

EL 23 Y 24 DE DICIEMBRE, CON LA PRESENCIA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

En servicio líneas y trenes Ave Madrid-Valladolid y Antequera-Málaga

"El Ave a Barcelona llegará pronto". Esta es la respuesta que da el Gobierno, en declaraciones de su presidente y de la ministra de Fomento, en los momentos más celebrados de los viajes inaugurales de las líneas de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid y Antequera-Málaga, que se realizaron los pasados 22 y 23 de diciembre. Barcelona tendrá que esperar para recibir el Ave, que ya llega a Tarragona, hasta que finalicen los trabajos de consolidación de accesos a la Ciudad Condal con las debidas garantías de seguridad para la circulación ferroviaria.



La rama 014 de la serie 103 fue la elegida para el servicio inaugural a Málaga.

Tras el viaje inaugural de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, que contó con la presencia del presidente del Gobierno, **José Luis Rodríguez Zapatero**, la ministra de Fomento, **Magdalena Álvarez**, los presidentes de Adif y Renfe, **Antonio González Marín** y **José Salgueiro** y autoridades regionales y municipales, los servicios comenzaron a circular con regularidad a partir del 23 de diciembre.

Por la nueva línea, de 179,5 kilómetros, circulan diez trenes Ave, cinco por sentido y

dieciséis Alvia, ocho por sentido. El servicio Ave se presta con trenes de la serie 102 ("Patos"), que cuentan con 316 plazas y circularán a 300 km/h. El servicio Alvia se realizará con trenes de la serie 130, de rodadura desplazable, que circulan hasta los 250 kilómetros por hora y tienen capacidad para 299 personas. El primer Ave sale de Madrid Chamartín a las 6,35 horas y la última salida es a las 20,40 horas.

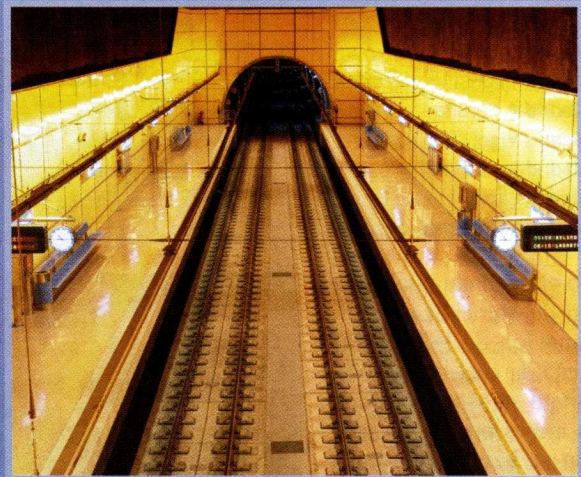
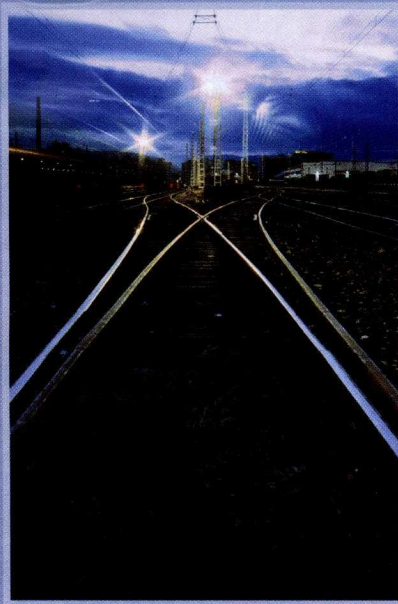
Los trenes emplean 56 minutos en cubrir el trayecto entre Madrid y Valladolid. Los trenes Ave, de ancho interna-

cional rendirán viaje en Valladolid mientras que los Alvia, de rodadura desplazable, continuarán más allá de la capital castellana hasta diversos destinos de la Cornisa Cantábrica. A Segovia se llegará en 34 minutos, con un ahorro de una hora y siete minutos. A partir de marzo llegarán además los trenes de alta velocidad y media distancia, los Avant, que multiplicarán las frecuencias de forma significativa y contarán con las tarifas especiales que se corresponden con este servicio. Por otra parte todas las relaciones con el norte y noroeste pe-

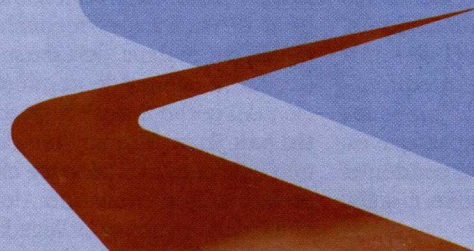
ninsular se beneficiará asimismo de una reducción de tiempos de viaje.

Málaga. Desde su inauguración el día 23 de diciembre está en servicio el tramo de Antequera-Málaga, 54,5 kilómetros, que culmina la conexión entre Madrid y Málaga, cuya distancia queda fijada en 513 kilómetros. En el tren inaugural, estuvo también presente el presidente del Gobierno, **José Luis Rodríguez Zapatero**.

A las 12,33 horas, ocho minutos antes del horario previs-



Con la ilusión del primer día construyendo calidad



CONSTRUCCIONES Y PROMOCIONES
COPROSA S.A.



I Net
CONSTRUCCIÓN

Mejora en los tiempos de viaje en las conexiones por la red convencional con el norte-noroeste

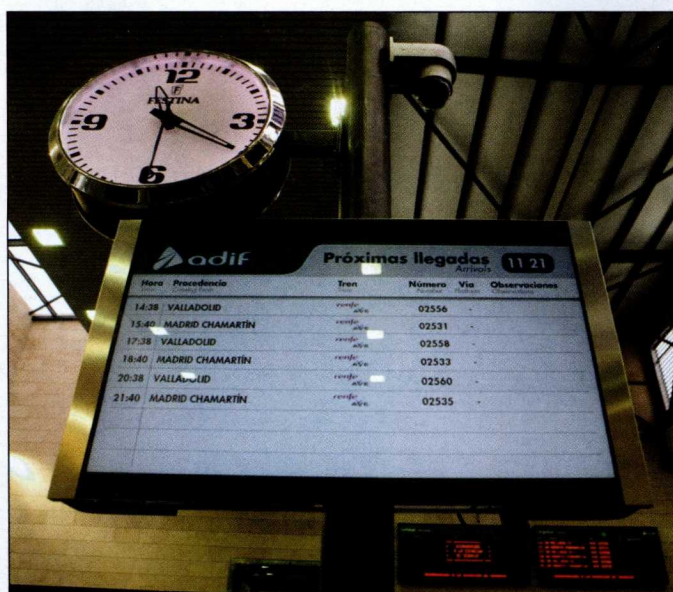
Trayecto	Tiempo antes de la línea de Alta Velocidad a Valladolid	Tiempo en 2008	Mejora
Madrid-León	4:00	2:46	1h 14'
Madrid-Oviedo	5:45	4:35	1h 10'
Madrid-Gijón	6:15	5:05	1h 10'
Madrid-Palencia	3:00	1:46	1h 14'
Madrid-Santander	5:30	4:28	1h 02'
Madrid-Burgos	3:25	2:20	1h 05'
Madrid-Bilbao	6:09	4:49	1h 20'
Madrid-Vitoria	4:40	3:46	0h 54'
Madrid-San Sebastián	6:30	5:23	1h 07'

Incremento de plazas en los trenes al norte peninsular

Trayecto	Plazas diarias I/V antes del Ave a Valladolid	Plazas diarias I/V después del Ave a Valladolid	Incremento
Madrid-León	1.596	1.994	25%
Madrid-Gijón	1.396	1.794	28%
Madrid-A Coruña	464	592	28%
Madrid-Vigo	392	592	51%
Madrid-Santander	1.080	1.794	66%
Madrid-Bilbao	396	794	100%
Madrid-San Sebastián	1.314	1.592	21%

to, entró el tren inaugural en la estación de María Zambrano, denominación de la terminal malagueña, la cual ha cambiado bastante su aspecto en los últimos meses porque en esta estación se han ampliado el número de vías, que ahora son ocho, cuatro de ancho europeo (vías 1 a 4 correspondientes al lado norte) y cuatro de ancho ibérico (las vías 5 a 8 del lado sur). Sin embargo, la vía 5 pronto sufrirá un estrechamiento de su ancho. El tiempo empleado en este primer viaje oficial superó en tres minutos al que comercialmente será el más rápido posible, establecido en dos horas y media, mientras que se alarga hasta las dos horas y 55 minutos en algunas frecuencias debido a que tienen grafiadas más paradas.

Antes de estacionarse el tren de las autoridades en la vía 3 todos los viajeros pudieron comprobar a través de las ventanillas como en el tramo Antequera-Málaga se atraviesa la Cordillera Penibética, y dado lo abrupto de la orografía se han construido ocho túneles y 18 viaductos. La obra más famosa son los dos túne-



les de Abdalajís, gemelos de vía única pero con distinta longitud, uno de 7.300 metros (el de la vía par, denominado túnel Oeste y que es el de sentido descendente, Antequera-Málaga), y el otro de 7.280 metros (el de la vía impar, que es el túnel Este, el ascendente Málaga-Antequera). En el interior de estos túneles la velocidad máxima con la que se inicia la explotación comercial de la línea es de 160 km/h.

El tren inaugural del día 23

de diciembre estuvo a cargo de la rama 014 de la serie 103, la cual posee una intachable hoja de servicios desde la puesta en marcha de esta serie. En la cabina de conducción del coche 8 se situó **Martín San Juan Alonso**, jefe de tren que ya estuvo presente en otras inauguraciones de Alta Velocidad, como en la llegada a Lleida Pirineus. Cuando ya el 24 de diciembre, día de Nochebuena, circularon los trenes de Alta Velocidad en servi-

cio comercial, el primer Málaga-Madrid, de las 6,35 de la mañana, fue conducido por un jefe de tren malagueño, **Miguel Ángel Ruiz García**, nacido de Antequera y criado ferroviariamente en el nudo de Bobadilla.

Antes del día de la inauguración, con trenes de las series 102 y 103 se habían realizado más de 36.000 kilómetros de pruebas entre Antequera y Málaga, en los que se llegaron a alcanzar en tramos concretos velocidades máximas superiores a los 300 km/h. Sin ir más lejos, el tren inaugural del día 23 llegó a circular durante unos momentos a 303 km/h. Por lo tanto, la conexión entre Córdoba y Málaga queda ahora establecida, en el mejor de los casos, en 45 minutos, lo que reduce bastante el tiempo que empleaba el Talgo 200, que era el tipo de servicio encargado de las relaciones entre Madrid y Málaga con un tiempo total de viaje de cuatro horas. Las últimas locomotoras que traccionaron estos servicios de Talgo 200 fueron las 269-411, 269-412 y 269-413. **Amalia Julián y Juan Carlos Casas** □