



Rampa entre Los Yébenes y Mora. Levante mediante pórticos, tramo III (15-3-88). Una pareja de vía de 24 metros «vuela» en brazos de los pórticos hacia el tren de los trabajos.

SUPONE EL DESGUACE Y LEVANTE DE 127 KILOMETROS DE VÍA Y SEIS ESTACIONES

PARLA-CIUDAD REAL: PREPARANDO EL CAMINO

José M. García-Inés Onrubia

Desde que el pasado 11 de enero se dio la señal de salida para la gran empresa que culminará con la puesta en servicio, en pocos meses, del tramo NORTE del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA), se ha venido desarrollando un intenso, metódico y gran esfuerzo para levantar, desguazar y retirar de forma ordenada y eficaz una parte importante de la línea Madrid-Badajoz.

EL obligado levante y desmantelamiento de vía entre Parla y Ciudad Real en la actual línea de Madrid-Badajoz para el tendido del nuevo acceso ferroviario a Andalucía en su tramo Norte obligó en su momento a la dirección de alta velocidad de RENFE, en colaboración con los demás servicios y direcciones im-

plicados, a elaborar un plan de actuación que permitiese el levante y la retirada de todos los materiales e instalaciones existentes en la línea de forma ordenada, con el mínimo de medios necesarios y con el uso más apropiado para cada cosa en función de su valor o utilidad. Esta operación suponía el levante, transporte, desguace y aco-

pio de 127 kilómetros de vía simple y seis estaciones: Pantoja y Alameda, Ablates, Mora, Los Yébenes, Urda y Malagón. Las delegaciones de Mantenimiento de Instalaciones de Madrid-Sur y Aranjuez realizaron «in situ» la primera clasificación de los materiales de vía y un inventario completo de la línea todavía en servicio.

Contratadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en el mes de diciembre de 1987 las obras de infraestructura y vía de los tramos I, Getafe-Villaseca; III, Mascaraque-El Emperador; IV, El Emperador-Ciudad Real, y V, Ciudad Real-Brazatortas, a las empresas adjudicatarias de los tres primeros tramos citados, apenas les dio tiempo a recoger el contrato recién firmado cuando se encontraron metidos de lleno en el empeño de realizar, de la forma más adecuada para cada una de ellas, la operación planeada por RENFE en el breve plazo que el plan de obra fijaba.

Y así, el mismo día 11 de enero del presente año, fecha del cierre de la línea, se levantaban las primeras parejas de vía a la salida de la estación de Parla y a la altura del punto kilométrico 131,500, próximo a la antigua estación de El Emperador, límite de los tramos III y IV, conforme al esquema de la figura, y el jueves 14 se presentaban en las estaciones de Urda y Malagón las primeras composiciones de plataformas y vagones para sacar los materiales ya clasificados.

PARLA-VILLASECA.—En el tramo Parla-Villaseca, la vía está constituida por barras de 22 m. de longitud, levantándose por parejas mediante la ayuda de una grúa potente que las coloca sobre los diplores, tirando del tren de trabajos que se forma un camión adaptado para circular por la vía, que las transporta hasta el parque de desguace instalado en la estación de Pantoja y Alameda.

Una longitud importante de vía ha quedado acopiada en parejas, y por tanto sin desguazar, en la antigua estación de Torrejón de Velasco para formar la vía auxiliar que es necesaria en el proceso de montaje de la nueva vía.

En cuanto a la previsión para las estaciones comprendidas en el tramo, las de Getafe-Alicante y Parla habrán de remodelarse, ya que la nueva línea discurre coincidente con las vías de apartado de ambas estaciones, y la actual de Yeles y Esquivias, que será sustituida por una nueva estación situada en las proximidades, quedará como apartadero para dar servicio a la fábrica de cemento desde la nueva estación de Yeles y Esquivias.

La empresa adjudicataria de las obras es la UTE Cubiertas y MZ y Guinovart, que, con un plazo de adjudicación de veintidós meses, debe construir un trayecto de

Un socio único para cubrir todas sus necesidades de materiales ferroviarios

Automotriz para Brasil (caja inox).



Automotriz de dos pisos para la SNCF - Francia.



Coche para Luxemburgo.



Para el transporte suburbano, Alstom concibe y fabrica toda una gama de materiales de alta calidad, de uno o de dos pisos, perfectamente adaptados a las necesidades de cada red.

“Calidad Alstom”.

Primer constructor mundial de materiales ferroviarios.



Automotriz para la SNCF - Francia (caja inox).

Automotriz de interconexión RATP/SNCF - Francia.



Coche de dos pisos para la SNCF - Francia.



Automotriz para Turquía.



El TGV Atlantique.

**FABRICACION
ALSTHOM**

ALSTHOM



Division Matériels ferroviaires Tour Neptune - Cedex 20 - 92086 Paris-La Défense - France
Tél.: 33 (1) 47.44.90.00 - Télex: ALSTR 611207 F - Fax: 33 (1) 47.78.77.55

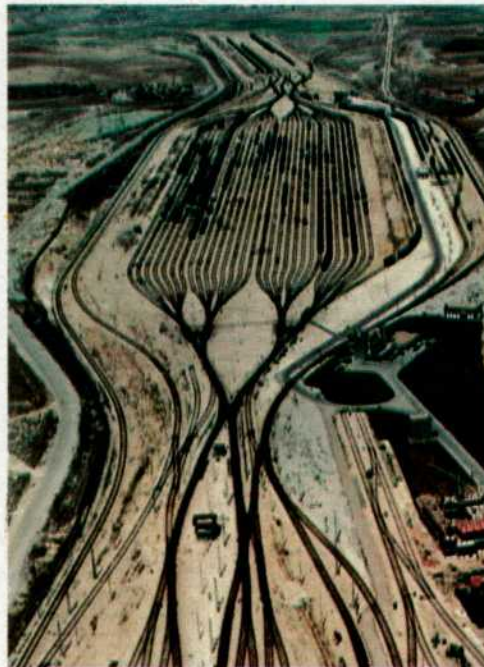
talleres de amurrio, s. a.

FABRICANTE DE MATERIAL FERROVIARIO DESDE 1880

MATERIAL FIJO Y MOVIL PARA FERROCARRILES, PUERTOS Y MINAS

**Desvíos, travesías, cruces, juntas aislantes encoladas y de dilatación,
bogies, cajas de grasa, parachoques, etc.**

**FUNDICION DE ACEROS
AL CARBONO Y ALEADOS**



**FABRICACION DE
EQUIPOS INDUSTRIALES**



FABRICA Y OFICINAS GENERALES: Maskuribai, 10. 01470 AMURRIO (Alava)

TELEFONO (945) 89 16 00

TELEFAX (945) 89 24 80

TELEX 32218 TAMUR-E

31,5 km., cuya parte más conflictiva es el enlace entre las estaciones de Getafe-Alicante y Parla porque afecta a muchos servicios y tiene importantes obras de cruce a distinto nivel; es en este tramo en el que está previsto realizar las primeras pruebas con los nuevos TAV.

VILLASECA-MASCARAQUE.—Este tramo, de 40,8 km. de longitud, al que habría que añadir los 13,5 km. del ramal de enlace con la línea de Andalucía, está pendiente de adjudicación y es, tal vez, el de mayor espectacularidad, ya que a través de una gran variante ha de salvar el valle del Tajo y enfrentarse seguidamente a la famosa, ferroviariamente hablando, Cuesta de Ablates, lo que hace mediante una rampa constante de 12,5 por 100 de 18 km. de longitud.

“**E**l mismo día del cierre de la línea se levantaban las primeras parejas de vía a la salida de la estación de Parla y a la altura del p. k. 131,500, próximo a la antigua estación de El Emperador”

El viaducto del Tajo tendrá 640 m. de longitud. No se desmantelará de momento el trayecto entre las actuales estaciones de Algodor y Ablates, y quedarán en servicio las estaciones de Villaseca y Algodor.

En el origen del tramo se construirá la nueva estación de La Sagra, desde la que se enlazará con las actuales estaciones de Villaseca y Algodor y también con la de Villasequilla de Yepes, en la línea de Andalucía.

MASCARAQUE-EL EMPERADOR.—Los medios empleados por la UTE, Agromán y Vías y Construcciones (AGROVIAS) para el levante y desguace de este trayecto, que totaliza 48 km. de vías y tres estaciones completas, Mora, Yébenes y Urda, han permitido alcanzar un ritmo medio diario próximo a los 1.000 m., ya que el parque de desguace se ha desplazado sucesivamente a cada una de las estaciones citadas, con



Levante de parejas de 22 metros en el tramo I, pasado Yeles. El sistema utilizado es el de levante con grúa (15-III-88).



Retirada de la línea de comunicaciones en el tramo III. Levante y tumbado de los postes (3-III-88).



Tramo IV, cerca de Malagón. Desguace «in situ». Carga de traviesas sobre la composición de diplotrys (15-III-88).

el fin de reducir la distancia de transporte de los trenes de trabajo, composición formada por las propias parejas de vía, de 24 m. cada una, apoyadas en diplotrys y arrastradas por un tractor de la empresa constructora, Vías y Construc-

obras, que ya están iniciadas en casi toda la traza, deben realizarse en un plazo de treinta meses, presentando como puntos más singulares las nuevas estaciones de Mora y Urda, situadas en las proximidades de las actuales del mismo nombre, y los pasos de las sierras que corta, sierra de Los Yébenes y Manzaneque, primero, y sierra de las Guadalerzas después, resueltos con trincheras y terraplenes de cierta importancia.

EL EMPERADOR-CIUDAD REAL.—El levante en el trayecto comprendido entre el origen del tramo y la estación de Malagón, unos 19 km. sin ninguna estación intermedia, se ha realizado elemento a elemento, de forma casi manual, por lo que se conseguía simultáneamente el desguace y la clasificación de todos los materiales, que a la llegada del tren de tra-

“**N**o se desmantelará, de momento, el trayecto entre las actuales estaciones de Algodor y Ablates, y quedarán en servicio las de Villaseca y Algodor”

bajos a Malagón eran cargados directamente en los vagones y plataformas previstos al efecto. Esta ventaja se ha visto empañada en parte por el ritmo muy inferior, al caso de realizarlo por medios mecánicos, del tajo del levante.

Las obras de construcción de la nueva línea en este tramo, que tiene una longitud de 41,4 km. y una única estación, Malagón, situada en el mismo emplazamiento de la actual, han sido adjudicadas a la UTE, Ferroviaria y Vda. de Contreras (CONFE), con un plazo de ejecución de veinticinco meses, presentando como puntos más destacados el difícil paso de las estribaciones de los montes de Toledo, entre las antiguas estaciones de El Emperador y Fuente el Fresno, que obliga a importantes desmontes y terraplenes, y una rampa de 12,5 milésimas, que llega casi hasta las proximidades de Malagón, y el nuevo puente sobre el río Guadiana, de 292 m. de longitud.

El trayecto entre el actual puente sobre el Guadiana y la estación

de Ciudad Real no se dismantela de momento, para poderlo utilizar como vía de acceso de los carriles y demás trenes de trabajo necesarios para el montaje de la doble vía en este tramo.

CIUDAD REAL-BRAZATOR-TAS.—El levante y desguace de este trayecto presenta muchas particularidades, ya que al tener que mantenerse en servicio durante toda la obra sólo puede hacerse de forma gradual según avanzan el montaje y la puesta en servicio de la vía nueva.

Las estaciones de Ciudad Real y Puertollano se adoptan como puntos obligados de paso de la nueva línea, por lo que habrá que remodelarlas lo necesario para implantar la doble vía, construyéndose además las nuevas estaciones de Calatrava y Brazatortas.

Las obras de este tramo, de 58 km. de longitud, se han adjudicado a la UTE FOCSA-TECSA, con un plazo de ejecución de treinta meses, presentando una dificultad añadida a las propias de las obras, producida por la necesidad de mantener la explotación de la línea. ■

DEBIDO A LAS LLUVIAS

AVANZAN CON DIFICULTADES LAS OBRAS DEL BRAZATOR-TAS

Los 104,3 kilómetros que se extienden entre Brazatortas y Alcolea en el NAFA SUR se hallan divididos en cuatro tramos, en los que, hasta 1992, se construirán un total de 14 túneles, 14 viaductos y 49 pasos a distinto nivel, como en su momento informó VIA LIBRE en el número 281. En la actualidad se está trabajando activamente en este tramo Sur, si bien parece que las obras van ligeramente retrasadas debido a las lluvias del pasado invierno, aunque se considera este retraso como perfectamente recuperable desde ahora hasta la finalización de las obras.

La inversión prevista para toda la línea es de 80.000 millones de pesetas. Recientemente, el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) ha destinado a España 19.000 millones de pesetas en sus dos primeras asignaciones de 1988, aprobadas por la Comisión Europea en los últimos días del pasado mes de febrero. Una parte de ellos se destinará a las obras a realizar en el NAFA NORTE.

Hasta el momento están adjudicados 48.000 millones de pesetas, de los que aproximadamente 32.000 corresponden al NAFA SUR y 16.000 al NORTE. Con motivo de estas adjudicaciones, FEMCA-UGT denunció una serie de supuestas irregularidades basadas en la no publicación en el diario de la Comunidad Europea de los concursos del tramo Sur y la no existencia de estudios de seguridad e higiene en el trabajo en todos los proyectos. FEMCA-UGT apoya su reclamación en que toda obra que supere los 140 millones de pesetas debe ser anunciada en la CE y todos los proyectos de obra superiores a los 100 millones de pesetas deben llevar su correspondiente estudio sobre seguridad.

Por su parte, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones justificó el hecho de que los concursos para las obras de infraestructura y vía de los tramos de Brazatortas-Conquista, Conquista-Villanueva, Villanueva-Adamuz y Adamuz-Alcolea no aparecieran

en el diario de la Comunidad debido a que, al tratarse de aportaciones del Estado al contrato-programa de RENFE, están liberadas de la obligatoriedad de su publicación al ser contratos convocados por organismos públicos que gestionan servicios de transporte (artículo 93 del Real Decreto 2.528/1986, de 28 de noviembre, que modifica el reglamento de Contratación del Estado). Con respecto a la segunda denuncia, el Ministerio asegura que todos los proyectos llevaban su estudio sobre seguridad e higiene en el trabajo.

Dentro de las inversiones generales cabe destacar el acuerdo al que han llegado el Ministerio de Transportes y la Junta de Andalucía para la remodelación de la red arterial ferroviaria a su paso por Córdoba. La solución adoptada es la subterránea, con un túnel de 2.340 metros de longitud, que permitirá el cruce de seis viales. El coste alcanza una inversión de 13.200 millones de pesetas, que serán financiados en un 30 por 100 por el Ministerio, otro 30 por 100 por la Junta de Andalucía y unos 2.000 millones por el Ayuntamiento de Córdoba. Esta propuesta deberá ser aprobada por el Ayuntamiento cordobés para llegar a un acuerdo definitivo. ■

JEZ

TALLERES Y FUNDICIONES

JEZ S.A.

LE OFRECE **60** AÑOS DE EXPERIENCIA EN

MATERIAL FIJO PARA FERROCARRILES, TRANVIAS, PUERTOS Y MINAS (Desvíos, travesías, cruzamientos, etc.) FUNDICIONES DE HIERRO Y ACERO

FABRICA Y OFICINAS GENERALES: ARANTZAR - LLODIO (ALAVA) Teléfono (94) 672 12 00 Telex 34.320 JEZ E