

Se establecerán en el próximo servicio de verano

NUEVOS TRAMOS A 160 KILOMETROS POR HORA

● **También se hacen previsiones para preparar algunos trayectos a 200 kilómetros por hora.**

El próximo mes de junio, con la entrada en vigor de los nuevos horarios de verano, la Red Nacional de los ferrocarriles Españoles (RENFE) dará un paso más en el camino de la implantación de los 160 kilómetros por hora en las líneas de su red básica, iniciado hace un año.

Las líneas en que ahora se establecerá dicha velocidad son las de Madrid-Hendaya, Venta de Baños-León y Alcázar-Sevilla.

Las ganancias de tiempo que se generan con el paso de la velocidad máxima de 140 kilómetros ahora vigente en las citadas líneas, a la de 160 kilómetros es de cinco minutos y veintidós segundos cada 100 kilómetros.

En la línea de Madrid-Hendaya, los tramos en que se va a establecer la velocidad de 160 kilómetros/hora son: un pequeño tramo entre Pinar y Las Rozas, entre Avila y Villafría y entre Vitoria y Alsasua.

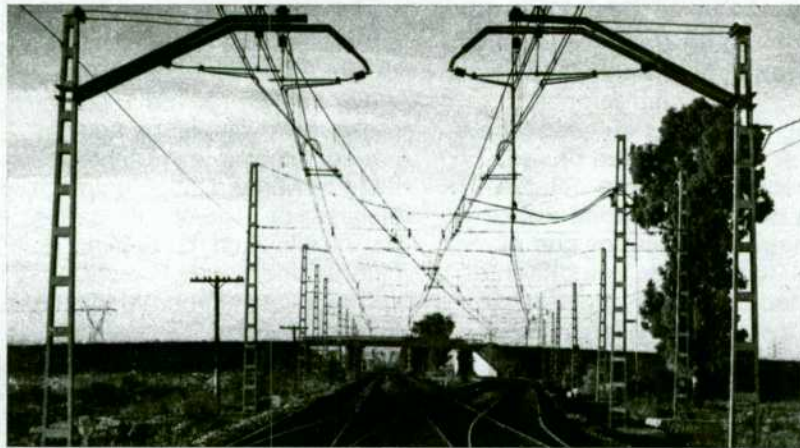
Precisamente en estos días han salido a concurso las obras que se precisan para conseguir una vía y catenaria adecuadas para las citadas velocidades. Por el contrario, se ha abandonado de momento el proyecto de adecuar un tramo entre Venta de Baños y Burgos para los 200 kilómetros por hora.

Las obras que se deben realizar son cambiar las sujeciones RN por las P2 en las curvas de radio inferior a 1.000 metros, consolidar algunos tramos, mantener la renovación en puntos muy concretos, depurar el balasto, bateo y restablecimiento geométrico de la vía, planchado de la catenaria y sustitución de los brazos curvos en curvas de 600 metros de radio.

Línea de Andalucía

En cuanto a la línea de Alcázar a Sevilla, la velocidad de 160 kilómetros por hora se va a establecer en los trayectos Alcázar-Santa Cruz de Mudela y Córdoba a Sevilla, con la excepción en este último del tramo Almodóvar-Lora del Río.

Los trabajos realizados han consistido en el saneamiento de



la vía con bateo general, sustitución de algunos tramos de traviesas y de la sujeción RN por la P2. Igualmente se ha adaptado la catenaria con aumento de las péndolas y corrección de la compensación. Sólo ha sido necesario correr de si-

tio un disco de la señalización.

Por otra parte, dentro del presupuesto del presente año, se ha previsto iniciar la renovación de la vía entre Majarabique y Lora, adaptándola ya a la velocidad de 200 kilómetros por hora.

Finalmente, el tramo de vía única entre Almodóvar y Lora del Río será contratado por el Ministerio de Transportes para instalar la segunda vía y se estudia también su posible adecuación a los 200 kilómetros por hora. El otro tramo, todavía en vía única entre El Higuero y Almodóvar, a falta de la señalización, contará con el sistema de CTC banalizado, de forma similar al existente en la línea de Asturias.

El paso de las estaciones

De esta manera, a partir del próximo mes de junio contarán ya con tres tramos aptos para la velocidad de 160 kilómetros por hora las líneas Madrid-Valencia, Valencia-Barcelona, Madrid-Barcelona, Alcázar-Sevilla, Madrid-Hendaya y Venta de Baños-León.

Conviene recordar que en todas ellas la velocidad máxima en el paso por las estaciones donde no hay parada se seguirá haciendo a 140 kilómetros en tanto no se sustituyan los cambios de vía de las mismas, operación ya en marcha.

AL-ANDALUS - SEVILLA:

PRIMERA CONEXION TELEFONICA DESDE UN TREN EN MARCHA

El pasado 26 de febrero, RENFE, Telefónica y la empresa Indelec lograban cristalizar varios meses de trabajo en común, haciendo posible por primera vez en España la comunicación telefónica desde un tren en marcha. El acontecimiento tuvo lugar a bordo del expreso Al-Andalus, en un recorrido preparado para este fin entre la estación madrileña de Chamartín y El Escorial.

Ya en ruta, los presidentes de las empresas protagonistas de la experiencia, antes de establecer la primera conexión telefónica, glosaron la importancia del acto ante el centenar de representantes de medios de comunicación que les acompañaban en el viaje. Julián García Valverde valoró la capacidad de adaptación que está demostrando una industria histórica como es el ferrocarril, para ir incorporando los más sofisticados avances de la electrónica. Luis Solana expresó su confianza en que, en breve espacio de tiempo, toda la red de



cercanías de Madrid pueda incorporar la telefonía.

Hacia las 21.30 horas, cuando el tren circulaba en las inmediaciones de la estación de La Navata, los presidentes de RENFE, Telefónica e Indelec establecieron comunicación con Sevilla a través de un aparato telefónico instalado en uno de los vagones restaurante del Al-Andalus, y departieron sin ningún tipo de dificultad ni interferencia con José Aureliano Recio Arias, consejero de Fomento y Turismo de la Junta de Andalucía.

Como ya informaba de modo pormenorizado el número 277 de VIA LIBRE, de febrero de 1987, la incorporación de la comunicación telefónica al tren utiliza el mismo servicio de la CTNE que ha permitido la instalación del teléfono en el automóvil: la red de Telefonía Móvil Automática. La TMA emplea la tecnología denominada «radiotelefonía celular», y para establecer comunicación utiliza ondas de radio con frecuencias comprendidas dentro de la banda de FM.