

DESDE EL MES  
DE JULIO

## Nuevo coche-cama con ducha

**R**enfe ha puesto en servicio desde el pasado mes de julio un nuevo tipo de coche-cama, en el que se ha incluido, además de las habituales prestaciones por departamento, un compartimento con ducha.

Los nuevos vehículos proceden de la transformación de material tipo 8.000 que se ha modernizado y acondicionado a los actuales estándares de confort exigidos por el usuario y por la compañía, en las factorías de la empresa CAF en Zaragoza y Beasain.

Cada coche está dotado de 13 departamentos dobles que disponen, cada uno de ellos de aire acondicionado, telefonillo que comunica directamente al viajero con el revisor, lavabo y ducha completa. Igualmente se ha modernizado el aspecto exterior de cada vehículo, abandonando el tradicional color azul de la compañía Wagon Lits, para sustituirlos por tonalidades crema y marrón, muy similar al que ya utilizan desde hace varios años los trenes estrella.

La idea de incorporar la ducha a los coches-cama ha sido adoptada después del aval que supuso para RENFE el éxito de la incorporación al servicio de los Talgo "Gran Clase", con cama, retrete, ducha y lavabo.



TAV:

## Inminente decisión

**L**a reunión que el Consejo de Administración de RENFE mantendrá el próximo día 21 de octubre ha sido considerada por los medios de comunicación como el momento en que se decidirá la suerte del concurso sobre el Tren de Alta Velocidad (TAV). Sin embargo, fuentes de RENFE consideran que la decisión final puede ser tomada en cualquier otro momento, incluso en una hipotética convocatoria extraordinaria del Consejo de Administración antes de esta fecha.

Como hemos venido informando en el citado concurso para la adjudicación del TAV compiten varias ofertas. Las fuentes de información habituales de RENFE mantienen una total discreción sobre la situación de cada una de las propuestas ante la decisión final. Estos proyectos son los de la Alstom francesa, la Mitsubishi japonesa, la Ansaldo-Fiat italiana y el Consorcio Hispano-Alemán por parte del país germano. Este concurso supone una cifra de contratación de cerca de 70.000 millones de pesetas.

**PRESUPUESTOS  
PARA EL 89**

## Fuerte incremento para transportes

**E**l anteproyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1989, sobre el que ha venido trabajando el Gobierno a lo largo del mes de septiembre, prevé un incremento en la dotación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de un 21,1% con respecto al actual ejercicio presupuestario. La cifra global para este departamento es de 523.000 millones de pesetas, con lo que se sitúa en cuarto lugar tras los ministerios de Trabajo, Defensa y Educación. En cuanto al incremento presupuestario con respecto al ejercicio anterior tras los departamentos de Economía, MOPU y Cultura.



El Estado gastará en 1989 una cantidad aproximada a los 10,5 billones de pesetas, lo que supone un incremento del 18% con respecto a lo presupuestado para 1988.

**ANTIGUA ESTACION  
DE ATOCHA**

## Cierre parcial

**D**esde el pasado 25 de septiembre la gran marquesina ojival de la estación de Madrid-Atocha ya no cobija a los trenes, aunque aun se mantiene el servicio en otras vías de la misma. A partir de dicha fecha, la mayoría de los trenes de largo recorrido que tenían su salida y llegada en la antigua estación de Madrid-Atocha han sido trasladados a la estación de Madrid-Chamartín y otros, fundamentalmente de cercanías, a la nueva estación de cercanías de Atocha que comenzó a prestar servicio el pasado 24 de julio.

Continúa así el progresivo trasvase de servicios hacia las estaciones de Príncipe Pio, Chamartín y la nueva estación de cercanías de Atocha. En la antigua estación, solo efectúan ya su salida y llegada los trenes TER de Madrid-Lisboa, automotores de Extremadura, Cuenca y Valencia-Gandía y diversos interurbanos.

La vieja estación de Atocha, uno de los edificios singulares de Madrid, diseñada por el arquitecto Julio Palacios, será mantenida haciendo funciones de centro cívico y comercial como complemento del gran complejo ferroviario que comprende, además de la nueva estación de cercanías ya inaugurada, la de largo recorrido cuya construcción se iniciará en breve.

**EN MADRID Y  
BARCELONA**

## Los metros aumentan su déficit

**L**a compañía que explota el ferrocarril Metropolitano de Madrid ha registrado durante el primer semestre de 1988 unas pérdidas por valor de 2.442 millones de pesetas, superando el déficit de 1.496 millones registrado en igual periodo del año anterior. Por otra parte, se ha hecho público el balance de resultados registrado en 1987 por las empresas Ferrocarril Metropolitano de Barcelona y Transportes de Barcelona, arrojando un saldo negativo de 13.071 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 11,3% con respecto al ejercicio anterior.

El incremento de pérdidas de la Compañía Metropolitano de Madrid se produce apesar de la subvención a la explotación recibida, que ha ascendido en este periodo a 4.477 millones de pesetas.

Durante el ejercicio de 1987, el Metro había sufrido unas pérdidas de explotación de 1.521 millones de pesetas, contra unas subvenciones de 16.092 y unos ingresos de 13.685 millones.

Al cierre de este primer semestre de 1988 el Metro madrileño contaba con un capital social de 2.340 millones de pesetas y unas reservas de 13.183 millones. El activo inmovilizado neto era de 45.971 millones de pesetas, las existencias ascendían a 2.947 millones y las deudas pendientes de cobro alcanzaban 32.068 millones.