

**A mediados de enero se iniciarán las obras de la nueva línea de alta velocidad**

# CIERRE DE LA LINEA DE MADRID-CIUDAD REAL

El 11 de enero de este año, la línea de Madrid - Ciudad Real será cerrada al tráfico para realizar las obras del nuevo trazado a gran velocidad de Madrid a Brazatortas, que utilizará en parte el trazado de la primera. Los trenes con destino a Puertollano, Ciudad Real y Badajoz utilizarán mientras duren las obras la línea de Andalucía hasta Manzanares, desviándose en esta localidad por la línea de Manzanares a Ciudad Real.

Se repetirá así provisionalmente la situación existente en el siglo pasado cuando la comunicación entre Madrid y Lisboa, antes de la inauguración de la línea de Valencia de Alcántara, se hacía desde 1866 por Manzanares y Ciudad Real hasta 1881, año en que se puso en servicio la citada línea de Madrid-Valencia de Alcántara.

Antes, el 3 de febrero de 1879, se había inaugurado la de Madrid a Ciudad Real, con lo que quedaba establecida una comunicación más directa con Extremadura y se acortaba también en algunos kilómetros el largo recorrido entre Madrid y Lisboa.

La línea de Ciudad Real era el único enlace que existía entonces entre ambos países. Cosa digna de resaltar es que sus 170 kilómetros se pusieron en servicio de una sola vez, a diferencia de otras en que los tramos se inauguraban a medida que se iban concluyendo. Las obras se habían iniciado el 1 de noviembre de 1877, por lo que su conclusión en sólo 14 meses, pese a las favorables condiciones del terreno, supuso una notable marca, ya que el tendido avanzó a razón de 400 metros diarios.

**LA CONCESION.** — La línea de Madrid-Ciudad Real

fue concedida a la compañía del Ciudad Real-Badajoz, con lo que quedaba establecido el servicio directo entre la capital de España y la frontera portuguesa. La compañía tuvo incluso estación propia, para lo que adquirió unos terrenos próximos a la de Atocha. Esta estación —que recibió el nombre de Las Delicias— se inauguró

en 1880 y al absorber MZA a la compañía del Ciudad Real-Badajoz sería cedida a la del Madrid - Cáceres - Portugal que carecía de estación en Madrid.

La línea de Madrid a Ciudad Real no tenía ningún túnel y su únicas obras de fábrica de cierta importancia eran los puentes sobre los ríos Tajo y Guadiana, ambos

metálicos, el primero de tres tramos: dos de 55,74 metros de luz y uno de 46,79 metros, y el segundo de cuatro tramos: dos de 55,74 metros y otros dos de 53,28 metros.

Las rampas máximas eran de 15 milésimas, siendo la de mayor longitud la de Ablates, entre los kilómetros 62,112 y 79,576; es decir, desde poco después de Algodor hasta poco antes de Almonacid.

La línea adolecía de ceñirse en demasía al terreno. Había en ella 44 curvas de 500 metros de radio, 26 de 400 metros y 4 de 350 metros, concentrándose la mayor parte de ellas en los trayectos en rampa. Concretamente en la de Ablates existen treinta



Antiguas «marquesas» de estación, recogidas en Mora y Orgaz, esperan el momento de ser embarcadas en el automotor.



El automotor 9121, un viejo «zaragozano» construido en 1935 y del cual poco queda de su aspecto original, en la estación de Algodor.

**EL MUSEO RECOGE OBJETOS DE ESTACIONES PROXIMAS AL CIERRE**

## RESCATE A BORDO DE UN «ZARAGOZANO»

Santiago Graño

A las 9,45 de la fría mañana del 16 de diciembre salía de la estación de Parla, y con destino a Brazatortas, el viejo automotor 9121 del Museo Nacional Ferroviario. La movilización de este curioso vehículo de dos ejes, construido en 1935 y que desde entonces ha sufrido una gran cantidad de modificaciones, no se debía a ningún viaje

conmemorativo. Por el contrario, el venerable 9121 regresaba a la vía con dos fines eminentemente prácticos: por una parte, filmar en vídeo el actual recorrido desde Parla a Brazatortas; por otra, visitar las estaciones de la línea Madrid-Ciudad Real que serán próximamente cerradas, procediendo al inventario de los elementos dignos de ser preservados para el Museo, retirando aquellos objetos que ya

podían ser transportados, y registrando fotográficamente todo aquello que mereciese interés.

Entre los viajeros se contaban, además del personal de tracción, miembros del departamento de conservación del Museo, operadores de vídeo del GIRE, un fotógrafo de dicho gabinete —el conocido MAN— y el del Museo, Chema Martínez, así como Julio Álvarez Toro, director del Museo Nacional Ferroviario, e Iñaki Barrón de Angoitia, jefe de coordinación informativa del GIRE. La primera parada, en la estación de Yebes y Esquivias, aportó lo que habría de ser la tónica de la jornada, marquesas de estación y quinqués, que fueron cargados en el automotor; anotándose el reloj, la caja fuerte y la campana entre los objetos que no podían llevarse, ya fuese por su volumen o por ser necesarios en la estación hasta el momento mismo del cierre. Todos ellos fue-

y tres de dichos radios reducidos. Sin embargo, también tenía un largo trayecto en recta de 10,2 kilómetros entre Malagón y Fernán Caballero.

### EL NUEVO TRAZADO. —

En cuanto a la nueva línea entre Madrid y Brazatortas, la Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones ha sacado a subasta los cinco tramos en que se ha dividido: Brazatortas - Ciudad Real, Ciudad Real - El Emperador, El Emperador - Mascaraque, Mascaraque - Villaseca y Villaseca - Getafe (Alicante). Se esperaba adjudicar las obras a finales del mes de diciembre para que

los trabajos dieran comienzo a mediados de enero.

Conviene recordar que el trayecto Madrid-Brazatortas ofrece menores dificultades en el terreno que el de Brazatortas-Córdoba, por lo que el trazado tendrá curvas de un radio mínimo de 4.000 metros, lo que le permitirá tener una capacidad teórica de hasta una velocidad de 300 kilómetros por hora, y todo ello sin un aumento del sobrecoste de la misma, gracias a que el tendido discurre en gran parte por la llanura manchega.

También hay que precisar que el servicio de la línea Madrid - Ciudad Real se mantendrá en los tramos Madrid-Parla para servicios de cercanías y en el de Villa-

seca-Algodor para que siga el tráfico ferroviario con la central térmica de Villaseca y la cementera de Villaluenga-Yuncler, a la que igualmente seguirán llegando los trenes de caliza en servicio de lanzadera procedentes de Castillejos, por Algodor.

Se ha decidido también mantener las actuales penetraciones ferroviarias en Ciudad Real y Badajoz para la nueva línea de alta velocidad, más ventajosa para dichos núcleos de población que una posible variante que alejaría el ferrocarril de los mismos.

### A LA ALTURA DE LAS MEJORES LINEAS. —

Finalmente hay que puntualizar

que las especificaciones técnicas de la línea española de alta velocidad entre Madrid y Brazatortas igualará e incluso superará en algunos casos a las de los países situados en la vanguardia de este tipo de ferrocarriles.

Así, en el Japón, las últimas líneas construidas tienen radios mínimos de 4.000 metros y rampas de 15 milésimas; en Italia esos radios son de 3.000 metros y la rampa de 8,5 milésimas; en Alemania Federal de 7.000 metros y 12,5 milésimas, paradójicamente para velocidades máximas de 250 kilómetros, lo que hace que estén evidentemente sobredimensionadas, y, por último, Francia, también con con 4.000 metros y excepcionalmente de 3.200 en rampas de 35 milésimas en el París-Lyon y 25 milésimas en el TGV atlántico, eso sí, sólo para servicios de viajeros.

Quiere ello decir que el esfuerzo que realiza España puede y debe situar a nuestro ferrocarril a la altura de los mejores del mundo en estas líneas de alta velocidad. Es, sin duda, uno de los desafíos más importantes que se han afrontado en la historia de nuestro desarrollo industrial y es tarea de todos conseguir su plena realización.

Por otra parte, el Gobierno aprobó, el 23 de diciembre último, inversiones por importe de 11.000 millones de pesetas en acondicionamiento de la infraestructura ferroviaria de Sevilla ante las necesidades previstas para la Expo 92. Las contrataciones aprobadas ayer se refieren a la construcción de una nueva terminal de viajeros en la estación de Santa Justa y la nueva estación de mercancías de La Negrilla, entre otras obras.

Asimismo, el Consejo aprobó las contrataciones referidas a las mejoras del acceso por ferrocarril a Andalucía, presupuestadas en 16.000 millones de pesetas, y las concernientes a la construcción de la nueva estación de La Llagosta (Barcelona).

FERNANDO FERNANDEZ SANZ.



Transportando también arrancado reloj de cuña de la antigua estación de Ablates. De izquierda a derecha, Andrés Moyano, Juan Moreno López y el jefe de maquinistas.

ron cuidadosamente anotados y rotulados para asegurar su posterior traslado al Museo.

Después de aguardar el cruce de un butanero seguimos hacia la estación de Pantoja y Alameda, desde donde, después de una cosecha semejante a la de Yebes, se salió en dirección a Mascaraque. Minutos antes de las once nos deteníamos brevemente en Algodor, estación que continuará en funcionamiento, gracias a lo cual se salvará de la destrucción su hermoso edificio. Quince minutos después parábamos en la estación de Ablates, ya clausurada y estremecedoramente arrasada por el gamberismo y el robo, donde sólo el reloj de cuña se había —milagrosamente— salvado del despojo. Pese al escaso tiempo que teníamos para llegar a la estación siguiente, parecía un crimen abandonar aquel reloj y mediante herramientas improvisadas, y no sin esfuerzo, se

conseguió arrancarlo de la pared y cargarlo en el automotor.

Poco antes de las doce se arribaba a Mora y Orgaz, después de pasar por Mascaraque sin detenernos. En Mora hallamos una excelente colección de marquetas muy bien conservadas, pero también un puntilloso jefe de estación, decidido a verificar si nuestra tarea contaba con las autorizaciones debidas. Su celo hizo necesaria una serie de comunicaciones telefónicas que alcanzaron al gerente de Ciudad Real. Arreglado, por fin, el entuerto salimos de Mora a toda la escasa marcha de nuestro automotor, llegando a Yébenes poco antes de la una, con el tiempo justo para cruzar con un TER. Luego vendrían las estaciones Urda y Malagón para, finalmente, alcanzar Ciudad Real.

Desde allí se continuó sólo con la filmación en vídeo, por lo cual no nos detuvimos hasta

Puertollano, desde donde se siguió hasta Brazatortas, fin de nuestro trayecto. Aparte de molar nuestros riñones y dar la lata a los maquinistas con su complicado cambio de marchas, el viejo 9121 se portó perfectamente. Este curioso vehículo es un superviviente de la primera serie de automotores que se construyó en España por la empresa Carde y Escoriaza de Zaragoza. Este motivo hizo que se les llamara «zaragozanos», caracterizándose por su curioso «morro» delantero que albergaba un motor Ford de gasolina; sin embargo, el 9121, que perteneció a Norte, ha sufrido a lo largo de su prolongada vida muchísimas transformaciones, perdiendo en ellas el característico «morro». Cuando pasó a manos del Museo ya estaba dotado de un motor Diesel y convertido en automotor salón.

Fotos: CHEMA MARTINEZ.