

Inauguración del paso inferior al ferrocarril entre Menéndez Pelayo y Méndez Alvaro

En esta obra se ha tenido en cuenta la futura situación de la playa de vías de Atocha

El pasado día 24 de marzo ha sido inaugurado oficialmente por el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones el paso subterráneo bajo las vías del ferrocarril en la estación de Atocha, conectando, mediante dos calzadas independientes de tres carriles cada una, las calles de Menéndez Pelayo y Méndez Alvaro, de Madrid.

Se facilita con este paso inferior la permeabilidad Norte-Sur de la ciudad, evitando el paso por la glorieta del Emperador Carlos V, afectada por las obras de remodelación interna, supresión del «scalextric» y construcción de un nuevo paso inferior entre la ronda de Valencia y la avenida de Ciudad de Barcelona.

Desde un punto de vista urbanístico, la importancia de la obra se acrecentará una vez abierta la nueva comunicación que desde Méndez Alvaro, y también en doble calzada, enlazará con la calle de Embajadores. Esta obra se encuentra en un avanzado estado de ejecución.



El ministro de Transportes, Abel Caballero, y el alcalde de Madrid, Juan Barranco, escuchan atentamente las explicaciones del concejal Manuel Mella.

JAIMÉ GONZÁLEZ

La realización de la obra ha tenido en cuenta la futura situación de la playa de vías de Atocha, totalmente diferente de la actual. Se ha construido un túnel artificial en la zona que, en su día, atravesarán los haces independientes de largo recorrido y cercanías, con siete y seis vías pro-

yectadas, respectivamente, además de otras tres vías para la línea de Alcalá, que formará a su vez un nuevo haz singular.

La mayor complejidad técnica se encontraba en el cruce de las nueve vías actuales en servicio sin graves alteraciones de la explotación.

Sucintamente y sin entrar en profundidad en el tema, señalaremos que el proceso de ejecución ha consistido en apejar las vías, excavar a un nivel inferior una altura aproximada de tres metros, pilotar los estribos y pilas centrales desde esta plataforma inferior y, por último, colocar el tablero en las nueve noches indicadas por medio de una grúa portuaria, capaz de elevar 400 toneladas, estando formado dicho tablero por piezas paralelepípedas de dimensiones variables, colocándose entre cuatro y nueve piezas cada noche, permitiendo inmediatamente la colocación de balasto y restitución de la vía.

Después de la entrada en servicio del nuevo «puente de los tres ojos» sobre la M-30, finalizado este paso inferior no existen mayores impedimentos para remodelar las playas de vía de la estación de Atocha, de acuerdo con el Plan de actuaciones previsto, que independiza los servicios de cercanías y largo recorrido.

Actualmente, y como primera fase, ya se ha terraplenado una de las bóvedas del paso inferior para permitir la entrada provisional de las 3.ª y 4.ª vías entre Atocha y Villaverde Bajo, cuya inauguración está prevista para el próximo verano, con enlace provisional en las vías 14 y 15 de la estación de Atocha, a la espera de su ubicación definitiva en la nueva estación de cercanías, cuyos pilares ya empiezan a levantarse. **ANTONIO FERNANDEZ GIL.**

Los trenes TER «cumplen» los cuatro millones de kilómetros

La composición TER 9713 es la primera de una serie de 60 que ha cumplido los cuatro millones de kilómetros recorridos por toda la geografía ferroviaria española, y también por la portuguesa. El resto de la serie lo hará a lo largo del presente año.

Estos semitrenes, que empezaron a prestar servicio en nuestros ferrocarriles a últimos del año 1964, son Diesel y se componen de dos unidades, un coche motor y un remolque con cabina. En el coche motor está

instalado el motor de tracción, el convertidor, el compresor, el alternador, las baterías, el puente inversor de marcha y demás elementos complementarios de tracción, todo ello en su parte inferior; y en el interior del vehículo, los equipamientos correspondientes a la clase de 2.ª.

En el remolque se encuentra instalado un motor auxiliar, también Diesel, acoplado por medio de una transmisión a un generador de corriente alterna de 220 V., para alimentar los circuitos del sistema de aire acondi-

cionado, alumbrado fluorescente, calefacción de cabinas, cocina, frigoríficos y cafetera del bar, también acoplados en la parte inferior, y en su interior está alojada la 1.ª clase de viajeros y la cafetería, ambos coches dotados de una perfecta climatización, que permite paliar en verano las altas temperaturas del exterior.

Con tal motivo, en estos momentos dichos trenes se encuentran en una fase de perfeccionamiento para mejorarlos en lo posible, tanto en su confort como en su parte móvil y mecá-

nica, cambiando la decoración interior, modificando la cafetería, sustituyendo el freno de zapatas por el de disco (eliminando con ello parte de la timonería pesada del freno). También se está mejorando el circuito de refrigeración de los motores de tracción, la parte eléctrica y los servicios en los lavabos. Todo ello, según entran los trenes en sus revisiones y reparaciones periódicas, por lo que se tardará aún un tiempo en completar estas mejoras en todos ellos. **J. L. ESTEFANIA.**

El TER 9753, la noche del 13-II-84, en la estación de Oviedo. (Foto: JAUME ROCA-«Carril».)



GARCIA VALVERDE, PRESIDENTE DEL CONSEJO SOCIAL DE LA COMPLUTENSE

El presidente de RENFE, Julián García Valverde, ha sido nombrado presidente del Consejo Social de la Universidad Complutense de Madrid. El señor García Valverde, que durante cinco años desarrolló una intensa labor docente en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma, ha manifestado, en unas declaraciones de urgencia a la revista «Gaceta Complutense», su propósito de lograr que el Consejo que ahora preside «sea algo vivo y operante», y para ello piensa utilizar como elemento indispensable el diálogo sincero y continuo.

El Consejo Social de la Universidad Complutense es, según los

estatutos de la UCM, «el órgano de participación de la sociedad en la Universidad». Desde su presidencia, Julián García Valverde pretende fomentar la comunicación Universidad-empresa, «porque considero que es fundamental que en las aulas se tenga conocimiento directo de las necesidades del mundo real, y el mundo empresarial es una de las realidades que tenemos que conocer y cuidar». Y, también en este campo, establecer un diálogo constante que posibilite «el que estemos dotados de un cierto sentido de la anticipación, tan necesario en una sociedad en evolución como la que vivimos».