

**Se levantan 127 km de vía**

# Parla-Ciudad Real en volandas

**D**esde el día 11 de enero de 1988 ha quedado sin servicio el tramo de Parla a Ciudad Real de la línea de Madrid-Badajoz. El mismo día (a la vez que el servicio pasó a prestarse vía Alcázar-Manzanares) comenzó el levante de las instalaciones. Así terminaba la vida de una línea con más de un siglo de antigüedad y que dejará lugar en sus terrenos a la nueva de Alta Velocidad Madrid-Brazatortas-Córdoba.

La línea de Madrid a Badajoz se separa en Villaverde Bajo de la de Madrid a Sevilla y Alicante, y en Villaverde Alto de la línea de Madrid a Valencia de Alcántara. Hasta Parla continúa independiente, y dotada de vía doble electrificada y equipada con Bloqueo Automático, registrando un importante tráfico de mercancías urbanas. Merece destacarse asimismo la existencia en este tramo de una Derivación Particular en plena vía propiedad de «Butano S.A» que (situada entre Getafe-Badajoz y Parla) registra un importante tráfico procedente de varios puntos de España.

**El día 10 de enero circularon por la línea los últimos trenes comerciales.**

Desde Parla (km 22.057) continúa ya en vía única sin electrificar y encamina solamente el tráfico propio de la línea de Ciudad Real y Badajoz. En este tramo, la vía discurre entre la de Madrid a Sevilla y la de Madrid a Valencia de Alcántara a las que se acerca en algunos puntos a unos 3 kilómetros. En el tramo hasta Villaseca-Mocejón (pk 57.403) se encuentran las dependencias de Torrejón de Velasco (Apd, pk 27.838), Yeles-Esquivias (Estación, pk. 35.906), Los Cisneros (Apt., inaugurado en 1983, pk. 38.787), y Pantoja-Alameda (Apt. pk. 47.899). En Villaseca arranca el ramal a Villaluenga-Yuncler donde enlaza con la línea de Madrid a Valencia de Alcántara. En este ramal se encuentra el Cargadero de la fábrica de cementos Asland, así como la estación de Villaluenga-Asland, y desde Villaseca se encaminan hacia el ramal al menos 5 trenes diarios (de 10 toneladas cada uno) de piedra caliza procedentes de Castillejo-

## **Los partes del cierre**

### **ALGODOR-CIUDAD REAL**

Con motivo del inicio de las obras de la nueva línea de Alta Velocidad entre Getafe y Brazatortas, hoy día 10 de enero, han circulado por última vez el Ter 591 Badajoz-Madrid Atocha, y el Automotor 3006 Madrid-Puertollano, cruzándose en la estación de Mora y Orgaz a las 21,37.

Con la llegada del Ter 591 a la estación de Algodor se ha procedido al cierre de Mora y Orgaz a las 22,15 horas.

La llegada del Automotor 3006 a las estaciones siguientes ha permitido ir cerrando sucesivamente Yébenes a las 22,15, Urda a las 22,35 y Malagón a las 22,55.

Con el cierre de Malagón ha quedado definitivamente clausurado el tramo Algodor-C. Real. Saludos J. Miguel Soler Salcedo, Gerente de C. Real. Ramón Pariente Tormos, Delegado de Transportes. Manuel E. Díaz Pavón. Delegado Mantenimiento I. Fijas.

### **PARLA-VILLASECA**

A la llegada del Tren 98611 a Parla a las 22,48 se procede al cierre de la línea de Parla hasta Villaseca ambas exclusive, cerrando la estación de Pantoja a las 22,50 y la de Yeles y Esquivias a las 23,00, dando así cumplimiento a la Consigna Serie A. Núm. 2 y Serie C. Núm. 3 TZ la de fecha 4 actual. José Luis Doncel, Jefe P. Mando de Atocha.



Añover y que son remolcados por dos locomotoras diesel 333, entrando a la línea de Madrid a Badajoz en Algodor, y teniendo que hacer inversión de marcha. Precisamente, para evitar esta inversión en el futuro se prevé la construcción de un «By Pass» que evite la entrada en Algodor a los trenes que vienen de Castillejo.

## Las obras de desmantelamiento comenzaron en tres puntos diferentes.

Entre Algodor pk 61.055 y Ciudad Real, la línea vuelve a tomar su carácter de tramo de paso fundamentalmente, estando situadas en él las dependencias siguientes: Ablates (Apt., últimamente cerrado a la circulación, pk. 73.822), Almonacid (Apd., pk. 80.792), Mascaraque (Apd. pk. 84.578), Mora-Orgaz (Estación pk. 90.074), Manzaneque (Apd. pk. 93.860), Yébenes (Apt. pk. 104.583), Urda (Estación pk. 118.887), El Emperador (Apd. pk. 132.768), Canachar (Apd. clausurado hace tiempo, pk. 137.802), Fuente el Fresno (Apd. pk. 141.291), Malagón (Estación pk. 150.603) y Fernán Caballero (Apd. pk. 157.308), tras el cual se llega a Ciudad Real (pk. 175.040).

En Ciudad Real la línea enlaza con la de Manzanares a Ciudad Real, y desde aquí está electrificada hasta Puertollano (pk. 213.695) donde nace el ramal a la factoría Calvo Sotelo. La línea gira aquí hacia Extremadura y tras pasar por la parte norte de la provincia de Córdoba, enlaza en Almorchón (pk. 331.739) con la línea (hoy sólo con servicio de mercancías) de Almorchón a Bélmez y Córdoba; y en Mérida (pk. 453.038) con la de Mérida a Los Rosales. Poco después en Aljucén (pk. 459.105) nace una línea que va a Cáceres. Badajoz está situada en el kilómetro 512,287 y la línea continúa hasta Portugal, estando situada la frontera en el kilómetro 517,610.

## Llega la alta velocidad

Una vez tomada la decisión de proceder a la construcción de una línea de alta velocidad hacia Andalucía se consideró como lo más factible que el primer tramo discurriera, en lo posible, sobre la antigua línea Madrid-Badajoz para aprovechar en parte las explanaciones existentes sobre la orografía de las tierras manchegas.

Esta nueva línea, además de disminuir de forma radical los tiempos comerciales de los recorridos a varias capitales andaluzas (se estiman solamente tres horas en la relación de Madrid con Sevilla) tam-



1 Los pórticos, sobre carriles auxiliares, proceden al levantamiento de los tramos de vía.



2 Una vez izado el tramo se traslada a depositarlo sobre los diploys.



3 Los tramos, de 12 m de longitud, camino de la estación de Urda.

MAN

MAN

MAN



# El último omnibus

En la mañana del domingo 10 de enero, a las 8,25 h, partió desde la estación de Atocha, el que iba a ser el último omnibus a Badajoz. Apenas 15 horas más tarde la línea quedaba clausurada.

Entre una niebla espesa comenzó, como de costumbre, su recorrido entre los «Estrellas» andaluces que lentamente se acercaban a la estación con los cristales empañados y caras sonnolientas. Muy pocos viajeros, muchos departamentos vacíos y una niebla intensa que de vez en cuando dejaba entrever el campo totalmente cubierto de escarcha, podían ser las notas que caracterizaron esta despedida.

Apiñados en el último coche, con todo el material fotográfico necesario, los «amigos del ferrocarril» se disponían a inmortalizar una línea que desaparecería poco más tarde.

En la estación de Parla se bajaron del tren ocho viajeros que habían llegado a Atocha en algún tren de largo recorrido después de haber pasado las fiestas con sus familiares. Los niños iban cargados con grandes paquetes de regalos navideños y no pensaban en otra cosa que en poder enseñárselos a sus amigos lo antes posible.

A partir de Algodor, una hora después de la salida, el tren tomó un aspecto más rural si cabe. En los apeaderos de Ablates, Almonacid y Mascarque golearon uno a uno tres viajeros que eran recibidos por una figura solitaria en el andén y un automóvil allí aparcado a la espera.

El omnibus (formado por un furgón de correos, un coche BB 8.000 y cuatro BB 5.000) era remolcado por una locomotora diesel 333, que también llevaba dos coches 9.000 (sin servicio) destinados al Rápido Badajoz-Barcelona que al día siguiente se ponía en funcionamiento.

En otro departamento tres ancianas de luto se entretenían durante el viaje hasta Los Yébenes en culpar a la televisión de todos los males del país. Un poco más atrás un señor de mediana edad explicaba con todo lujo de detalles el desarrollo de la enfermedad de un amigo suyo de Mora a cuyo entierro se dirigía en esa mañana dominical.

Nadie parecía dar importancia a la clausura de la línea. Al preguntarles lo único que sabían era que hasta ese momento nadie les había explicado que servicios comunicarían a esos pueblos entre sí y con las capitales de Ciudad Real y Madrid. Nada parecía importar demasiado. Todos habían oído hablar de la nueva línea de trenes de alta velocidad, aunque la mayoría de los via-



El día 10 de enero circuló el último Omnibus a Ciudad Real.

jeros estaban seguros de que no llegarían a verla nunca.

En Los Yébenes la niebla ya se había disipado y desde la ventanilla se podía contemplar un belén que el jefe de estación había colocado en el puesto durante las pasadas fiestas. Dos jóvenes subieron al tren, iban a la capital a pasar el domingo en algún sitio que hubiera más gente.



Villaseca y Mocejón: a las 9,28 h, el Jefe de Estación tocó por última vez la campana a los viajeros del Omnibus a Ciudad Real.

A su paso por Urda, el propietario de la cantina desde el andén contemplaba con cierta nostalgia y preocupación el paso del último Omnibus. Se le presenta un futuro incierto al quedarse sin viajeros a los que poder vender algún café o refresco. Nos contó que lleva 30 años con este negocio, levantado por él mismo ladrillo a ladrillo. Ahora acaba de recibir la notificación por la que se le anula la prórroga del contrato y está intentando conseguir un poco más de tiempo para poderse jubilar. Piensa que los trabajadores que dentro de muy pocos días comenzarán a levantar la vía y a construir el nuevo edificio de la estación, podrían ser sus clientes durante un par de años, y así podría jubilarse y cobrar pensión.

La estación de Urda junto con la de Malagón son las más concurridas, también han sido las que tradicionalmente mayor número de viajeros aportaron a esta línea el tramo Parla-Ciudad Real.

La mayoría de los viajeros saben que es el «último día». El conductor del auto-

bús que desde el pueblo los lleva a la estación, a la vez que el correo, no cesa de preguntarse que es lo que va a pasar ahora. Nadie le ha dicho nada sobre el correo ni sobre el itinerario que cubre. El lunes no sabe lo que ocurrirá. Todo será distinto.

Estos viajeros, cercanos a Ciudad Real y con bastante relación con la capital, más que una clausura ven en el cierre una suspensión momentánea: «Antes de que nos demos cuenta tendremos los trenes a más de 200 km/h... el tiempo pasa volando».

Puntual, el tren entra en la concurrida estación de Ciudad Real como un día más. En la vía de al lado los Ter a Manzanares y a Madrid esperan la orden de salida. Los «Amigos del ferrocarril» hacen fotos al Omnibus y al poco tiempo se pierde camino de Badajoz.

A las siete de la tarde, de regreso, circuló por última vez hacia Madrid. El paisaje estaba oscuro. Como de costumbre apenas había viajeros en las estaciones a partir de Urda. Detrás circulaba el Ter y a su paso por las estaciones se iban cerrando los libros. No habría nada más que apuntar, la línea estaba clausurada. **José Ramos**



La cantina de la estación de Urda, la única de la línea, y su propietario.



bién solucionará la descongestión del tráfico en Despeñaperros, verdadero cuello de botella de vía única cercano a la saturación.

Para la construcción de la nueva vía se ha querido aprovechar el antiguo trazado de la línea a Badajoz, exactamente hasta Brazatortas. En este trayecto se realizarán bastantes variantes con el fin de dotar a las curvas de mayor amplitud y que se pueda mantener la velocidad de circulación de 250 km/h.

## La nueva línea coincidirá aproximadamente con el antiguo trazado en gran parte del recorrido.

En los primeros kilómetros, Madrid-Parla, se ha eludido la coincidencia del trazado a fin de no obstaculizar el gran número de servicios de cercanías que circulan en este trayecto, por lo que el enlace tendrá lugar a través de una nueva variante desde Getafe-Alicante hasta la estación de Parla.

De Brazatortas a Córdoba, todo de nuevo trazado, la línea discurre por el campo de Calatrava sin complicaciones orográficas y se enfrenta a Sierra Morena con una gran obra de ingeniería que permitirá atravesarla sin descender en ningún momento de los 200 km/h.

Desde Alcolea de Córdoba, punto de unión con la línea actual Madrid-Sevilla, sigue paralela al río Guadalquivir con un trazado suave y sin notables dificultades hasta la capital andaluza.

El proyecto de alta velocidad está ya en marcha, numerosas obras avanzan a buen ritmo y son suficientemente elocuentes los desmantelamientos que se están llevando a cabo.

### ¡Vías fuera!

Como estaba previsto, apenas clausurado el tráfico ferroviario en el tramo Parla-Ciudad Real de la línea Madrid-Badajoz, dieron comienzo los trabajos de levantamiento de vía en varios puntos localizados en los lugares designados.

En el primer tramo, Parla-Villaseca, la empresa contratista «Guinovar y CMZA» es la encargada de proceder al desmantelamiento completo, a excepción de los 2 últimos kilómetros de vía de entrada de la estación de Yeles-Esquivias, que pasarán a ser un ramal para conducir los vagones de la fábrica de cementos aneja a la actual estación hasta la nueva línea de alta velocidad.

En este primer tramo se mantiene y remodela la estación de Parla, donde sola-



4

En cada viaje se transportan 9 tramos de 108 metros de vía.



5

Una vez arrancada la vía una pala excavadora allana el balastp.



6

En la estación de Urda se procede a la separación de carriles y traviesas.

MAN

MAN

MAN



mente las vías secundarias de 1.500 m serán cambiadas. El apeadero de Torrejón de Velasco se suprime y aunque afectado por las obras no se contempla ninguna acción en especial por estar desmantelado casi en su totalidad. El apeadero de Los Cisneros también queda suprimido.

El siguiente tramo, desde Villaseca hasta Mascaraque, apenas sufrirá cambios ya que la nueva línea sigue un trazado unos kilómetros más al Oeste. De este modo, las estaciones de Algodor y de Villaseca-Mocejón permanecerán con la actual línea pero enlazadas a la nueva de alta velocidad. Las estaciones de Pantoja y Alameda y los apeaderos de Ablates y Mascaraque se desmantelan por completo, mientras que el de Almonacid, al quedar al margen de la nueva línea no está afectado por ninguna obra.

La estación de Algodor es una de las que reúne las condiciones exigidas para asegurar el funcionamiento correcto del parque de acopios, ya que dispone de conexiones con líneas férreas en servicio y los materiales resultantes del desguace se pueden sacar sin interferir los planes de la obra. También dispone de vías suficientes para la carga, descarga y maniobras de liberación de locomotoras y formación de trenes de trabajos.

## Los carriles útiles serán regenerados en Valladolid por Redalsa.

En el tercer tramo, Mascaraque-El Emperador, las obras están siendo llevadas a cabo por la empresa «Agromán» que trabaja en dirección Madrid. El levante de las vías por tramos se efectúa por parejas, mediante pórticos. Estos pórticos se deslizan sobre carriles auxiliares móviles de ancho superior al de la vía a desmontar y situándose uno a cada lado del tramo lo izan por los cuatro extremos y los colocan apilados sobre diplorlys. Luego,



son arrastrados por la vía mediante un tractor hacia la estación de Urda. Una vez arrancados los tramos una pala excavadora allana el balasto y rellena los huecos que ocupaban las traviesas.

En la estación de Urda se realiza la separación de los carriles de las traviesas para después con ayuda de grúas proceder a su carga en los vagones y preparar el transporte.

Dentro de este tramo se contempla la

construcción de la nueva estación de Mora y Orgaz, unos metros más al Norte y frente a la actual, por lo que las obras sólo afectan a la playa de vías. El apeadero de Manzanera se suprime y se procede al desmantelamiento de lo poco que queda de la estación original. El apeadero de Los Yébenes también se suprime y a su lado, pero sin coincidir con la estructura del edificio, se construirá el nuevo Puesto de Circulación de Los Yébenes. La





estación de Urda se cerrará y unos metros al Sur se construirá una nueva en el mismo lado que la actual.

El último tramo de esta primera fase está comprendido entre el apeadero del El Emperador y Ciudad Real. La empresa Ferroviaria es al que está efectuando el levante de la vía en sentido contrario que la empresa concesionaria del tramo anterior, es decir hacia Malagón.

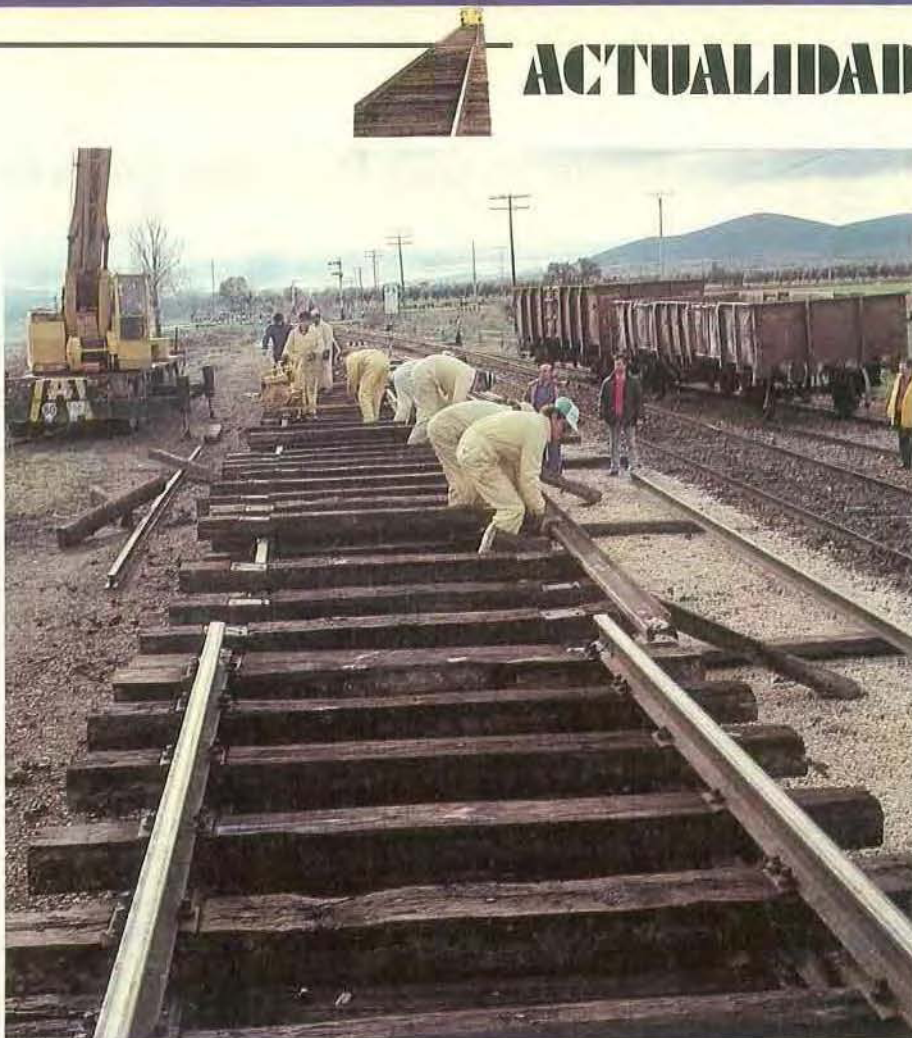
Las obras se realizan sin pórtilos, por lo que el arranque de los tramos y la posterior separación de carriles y traviesas se hace «in situ», para luego proceder a la carga en vagones con destino Ciudad Real.

El apeadero del El Emperador, que no se verá afectado por las obras, se suprime y en sus proximidades del lado Madrid se levantará el nuevo puesto de circulación y el de Fuente el Fresno también se suprime por el mismo motivo. En Malagón se construirá una nueva estación en el mismo emplazamiento de la actual y la playa de vías se desmantela por completo. El apeadero de Fernán Caballero se suprime y se procede al derribo de lo poco que queda de la antigua estación y en su mismo emplazamiento se construirá un puesto de circulación.

Por último, la estación de Ciudad Real es objeto de un proyecto aparte de estas obras.

Dado que el plazo de ejecución de las obras es muy ajustado, es importante que se resuelva de forma rápida y efectiva el levante y desmantelamiento de la vía por resultar imprescindible tenerlo terminado antes del inicio de la colocación de las nuevas vías y también, porque al realizar-

**La nueva línea tiene unos parámetros mucho más amplios, tanto en planta como en perfil**



7

Urda: los carriles y traviesas se cargan en los vagones mediante grúas.

se el transporte de los elementos de la vía vieja a través de la propia línea, la actividad tiene un número muy limitado de tajes.

El volumen total de material a levantar asciende a 127 kilómetros de vía simple y 34 desvíos. La vía, en su mayor parte, está formada por barras de 12 metros de longitud y 45 kg de peso por metro lineal, unidas por las correspondientes bridas y están montadas sobre traviesas de madera. Los desvíos en su mayoría son de 45 kg y de tangente 0,09.

Una vez realizado el adecuado agrupa-

miento de los distintos materiales resultantes del desguace, Renfe tomará las medidas oportunas para que se proceda al transporte hasta los lugares de destino final.

A la factoría de Redalsa (Valladolid) se enviará el carril útil para ser regenerado y poderlo utilizar de nuevo, al taller de material fijo de Valladolid irán todos los desvíos y en Aranjuez se depositarán los carriles inútiles y todas las traviesas de madera para poder proceder a su venta.

## La Red más corta

Desde el 11 de enero, y hasta la apertura de la línea de Alta Velocidad, la longitud de la Red explotada se reduce como consecuencia de estas obras de levante. En concreto, son 149,3 km menos de vía única sin electrificar, todos ellos de la 1.ª Zona y en los que se prestaba servicio de viajeros y mercancías. 35,3 km corresponden al tramo Parla-Villaseca, y los 114 km restantes a Algodor-Ciudad Real. Sin embargo no toda esta longitud de vía general se va a levantar; quedará la vía sin servicio en 2 km antes de la estación de Yeles-Esquivias, los 12,8 km comprendidos entre Algodor y Ablates y los 11,407 km que van desde el pk 163,633 hasta Ciudad Real, en total, 26,2 km. J.R.

