

## De Alicante a La Encina bajo catenaria

Coincidiendo con las modificaciones horarias de primavera, RENFE ha previsto la entrada en servicio bajo catenaria del tramo de 78 kilómetros entre Alicante y La Encina. Mejora mucho tiempo esperada que permitirá la circulación de trenes de alta velocidad, con reducción importante de la duración del viaje, en una línea que forma parte de la gran arteria del Mediterráneo español y es muy importante para las relaciones entre Madrid y la Costa Blanca. Las subestaciones son cuatro y están situadas en Elda, Villena, Monforte y Alicante.

Como mejoras muy importantes, a partir, en principio, del 1 de junio, están anunciados dos «Intercitys» entre Alicante y Valencia, uno por la mañana y otro

a última hora de la tarde en ambos sentidos, y un «electrotren» para cubrir en cuatro horas los 455 km. entre Alicante y Madrid. Ciento noventa y un kilómetros entre Alicante y Valencia que recorrerán entre una hora y cincuenta y cinco minutos y dos horas once minutos, según horarios, tiempo ligeramente inferior al del Talgo «Mare Nostrum» (dos horas y dieciocho minutos), pero con mucha diferencia con las siete restantes relaciones en cada sentido, algunas con transbordo en La Encina. Mejora que será mayor, cuando el «bypass» en construcción evite el paso por La Encina y el cambio en el sentido de marcha de los trenes. Importante meta para que el ferrocarril pueda



Estación de Elda con la catenaria ya dispuesta. Al fondo, la subestación.

competir holgadamente con la autopista, sin desdeñar que una de las buenas carreteras que sirve para unir a ambas ciudades, permite realizar el viaje con rapidez.

El «bypass» mencionado y una variante entre Fuente La Higuera y La Encina es un impor-

tante proyecto ferroviario, del que trataremos en un próximo número, cuyas obras de infraestructura ya han comenzado.

Un ferrocarril en fase de modernización desde que en 1981 la compañía MZOV comenzó la sustitución de sus viejos raíles, que limitaban la velocidad máxima a 80 km/h., por otros de 54 kg/m. sobre traviesas de hormigón. Labor seguida con mejoramiento del trazado, obras complementarias en estaciones, algunas en curso y, posteriormente, la electrificación realizada por Dragados y Construcciones. Quedan pendientes de ejecución la electrificación de los desvíos y la sustitución, de la señalización mecánica y el bloqueo telefónico.

Era el único tramo pendiente de modernizar y electrificar del ferrocarril Madrid-Alicante, primera gran línea construida en España, de la que encontrarán su historia y particularidades en el número 229 de VIA LIBRE, febrero de 1983. También su único tramo con vía única, por el que circulan diariamente treinta y tres trenes, siete de mercancías y veintiséis de viajeros, cuatro sólo entre Alicante y Villena, con gran variedad de marchas y detenciones.

También y en cuanto a proyectos en la zona, se espera que el Ministerio de Transportes resuelva el proyecto de enlace directo entre Alicante y Torrellano, lo que evitará la maniobra y pérdida de tiempo en el apeadero de San Gabriel. **E. GONZALO** (texto y foto).

### En julio se inician las obras

## EL BRAZATORTAS-CORDOBA, EN EL «B. O. E.»

El «Boletín Oficial del Estado», de fecha 14 de abril de 1987, publicó cuatro resoluciones de la Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por los que se anuncia la contratación por el sistema de concurso con admisión previa, de las obras de infraestructura y vía de otros tantos tramos del nuevo acceso ferroviario a Andalucía, que deberán iniciarse el próximo mes de julio. Con la publicación de estas resoluciones se da el pistoletazo de salida oficial para la construcción de la variante Brazatortas-Córdoba, proyecto de vital importancia dentro de las actuaciones que prevé el Plan de Transporte Ferroviario. El importe global de los presupuestos de licitación supera

los 36.000 millones de pesetas.

Los cuatro tramos que salen a concurso son: Alcolea-Adamuz, por un importe de 5.335.220.850 pesetas y un plazo de ejecución de treinta y cuatro meses; Adamuz-Villanueva, por un importe de 13.954.755.320 pesetas y un plazo de ejecución de cuarenta y dos meses; Villanueva-Conquista, por un importe de 5.413.856.793 pesetas y ejecución en un plazo de cuarenta y dos meses; y por último, tramo Conquista-Brazatortas, por un importe de 11.743.825.349 pesetas y un plazo de ejecución de treinta y tres meses contados, como en los casos anteriores, desde el próximo mes de julio.

En la actualidad la capacidad de los accesos a Andalucía es sumamente reduci-

da. Es exclusivamente el trayecto Manzanares-Linares, con paso a través de Despeñaperros, el que soporta la práctica totalidad del tráfico ferroviario hacia y desde Andalucía. A pesar de estas carencias, es en el corredor Madrid-Andalucía donde los análisis estadísticos ofrecen la mayor participación relativa del ferrocarril en el tráfico de viajeros con un 35,8 por 100, respecto de otros modos de transporte (carretera, 42,9 por 100; aviación 21,3 por 100), cifra muy importante, si la comparamos con los valores medios nacionales.

Sobre la base de estas realidades, la construcción de la variante Brazatortas-Córdoba que ahora comienza, y la adecuación de la línea Madrid-Sevilla a las exigencias de la alta velocidad, suponen no sólo el esfuerzo del Ministerio de Transportes y de RENFE por resolver el problema de los accesos ferroviarios a Andalucía, sino sobre todo el relanzar la imagen del tren como medio de transporte de futuro.