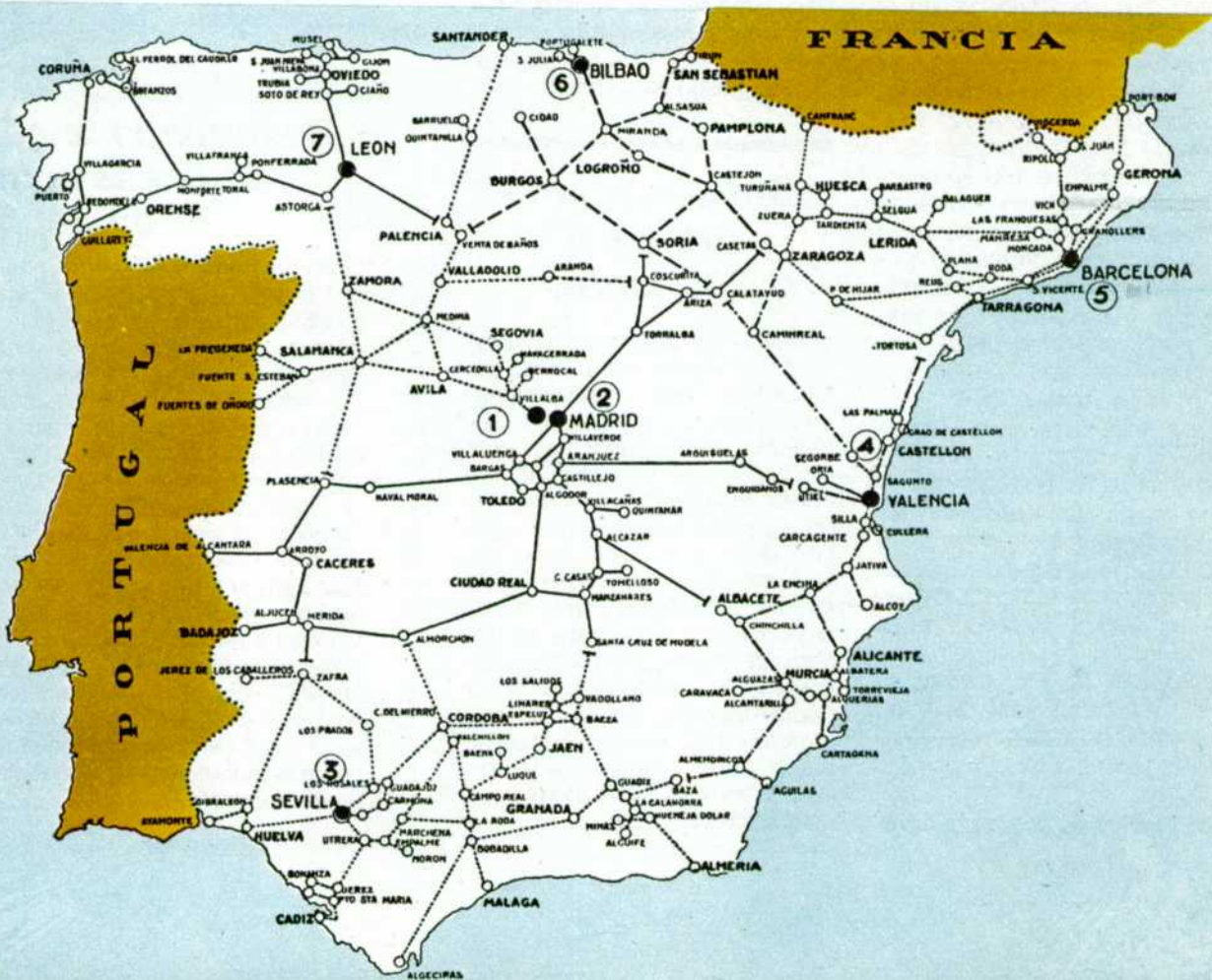
4.<sup>a</sup> ZONA

3.<sup>a</sup> ZONA



- ⊙ CAPITAL DE PROVINCIA
- ⊙ ESTACION DE FRONTERA
- ⚡ VIA UNICA ELECTRIFICADA
- ⚡ VIA DOBLE ELECTRIFICADA
- VIA UNICA
- VIA DOBLE
- ⋯ SUSPENDIDO EL SERVICIO DE VIAJEROS
- ⋯ SUSPENDIDO EL SERVICIO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS

Los nuevos límites de las seis zonas, desde el 1 de enero de 1987.



Primera división en zonas en 1948.