



20 años de alta velocidad en España



De Madrid a Cáceres y Valencia de Alcántara

Electotrenes 444 de Renfe

Línea 8 del metro de Madrid

El nacimiento de las estaciones

Trenvista es una revista ferroviaria digital publicada por Ferro Raíl cuyo principal contenido es la recopilación de noticias publicadas en el trimestre correspondiente.

Además, ofrece artículos adicionales relacionados con el tren en España y el resto del Mundo.

Ferro Raíl es un medio de comunicación ferroviario con origen Madrid, España, cuya andadura comenzó en octubre del 2000.

Su objetivo es divulgar conocimiento en torno al mundo del ferrocarril y su cultura de cara a amantes del medio de transporte y personas no relacionadas con el mismo.

Entre sus principales servicios está el blog de actualidad ferroviaria internacional Ferro Noticias, el podcast semanal TrenCast y el canal audiovisual Ferro Vídeo. Todo el contenido está disponible en

www.ferro-rail.com

En este número colaboran

Ángel caballero Muñoz, Luis Legido, Bernabé Igea, Alberto de Juan Fernández y Javier Lago.

Agradecimientos especiales

Metro de Madrid, Adif y personal de seguridad de Puerta de Atocha y la línea 8 y Metro de Santiago.

Dirección, edición y maquetación

Miguel Bustos

Contacto

redaccion@trenvista.com

Web

www.trenvista.com

Editorial

Tiempos de cambio

El ferrocarril está cambiando, eso es innegable. No sólo en España; también en Europa y el resto del mundo bajo la bandera de la modernización y, en muchos casos, de la alta velocidad.

En el caso concreto de la Unión Europea, los principales cambios están relacionados con la liberalización total del transporte por ferrocarril y la unificación de las redes de los 27 países, con vistas a tener un sistema prácticamente único con operadoras públicas y privadas de todos los Estados miembro.

A mediados de julio del presente año, fuera ya del período que abarca este número, fue anunciado que la liberalización del transporte de viajeros en España se realizará el 1 de julio de 2013, después de que -como se puede leer en la página 39 de esta publicación- se dijera que se postergaba a 2014.

La existencia de competencia sobre las vías férreas es algo que puede resultar positivo económica y socialmente, siempre y cuando las cosas se hagan correctamente. Es bien sabido por todos que las empresas privadas tienden a imponer unas condiciones laborales que en ocasiones pueden resultar abusivas y que tienden a ahorrar hasta en el mantenimiento de los vehículos, lo cual afecta negativamente a la seguridad y bienestar social. Por ello la Unión Europea y sus Estados deberían de vigilar que se cumplan unos mínimos y así lograr que el ferrocarril y sus trabajadores no pierdan en calidad.

Con una liberalización bien hecha, unos Estados que cumplan con sus deberes y operadores que sean serios con su labor, el futuro de nuestro ferrocarril puede resultar bastante próspero. La existencia de competencia hará que haya más servicios, sobre todo en esas rutas infrautilizadas pero que tienen mucho potencial.

Carta a los lectores

Bienvenidos a Trenvista

Como promotor de este proyecto, quisiera daros la bienvenida a todos, hombres y mujeres, aficionados o curiosos, usuarios del tren o de otros medios a la Trenvista que, como su nombre inspira, es una revista de trenes. Espero que este número sea el primero de muchos y que sea del agrado de todos.

Estoy abierto a cualquier corrección, consejo y crítica constructiva y a cualquier otro tipo de colaboración. Porque tú, como amante del tren, de la cultura o de la información también puedes hacer Trenvista. ¡Viajeros al tren!

Miguel Bustos.

Trenvista 1 - Índice

Línea de Madrid a Cáceres y Valencia de Alcántara Ángel Caballero	Página 3
El nacimiento de las estaciones Luis Legido	Página 9
20 años de alta velocidad en España Miguel Bustos	Página 11
La serie 444 de Renfe Bernabé Igea	Página 14
La línea 8 del metro de Madrid Miguel Bustos	Página 17
Clausurado el ferrocarril de San Martín de La Vega Miguel Bustos	Página 24
Noticias de España	Página 26
Noticias de Chile	Página 41
Noticias de Francia	Página 43
Noticias del Reino Unido	Página 46
Noticias de Alemania	Página 48
Noticias del resto de Europa	Página 49
Noticias del resto del Mundo	Página 52
Ferro Vídeos publicados	Página 54
Galería de fotos	Página 55



Estación de Madrid Delicias

Línea de Madrid a Cáceres y Valencia de Alcántara: La Directa a Lisboa en apuros.

Texto y fotos: Ángel Caballero Muñoz.

Resulta difícil referirse a esta Sevilla-Cádiz. Esta última con el raría posteriormente un gran línea sin mencionar, a menos fin de evitar cruzar el desfiladero protagonismo sólo era, en aquel someramente, a las de Madrid- de Despeñaperros al norte de la tiempo, una pedanía de Belmez. Ciudad Real-Badajoz y a la de provincia de Jaén, en Sierra Mo- Plasencia-Astorga, ya que la línea rena, que era el paso natural para Se constituyó la Compañía del que nos ocupa no existiría si la co- comunicar La Meseta Central con Ferrocarril de Ciudad Real a nexión. Madrid-Lisboa, por Bada- Andalucía. Badajoz y del Castillo de joz se hubiese llevado a cabo Almorchón a las Minas de Belmez, según las previsiones, por Naval- Pero, finalmente, cuando el que sería la que llevaría a cabo las moral de la Mata, Trujillo y Méri- ferrocarril desde Manzanares to- obras y puesta en funcionamiento da, en lugar de hacerlo siguiendo maba camino de Ciudad Real se de las dos líneas: Ciudad Real- el Valle del Guadiana. La línea decidió, retomando un proyecto Badajoz (1866) y Almorchón- Plasencia a Astorga no fue más de don Francisco de Luxan (mili- Belmez, (1868). que un útil y necesario comple- tar, político y científico cuya La construcción de esta línea, miento a la de Madrid-Cáceres- madre procedía de de Castuera) dejando fuera a la provincia de Valencia de Alcántara y estaban unir Madrid con Badajoz a través Cáceres, provocaría un gran tan estrechamente ligadas, que del Valle del Guadiana. descontento en la provincia terminaron formando parte de la misma compañía. hermana. Hasta tal punto llegó el

Un poco de historia

Varios proyectos pretendieron cinabrio en mercurio, elemento tipo de colaboración ferroviaria unir Madrid con Extremadura y que era muy demandado para la con la provincia de Badajoz. Andalucía siguiendo la ruta de lo obtención de la plata en América. Por ello, los esfuerzos cace- que actualmente es la autovía A-5 El carbón se obtendría de las reños fueron dirigidos a la cons- hasta Mérida para, desde ese minas del Valle del Guadiato en trucción de otra línea siguiendo, punto, bifurcarse una línea hacia las Cuencas de Belmez y Espiel. en esta ocasión, al otro gran río Badajoz-Portugal y otra hacía Peñarroya, localidad que acapa- extremeño, el Tajo.



Estación de Almorchón.

las obras tímidamente empezadas se paralizaron durante bastante tiempo, teniendo los concesionarios que buscar capitales para proseguirlas. Para ello se creó la Compañía de los Ferrocarriles del Tajo (FT) en 1871, con un capital inicial de 30,4 millones de pesetas que, apoyándose en la Ley de Ferrocarriles de 1870, conseguiría ayudas económicas.

Mientras, se seguía sin conocer el punto de enlace con los ferrocarriles portugueses. La idea inicial era llevarlo a cabo por Monfortinho y Castelo Branco, siguiendo la ruta de Coria y La Zarza. Tampoco se desechaba el encuentro en un punto más al sur.

Se buscaba un trazado más corto que el que ofrecía la unión de Madrid con Lisboa por Badajoz. Hasta que se hizo la directa Madrid-Ciudad Real, la línea daba un considerable rodeo por Aranjuez, Alcázar de San Juan y Manzanares. El otro inconveniente estaba en el trazado portugués que, por no construir un puente para cruzar el tajo en Lisboa por suponer un elevado coste, desvió la línea hacia el norte, hasta un troncamento para cruzar dicho río unos kilómetros más adelante.

Esto aumentaba innecesariamente el recorrido, lo que acabó siendo una pesada carga para la posterior explotación de la línea.

La nueva línea a construir tendría que solucionar esos inconvenientes, acortando la distancia entre las dos capitales peninsulares ya que su principal objetivo, por no decir el único, era el tráfico internacional.

Pero no fue tarea fácil. Desde 1852, cuando se realizó el primer intento, hasta 1881 que se inaugurara la línea, su construcción estaría llena de sobresaltos.

La fosforita del Calerizo y sus alrededores, cerca de Cáceres, y el hecho de que don Segismundo Moret y Prendergast –político liberal e ilustrado, varias veces ministro y presidente del Consejo de Ministros– se hiciese, en 1879, con la compañía de fosfatos “La Fraternidad” de capital hispanoportugués, propiciaron que la línea continuase buscando estos criaderos cacereños y la frontera por Valencia de Alcántara, donde también existían otros yacimientos del mismo mineral, aunque de menor importancia.

El Sr. Moret se hizo con una concesión para construir un ferrocarril desde Las Minas hasta la frontera portuguesa por Valencia de Alcántara-Marvão-Beira, en donde conectaría con las vías de la Compañía Real Portuguesa, la empresa que tenía interés en hacerse con los tráficos por una frontera más próxima a los yacimientos.

Otra concesión uniría estos yacimientos con Malpartida de Plasencia, completando, así, la línea directa Madrid-Lisboa.

Los comienzos fueron difíciles y



Estación de Almorchón.

La unión de estas dos concesiones daría lugar, en 1877, a la Sociedad de los Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida de Plasencia y a la Frontera Portuguesa (CMF).

Tres años más tarde, en diciembre de 1880 se creó la Compañía de Lisboa de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) tras un acuerdo con la Compañía del Tajo.

La línea de Madrid a Valencia de Alcántara se inauguró el 8 de octubre de 1881 por los Reyes de España y Portugal, acompañados de miembros del Gobierno, autoridades civiles, militares y eclesiásticas así como de vecinos de las poblaciones cercanas al tendi-

do ferroviario. Los cacereños deseaban que esta nueva vía de comunicación paliase, en alguna medida, su casi total aislamiento y permitiese po-

ner en el mercado o en el puerto sus productos: minerales, ganados y carnes, cereales, frutas, verduras, caldos, lanas, aceites, etc. que hasta entonces se transportaban a lomo de ani-

males o en inadecuados carrromatos con un alto coste que, unido a los gastos de labor y recogida, excedían muchas veces el precio que en los mercados tenían esos productos; sobre todo las frutas y verduras que llegaban maleadas y sin valor a sus destinos.

También esperaban recibir los productos de los que carecían a un menor coste; sobre todo los abonos, tan necesarios para sus tierras.

La explotación de la línea estuvo supeditada a la escasez de los recursos utilizados para su implantación: se ajustó al terreno para evitar la construcción de trincheras y túneles -los pocos construidos eran de escasa longitud- lo que aumentó innecesariamente el recorrido. Los puentes se construyeron con escasa consistencia lo que dificultaba el paso de locomotoras pesadas, los carriles eran de hierro en barras de 6m de 35kg/m y las traviesas estaban colocadas en ocasiones sobre la tierra, sin balasto.

El 15 de octubre de 1880 comenzó a prestar servicio el tramo desde Cáceres hasta la frontera, un año antes de abrirse al servicio el resto de la línea.

Era de suponer que fuese la Compañía Real Portuguesa -la que disponiendo de material- se hiciese cargo del Transporte, como Operadora (como ocurre ahora en España con RENFE). Además, en el acuerdo de París

Fecha	Tramo	Longitud (km)
20 de junio de 1876	Origen de la línea-Torrijos.	85,42
13 de julio de 1876	Torrijos-Talavera de la Reina	48,77
2 de septiembre de 1877	Talavera de la Reina-Oropesa	35,02
1 de marzo de 1878	Oropesa-Navalmoral de la Mata	31,22
1 de febrero de 1879	Navalmoral de la Mata -La Bazagona	30,62
16 de junio de 1880	Valencia de Alcántara-Frontera	8,97
15 de octubre de 1880	Cáceres-Valencia de Alcántara	89,10
20 de octubre de 1881	La Bazagona-Malpartida de Plasencia	14,01
20 de octubre de 1881	Malpartida de Plasencia - Arrollo M.	85,93

Cronología de la construcción de la línea por tramos

de 1880, se había convenido que la explotación corriese a cargo de la Real Compañía Portuguesa y así se hizo desde 1885.

Las dificultades económicas de la empresa hicieron que en 1891 renunciase a la explotación que tenía asignada. Dos años después se llegó a la suspensión de pagos.

Para no interrumpir los servicios los accionistas franceses crearon, en 1894, la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste (MCP y O).

Los criaderos de fosforita se fueron agotando. Lo que menos producían era mineral, la mayoría era tierra. La solución fue la construcción de plantas en Aldea Moret, por lo que los tráficos de este ferrocarril cayeron considerablemente.

Nunca estuvo la línea exenta de problemas económicos, lo que llevó a ser incautada por el estado en 1928, con la creación de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (O).

En 1936 se unió con los Ferrocarriles Andaluces, pero tampoco acabó con sus penurias.

Los desastres de la Guerra Civil española hicieron el resto y la línea pasó a formar parte de la RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) cuando se creó en 1941.

En este estatus permaneció hasta que en enero de 2005, debido a la división de RENFE, pasó a pertenecer a ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

Las estaciones más importantes

de la línea son Madrid, Talavera de la Reina, Naval Moral de la Mata, Plasencia Empalme, Cáceres, Arroyo Malpartida, San Vicente de Alcántara y Valencia de Alcántara.

Material móvil

La tracción estuvo supeditada a su infraestructura, predominando las locomotoras del tipo 030. También dispuso otras de diferentes tipos como las 220, 021, 040, 130, 230 y 141T.

La línea dispuso de 2 depósitos: Madrid Delicias y Arroyo Malpartida; 3 reservas: Talavera de la Reina, Plasencia Empalme y Valencia de Alcántara y 7 puestos fijos para albergar a las máquinas que debían suministrar la doble tracción: Madrid Delicias, Villaluenga, Talavera de la Reina, Naval Moral de la Mata, Plasencia Empalme, Arroyo Malpartida y Valencia de Alcántara.

Reformas

Cáceres capital fue la población más sacrificada del recorrido ya que durante 90 años (desde 1881 hasta 1971) fue una estación en fondo de saco, al elegirse el empalme en Arroyo de Malpartida. La estación actual pasante fue

construida en 1963. En 1969 se puso en servicio la Variante del Tajo, a consecuencia de la construcción del Embalse de Alcántara cuyas aguas cubrieron la antigua estación de Río Tajo y los puentes de carretera y ferrocarril sobre el mismo río.

Dos años después se incorporó a la línea la variante Casar de Cáceres-Cáceres que daba servicio directo a la capital al tiempo que clausuraba el tramo primitivo entre Casar de Cáceres y Arroyo de Malpartida y su estación intermedia, Pozomorisco.

A finales de los años 80 del siglo XX, otra variante dejaría fuera de servicio la antigua estación de La Bazagona.

Tráficos

Muchos han sido los trenes de viajeros que han circulado por esta línea entre España y Portugal, como el Sudexpreso París-Madrid-Lisboa, con enlace con Londres a través del Canal de La Mancha, el TER Lisboa Expreso, el Luis Camoes, etc. Pero si uno de esos trenes tiene el sello de "Definición de Origen" es el "Lusitania Expreso" que lleva circulando ininterrumpidamente



Descarrilamiento del Trenhotel Lusitania el 23 de enero de 2008.

entre Madrid y Lisboa y viceversa desde 1943, con diferentes tipos de material y tracción según fue evolucionado el parque móvil en RENFE.

Actualmente el servicio lo presta un trenhotel fabricado por Talgo y es el único servicio que recorre la línea al completo. Entre Madrid y Cáceres circulan, además, diversos trenes de Media Distancia.

Varios accidentes ocurridos cerca de la estación de San Vicente de Alcántara propiciaron una mejora de la línea entre los años 2007 y 2008, por valor de unos 15 millones de euros.

Amenaza de cierre y tren especial

Pero como las desgracias nunca vienen solas y ya hemos visto cómo esta línea las atrae, se teme que en breve Renfe haga circular este tren por la frontera de Fuentes de Oñoro, en la provincia de Salamanca.

Esto es debido a que el Gobierno portugués pretende dejar sin servicio el tramo que une Marvão con Torres das Vargens, por lo que no habría posibilidad de llegar a Lisboa por Cáceres.

Por este motivo la Asociación Extremeña de Amigos del Ferrocarril puso en circulación un Tren Especial entre Cáceres y Valencia

de Alcántara el pasado sábado día 23 de junio, con una gran aceptación de público. Un total de 247 fieles hicimos el recorrido en un automotor de la serie 592-200, concretamente el 218, con el propósito de homenajear a los ferroviarios que durante 131 años han hecho posible conservar la línea.

Espanoles de diferentes Comunidades Autónomas y portugueses pasamos una jornada de convivencia, con el sabor agrícolce del acto festivo y la sombra del cierre del tramo.

Dejamos claro a nuestros excompañeros que estamos con ellos y que siempre defendemos al ferrocarril, por ser el modo de transporte más económico y más respetuoso con el medio ambiente.

A las 12h iniciamos la marcha. La primera parada era obligada: Arroyo Malpartida. Allí nos esperaba un andén lleno de viajeros, como en los viejos tiempos, unas palabras de bienvenida, visita a las instalaciones y continuamos el recorrido hasta el puente del Río Salor, donde algunos de nuestros intrépidos fotógrafos se encargarían de completar el reportaje.

Mientras, dos avionetas que habían despegado del Campo de Vuelo de Mérida, seguían el viaje del tren desde el aire.

Otro grupo de personas nos esperaban en la estación de San Vicente de Alcántara. La comida bajo la marquesina de la estación de Valencia de Alcántara nos hizo reponer algo de fuerza. Tras la misma se realizó una visita a la estación y a las 17:20 iniciamos la vuelta a Cáceres, a donde llegamos a las 18:50.

Sobre el autor



Ángel Caballero Muñoz. Presidente de la Asociación Extremeña de Amigos del Ferrocarril.

Licenciado en Filología Anglogermánica. Ha pertenecido a las Estructuras de Apoyo y Dirección de RENFE y ADIF.

Ex Director General de Transportes de la Junta de Extremadura.

Ex Director Gerente de la Empresa Municipal de Transporte de Mérida y responsable en materia ferroviaria.

Ex Miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Huelva.



Imagen aérea del tren. Foto: Luis Lechón.



juanpedro

- 1.- El tren estacionado en Arrollo de Malpartida, Foto: Alberto de Juan.
- 2.- Reposando la comida en Valencia de Alcántara. Foto: José Antonio Gama.
- 3.- El tren sobre el puente del río Salor. Foto: Manuel Arias Moreno
- 4.- El tren estacionado en Valencia de Alcántara. Foto: Miguel Bustos.
- 5.- Foto de familia en Arroyo de Malpartida. Foto: Juan Pedro Morgado.



Fachada de la antigua estación de Atocha, Madrid, de MZA. Foto: Gryffindor.

El nacimiento de las estaciones

Texto: Luis Legido.

Los palacios de la industria moderna, donde se desarrolla la religión del siglo, la de los ferrocarriles. Estas catedrales de la nueva humanidad son los puntos en que se cruzan las naciones, el punto en que todo converge, el núcleo de gigantescas estrellas cuyos rayos de hierro se extienden hasta los confines de la tierra.

(Théophile Gautier, s. XIX)

Los orígenes de la historia del ferrocarril nos enseñan que nunca se hicieron primero las estaciones, sino que por el contrario se construían una vez terminada la línea. Se desconocía el alcance que iba a tener el transporte por ferrocarril por lo que las primeras estaciones fueron provisionales, sencillas que, en todo caso, se vestían de gala el día de su inauguración y fueron recogidas en las revistas ilustradas del siglo XIX que daban noticia de las nuevas inauguraciones de las líneas en las que el ferrocarril, a su paso por las ciudades, era recibido por una arquitectura

efímera. Lo importante era que primero llegara el tren y se detuviera... más tarde se pensaría en la estación.

Tras las primeras experiencias que reducían las estaciones a simples tinglados de madera, su posterior desarrollo las convertirá en una de las construcciones más representativas del nuevo reto de la Revolución Industrial, ya que al no tener ningún precedente funcional que imitar, deberá crear nuevas soluciones, algo descrito por el arquitecto e ingeniero francés, Leonce Reynaud, en 1858:

Mientras que nuestros otros edificios han sido objeto de largas elaboraciones, no se distinguen más que por pequeñas diferencias de los que les han precedido, pertenecen tanto al pasado como al presente, estos de los que se trata (las estaciones) han sido enteramente creados, improvisados, se puede decir, por nuestra generación, son un producto espontáneo de uno de los más admirables in-

ventos de la época y son llamados a satisfacer exigencias que nuestros padres no podían de ningún modo sospechar".

La estación comenzó instalándose, la mayoría de las veces, en las periferias de las ciudades, como un edificio sencillo y solitario que se colocaba a las puertas de la ciudad, en la que paulatinamente quedaría atrapada por su potencial crecimiento. Frente a la rigidez de su trazado, tuvo que buscar distintas soluciones de composición y diseño urbanístico, con el difícil reto de ir articulando los dos espacios, el urbano y el ferroviario. Lo que fue común a todas ellas era su carácter de puerta, de nueva y singular puerta de la ciudad. Si el ferrocarril -como sistema de transporte- fue un hito de progreso en la historia de la humanidad, la estación ejercería también una gran influencia en la historia de la arquitectura y de la construcción que abría nuevos horizontes, y en la planificación de las ciudades, profundamente marcadas por

esta nueva realidad. La estación se convirtió en el centro neurálgico de la vida urbana, en el nuevo punto de encuentro que desplazó a los que lo habían sido anteriormente, la iglesia o la plaza del ayuntamiento.

En función de la situación específica del edificio respecto a las vías se establecía una clasificación básica de los distintos tipos de estaciones, diferenciando entre las de paso y las término. Para las primeras, la solución más frecuente era la creación de dos edificios importantes situados a ambos lados de las vías y andenes, uno de los cuales se especializaba en las salidas de viajeros y el otro en las llegadas. Entre ambos edificios, una gran cubierta metálica aseguraba la debida protección de personas y vehículos. En el segundo de los tipos, la estación término, el sistema era bien parecido, aunque la cabecera de andenes y vías se solía cerrar con el edificio representativo de la estación.

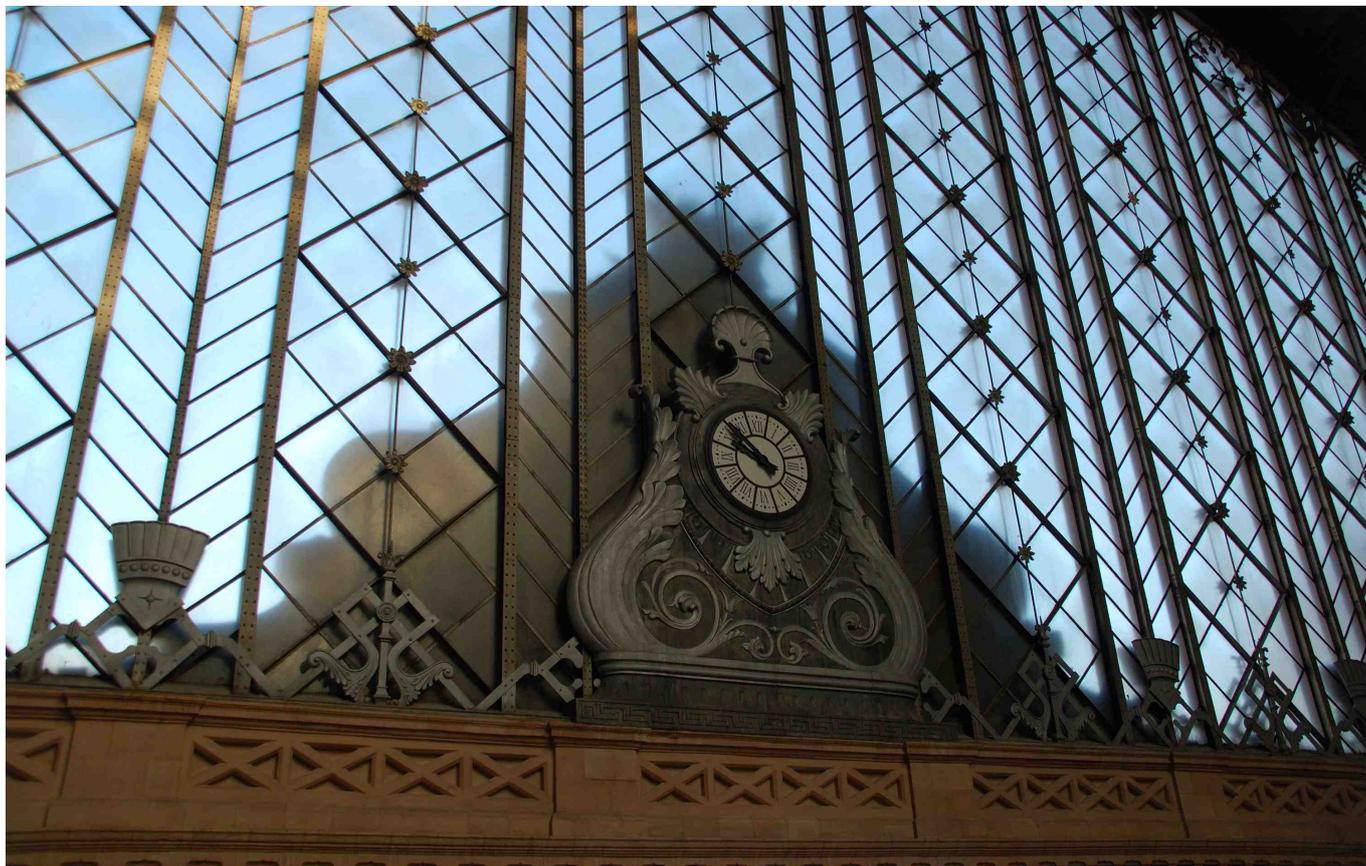
Cuando este edificio de cabecera no existía, el cerramiento del espacio definido por la cubierta metálica y los edificios laterales se componía de grandes paneles de cristal que servían para expresar el espacio interior, en el que habitualmente se integraba el símbolo por excelencia de la estación: el reloj.

Estas sencillas tipologías fueron fundamentales en la evolución de la arquitectura de las estaciones, pues se mantuvieron, sin apenas variaciones, hasta bien entrado el siglo XX; las últimas grandes estaciones de las que podríamos llamar el período clásico corresponden a los últimos años de la década de 1920.

Ni la imagen industrial de la estación, ni la más sencillamente funcional, sirvieron para expresar el énfasis que cada línea quería poner en sus estaciones término y estaciones de paso de las grandes ciudades. En este sentido se produjo una rivalidad entre las

compañías concesionarias que hicieron de la estación su mejor reclamo propagandístico. Allí empezó la verdadera historia de la arquitectura de las estaciones... una arquitectura de prestigio para unos edificios singulares en sus enclaves urbanos más importantes, pero también toda una colección de estaciones secundarias, tipos repetitivos con múltiples matices y variantes, según las diferentes compañías a las que pertenecían, que se fueron construyendo por todo el territorio.

Templos del progreso, producto del trabajo conjunto de arquitectos e ingenieros, las estaciones construyeron su propio lenguaje, elevando lo útil a categoría de monumento artístico. Azorín, una de las principales figuras de la generación del 98, ya hablaba de "la profunda poesía de las estaciones" en su obra Castilla, el libro más representativo del autor y de cuya edición se cumple este año el centenario.



Reloj de la estación de Atocha. Foto: Estitxu Carton.



Trenes 100-011 y 100-016, encargados de la ruta Madrid-Sevilla.

20 años de alta velocidad en España

Texto y fotos: Miguel Bustos.

El 21 de abril de 2012, Renfe conmemoró el 20 aniversario del primer viaje comercial del tren AVE (siglas de Alta Velocidad Española), que salió de Puerta de Atocha a las 8:00 de ese día como ese en 1992. A ese viaje inaugural, en el que estuvieron presentes autoridades como el entonces vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, acudieron 200 personas; una de ellas con su cesta de pan, chorizo y vino.

Desde entonces, la red ha crecido mucho llegando ahora a Barcelona, Málaga, Valencia y Valladolid -además de paradas intermedias- siempre desde Madrid, siguiendo el tradicional

diseño radial de los ferrocarriles de este país. Gracias a la extremadamente rápida expansión de la red, en este momento España es el país europeo con más kilómetros de líneas de alta velocidad.

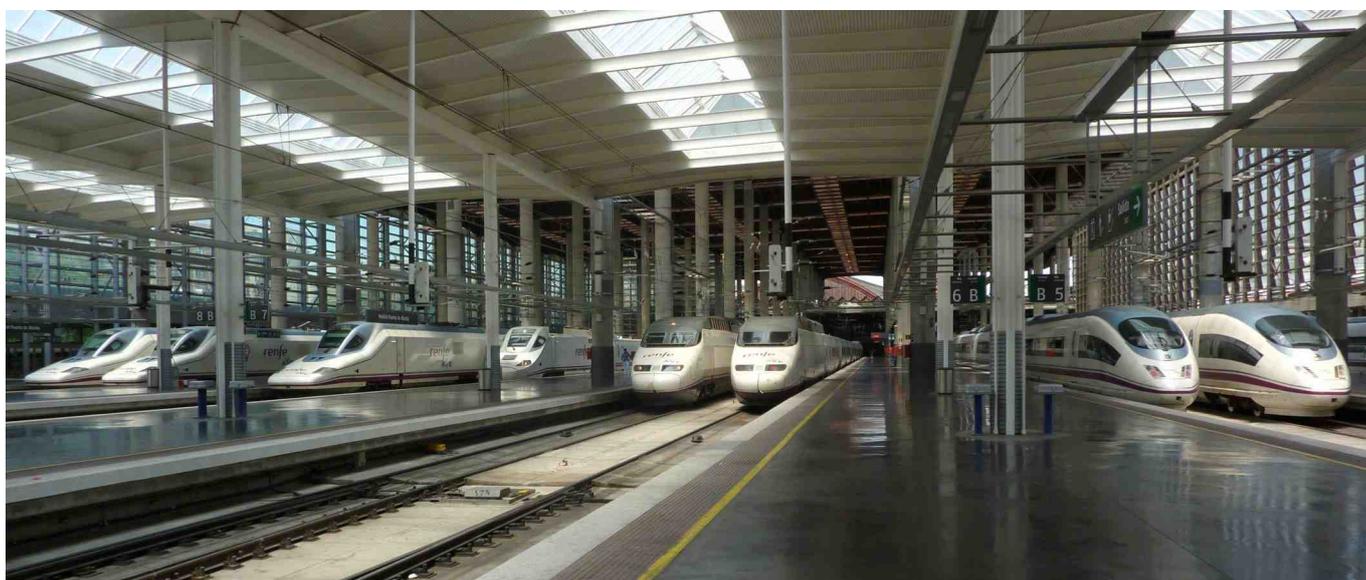
Mas allá de la polémica que pueda llegar a generar la gestión de este tipo de trenes, no hay que olvidar que gracias a la alta velocidad, España se está convirtiendo en una potencia mundial en la industria ferroviaria. Está adquiriendo un peso que hace 20 años hubiera parecido la más cómica ciencia ficción. ¿Quién se iba a imaginar en 1992 que dos décadas después empresas públicas y privadas españolas se estarían

encargando de la construcción y preparando explotación de la línea de alta velocidad Medina-La Meca con tecnología Talgo, a la vez que un tren de alta velocidad 100% nacional estuviera haciendo pruebas a más de 300km/h?

Para celebrar esta importante efeméride, se presenta un reportaje fotográfico con imágenes tomadas en la estación de Puerta de Atocha, Madrid. Además, bajo el título "Madrid - Puerta de Atocha: todos los trenes AVE" se publicó un vídeo con circulaciones de trenes por la misma estación, en el que se pueden ver todas las series de vehículos autopropulsados AVE en movimiento.



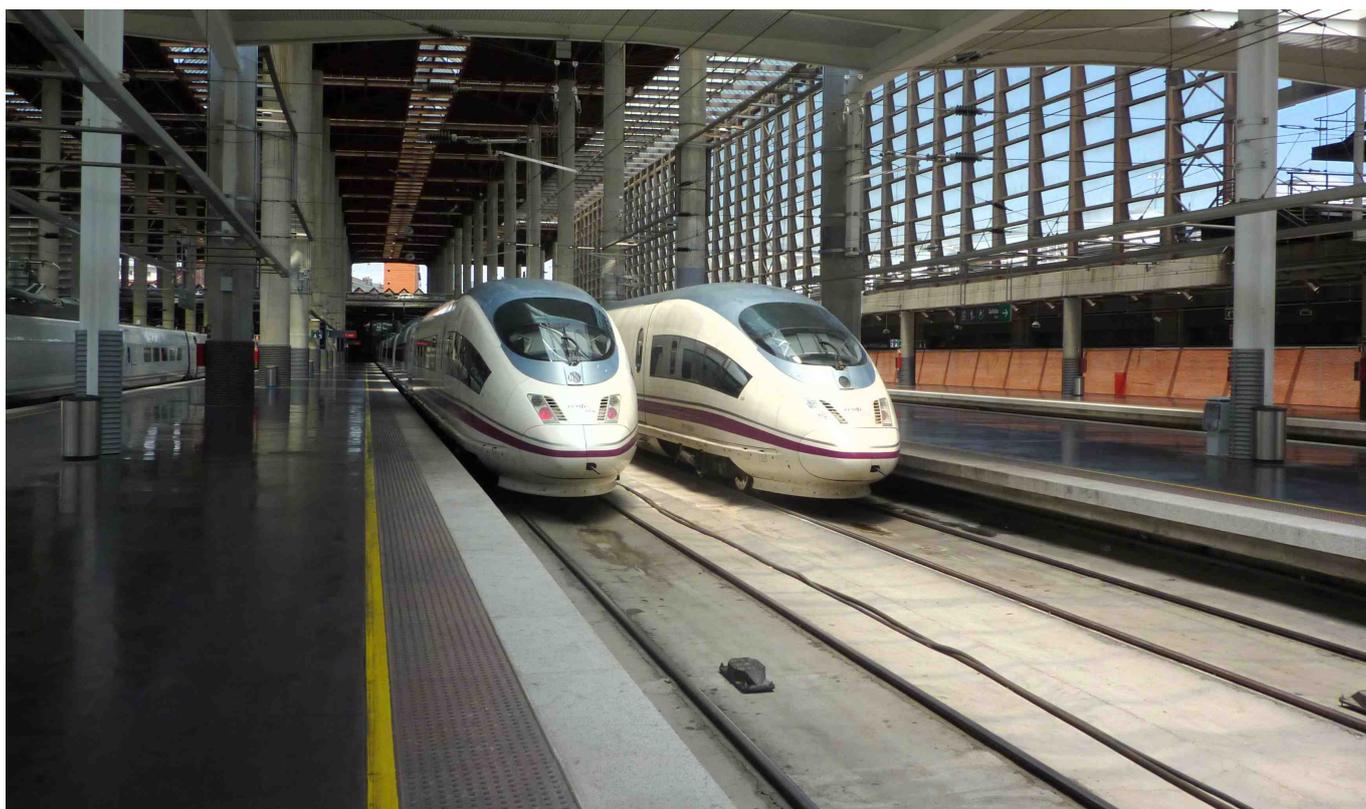
Remolques intermedios del 100-016 desde la cabeza tractora.



Toda la familia de trenes AVE y un Alvia. De izquierda a derecha, 2 trenes "Pato" serie 112, un "Pato" serie 102, un "Patito" serie 130, dos serie 100 y dos "Velaro" serie 103.



Los "Pato" 112 (los dos de la izquierda) y 102 son los primeros trenes de alta velocidad fabricados con tecnología española, pues sus remolques fueron desarrollados y construidos por Talgo.



103-016 y 009, de la familia Velaro de Siemens, evolución de los ICE 3. Son los trenes más rápidos de España pues su velocidad máxima comercial es de 350km/h aunque han superado los 400km/h.

¿Te gusta la trenvista?

En el siguiente número, correspondiente al trimestre julio-septiembre, **puedes publicar tu artículo**, fotos, noticias o algún otro contenido que se te ocurra. Para ello, envía tu propuesta a redacción@trenvista.com



Una de las tres UT-444 en España que todavía no se han desguazado. Castejón. © Bernabé Igea.

La serie 444 de Renfe

Texto: Bernabé Igea.

El electrotrén de la serie 444, más conocido como Patriota, Español o Españolito por su color inicial (rojo y amarillo), fue la evolución de la serie 432. Al principio era la siguiente: 52 plazas para primera clase con cafetería y 160 de larga distancia hasta 1992, pasando posteriormente a realizar servicios regionales hasta el 25 de diciembre del 2008, aunque tarde, en febrero del 2009.

Estos ofrecían mayor confort, al estar más insonorizados y mayor fiabilidad al estar dotados de suspensión neumática. Su disposición era la siguiente: 52 plazas para primera clase con cafetería y 160 de larga distancia hasta 1992, pasando posteriormente a realizar servicios regionales hasta el 25 de diciembre del 2008, aunque tarde, en febrero del 2009.

El primer servicio se realizó el 1 de junio de 1980 entre Madrid y Valencia. Había 4 trenes diarios de ida y otros 4 de vuelta (uno de ellos, prolongado hasta Castellón). Más tarde, se encargó de la relación Barcelona-Sevilla (actual García Lorca) y las rutas Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga-Fuenrodrigo, Madrid-Alicante, Madrid-Gijón, Madrid-Hendaya, Madrid-Zaragoza y desde Barcelona a Valencia, Alicante, Vigo, Bilbao, Gijón, Zaragoza, Irún y otras como Vigo-Hendaya, Alicante-Valencia-Bilbao, etc.

Estos electrotrenes también hicieron el servicio Pullman L'Amputada entre Barcelona y Figueras, con la creación de una red de regionales de calidad.

Renfe ordenó la compra de 14 unidades para la realización de servicios Intercity entre Madrid y Valencia, vía Albacete. Estos tre-

El primer servicio se realizó el 1 de junio de 1980 entre Madrid y Valencia. Había 4 trenes diarios



**444 con los colores "Revilla" en la estación de León.
Foto: © José Ignacio López.**

Cuando los electrotrenes de la serie 448 (antiguamente 444.500) llegaron, estos 444 empezaron a realizar servicios de regionales, siendo asignados a San Andrés Condal. Estas unidades pasaron a realizar el servicio que antiguamente realizaban los 432.

mió la puerta del testero, además de otros cambios menores. Todas estas reformas sirvieron para la puesta en marcha del servicio Catalunya Exprés.

De los 14 trenes iniciales de renfe, 10 se enviaron a los ferrocarriles chilenos (EFE) repartidos en dos lotes. En el primer lote (2001) se incluyeron los 444-001, 008, 009, 010 y 014. El segundo lote (2005) incluyó los 444-003, 005, 007, 011 y 013. De los trenes que se quedaron en España, el 444-004-6, impactó con un tractor en Selegua (Huesca, Aragón) el 16/07/2008 quedando inutilizado en el apartadero-cargadero de Selegua a merced de grafiteros, dándose finalmente de baja el 22 de agosto de 2008 y desguazado en enero del 2010. El 444-002-0, fue preservado el 1 de febrero del 2009 por la APPFI



444 por Lavern cubriendo el regional Barcelona-Zaragoza. Foto: © Javier López.

Características técnicas

Constructor	CAF, Macosa y Westinghouse
Puesta en servicio	1980/81
Unidades compradas	14
Ancho de vía	1.668 mm
Velocidad máxima y tipo	140km/h A
Longitud	79,864 m
Altura	4,196 m
Anchura	2,95 m
Capacidad	212 plazas sentadas
Masa en vacío	151 Tm
Composición	Mc-R-Rc
Disposición de ejes	Bo´Bo´+2´2´+2´2´
Diámetro de las ruedas	1 m
Motores	4 de CC MB 3165 C de 290 kW
Potencia total	1.160 kW

(Asociación de amigos del ferrocarril de Mora la Nova) aunque también en mal estado y con colores de renfe operadora. Los dos sobrantes estuvieron desde el 26 de diciembre del 2008 en Castejón de Ebro, apartados junto a un par de 432, también con colores de renfe operadora, con grafitis en un lateral del tren.

A finales del año pasado, y al comenzar el levantamiento de la playa de vías de Castejón, una 319 de grandes líneas trasladó estas cuatro unidades a Noáin (Navarra) donde se encuentran actualmente.

El último servicio se prestó el 25 de diciembre de 2008 a las 16:48 en la ruta Zaragoza-Barcelona (Regional Exprés 15016).

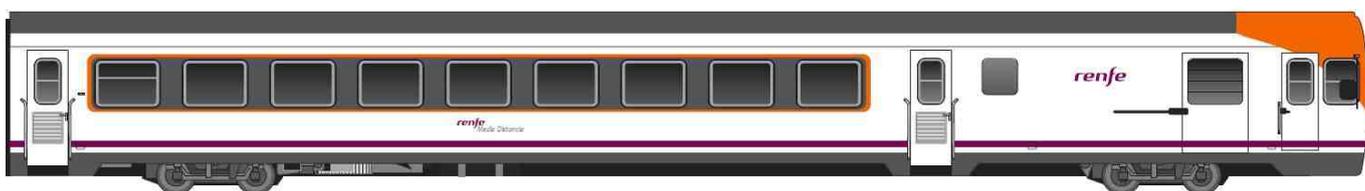
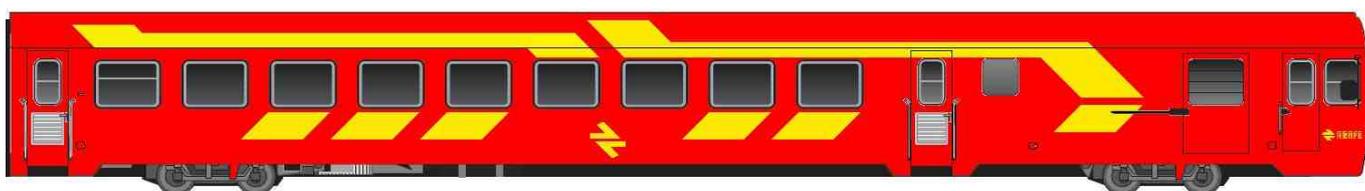
Los 444 en Chile

Esta serie es conocida como Unidad de Tren Salón o UTS-444 en el país andino. Se encargan de la relación Santiago-Chillán (397,6 km), donde llegan a alcanzar una velocidad máxima de 140 km/h.

El primer desembarco de estas unidades fue realizado el 22 de noviembre de 2001 en el Puerto de Valparaíso. Aunque su inauguración oficial fue el 2 de diciembre de 2001, el servicio comenzó a prestarse a principios de agosto de 2002. Gracias a la profunda reforma que recibieron, estos trenes se convirtieron en los más modernos de toda Sudamérica.



444 en el puerto de Valencia con la reforma efectuada para los ferrocarriles chilenos. © Rafael Belda Soler.





Tren de la serie 8000 en Nuevos Ministerios hacia el aeropuerto.

La línea 8 del metro de Madrid

Texto y fotos: Miguel Bustos.

La línea 8 del metro de Madrid es probablemente una de las más importantes de la red, pues es la puerta de entrada tanto a Madrid como a España de cientos de viajeros al día, debido a que conecta el intercambiador de Nuevos Ministerios con todas las terminales del aeropuerto de Barajas. Además, presta servicio al Campo de las Naciones, en donde se celebran importantes congresos, exposiciones y otras actividades tanto en los recintos feriales de Ifema como en el Palacio Municipal de Congresos. Por otra parte, es una pieza clave para la movilidad de los distritos de Barajas y Hortaleza gracias a sus tres estaciones allí localizadas, en una de las cuales, Mar de Cristal, se pue-

de transbordar a la línea 4. La otra estación de transbordo, aparte de su cabecera en Nuevos Ministerios, es Colombia, en donde coincide con la línea 9.

Historia

Aunque su primer tramo, Mar de Cristal-Campo de las Naciones fue inaugurado por Sus Majestades los Reyes Don Juan Carlos I y Doña Sofía el 24 de junio de 1998, previamente existió otra línea 8. Conectaba Fuencarral con Nuevos Ministerios y, posteriormente, con Avenida de América. Pero en 1997 fue fusionada con la línea 10 mediante la unión de Nuevos Ministerios con Alonso Martínez a través de Gregorio Marañón.

Inicialmente, el servicio se prestaba por vía única, en la que ahora corresponde a la que tiene el aeropuerto por destino. Esto fue debido a que la apertura se hizo en temporada de baja demanda y a que el túnel sur de este tramo construido en dos tubos de vía única, aún no estaba del todo finalizado. En cuanto se pudo poner en servicio, la línea comenzó a explotarse con dos trenes independientes que salían a la vez de cada cabecera; debido a que en Campo de las Naciones todavía no era posible hacer el cambio de vía. Esta situación fue remediada a principios de 1999, cuando los trenes empezaron a hacer la inversión de marcha en el túnel este de la estación. Este hecho

permitió que se pudiera aumentar el número de trenes en momentos de necesidad de refuerzos, como fue en el caso de la celebración de la feria Expo-Ocio 1999.

El 14 de junio de 1999, poco antes del primer aniversario de la línea, se inauguró su ampliación a la por entonces denominada estación Aeropuerto, actualmente Aeropuerto T1-T2-T3. Era la primera vez que un ferrocarril de viajeros prestaba servicio al aeropuerto madrileño, cuya cifra de usuarios no paraba de crecer. Para facilitar el transporte de equipaje, los trenes fueron dotados de maleteros en el recinto de viajeros. Además, el material móvil con el que contaba esta línea en aquella época fueron los primeros vehículos en contar con monitores de televisión. Sin embargo,

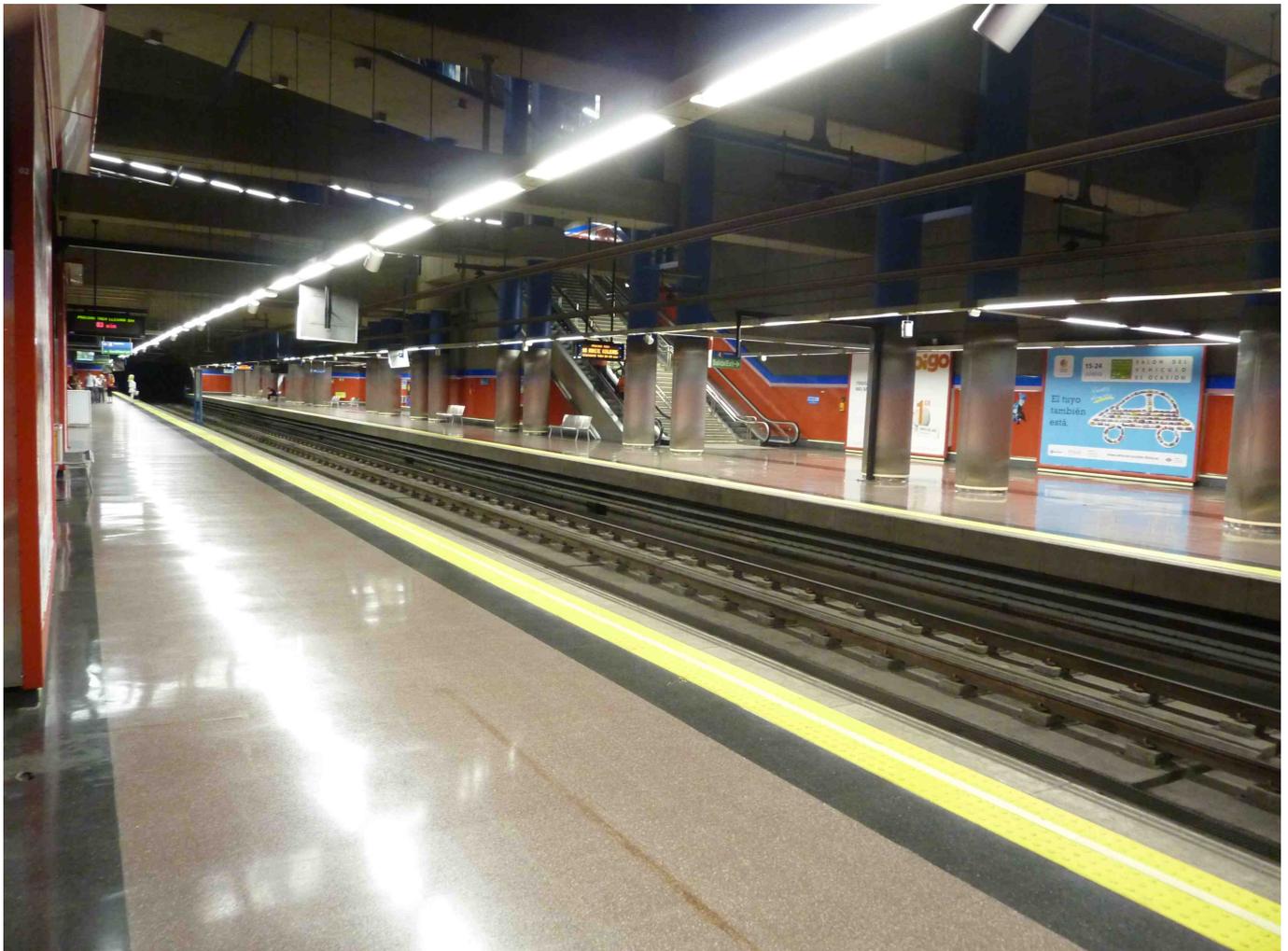
en lugar de noticias, se emitía un vídeo promocional del Plan de Ampliación 1995-1999 y del 80 aniversario del metro.

Pocos meses después, el 7 de septiembre, entró en servicio el tramo Aeropuerto-Barajas, con el que quedó culminada la primera fase de la construcción de esta nueva línea.

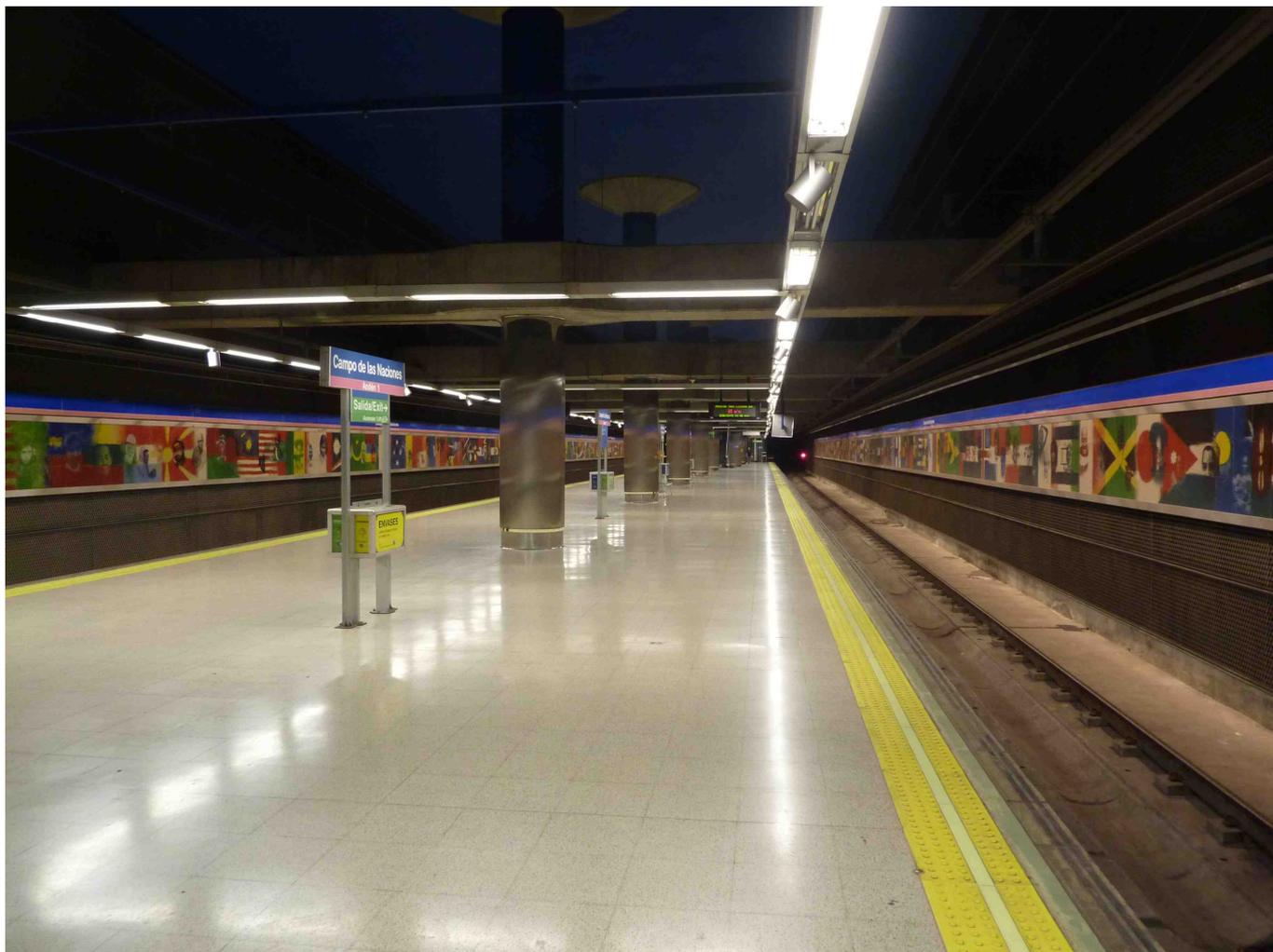
Pero los planes no acababan ahí, pues desde su origen se había concebido para ser un ferrocarril rápido que conectara el aeropuerto con el centro financiero de la ciudad, la Castellana, a la altura de Nuevos Ministerios, en donde se podría cambiar al tren de cercanías, alquilar coches o tomar un taxi. Dicha extensión se ejecutó dentro del Plan de Ampliación del metro de Madrid 1999-2003.

La primera fase de su puesta en marcha tuvo lugar en diciembre de 2001, cuando se cortó durante unos días el servicio para cambiar la tensión en catenaria de 600Vcc a 1500Vcc (convirtiéndose así en la primera línea de la red en tener dicho voltaje) y adaptar los andenes para trenes de gálibo ancho. Dicha tarea no fue compleja, ya que la línea había sido construida para dicho material móvil. Pero ante la imposibilidad de meterlo a través de la línea 4, única conexión que tenía con el resto de la red, se optó por instalar unos bordillos que suplieran la diferencia de gálibo.

Gracias a esta transformación, entraron en servicio trenes más rápidos que permitieron hacer una mejor explotación de la línea e hicieron posible que el 21 de mayo de 2002 se inaugurara el



Mar de Cristal, estación de partida de la línea 8 entre 1998 y 2002.



Andén central de Campo de las Naciones.

tramo Mar de Cristal-Nuevos Ministerios, con una única parada en Colombia. Gracias a la velocidad máxima de 110km/h, se podía viajar desde la nueva cabecera hasta el aeropuerto en tan sólo 12 minutos. Además, se puso en marcha un innovador sistema de facturación de maletas en el intercambiador; maletas que viajaban hasta el aeropuerto en contenedores especiales ubicados en un compartimento del tren separado de los viajeros.

La línea y su servicio permanecieron inalterados hasta febrero de 2006 cuando se inauguró la T4 del aeropuerto. Debido a que por disputas políticas no había sido posible ampliarla hasta la nueva terminal y a que la gran mayoría de aerolíneas que usaban el servicio de facturación en Nuevos Ministerios se trasladaron al nuevo

edificio, dicha prestación fue suprimida.

El 16 de enero de 2007 se inauguró la estación de Pinar del Rey entre Mar de Cristal y Colombia, para dotar de metro a los vecinos de dicho barrio. Pocos meses después, el 3 de mayo, entró en servicio la ampliación entre Barajas y Aeropuerto T4 así como el cambio de nomenclatura de Aeropuerto al nombre actual. Sin embargo, no supuso la reactivación de la facturación en Nuevos Ministerios debido al desinterés de las aerolíneas. Fruto del acuerdo entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento para financiar la construcción de esta nueva ampliación, la misma fue encomendada a una empresa privada. Para recuperar la inversión, el Gobierno Regional decidió cobrar un suplemento es-

pecial de 1€ tanto en la estación de Aeropuerto T4 como en la antigua, a la que antes se podía acceder con un billete sencillo o uno de 10 viajes.

Desde entonces hasta ahora, el servicio ha permanecido prácticamente inalterado. El mayor cambio registrado tuvo lugar en mayo de 2012, cuando el suplemento pasó de costar 1,00€ a 3,00€.

Material móvil

El día de su inauguración la línea fue explotada con trenes 2000 "Burbuja", los más modernos de la época. Sin embargo, desde el día siguiente hasta la primavera de 2009 fueron los 2000 "Panda" los encargados del servicio. En momentos de refuerzos se llegó incluso a ver alguna composición de Pre-series.

Tras los "Panda" volvieron los "Burbuja", pero esta vez dotados de espacios para el transporte de maletas y pantallas de televisión. Fueron 14 composiciones formadas por los coches del M-2813 al M-2840, que permanecieron en la línea hasta diciembre de 2001, cuando fueron reemplazados por 10 trenes de 3 coches de la serie 8000, originalmente dotados de maleteros. Estos trenes pertenecieron a una primera subserie, ya que los coches destinados a MetroSur comenzaron a ser numerados a partir del M-8103. Con la apertura de la ampliación a Nuevos Ministerios, se quitaron los asientos adyacentes a una de las puertas de los extremos para crear el compartimento independiente en el que irían las maletas.

Debido a la gran afluencia de viajeros y la cercana apertura de Aeropuerto T4 y Pinar del Rey, los

10 trenes recibieron un cuarto coche extra a partir de verano de 2006. Adicionalmente, los primeros 4 trenes de la subserie de MetroSur fueron incorporados a la línea, también con 4 coches. Debido a esta ampliación a 4 coches, se ha hecho imposible la circulación de composiciones dobles en momentos de refuerzos, como se hacía puntualmente hasta entonces. Estos 14 trenes se dedican exclusivamente a prestar servicio en la línea 8, aunque en algún momento excepcional se ha visto alguna composición prestando servicio en MetroSur.

Métodos constructivos

Prácticamente todos los túneles de la línea se han ejecutado con tuneladora equilibrada de presión de tierras (EPB por sus siglas en inglés), salvo el tramo Nuevos Ministerios-Colombia, los telescopios y los pozos de extrac-

ción. Las vías están montadas en placa y la catenaria es rígida a lo largo de todo el recorrido.

Al igual que la inmensa mayoría de las nuevas estaciones de la red, las de la línea 8 han sido construidas entre pantallas a excepción de la de Aeropuerto T4, que está parcialmente soterrada y comparte espacio con las vías de ferrocarril de corta y larga distancia.

Para analizar con un poco de detalle los túneles, vamos a analizarlos todos tramo por tramo.

Nuevos Ministerios-Colombia De 1.778m. De longitud, es el único construido íntegramente utilizando el Método tradicional de Madrid o Método Belga, de naturaleza manual, si bien ahora se utiliza maquinaria que permite prescindir del pico y la pala.



Interior de un tren de la serie 8000.

Colombia-Mar de Cristal

De los 3639km de túnel, 3.359m fueron perforados por la EPB Paloma (de 9,4m de diámetro y posteriormente renombrada a Madriladora), fabricada por Herrenknecht. Adicionalmente, el tramo tiene 55m. de túnel construido por el método tradicional de Madrid que enlazan la estación de Colombia con la sección ejecutada por la Paloma.

En el lado de Mar de Cristal hay 75m. Ejecutado entre pantallas correspondientes al pozo de ataque, tras el cual vienen 130m. de túnel construidos con el método tradicional de Madrid para conectar con la estación. En 2006 el túnel fue picado bajo la Gran Vía de Hortaleza para la construcción de la estación de Pinar del Rey.

Mar de Cristal-Campo de las Naciones

Este tramo, de 2.630m, es el más peculiar de la línea, pues está formado por dos túneles de vía única, además de un telescopio del que sale el túnel de conexión con la línea 4. El tubo norte, por el que circulan los trenes hacia Aeropuerto T4, fue construido por la EPB Cibeles (de 7,38m de diámetro y posteriormente renombrada a Rompearenas) fabricada por Lovat y el otro, por la Puerta del Sol (de 6,52m de diámetro) fabricada por Herrenknecht.

Campo de las Naciones-Aeropuerto

Con una longitud de 3.567m, el túnel fue excavado por la EPB de 9,4m de diámetro conocida como La Adelantada, fabricada por Mitsubishi. Durante la perforación se alcanzó un récord mundial para máquinas de este diámetro, de 792 metros en un mes natural. El túnel entero se finalizó en 117 días de trabajo.



Vista de los andenes de la línea 9 desde los de la 8.

Aeropuerto-Barajas

La Chata, hermana de La Adelantada, fue la responsable de la excavación de este túnel de longitud de 1.436m.

Barajas-Aeropuerto T4

De los 2,5km de túnel de esta ampliación, 1,4 fueron perforados nuevamente por la EPB La Adelantada que, fiel a su estilo, volvió a batir récords de excavación. El resto del trazado fue realizado entre pantallas y aprovechando el espacio que Fomento había dejado preparado.

Estaciones

Nuevos Ministerios

Ubicada bajo el Paseo de la Castellana, a la altura del cruce con Raimundo Fernández Villaverde, es la estación más importante de toda la línea ya que permite la conexión con las líneas 6 y 10 de metro así como todas las líneas de Renfe Cercanías Madrid, salvo la C-5 y la C-9.

Sus andenes tienen, como en el resto de las estaciones, una longitud de 115m y en el lado norte están ligeramente en curva, siendo el único caso que se da en to-

da la línea. Desde el andén X hay conexión directa a Cercanías y a los vestíbulos superior e inferior. En el otro, la conexión directa es hacia la línea 10 sentido Puerta del Sur en dos puntos distintos.

Camino del fondo de saco, en el lado de la vía X se encuentra el portón por el que se introducían los contenedores con las maletas a los trenes, una vez facturadas en un enorme recinto ubicado en un nivel superior.

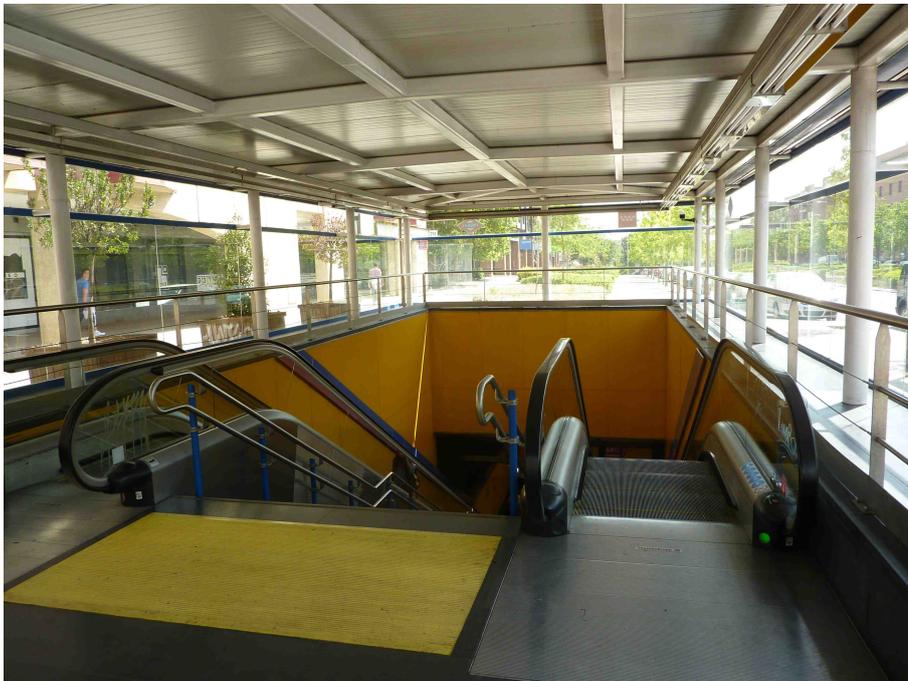
Colombia

Ubicada bajo el cruce de la calle Colombia con Príncipe de Vergara, se construyó entre el nivel del vestíbulo y el de la estación de la línea 9, que es perpendicular. Sus dos andenes de 115m. tienen conexión directa con los dos andenes de la línea 9 y el único vestíbulo de la estación.

Como elemento decorativo tiene una maqueta del esqueleto de un avión.

Pinar del Rey

Construida bajo la Gran Vía de Hortaleza, bajo la Glorieta de Francisco Fernández Ordóñez,



Acceso por escaleras mecánicas a Pinar del Rey.

está construida en 4 niveles: el de calle, que cuenta con escalera mecánica y ascensor; un descansillo intermedio para salvar la diferencia de altura con el túnel, el vestíbulo y los andenes. Para su ejecución fue preciso interrumpir el servicio entre Mar de Cristal y Colombia durante el verano de 2006.

Mar de Cristal
 Está emplazada bajo la glorieta del mismo nombre y fue construida en 4 niveles: el de calle, con 3 bocas y una salida con escalera mecánica y ascensor, el vestíbulo, los andenes de la línea 4 y los andenes de la línea 8, prácticamente perpendiculares a los anteriores.

Está caracterizada por su color rojo ya que es la única estación de la red que lo viste.

Campo de las Naciones

Da servicio a los Recintos FERIALES de IFEMA, el Palacio Municipal de Congresos, al Parque Juan Carlos I, así como a multitud de empresas que tienen ahí su sede. Está construida en paralelo a la Avenida del Partenón, aprovechando el pozo de ataque de las tuneladoras Cibeles y Puerta del Sol.

Fue diseñada en 3 niveles: el de calle, con 3 bocas y un ascensor, el vestíbulo y el del andén, que es central. Como decoración, la pared de cada vía tiene un largo mural en el que se han intentado poner casi todas las banderas del mundo con rostros anónimos y frases de autores de algunos países.

Aeropuerto T1-T2-T3

Está situada entre las terminales 2 y 3 y el aparcamiento 2 del



Vista de los andenes y el mural decorativo de Aeropuerto T1-T2-T3.

aeródromo madrileño de Barajas. Al igual que Campo de las Naciones, fue construida en 3 niveles: superior (donde conecta directamente con los pasillos del aeropuerto), vestíbulo y andenes.

En el lado oeste, hacia Campo de las Naciones, tiene un enorme mural en el que se representan las calles céntricas de Madrid con sus luces.

Barajas

Ubicada en la confluencia de la Avenida de Logroño con el Camino Viejo de Hortaleza, tiene cuatro niveles. Al igual que en Pinar del Rey, en el de calle hay un acceso con escaleras mecánicas, manuales y un ascensor, que en este caso está ubicado dentro del templete. Camino al vestíbulo hay un pequeño descansillo.

Peculiarmente, esta estación mantiene las dos bretelles (cruces de vía en X) en ambos extremos.

Aeropuerto T4

Esta estación fue construida



Vestíbulo de la estación de Barajas.

por el Ministerio de Fomento como parte de la Terminal 4 del aeropuerto. Metro de Madrid se encargó de su adecuación e instalación de cartelería y mobiliario. Comparte espacio con la estación de ferrocarril y tiene dos niveles: el del vestíbulo, que está integrado en el aeropuerto, y el del andén, que es central.

Una de ellas es que no está del todo cerrada, pues la parte superior está semiabierta a la calle. Esto permite la entrada de luz natural, aunque, como contrapartida, su temperatura depende de la exterior. Al estar los techos muy altos y ante la dificultad que supone instalar postes para catenaria rígida, la alimentación de los trenes se realiza mediante hilo tranviario.

Tiene un par de peculiaridades.



Apréciase la estación de Cercanías, la luz natural y el hilo de contacto.



La 446-039 en San Martín el último día de servicio.

Clausurado el ferrocarril de San Martín de La Vega

Texto y fotos: Miguel Bustos.

A las 22:33 del martes 3 de abril del Parque Warner y, de paso, al como la línea C-3a con trenes que salió de la estación de Cercanías casco urbano de su municipio, cada media hora partían de Pinto de San Martín de la Vega una San Martín de la Vega si bien la o San Martín. Los fines de doble composición formada por estación está bastante a las semana, en épocas de apertura la 446-050 y la 446-039 con afueras del mismo debido, entre del parque, se habilitaba de destino Atocha y paradas en otros factores, a la posible manera esporádica un servicio Parque de Ocio, Pinto y El Casar. ampliación de este ferrocarril directo desde Atocha y otro de A bordo tan sólo iban 6 personas, hacia el no-nato aeropuerto de regreso, siendo el de ida el único 3 empleados de Renfe y 3 Camporreal. que utilizaba el salto de carnero

aficionados. Así fue como se Tuvo un coste de construcción construido al sur de Pinto. inició el último viaje por este de 85 millones de euros y su mantenimiento ha ido costando Sin embargo, los inicios de esta unos 3,3 millones de euros infraestructura fueron algo anuales, lo que suma un gasto turbios. Según relata este artículo

Inaugurada el jueves 4 de abril total de 118 millones. Pese a que de El País del 25 de marzo de de 2002, hace justo 10 años, por fue financiada y construida y 1997, la primera opción el entonces presidente de la mantenida por la Comunidad de planteada por el Gobierno Comunidad de Madrid, Alberto Madrid, el servicio siempre ha Regional era la construcción de Ruiz-Gallardón, esta línea estaba sido prestado por la operadora un Monorraíl entre las estaciones llamada a prestar servicio al estatal Renfe y ha estado de Valdemoro y el parque, pero megaproyecto público-privado integrado en la red de Cercanías fue desechada por su elevado

coste de más de 12.000 millones de pesetas, equivalentes a unos 72 millones de euros. En su lugar se iba a construir una autovía que conectara con la actual A-4 y mejorar el firme de la M-506 que une Pinto con San Martín de la Vega.

No obstante, la Comunidad de Madrid debió de cambiar de parecer posteriormente y en lugar de la autovía construyó un ferrocarril convencional más caro que el proyecto del monorraíl y, además, desdobló la M-506, infraestructura por la que el camino de hierro discurre en paralelo.

Desde un primer momento, el número de viajeros fue mucho menor de lo esperado, en parte por los malos resultados del Parque Warner. A este factor se suma la lejanía del centro urbano de San Martín respecto a la estación y que el servicio de autobús que los unía no estaba coordinado con las salidas y llegadas del tren. Más grave aún era la falta de coordinación entre el propio Cercanías y los de la línea C-3 que une Aranjuez con Madrid. Se daban casos como el

último tren de la noche, que partía de Pinto a las 22:02 cuando el precedente de Madrid llegaba a la estación a las 22:05. El anterior, media hora antes.

Fue precisamente la falta de viajeros durante la temporada en la que el parque está cerrado que el Gobierno Regional, presidido desde 2003 por Esperanza Aguirre, anunció -en el pasado mes de noviembre- un cese del servicio en la línea entre finales de 2011 y el 17 de marzo de 2012.

Pero fue a mediados de marzo cuando se anunció el cierre definitivo de la C-3a a partir del 4 de abril. Este hecho no hizo sino confirmar el fracaso del proyecto del parque, que lleva arrojando números rojos desde su apertura, y también el fracaso en la gestión de esta infraestructura que pese a su bajo potencial de uso podría haber obtenido mayor rendimiento con una coordinación entre el tren y el autobús y un mayor número de trenes directos a Madrid.

El problema de la falta de capacidad de la línea Pinto-Madrid, principal motivo para no

permitir que los trenes siguieran más allá de Pinto, se podría haber resuelto con una maniobra de acople y desacople de trenes, de tal manera que de Madrid a Pinto y vv. se circulara en doble composición pero de Pinto a Aranjuez y San Martín de la Vega y vv. en simple. Este método de explotación, casi desconocido en España, es muy utilizado en otros países con ferrocarriles saturados como Inglaterra.

De todas formas, a juzgar por la cantidad de viajeros en determinadas circulaciones, se aprecia que hay momentos en los que la afluencia de personas que usan este transporte justifica la existencia del tren aunque sea en determinadas franjas horarias, lo que ayudaría a amortizar los gastos ya generados por esta infraestructura.

Sin embargo, ya es tarde para dar sugerencias. Hoy, los caminos de hierro de España lloran la pérdida de 15,3 kilómetros de vías de ancho ibérico; 15,3 kilómetros de un ferrocarril que muy probablemente nunca debió existir.



Anuncio de la salida del último tren, como si fuera uno más; como si al día siguiente saliera otro.

Noticias de España

En servicio la primera Ferrolinera de Adif

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha puesto en marcha el 2 de abril la primera ferrolinera, que se encuentra ubicada en la estación María Zambrano de Málaga.

Las ferrolineras, que fueron presentadas oficialmente en septiembre de 2011, son puntos de recarga de coches eléctricos que aprovechan la energía liberada por los frenos regenerativos de los trenes y que es almacenada en volantes de inercia totalmente respetuosos con la naturaleza.

Por el momento, el uso de este servicio es totalmente gratuito (sólo hay que abonar el uso del estacionamiento), pero Adif está estudiando su explotación comercial.



Imagen de una ferrolinera. Foto: © Adif.

Inaugurada la estación de Zaragoza-Goya

La ministra de Fomento, Ana Pastor, junto a las autoridades locales y regionales además de los Presidentes de Renfe y Adif inauguró el 3 de abril la céntrica estación de Cercanías de Delicias en Zaragoza.

La nueva estación, inaugurada meses más tarde de lo anunciado por Fomento, potenciará el uso del, hasta ahora, núcleo más nuevo de Cercanías en España debido a su situación estratégica, en pleno centro de la capital aragonesa. Además, es una estación intermodal en la que también se puede coger el autobús y el tranvía.

Fue a partir del día siguiente cuando todos los trenes de la línea C-1 empezaron a parar en esta nueva infraestructura, además de los regionales con destino y procedencia Arcos del Jalón, Tudela / Castejón – Pamplona / Vitoria / Logroño, Canfranc, Teruel, Valencia, Lérida y Barcelona.

Billetes del AVE Madrid-Barcelona con 4 meses de antelación

Renfe Operadora ha puesto en marcha una nueva política de venta de billetes para los servicios AVE de la ruta Madrid-Barcelona que consiste en ponerlos a disposición del público con hasta 120 días de antelación, de tal manera que los usuarios puedan conocer con más tiempo los horarios, planificar su viaje y acogerse a las ofertas especiales.

Por el momento están en venta para 11 relaciones por sentido al día y Renfe informa que tiene la intención de ampliar este plazo de antelación a otros servicios de alta velocidad y larga distancia.

Tarifazo en los transportes públicos de Madrid

El Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid ha aprobado un fuerte aumento de las tarifas de todos los billetes, algunos de los cuales suben a más del doble como el suplemento del aeropuerto para Metro que pasa de 1€ a 3€ o el servicio de autobús exprés al mismo destino cuya tarifa subirá de 2€ a 5€.

Esta subida, que se analiza con más detalle en ecomovilidad.net, ha sido recibida por un gran rechazo entre la sociedad debido a lo abusiva que es, sobre todo en tiempos en los que el poder adquisitivo se ha visto duramente reducido en muchas familias y en los que el precio de los billetes ha aumentado demasiado y no así la calidad del servicio.

Posible Metro Tren en Córdoba

La consejera de Obras Públicas y Vivienda en funciones de la Junta de Andalucía, Josefina Cruz Villalón, ha informado que el gobierno regional

está dispuesto a estudiar la propuesta realizada por el Ayuntamiento de Córdoba para la construcción un ferrocarril de tipo cercanías que recorra el término municipal de Córdoba (el más grande de Andalucía) de este a oeste.

El trazado uniría las barriadas de Alcolea y Villarrubia con paradas intermedias en El Higuero, el Parque Joyero, el Campus de Rabanales y Córdoba central.

El propio alcalde de Córdoba, José Antonio Nieto, ha informado también de esta iniciativa a Renfe, ente que aún no se ha pronunciado al respecto pues debe estudiar la viabilidad económica de este nuevo servicio.

El corredor mediterráneo tendrá vía de tres carriles

El Ministerio de Fomento ha comenzado los procedimientos para instalar el tercer carril en el Corredor Mediterráneo gracias a una inversión público-privada de 1200 millones de euros, de tal manera que los trenes procedentes y destino Europa puedan adentrarse más en España si necesidad de cambiar su ancho en Figueras o en la frontera.

Vapor en Miranda de Ebro: 150 años de ferrocarril

El 13 de abril de 1862 circuló el primer tren en Miranda de Ebro (en el trayecto Miranda-Olazagutia) iniciándose así la historia de este importante nudo ferroviario. 150 años después se ha conmemorado esta efeméride con la circulación de un tren histórico remolcado por una locomotora a vapor.

La composición, formada por la locomotora 140-2054 conocida como Guadix ó Babwil -por su constructor Babcock & Wilcox- y los coches tipo Costa más los vagones J que habitualmente hacen el popular Tren de la Fresa, hizo el trayecto Miranda-Vitoria-Alsasua y vuelta, en un ambiente totalmente festivo ante la expectación de cientos de curiosos y aficionados.

Aparte de los viajes en tren histórico, programados para el 14 y 15, durante los siguientes meses están previstas distintas actividades relacionadas con el aniversario, cuyo programa se puede consultar en la web del Ayuntamiento de Miranda de Ebro.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles estrena Twitter y sala de prensa

La FFE, ente encargado de la preservación y gestión del patrimonio ferroviario español, ha puesto en marcha dos nuevos canales de comunicación para dar a conocer sus actividades: una cuenta de Twitter, activa desde el 13 de abril y una sala de prensa digital en la que se publican, además, imágenes y otra información corporativa.

Billetes de AVE al 80% de descuento

Con motivo de la celebración del vigésimo aniversario de la llegada de la alta velocidad a España, Renfe puso en venta un total de 20.000 plazas en clase turista de trenes AVE cuyo coste es sólo un 20% de la tarifa general.

Los billetes, que estuvieron en venta en todos los canales, permitieron hacer las rutas Madrid-Barcelona por 23€, Madrid-Valencia por 16€ o Barcelona-Sevilla (1090 kilómetros) por 29€ a razón de 1000 plazas por día para viajar entre el 21 de abril y el 10 de mayo.



AVE 103 en Barcelona. Foto: Miguel Bustos

Renfe sube un 10,9% los billetes de Cercanías y Media Distancia

Renfe subió el precio de los billetes de Cercanías y Media Distancia en una media del 10,9% desde el 1 de mayo, aumento que se vió más reflejado en los billetes sencillos.

Con esta medida, la operadora pretende ser más autosuficiente económicamente y ahorrar unos 288 millones de euros. Esto, sumado a que en los Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno no ha destinado ninguna partida económica en concepto de los servicios públicos que presta Renfe en nombre del Estado.

La 440-096 hace el viaje piloto del tren turístico "Río Eresma"

El Museo del Ferrocarril y la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid han presentado mediante un viaje piloto, efectuado el 21 de abril, el proyecto del tren turístico "Río Eresma", que está previsto que inicie su actividad regular durante la segunda mitad de 2012 y unirá las estaciones de Príncipe Pío y Segovia. En el acto de presentación estuvo presente, además, la 269-604 con los coches restaurante del Museo y el furgón D8-8150.

La primera composición en salir de la antigua terminal fue la remolcada por la Gato Montés, seguida de la 440-096 con 175 viajeros a bordo. Además, con el objetivo de presentar la UT a los segovianos, se realizó un viaje de ida y vuelta hasta El Espinar, tras el cual se inició el regreso a Madrid de los dos trenes.

Euskotren moderniza y unifica su imagen

La operadora pública vasca, Euskotren, ha lanzado una nueva imagen corporativa que moderniza la anterior y unifica todos sus servicios (trenes de viajeros, trenes de carga, tranvías y autobuses) en una sola, buscando así reducir los gastos en marcas y simplificar las labores de comunicación con los clientes.

De esta manera, todos los servicios pasarán a ser prestados con la marca Euskotren, seguido de treneta (para los trenes de viajeros), tranbia (para los tranvías), autobusa (para los trenes de viajeros) y kargo (para los trenes de carga). La empresa ha habilitado una página web en la que informa del cambio.

El metro de Madrid, paralizado por el tarifazo

Un grupo de usuarios que se hace llamar Paremos el tarifazo ha provocado que en la mañana del lunes 25 de abril a las 8:30 se paralizaran de manera simultánea trenes en las líneas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10, a modo de protesta por el excesivo aumento de tarifas que entrará en vigor el 1 de mayo.

La acción activista, que ya ha sido denunciada por Metro de Madrid, consistió en activar los frenos de emergencia en 13 trenes, concretamente en las estaciones de Cuatro Caminos (línea 1); Sevilla (línea 2), Argüelles y Embajadores (línea 3), Núñez de Balboa (línea 5), Príncipe Pío, Ciudad Universitaria y Sáinz de Baranda (línea 6), García Noblejas (línea 7),

Colombia (línea 8), Ventilla y Príncipe de Vergara (línea 9) y Nuevos Ministerios (línea 10).

Según la empresa, hasta 8000 viajeros se ha visto afectados en plena hora punta, cuando se desplazaban a sus trabajos. Además, el consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Pablo Cervero, ha asegurado que los <<incidentes vandálicos>> han costado un total de 1.500 horas laborales a los madrileños.

Los autores, que han publicado un comunicado, aseguran que seguirán tomando iniciativas "hasta que la subida de tarifas sea retirada y comience una bajada progresiva de los precios hasta que el acceso de todas las personas al transporte público esté garantizado", y llaman "a todas las personas que vivimos en esta ciudad a emprender la acción colectiva y la movilización en las calles".

FEVE sostiene que su integración en Renfe y Adif es la única solución

El presidente de FEVE, Marcelino Oreja, ha defendido la integración de la empresa en Adif (su parte de infraestructura) y Renfe-Operadora (operación de trenes) como la única solución para garantizar el futuro de las operaciones de la compañía. Indicó, además, que esto no tiene por qué conllevar destrucción de empleo, si bien no ha explicado qué sucederá en los puntos donde FEVE y Renfe prestan un servicio paralelo.

La integración fue anunciada tras el Consejo de Ministros del pasado 27 de abril y debido a que no se ha informado ni del cuándo ni del cómo, ha generado muchas dudas acerca del futuro de los trabajadores y algunos servicios así como de la titularidad pública de las entidades.

No obstante, cabe destacar que la situación actual, en la que el Ministerio de Fomento tiene una operadora y una gestora de infraestructuras sumada a FEVE (que hace de ambas en las líneas de ancho métrico salvo Cercedilla-Cotos) tampoco es muy sostenible, en una situación en la que se debe mejorar la eficiencia y rentabilidad del sector público.

El Al Ándalus Expreso volvió a las vías el 6 de mayo

Tras ocho años fuera de servicio amenazado por un futuro incierto, el pasado 6 de mayo el popular tren turístico de lujo Al Ándalus volvió a circular; esta vez operado, paradójicamente, por FEVE.

La historia de este tren comenzó en 1985 explotado por Renfe, aunque fue externalizado a la empresa Iberrail, participada por la propia Renfe y empresas privadas. Tras su quiebra, en 2005, el tren quedó apartado y a manos de los vándalos.

Sin embargo, en 2011, al hacerse cargo FEVE de este tren, comenzó su completa restauración que ha culminado recientemente.

La composición cuenta, entre otros coches, con 4 tipo salón fabricados en Francia en los años 20 y decorados, al igual que el resto de la composición, al estilo de la Belle Epoque.

Al igual que en antaño, el tren recorrerá las zonas de Córdoba, Baeza, Úbeda, Granada, Ronda, Cádiz, Jerez y Sevilla en un viaje que dura 6 días y 5 noches.

Está programado que el viaje se inicie todos los domingos de los meses de mayo, junio, septiembre, octubre y noviembre además del 2 de diciembre y los billetes se pueden adquirir en prácticamente cualquier agencia de viajes.



La composición en Sevilla Santa Justa el 15 de abril. Foto: © Vanessa Gómez extraída del ABC.

Renfe sube un 3% los billetes de AVE y trenes de larga distancia

Durante el mes de mayo, la operadora estatal subió las tarifas de los trenes de alta velocidad y larga distancia una media del 2,75%, siendo de un 3% la subida máxima aprobada. Con esta media, la operadora pretende ingresar 20 millones de euros adicionales durante en 2012.

Aunque este aumento es superior al IPC, es mucho menor que la llevada a cabo en Cercanías y Media Distancia.

Primer control automático de acceso a los andenes en una estación que no es de Cercanías

Renfe ha puesto en marcha en las vías 3 a 6 de la estación de La Coruña el primer sistema de control automático de acceso a los andenes que se instala en una estación española sin servicio de Cercanías. Para ello, los lectores que abren los tornos y portones reconocerán las bandas magnéticas, códigos de barras o códigos QR de los actuales billetes, así como las tarjetas sin contacto que se pondrán en marcha próximamente.

Aunque cabe destacar que esto supone un avance tecnológico, también conlleva un sobrecoste en la explotación del sistema ferroviario, además de limitar la libre circulación en los andenes para, por ejemplo, acompañar a familiares hasta el último momento.

España es uno de los pocos, si no el único, país del mundo en el que el acceso a los andenes está limitado en las estaciones con servicios exclusivos de medio y largo recorrido. Con estos controles, que se usan desde 1992 para los servicios AVE aunque eso sí, de forma manual, se intenta mejorar la comodidad del viajero para que el viaje no sea interrumpido cuando el personal de abordaje (que igualmente debe ir en el tren) solicite los billetes. Sin embargo, para ponerlo en marcha hay que hacer una inversión en tecnología y costear su instalación y mantenimiento.

Renfe ofertará billetes con hasta el 80% de descuento

La operadora pública ha lanzado un plan de acciones comerciales con vistas a mejorar la ocupación de sus trenes, que incluirá la ampliación del plazo de venta hasta los 120 días, la eliminación de los gastos de gestión para la venta por Internet y flexibilizará las ofertas disponibles que llegarán a tener hasta un 80% de descuento sobre la tarifa general para AV-Larga Distancia.

Además, este mes comenzará la habilitación de las máquinas de auto check-in para vender billetes en 49 estaciones bajo el nombre comercial de "Autoventa billetes Renfe" y se podrá comprar billetes por Internet con una antelación mínima de 15 minutos, frente a los 90 actuales.

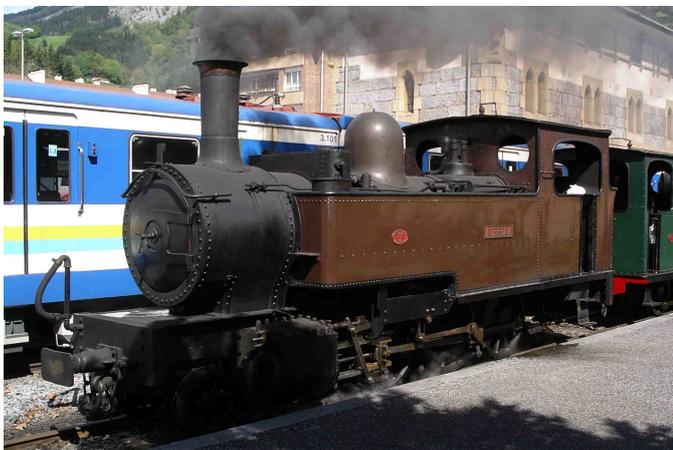
Por último, se ha extendido la obtención de puntos con Renfe Tempo a los trenes Avant. Dicha ob-

tención estaba hasta ahora limitada a los de alta velocidad y larga distancia.

Justicia en Azpeitia: vuelve Juanjo y el tren de vapor

Gracias a la sentencia judicial que declaró nulo el despido del antiguo director del Museo Vasco del Ferrocarril, Juanjo Olaizola, el tren turístico de vapor que tanto caracterizaba a este museo volverá a circular. Juanjo, que fue apartado de su cargo y luego despedido de la empresa de una forma bastante indigna, es ahora el responsable de la operación y el mantenimiento del tren de vapor.

De esta manera, prácticamente se pone fin a muchos meses de injusticias y lucha que se iniciaron, parece ser, cuando Juanjo respondió (con buenas palabras) en un periódico vasco a un escrito del vicesconsejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Ernesto Gasco, para corregirle un error conceptual. Desde entonces, una sucesión de hechos hicieron que se viviera una auténtica odisea tanto para Juanjo como su entorno y la actividad del Museo, que vio cómo desaparecía su mayor joya: el tren de vapor. Por otra parte, su abogado sostiene que en función de la sentencia, Olaizola deberá ampliar sus responsabilidades en el Museo, ahora dirigido por Maite Estolaza.



La Aurrera en Azpeitia. Foto: Nils Öberg.

Adif implementa el GSM-R en las Cercanías de Bilbao

Adif ha instalado y puesto en marcha en los 80 kilómetros de la red de Cercanías Bilbao el sistema de comunicaciones inalámbricas entre tren y puesto de mando conocido como GSM-R, enmarcado en el sistema de control de tráfico ferroviario europeo ETCS.

Gracias a esta implementación, que ha supuesto una inversión de unos 3 millones de euros, se permite mejorar la capacidad, seguridad y regularidad

de las circulaciones. Esto repercutirá directa y positivamente sobre la calidad del servicio prestado.

Para la instalación del GSM-R, que ha tomado dos años, se han construido 22 emplazamientos para ubicar el equipo necesario para las radiocomunicaciones. Dichos emplazamientos están unidos por una red de fibra óptica. Por último, gracias a la colaboración con Indra, se ha desarrollado una consola que permite integrar las comunicaciones entre el nuevo GSM-R y el tradicional tren-tierra.

La serie 730 entrará en servicio el 17 de junio

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha informado que el próximo 17 de junio los trenes de la serie 730 reemplazarán a los trenes Talgo en la ruta Madrid-Galicia, una vez superadas sus pruebas de homologación.

La introducción de este tren dual diesel-eléctrico, el primero con el que cuenta Renfe, permitirá reducir considerablemente los tiempos de viaje debido a su mayor velocidad (250km/h frente a 220km/h) y a que no hará falta realizar ninguna maniobra a la hora de cambiar el ancho o invertir la marcha en Medina del Campo.

De esta manera, se ahorrarán hasta 57 minutos entre Madrid y Pontevedra y desde la capital hasta Orense tan sólo se tardará 4h48m.

FEVE vende otros seis Apolos a Costa Rica

La española Feve, encargada de la explotación y mantenimiento de las líneas de ancho métrico no autonómicas (salvo la Cercedilla-Cotos), ha firmado un nuevo acuerdo con la costarricense Incofer para vender otras seis composiciones de la serie 2400 Apolo. Estos nuevos trenes prestarán servicio en la línea San José-Cartago, que se abrirá durante los próximos meses.

Estos seis trenes se sumarán a los nueve ya en servicio en el país, cuyos contratos fueron firmados en 1993 (2 unidades), 2008 (4) y 2010 (3). Además de con la aportación de estos trenes, Feve ayudará en Costa Rica con los estudios para la creación de una red de ferrocarriles de cercanías en San José.

Los trenes nocturnos podrían desaparecer en España

El presidente de Renfe, Julio Gómez-Pomar, ha informado que la operadora se encuentra

estudiando la posibilidad de suprimir el servicio de Trenhotel a finales de año debido a su baja ocupación y la competencia del avión.

Gómez-Pomar indica que cada día hay menos gente dispuesta a pagar por un coche-cama y que cada día circulan más coches de este tipo vacíos.

Atribuye este problema a las atractivas ofertas que las aerolíneas ofrecen, sobre todo en trayectos internacionales como el Madrid-París, en el que asegura que Renfe no tiene nada que hacer. Por lo tanto, la operadora se encuentra estudiando la viabilidad económica del servicio.

Adicionalmente, mencionó que posiblemente se supriman algunos trenes de Media Distancia, considerados servicios públicos y no comerciales como el Trenhotel, por falta de rentabilidad económica y social.

Según él, en la actualidad los trenes de AVE Larga Distancia son los únicos de la operadora que dan dinero. Esto es perfectamente factible, debido a la gran promoción que se hace de ellos y la idea que se ha vendido sobre la necesidad del AVE.

El sencillo de Metro de Madrid subió a 2€ el 26 de junio

La última fase del tarifazo de 2012 que la Comunidad de Madrid ha realizado sobre los transportes públicos de la región entrará en vigor el próximo martes 26 de junio, fecha a partir de la cual viajar con un billete sencillo más de 10 estaciones costará 2€.

Así lo ha anunciado el Consejero de Transportes del Gobierno Regional, Pablo Cavero, en una entrevista para la cadena COPE. Con el nuevo sistema, el viajero que recorra un máximo 5 estaciones (con posibilidad de transbordo) seguirá pagando 1,50€. A partir de la 5ª se sumará 10 céntimos por cada parada hasta un máximo total de 2,00€.

Para poder llevar a cabo la implementación de este nuevo esquema tarifario, cuyo objetivo es aumentar la recaudación, ha sido necesario desarrollar y probar un nuevo software para la venta que permita elegir la estación de destino. Además, se deberán de establecer controles de billetes a la salida de las estaciones para evitar el fraude, lo que conllevará mayores gastos.

Con esta subida, viajar desde el centro hasta el aeropuerto en metro o autobús costará 5,00€ y se convertirá, por lo tanto, en uno de los aeropuertos europeos a los que más caro cuesta llegar en transporte público pese a que está dentro de la misma ciudad.

Según sostiene el propio Gobierno, el 45% de los usuarios de billete sencillo recorre un máximo de 5 estaciones por lo que, basándose en esta teoría, no serían muchos los viajeros que deberán pagar más de 1,50€. A final de año se sabrá la rentabilidad real de este nuevo modelo de tarifas.

Balfour Beatty se suma al Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga

El presidente de Adif, Enrique Verdeguer, y el director general de Balfour Beatty Rail Ibérica, Valentín Sobrón, han firmado un convenio marco para trabajar en conjunto en el CTF de Málaga que estará en vigor durante 2012 aunque puede ser ampliado durante dos años más.

El acuerdo contempla las siguientes líneas de investigación en materia ferroviaria:

1. Energías renovables: aplicación en el sector de la electrificación ferroviaria. Estos sistemas se fundamentan en la generación, almacenamiento, utilización, control y gestión de la energía con objeto de lograr un uso más eficiente y racional de esta, así como una mejora en el rendimiento energético global. Se investigarán sistemas de autoabastecimiento energético en puntos de consumo eléctrico auxiliar, captación e implementación de energías renovables en subestaciones y centros de transformación y distribución

2. Optimización y mejora energética: Los principales ejes de investigación en este ámbito son los siguientes: sistema de control, gestión y calidad e la energía en subestaciones de tracción y puestos de consumo a lo largo de la línea ferroviaria, sistemas de control y mejora de consumos energéticos en sistemas de calefacción de agujas, mejora de rendimiento energético en rectificadores de tracción, sistemas de utilización de energía excedente de tracción para mejora de las condiciones de explotación y servicio en el conjunto de la catenaria.

3. Internacionalización: Se llevará a cabo el análisis de los equipos de potencia para sistemas de 3.300 V c.c. para su implantación en el mercado internacional.

Con esta importante incorporación, ya son 32 las empresas que participan en el CTF de Málaga, una de las mayores apuestas por la investigación en España.

Renfe pondrá en marcha billetes combinados y por teléfonos inteligentes

La operadora ha anunciado que a partir de verano ofrecerá la posibilidad de comprar por Internet billetes no imprimibles ya que podrán ser validados mediante un código QR en la pantalla de un smartphone/teléfono inteligente. Además, ha habilitado un billete combinado, llamado integrado, en 33 rutas que combinan trenes de AV-Larga Distancia con los de Media Distancia, como es el caso de la ruta Madrid-Huelva. aparte de ofrecer los servicios directos, se podrá ir en AVE a Sevilla y de ahí a Huelva en MD con un mismo billete.

La incorporación del nuevo tipo de pasajes smartphone hará más sencillo el uso del tren y supondrá un importante ahorro de papel. De esta manera Renfe se suma a la vanguardia tecnológica, si bien es un sistema ya utilizado por aerolíneas desde hace más de 4 años.

Por otro lado, la creación de los billetes integrados permitirá aumentar la oferta de recorridos y facilitará el aumento de la ocupación de los trenes debido al lógico aumento de posibilidades. Renfe prevé habilitar hasta 100 nuevas ofertas en 33 recorridos distintos, de tal manera que los trenes de Larga Distancia cumplan su objetivo de recorrer grandes recorridos mientras que los de Media Distancia sirvan de aproximación en las regiones. Para ello será necesario adaptar los horarios de algunas circulaciones de tal forma que se pueda garantizar el transbordo sin retrasos.

Junto a las medidas ya anunciadas, como descuentos de hasta el 80% o la eliminación de los gastos de gestión de los billetes comprados por Internet, se continúa con una completa reorientación de la política comercial de la operadora, que pronto contará con competencia para los trenes de viajeros.

En servicio el nuevo intercambiador de Valencia-San Isidro

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Renfe han abierto al público el intercambiador de San Isidro tras unas obras en las que se ha construido un nuevo edificio de viajeros, un paso de vías inferior y una pasarela sobre las vías del metro.

La construcción de este intercambiador ha sido necesaria para realizar las obras de adaptación de Valencia Norte a la alta velocidad ya que, mientras se realizan, los trenes de las líneas C-3 y C-4 de Cercanías, así como los regionales procedentes de Madrid y Cuenca, no pueden continuar más allá. Sin embargo, en San Isidro los viajeros pueden cambiar a las líneas 3 y 5 de metro y así completar su viaje.



Estación de Valencia San Isidro. Foto: © Adif.

Renfe refuerza las conexiones Madrid-Huelva

A partir del 17 de junio, con la entrada en vigor de los nuevos horarios y de los billetes integrados, Renfe ofrecerá una oferta de 4 conexiones diarias por sentido (salvo los domingos, que serán 3) entre Madrid y Huelva frente a la única que existe en la actualidad. Además, el Alvia -que adelanta su salida de Madrid a las 18:00 y de Huelva a las 8:00 y a las 16:20 los domingos- tardará 7 minutos menos que hasta ahora.

Las nuevas conexiones serán realizadas mediante la combinación del AVE Madrid-Sevilla y un MD Sevilla-Huelva. Su tiempo de viaje total será de 4h17m (los que salen de Madrid a las 7:00 y 18:00 y de Huelva a las 7:00 y 14:55) y de 4h27m (los que salen de Madrid a las 14:00 y Huelva a las 19:20). Sin embargo, pese a ser servicios más lentos y requerir de un transbordo, costarán 16€ más caros que el Alvia directo.

Además, a partir de ese día, los trenes de Media Distancia pararán en la estación de Benacazón, en la que los viajeros podrán cambiar a los trenes de Cercanías y así distribuirse más rápido por Sevilla, sin necesidad de ir a Santa Justa.

CAF podría ser operadora ferroviaria

El presidente de la Constructora y Auxiliar de Ferrocarriles, José María Baztarrika, ha anunciado durante la última junta de accionistas de la com-

pañía que se está estudiando la diversificación de productos y servicios de cara a hacer frente el parón de la inversión.

Los nuevos sectores a los que apunta la empresa española son el desarrollo de productos suplementarios a la fabricación de los trenes, como son sistemas de señalización o comunicación; trabajar en proyectos llave en mano e incluso trabajar en la operación del sistema ferroviario, cuyo transporte de viajeros se liberalizará en breve.

Aunque CAF cerró 2011 con una cartera de pedidos récord por un valor de 5.000 millones y ha empezado 2012 con un aumento del 12%, la empresa se prepara ante los problemas que pueda generar la crisis de deuda, cuya consecuencia principal podría ser la cancelación o postergación de los proyectos ferroviarios de sus principales clientes. Además, debe hacer frente a la creciente competencia de las compañías asiáticas, cuyos costes de fabricación son mucho menores debido a la mano de obra barata.

Renfe fusionará las filiales de mercancías y favorecerá a las privadas

Con motivo de la clausura de la Asamblea General de Railgrup el presidente de Renfe, Julio Gómez-Pomar, ha informado sobre los movimientos que está llevando a cabo la operadora de cara a la competencia y a un proceso de internacionalización, como la flexibilidad de precios, el billete integrado la inversión en I+D+i.

Por otro lado, ha informado que la empresa necesita una reestructuración de la filosofía funcional para mejorar la organización y eficiencia. Este proceso incluirá la desinversión en sus filiales.

Hablando de filiales, en el área de carga el Presidente ha anunciado el inicio de un proceso de concentración y reducción de sociedades, en lo que parece el anuncio de volver atrás en la reciente división de Renfe Mercancías. Por otra parte, mencionó la puesta en marcha de medidas comerciales que favorecerán a los operadores privados.

Respecto a Integria, la división industrial de la operadora, se procederá a una reorganización interna y se establecerá un nuevo modelo de contratación.

El Cercedilla-Cotos vuelve el 17 de junio

Renfe ha anunciado que una vez finalizadas las

obras de reforma de la estación de Cotos, a partir del 17 de junio la línea C-9 de Cercanías Madrid, que une Cercedilla con Cotos usando la -por ahora- única vía de ancho métrico de Adif, volverá a prestar servicio completo, aunque con la mitad de circulaciones que en 2009.

Según la información facilitada por Renfe, tras la reapertura del tramo Navacerrada-Cotos sólo habrá 4 circulaciones por sentido y día, que podrán ser explotadas por una sola composición, suprimiéndose así el cruce en Navacerrada.

Los trenes saldrán de Cercedilla a las 9:35, 11:35, 14:35 y 16:35 y de Cotos a las 10:43, 12:43, 15:43 y 17:43. Esto contrasta notablemente con las 5 circulaciones por sentido en días laborables y las 8 en fines de semana que había en el año 2009 (cuando la venta de billetes tenía que suspenderse habitualmente por la gran afluencia de público que llenaba todos los trenes desde primera hora).

Estos datos suponen otro duro golpe para esta línea, que desde 2004 sufre una peculiar política de explotación, con medidas como la eliminación de los desvíos en las otras estaciones (haciendo posible sólo el cruce en Navacerrada), supresión de todas las paradas salvo Navacerrada o el aumento desmesurado del precio del billete, haciendo totalmente inverosímil utilizar este tren como cercanías para recorridos interiores.



442-002 en Cotos en 2007. Foto: Mdiagom.

El tranvía de Tenerife cumple 5 años

El 2 de junio el tranvía metropolitano de Tenerife cumplió cinco años prestando servicio, en los que ha transportado a 64 millones de viajeros, que puntúan el servicio con un 8,2 sobre 10.

La red cuenta actualmente con dos líneas: la 1, de 12,5km que conectan Intercambiador en Santa

Cruz con La Trinidad en San Cristóbal de La Laguna; y la línea 2, de 3,6km entre La Cuesta y Tincer.

Los resultados de viajeros y las encuestas de satisfacción confirman que este moderno medio de transporte cumple con las expectativas y es realmente efectivo. El 85% de sus usuarios que tienen coche reconocen haber reducido su uso gracias al tranvía.

El eje 16 transeuropeo es defendido por los agentes políticos

La ministra de Fomento, Ana Pastor ha respaldado la firma -por parte de los Presidentes de las autonomías de Extremadura, Aragón y Castilla-La Mancha, además del Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid- de un documento que defiende la ejecución del eje 16 para ferrocarriles como proyecto prioritario en la Unión Europea.

Dicha defensa del proyecto, que uniría Lisboa, Badajoz, Puertollano por un lado y Algeciras por el otro con Madrid y Francia vía Canfranc, fue tomado como no prioritario por la Unión Europea en la declaración de las nuevas redes de transporte transeuropeas. Según la Ministra, esto sucedió porque en su momento no se dieron las explicaciones suficientes para incluir este proyecto como algo prioritario, que lograría que se pudiera ejecutar antes de 2030.

Prácticamente la totalidad de la infraestructura está construida, siendo el cruce de los Pirineos el principal escollo. Sin embargo, siguiendo las pautas de las redes transeuropeas, el corredor debería de reformarse para estar dotado de tercer carril y los sistemas de señalización y comunicación ETCS. Con la construcción del eje 16, se fortalecerá enormemente la circulación por mercancías en el territorio español y revitalizará infraestructuras que en la actualidad tienen poco uso.

Adjudicadas las obras de reforma de Puertollano

Adif ha adjudicado por 1.649.670 euros la reforma de las vías de Puertollano, con el objetivo de mejorar su explotación.

Se transformará una de las vías de ancho ibérico a ancho internacional, la vía de mango (apartadero de corta longitud) de ancho ibérico será transformada en apartadero y se construirá una nueva vía de mango que la reemplace. La encargada de realizar estas actuaciones será Vías y Construcciones, que tendrá un plazo de seis meses.

FGC comprará dos trenes para la línea de La Pobla

La empresa catalana, encargada de la explotación y mantenimiento de la línea Lérida-La Pobla de Segur, ha anunciado que va a adquirir dos trenes de ancho ibérico para explotarla, ya que en la actualidad se usan trenes cedidos por Renfe.

Los nuevos vehículos serán de características similares a los actuales y está previsto que la licitación se haga durante el mes de julio para hacer la compra efectiva en 2013. A esta operación se destinarán 9,4 millones de euros.

Manifestaciones en Asturias cortan el tráfico ferroviario y por carretera

Durante algunos días del mes de junio, Renfe ha debido suspender las circulaciones de trenes de media y larga distancia hacia y desde Asturias debido a los cortes producidos en la vía por las manifestaciones convocadas por los trabajadores del sector minero. En algunas ocasiones, al haber cortado también las carreteras, la operadora no puede ofrecer ningún sistema alternativo de transporte.

Por ejemplo, el 7 de junio los problemas se dieron en Ciñera (León), por la presencia de objetos en la vía y entre Puente de los Fierros y Malvedo por la caída de un árbol sobre la vía. Estos cortes también han afectado a las líneas de Cercanías, que han visto interrumpido su servicio de manera esporádica.

Ante la imposibilidad de ofrecer servicios de transporte alternativos, la operadora ofreció la opción al viajero de cambiar la fecha del viaje o recibir la devolución del importe del viaje.

La "Mikado" y la "Bonita" parten hacia Móra la Nova

Las locomotoras de vapor 141F2316 Mikado y 241F2238 Bonita del tipo Montaña iniciaron en la tarde del viernes 8 de junio su viaje a la que será su nueva residencia, la ciudad tarraconense de Móra la Nova. La composición -encabezada por la locomotora 269-604 Gato Montés, seguida de un furgón generador del tipo J y con el furgón D8-8150 en cola- salió de las vías sin catenaria del Museo del ferrocarril de Madrid remolcada por la 333-107, la única superviviente de su serie con la carrocería fabricada por Nohab.

Esta circulación especial, que llegó casi dos días más tarde dado que debe ir a una velocidad muy baja por razones de seguridad, hará posible que estas dos locomotoras vuelvan a la vida en su nuevo destino. Allí, la Fundación por a la Preservación del Patrimonio Ferroviario Industrial de Móra la Nova (FPPFI) habilitará una nueva nave taller en la que está previsto que se restauren estas dos piezas históricas, que en un futuro formarían parte de un tren turístico.

La preparación de este viaje no ha sido sencilla, pues junto al 590-304 ABJ, la Bonita tuvo que ser sacada por grúa desde la zona conocida como Ampliación del Museo o Vía de los Horrores. Dicha operación fue realizada con sumo cuidado entre los días 26 y 28 de marzo, ante la expectación de vecinos, transeúntes y medios de prensa.

Es digno de destacar que toda esta iniciativa no habría sido posible sin la colaboración de varias entidades como la propia FPPFI, ARMF, el Museo del Ferrocarril y la AAFM.



El tren en Delicias. Foto: Alberto de Juan

Renfe recupera la marca Intercity

A partir del 17 de junio, con la entrada en vigor de los nuevos horarios, los trenes Media Distancia 18061, 18063 y 18065 (Madrid-Vitoria) y sus inversos, cambiarán su denominación actual por la de Intercity. Además, en el caso de los dos primeros trenes, el servicio se prolongará de manera oficial hasta Irún.

Desde que en 2008 desapareciera el último Intercity en España, que precisamente circulaba en la misma ruta con prologación a Hendaya y material de la serie 448, esta popular marca, utilizada en gran cantidad de países, había caído en desuso.

El tiempo de viaje será de 7h37 minutos, dos ho-

ras más que el Alvia, y el billete costará 44,55€ por Internet. Además, gracias a esta iniciativa y la creación de dos relaciones combinadas por Zaragoza, la frecuencia de trenes entre Madrid e Irún pasará de 2 a 6 diarias. Si ahora se puede salir de la capital tan sólo a las 8:00 y 16:00, desde el 17 de junio se podrá hacer a las 7:30, 8:05, 8:48, 13:22, 15:30 y 16:05. Lo más sorprendente es que esto se consigue con una mejor coordinación de los servicios, ya que no se pondrá en marcha ni un solo tren nuevo.

Nuevo Regional Exprés Madrid-Barcelona

Los cambios de horarios del próximo que Renfe llevará a cabo el 17 de junio apuntan a convertirse en una gran reestructuración de los servicios de viajeros. Además de la creación de los billetes integrados, que permitirán combinar trenes de alta velocidad y larga distancia con regionales; la entrada en servicio de la serie 730 o la recuperación de la marca Intercity, en la web de la operadora ha aparecido un nuevo Regional Exprés que conectará la capital española con la Ciudad Condal en 9 horas.

Lo más sorprendente de este nuevo servicio es el giro en 180° que hace la operadora en su política, ya que desde 1992 parece haber puesto su máximo esfuerzo en hacer imposible o muy difícil cualquier alternativa ferroviaria los servicios AVE. La única excepción es el corredor Madrid-Valladolid, en donde se han mantenido los servicios regionales por vía convencional, aunque más que por ofrecer una alternativa, el motivo de que sigan puede ser que continúan más allá y también sirven a Ávila.

Los trenes tendrán la numeración 17050 (Madrid-Barcelona en 9h06m) y 17501 (Barcelona-Madrid en 8h50m) y el precio del billete será de 54,70€ por Internet. Lamentablemente, de poca competencia hará al autobús en el trayecto completo, ya que tarda 8h05m y cuesta 53,61€... ida y vuelta. No obstante, es un primer paso y -si la iniciativa tiene éxito- podría abrir las puertas a un servicio más rápido con menos paradas.

Renfe reduce el precio del Avant gallego

Ante los problemas de demanda del servicio, que pese a haber aumentado notablemente el número de viajeros en la ruta el porcentaje de ocupación es bastante bajo, Renfe ha decidido bajar el precio del billete en el Avant La Coruña-Santiago-Orense. De esta manera, las tarifas de estos trenes será el mismo que el de los Media Distancia sin paradas: 6,75€ entre La Coruña y Santiago (frente a los 11,90 ac-

tuales) y 21,95€ entre La Coruña y Orense (frente a los 25,40 de ahora). Además, admitirá el uso de abonos multiviaje para ambos servicios.

Fomento reconoce la inutilidad de algunas obras y prepara una nueva ley de financiación del transporte

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha reconocido en Los desayunos de TVE del martes 12 que "Hacer obras está muy bien, pero nos hemos pasado y hemos hecho obras innecesarias [...] Hemos llenado el país con infraestructuras y monumentos cuasi inútiles, porque están casi vacías". Por ello su gabinete está redactando una nueva Ley de Financiación del Transporte que permita racionalizar y reflejar de forma conjunta todas las ayudas y subvenciones públicas que recibe el sector del transporte.

Junto al Observatorio del Transporte, que Fomento pondrá en marcha, se permitirá facilitar el estudio con el que se verán los costes y los beneficios de cada inversión desde una perspectiva global y multimodal. Además, el Ministerio ha puesto en marcha un plan de coordinación entre todos sus departamentos y empresas públicas dependientes para mejorar la eficiencia.

Por último reiteró su apuesta de contar con la iniciativa privada a la hora de financiar obras públicas, ya que así se podría saber a ciencia cierta su rentabilidad.

Metro de Madrid ya informa de los próximos trenes en toda la red

En menos de un mes se ha terminado de implementar el sistema de aviso del tiempo de llegada de los dos próximos trenes en todas las estaciones de la red de metro de la capital. Así lo ha supervisado el viceconsejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Borja Carabante.

La principal ventaja de esta información es que ahora los viajeros podrán distribuirse mejor en los trenes, puesto que -por ejemplo- podrán optar si subirse en el abarrotado tren al que llevan 7 minutos en el andén o esperar al que viene vacío 1 minuto más tarde.

Renfe pone en marcha un AVE directo y otro combinado entre Valencia y Sevilla

El próximo domingo 17 de junio, Renfe pondrá un nuevo servicio AVE que unirá las capitales anda-

luza y valenciana sin parar en Madrid, gracias a la puesta en marcha del bypass que conecta ambas líneas al sur de la ciudad. Además pone en venta un billete con transbordo.

Las nuevas circulaciones se realizarán todos los días excepto los sábados y partirán de Valencia a las 8:15 y de Sevilla a las 17:22. El tiempo de viaje será de 3h50m, que contrasta notablemente con las 7h22m que tarda el Alaris García Lorca, que une Barcelona con Sevilla por Valencia y Alcázar de San Juan usando la vía convencional. El precio del billete de este nuevo servicio es de 103,20€.

Además, Renfe habilita un nuevo billete combinado para viajar entre Valencia y Sevilla en dos trenes AVE, con transbordo en Madrid. Se saldrá a las 17:10 de Valencia y a las 8:45 de Madrid, siendo el tiempo de viaje de 4h40m por el mismo precio que el tren directo. De esta manera el trayecto completo se puede hacer en ambos sentidos tanto por la mañana como por la tarde, además del Alaris que se convierte en la alternativa barata a este corredor.

Tren histórico Madrid-Alcázar de San Juan

El 23 de junio el Museo del Ferrocarril gestionó la circulación de un tren histórico especial formado por la locomotora 269-604 Gato Montés y los coches restaurantes R12 Prestige que pertenecieron a la CIWL y con los que habitualmente no se realizan viajes con pasajeros externos.

Aparte de una visita turística a la ciudad, los viajeros pudieron disfrutar de la fiesta de moros y cristianos.

ACS sale de Logitren

La constructora ACS ha dejado de ser accionista del operador ferroviario de mercancías Logitren, en el que tenía una participación a través de su filial Vías y Construcciones. De esta manera, la empresa queda en manos de FGV y Torrescamara; entidades que ya andan buscando un nuevo socio que reemplace a ACS.

Los motivos de esta salida no se han hecho públicos, si bien es probable que se deba a que ACS tiene otras filiales dedicadas a lo mismo: Continental Raíl (100% de su propiedad), Constru-Raíl (junto a Renfe) y Sicsa Raíl. Por otro lado, puede haber afectado las pérdidas de la compañía, que en 2011 (su primer ejercicio completo) fueron de 395.000 euros, 55.000 menos que durante 2010.

Gracias a esta noticia, desde ahora Logitren podrá ofrecer servicios de transporte entre Valencia y el Puerto Seco de Madrid, ruta que tenía vetada para no hacer competencia a Continental.

En la actualidad, opera de manera estable trenes en los recorridos Valencia-Zaragoza, Silla-Valladolid y en breve Castellón-Bilbao. Todas sus locomotoras son de la serie 335, de la familia Vossloh Euro4000.

En venta los billetes de los trenes playeros

Como viene siendo habitual, Renfe ha puesto en venta los billetes de los trenes que entre julio y agosto conectan ciudades del interior con la costa para permitir pasar el día en la playa.

Uno de ellos, el que conecta Valladolid con Palencia y Santander circulará los fines de semana y el 15 de agosto con material de la serie 470. Saldrá de Valladolid a las 7:11 para llegar a las 10:55. El viaje de regreso empezará a las 20:10 para llegar a las 23:48. El precio del billete para el trayecto completo es de 19,05€ el sencillo y 34,30€ la ida y vuelta. A lo largo de la temporada se ofrecerá un total de 15.840 plazas.

El otro, que une Miranda de Ebro con Vitoria y San Sebastián circulará todos los días con trenes de la serie 449, ya que es parte del MD 16001 Miranda-Irún. La hora de salida de Miranda de Ebro son las 9:00 parando en Vitoria a las 9:28 y en el resto de estaciones en estos horarios. El regreso será el MD 16004, regido por estos horarios. Permitirá ir a las playas de La Concha, Gros, Hondarribia o Hendaya. El precio del billete entre Vitoria y San Sebastián es de 20,50€ en el trayecto sencillo, un 10% que en 2011.

El tranvía de Jaén reinicia sus pruebas

Tras más de un año paralizadas por orden judicial, el Tranvía de Jaén ha reiniciado sus pruebas para poder comenzar cuanto antes el servicio comercial, aunque ahora será necesario revisar el estado de todos los elementos tanto fijos como móviles.

Pese a que las pruebas del nuevo sistema de transporte de la ciudad andaluza comenzaron en febrero de 2011, siendo desde el 3 de mayo con público, el 20 del mismo mes debieron de suspenderse por una orden judicial emitida por el juzgado de lo Contencioso Administrativo número 3 de Jaén, que prohibía la gratuidad del servicio durante ese período.

Dicha sentencia fue la respuesta de una demanda puesta por la empresa adjudicataria del transporte público, que consideraba estas pruebas como competencia desleal. Sin embargo, el por entonces Equipo de Gobierno defendía que las pruebas debían hacerse con viajeros y que no era conveniente cobrar por el transporte pues no estaba en servicio, al igual que se ha hecho en otras ciudades como Zaragoza.

Una vez finalizada la comprobación de los sistemas, comenzará la auditoría por parte de FGC del funcionamiento del tranvía de Jaén, de cara a corroborar su viabilidad económica.



Tranvía de Jaén en Las Batallas. Foto: Rlinx.

El Lusitania seguirá yendo por Cáceres durante el verano

Pese a que todo indicaba que a partir del 30 de junio dejarían de circular trenes internacionales por Valencia de Alcántara, Renfe ha puesto a la venta billetes del Trenhotel Lusitania por Cáceres hasta finales de verano. Esto significa que la línea, de la que se hará un viaje de despedida este sábado, permanecerá abierta... por ahora.

Desde que en octubre de 2011 fuera anunciado un cierre masivo de líneas en Portugal para enero de 2012, que incluía la línea internacional que conecta con Cáceres, no han parado de circular rumores acerca de la fecha del fin del Lusitania por la ciudad extremeña. Mismamente, debido a que no había billetes en venta, todo apuntaba a que el 30 de junio iba a ser el último día de esta ruta, aunque no había comunicado oficial alguno.

El cierre de líneas ha sido objeto de varias huelgas y manifestaciones, incluyendo en el lado español, en donde el pasado domingo cientos de personas hicieron una marcha entre las estaciones de San Vicente de Alcántara y Valencia de Alcántara, lideradas por el alcalde de esta localidad, para

demandar al Gobierno luso que mantenga esta línea abierta y que se negocie entre CP, Renfe, Refer y Adif para aumentar las inversiones y mejorar los servicios prestados.

Renfe habilita la venta de billetes internacionales

La operadora ha abierto un nuevo canal de venta de billetes por Internet conocido como "venta multitramo" que permite combinar la compra de billetes de tren nacionales con internacionales para llegar a más de 100 destinos en Europa.

El nuevo sistema permite adquirir billetes de:

- Trenes Internacionales que gestiona Renfe: Eliposos Trenhotel, Trenhotel Lusitania, Trenhotel Suprexpresso, Talgo Mare Nostrum.
- TGV España-Francia.
- Trenes interiores de Francia.
- Trenes Eurostar de Londres a París y Bruselas.
- Trenes Thalys de París a Amsterdam, Bruselas y Colonia.
- Trenes Lyria de París a Suiza (Ginebra, Lausana y Zurich).
- TGV internacionales desde Francia a Alemania, Bélgica, Luxemburgo, Italia, Suiza.

Se emitirán tres tipos de billetes: los de Renfe imprimibles, nominativos para TGV y otros trenes y justificantes de viaje no válidos para viajar con los que se puede imprimir un billete ATB en cualquier máquina de Renfe.

Aunque sea la operadora española la encargada de emitir los títulos de viaje, será la que presta el servicio la que ponga las condiciones generales del viaje, no haciéndose Renfe responsable de las mismas. Para poder acceder al portal de venta hay que entrar al de venta por Internet de Renfe y luego pinchar en venta internacional.

Manifestación en Madrid en defensa del ferrocarril público

Los principales sindicatos del sector ferroviario español, representando a trabajadores de Renfe, Feve y Adif (CC.OO., UGT, CGT, SF, Semaf y Sindicato de Circulación) han realizado el sábado 23 de junio una manifestación entre Cuzco y Nuevos Ministerios para protestar por los anuncios de privatizaciones en el sector y reivindicar el mantenimiento de los puestos de trabajo.

Bajo el lema El ferrocarril es de todos. No a la privatización, la marcha salió a las 11 de la mañana y,

por el momento, las movilizaciones no van a ir más allá. Sin embargo, en el caso de que fracasen las negociaciones con Fomento sobre el nuevo modelo ferroviario, los sindicatos amenazan con paralizaciones.

Meto de de Madrid adelantará su cierre a las 0:00

El Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid ha anunciado que finalmente la red del metro de la capital cerrará a las 0:00 los días laborables desde dentro de unas semanas, con el objetivo de ahorrar, tal y como fue propuesto a finales del mes de mayo.

Antes de poner en marcha esta medida, se realizará una coordinación con el Consorcio Regional de Transportes y la Empresa Municipal de Transportes, encargada de los autobuses en la capital, para reforzar el servicio de autobuses y permitir así que los viajeros dispongan de un medio alternativo.

Según ha reconocido el Consejero, esta medida sólo afectará al 0,5% de los viajeros y no afectará a los trabajadores de la empresa.

Nuevo Intercity Madrid-Alicante

Desde el pasado 22 de junio, Renfe ha puesto en marcha un nuevo servicio Intercity Madrid-Alicante con parada sólo en Alcázar de San Juan que saldrá de Madrid los viernes a las 13:45 y de Alicante los domingos a las 18:30 hasta el domingo 16 de septiembre, con el objetivo de atender a la demanda veraniega. Pese a ir por la vía convencional durante todo su recorrido, tardará tan sólo 1 hora más que el Alvia ya que el trayecto Atocha-Alicante y vv. se realizará en 4h22m.

El nuevo servicio, al igual que el resto de los Intercity, será prestado con trenes de la serie 449. Inicialmente se han programado 26 circulaciones para los fines de semana y cambios de quincena, que suponen una oferta de 26.800 plazas. Sin embargo, en función de la demanda, Renfe podría programar servicios adicionales.

La implementación de este tren es una nueva demostración de la nueva fase en la que se encuentra Renfe, que busca aumentar su oferta para acercarse así a un mayor número de viajeros que no pueden optar por otros servicios más caros.

Algunos Regionales serán sustituidos por autobuses

El secretario de Estado de Infraestructuras,

Transportes y Viviendas, Rafael Català ha indicado que Fomento estudia sustituir servicios regionales de baja demanda por autobuses, debido al alto coste que supone mover un tren vacío.

Este proceso se enmarca en la definición del nuevo listado de servicios de transporte ferroviario considerados con obligación de servicio público, que Fomento espera terminar antes de que finalice 2012. El análisis sobre qué líneas estarán catalogadas con esta distinción se realizará en conjunto con las Comunidades Autónomas, que se encargan de subvencionar ciertos trenes.



Regional 592 "Supermán" en Cuenca.

La liberalización del transporte de viajeros se posterga hasta 2014

En una reunión mantenida con los sindicatos, Ana Pastor, ministra de Fomento, ha dado a conocer que el Gobierno posterga hasta 2014 la liberalización y privatización del transporte de viajeros por ferrocarril. El motivo no es otro que cumplir con el calendario de la UE ya que, aunque esta apertura a la competencia esté prevista que se realice entre 2015 y 2017, podría adelantarse a 2014 gracias al reciente acuerdo sobre el 4º paquete ferroviario.

No obstante, parece que el cierre de centros de trabajo de Integria no tiene marcha atrás. De hecho, se ha perdido carga de trabajo de las dependencias de Lugo, Palencia, Salamanca, Murcia, Granada, Almería y Albacete a favor de los centros de Madrid. Además, se están deshaciendo las sociedades conjuntas con fabricantes para el mantenimiento de trenes, como Irvia y Tarvia.

Respecto a mercancías, siguiendo con la política recientemente anunciada, se han liquidado 3 de las sociedades creadas por el anterior Gobierno y sólo se mantiene Contren, fusionada con Pecovasa, que se encarga ahora de todo el transporte de carga.

Según se va sabiendo a través de diferentes informaciones aún no corroboradas por Fomento, el modelo previsto de explotación de viajeros se dividirá en dos segmentos. El primero será el de trenes de corta y media distancia, considerados de interés público y explotados con subvenciones públicas, que serían gestionados por franquicias concedidas a operadoras que podrían ser o no Renfe.

Dichas franquicias, que son una copia del modelo británico, heredarían la flota y personal actuales, por lo que su creación no sería más que una externalización de la operación de trenes. El segundo segmento corresponde a los trenes de alta velocidad y larga distancia, en el que Renfe entraría en competencia directa con otras empresas.

Concluye primera fase de la colaboración de Adif y los ferrocarriles marroquíes

Adif ha finalizado la primera fase de asistencia técnica a la ONCF (Office National des Chemins de Fer du Maroc), empresa encargada de la infraestructura y explotación de los ferrocarriles marroquíes. En esta primera parte, la gestora española ha realizado un estudio para el aumento del valor de las estaciones de Casa-Voyageurs, Rabat-Agdal, Kenitra, Tánger y Oujda.

En este estudio se ha tenido en cuenta el diseño y dimensionamiento de una estación basándose en sus características ambientales, la integración urbana, intermodalidad, atención al cliente y venta comercial, organización de espacios y otros aspectos con el fin de facilitar la prestación de servicios de carácter avanzado a sus usuarios.

Para ello es vital la experiencia de Adif en la gestión de estaciones ferroviarias gracias a los espacios que explota bajo el nombre Vialia y Las tiendas de la estación.

Además de esta asistencia técnica, Adif se encuentra implantando su sistema de gestión integral de tráfico DaVinci en toda la red convencional y la ONCF estudia su posible implementación en la línea de alta velocidad que se está construyendo entre Tánger y Kenitra.

Nuevos Alvia e Intercity Madrid-Gandía durante verano desde 27€

Nunca antes en verano la playa había estado tan cerca de Madrid como desde el sábado 30 de junio, cuando entró en servicio diario un nuevo tren Alvia que une Madrid con Gandía y paradas en Valencia y

Cullera en tan sólo 3 horas. Partirá todos los días hasta el 9 de septiembre de Madrid a las 9:50 y de Gandía a las 19:40 y tarda 2 horas menos que el autobús. El precio del billete es de 71,50€ en turista que, con la oferta Web, se quedan en tan sólo 26,80€.

A este tren se le suma el Intercity de fin de semana que, parando en Nuevos Ministerios, Sol, Atocha, Alcázar de San Juan, Játiva, Sueca, Cullera y Tabernes de Valldigna hace el trayecto completo en 4h50m.

Hace el recorrido Madrid-Gandía los viernes, saliendo de Chamartín a las 13:45 y de Atocha a las 14:01. El inverso circula los domingos, saliendo de Gandía a las 18:12. Tarda entre 10 y 25 minutos menos que el autobús y los trenes cuentan con todo tipo de comodidades como asientos más ergonómicos, máquinas de autoventa de comida y bebidas y baño adaptado a minusválidos. Además, todos los asientos disponen de toma eléctrica a la que poder enchufar el portátil o el móvil y así estar entretenidos durante todo el trayecto. El precio del billete es de 36,30€ pero no dispone de oferta web ni estrella.

Estos servicios forman parte de los refuerzos que Renfe realiza de cara a transportar más gente durante el verano, en el marco de una iniciativa inédita que promete mucho.

Éxito comercial del AVE Valencia-Sevilla con más de 2000 viajeros transportados en 10 días

Durante los 10 primeros días del nuevo AVE directo Valencia-Sevilla, que utiliza el nuevo by-pass que une las LAV de Andalucía y Levante a la altura de Torrejón de Velasco, más de 2.000 pasajeros han utilizado este servicio. Pese a que el primer día sólo viajaron 138 viajeros en ambos sentidos, los trenes ya se han llenado en dos ocasiones.

La ocupación actual es del 70%, con 468 viajeros transportados de 600 posibles este jueves 28 de junio. Según Félix Martín, gerente de Mercado de los Servicios Transversales de Renfe (los que no paran en Madrid), la mayoría de los usuarios de este AVE son nuevos clientes de Renfe que han cambiado el coche por el tren.

El futuro de este servicio promete buenos datos debido al rápido crecimiento en su número de via-

jeros. Además, desde que se pusieran en venta los billetes el 14 de junio, ya han sido comprados más de 5.500, de los cuales el 52% son para el trayecto íntegro y un 22% para viajar entre Córdoba y Valencia y vv.

La gestión del Tren de la Fresa pudo haber caído en manos privadas

Tras la polémica generada por el anuncio de la privatización de la gestión del Tren de la Fresa, avivada por un artículo publicado acerca de la entidad que lo iba a gestionar, el concejal de Turismo del Ayuntamiento de Aranjuez, Juan Antonio Castellanos, ha anunciado que el tren seguirá gestionado por manos públicas ya que será Renfe quien asuma el coste del servicio. De esta manera, se preserva el carácter público del popular tren turístico y se garantiza su futuro, ya que vigilarán mejor los gastos y se evitará el déficit de 100.000€ desvelado por el director del Museo del Ferrocarril de Madrid.

Además, el Concejal ha manifestado que en breve se reunirían todas las partes implicadas en este servicio para firmar un convenio que garantice su continuidad en el tiempo.

Por otra parte, anunció que la campaña del Tren de la Fresa 2012 comenzaría el sábado 23 de junio, dos meses más tarde de lo habitual, aunque finalmente la temporada se inició el sábado 30 de junio con una sorpresa en cabeza: la locomotora 333-365, fabricada en 2008. Fue necesario solicitarla a Renfe debido a una avería de última hora en la vaporosa 140-2054 "Guadix".

Las novedades respecto a otras temporadas es que esta cubre los meses de julio, septiembre y octubre y que el billete servirá para regresar a Madrid en Cercanías hasta las 23:00 del domingo correspondiente.



La 333-365 remolcando el Tren de la Fresa en Getafe Industrial. Foto: © Raúl (phantom-II).

Nuevo teléfono de emergencias en el metro de Santiago

Con el objetivo de mejorar la seguridad de los viajeros, Metro de Santiago ha puesto en marcha el nuevo teléfono gratuito 1411 al que se podrá llamar tanto desde teléfonos fijos como móviles.

La llamada irá directamente al Centro de Comunicaciones de Seguridad de Metro, en donde hay presencia policial constante, desde donde se informará al viajero de cómo actuar. El horario para la recepción de llamadas es de lunes a viernes de 5:30 a 24:00; sábado de 06:30 a 24:00 y domingo de 08:00 a 24:00 horas.

está previsto que a lo largo del segundo trimestre esta comunicación gratuita con el CCS se pueda realizar también mediante mensaje de texto.

Metro de Madrid asesorará al de Santiago en materia de seguridad

Metro de Madrid asesorará durante 4 meses a Metro de Santiago (Chile) sobre la gestión de emergencias y eventos críticos que se puedan producir en la red.

Personal de la empresa madrileña estudiará el sistema actual para, a posteriori, realizar una propuesta de mejora, de tal manera que se puedan atender con mayores garantías estas situaciones puntuales.

Chile celebra el Día del Patrimonio con eventos ferroviarios

Como todos los años, el 27 de mayo tuvo lugar en Chile la celebración del Día del Patrimonio; jornada en la que se pone en valor y se realizan actividades especiales relacionadas con el patrimonio histórico e industrial del país.

Cómo no, el patrimonio ferroviario forma parte de estas celebraciones debido a su vital importancia. Entre las actividades especiales, estuvo la visita del público a varios edificios corporativos de Metro de Santiago, una exposición de material histórico en Alameda o circulaciones especiales con vapor en las vías de Temuco.

Metro de Santiago, premiado por su accesibilidad

La Mutual de Seguridad, con el patrocinio de la Corporación Ciudad Accesible, ha otorgado a Me-

tro de Santiago el premio de "Empresa accesible" dentro de la categoría de "Reconocimientos Empresas Socialmente Inclusivas 2012", debido a sus labores de adaptación de estaciones para que puedan ser utilizadas por personas con problemas de movilidad. A finales de 2014 el 100% de las estaciones dispondrán de algún mecanismo para ser totalmente accesibles.

Actualmente el 72% de las instalaciones disponen de algún sistema que facilite su acceso a personas en silla de ruedas como pueden ser ascensores, salvaescaleras o elevadores. Pero gracias a un plan que tendrá un coste de US \$30 millones, se dotará de ascensor al 28% restante que corresponde a las estaciones más antiguas de las líneas 1 y 2.

WiFi gratis en 22 estaciones del metro de Santiago

Metro de Santiago ha inaugurado una red de 22 puntos de conexión gratuita a Internet mediante WiFi en sus estaciones, gracias a un acuerdo con la operadora Claro y con Nescafé.

La famosa marca de cafés se ha encargado de patrocinar la iniciativa, así como de crear los espacios que llevan su publicidad e imagen corporativa. El funcionamiento del sistema es sencillo: la persona que llegue con su aparato que disponga de WiFi se conecta a la red y al iniciar la navegación es conducido a una web en la que debe meter su RUT. Desde ese momento dispone de media hora de navegación que podrá ser renovada tras 5 minutos si hay espacio, ya que en cada punto sólo se pueden conectar hasta 20 dispositivos a la vez.

La instalación de este servicio comenzó en diciembre y está disponible en las siguientes estaciones:

Línea 1: U. de Chile, Manquehue, U. De Santiago y Tobalaba.

Línea 2: La Cisterna, San Miguel y Vespucio Norte.

Línea 4: Quilín, Simón Bolívar, Pza. Egaña, Los Orientales y Las Mercedes.

Línea 4-A: Santa Rosa y San Ramón.

Línea 5: Baquedano, Bellavista La Florida, San Pablo, Quinta Normal, Carlos Valdovinos, Santiago Bueras, Pudahuel y Gruta de Lourdes.

Cambio de horarios en Metrotrén y TerraSur

Desde el 1 de junio entró en vigor una reforma de horarios que afecta a casi todos los servicios de TMSA y TerraSur con el objetivo de servir mejor a más personas. El cambio más significativo es el reemplazo de uno de los TerraSur Santiago-Talca y vv. por un nuevo servicio llamado Expreso Maule que se efectúa con UT 440-R con asientos de cercañas.

Los principales ajustes a realizar en Metrotrén son el cambio de cabecera de alguno de los trenes, la supresión de 4 circulaciones y la creación de 10 nuevas. Por su parte, TerraSur suprimirá servicios durante los fines de semana, además del ya mencionado reemplazo del de Talca.

Las obras del ferrocarril Arica-La Paz finalizarán en octubre

COMSA, empresa encargada de ejecutar las obras de rehabilitación de la línea, ha anunciado que no finalizarán hasta el mes de octubre, aunque estaba previsto terminarlas en agosto.

La culminación de las obras se ha visto retrasada debido a las condiciones climáticas, que han causado daños en algunos de los elementos renovados. Una vez hayan acabado todos los trabajos, se permitirá la circulación de locomotoras más potentes y pesadas que ayudarán a optimizar los costes de explotación. Esto es posible gracias a la sustitución del carril antiguo por uno más pesado.

Este ferrocarril de ancho métrico, tiene una longitud de 440 kilómetros, de los cuales 206,5 corresponden al lado chileno que está siendo rehabilitado por COMSA bajo las órdenes de EFE. Una vez arreglada, la línea pasará a ser del tipo B por lo que se permitirá la circulación de trenes de mercancías a 40km/h y de pasajeros a 50km/h.

Con la reapertura se prevén transportar hasta 250.000 toneladas de carga al año y fomentar el turismo con los trenes de pasajeros.

No obstante, las obras no terminan aquí ya que hasta mayo de 2013 está previsto que se siga trabajando en la limpieza de suelos contaminados por residuos minerales.

Embarcan los primeros trenes del metro de Santiago con aire acondicionado

Los primeros 9 coches de la serie NS-2007 del

metro de la Capital chilena con aire acondicionado, han sido embarcados en el puerto de Bilbao, España, con vistas a entrar en servicio durante el mes de octubre, una vez lleguen al puerto de San Antonio a finales de julio y realicen las pertinentes pruebas.

Este tren se trata del primero de 14 nuevos que prestarán servicio en la línea 1. Además, también es el primero de toda la historia de la red en incorporar aire acondicionado, lo que mejorará el confort de los viajeros.



El tren siendo cargado en el puerto de Bilbao. Cortesía de Metro de Santiago ©.

En marcha el control automático de pasajes en Alameda

Desde el martes 26 de junio está en servicio, en período de pruebas, el sistema de control automatizado de boletos mediante torniquetes en la estación de Alameda, Santiago, para los servicios Metrotrén. Desde ahora, es necesario acercarse al lector el código de barras impreso en cada pasaje de tal manera que se pueda abrir el paso para entrar o salir. No obstante, el título de viaje deberá ser conservado hasta el final del recorrido ya que puede ser solicitado por personal de la empresa. En caso de viajar sin pasaje válido, se aplicará una multa de \$2000 y de \$2900 a partir del 10 de julio.

Noticias de Francia

SNCF ordena 40 TGV Euroduplex

La operadora francesa SNCF ha firmado con Alstom el contrato para la construcción de 40 unidades de TGV Euroduplex, como parte del acuerdo marco firmado en 2007.

Estas 40 ramas se sumarán a partir de 2015 a las 40 que se están construyendo actualmente y cuyos primeros servicios comenzaron el 11 de diciembre de 2011.

Los TGV Euroduplex son la última generación de trenes de alta velocidad de dos pisos desarrollada por Alstom. Aparte de tener importantes mejoras respecto a los TGV Dúplex de la generación anterior, estos tienen por defecto grosso modo la peculiaridad de poder circular sin problemas por los ferrocarriles de Francia, Alemania, Suiza y Luxemburgo ya que están equipados con los equipos eléctricos necesitados en dichos países. Además, está equipado con un sistema de señalización compatible con todos los usados en Europa. Existen algunas ramas aptas para circular en España.



TGV Eurodúplex. Foto: © Alstom.

Inauguradas dos líneas de tranvía en Montpellier

El presidente de la Mancomunidad de Montpellier (Communauté d'Agglomération de Montpellier), Jean-Pierre Mourre ha inaugurado el 6 de abril, en una multitudinaria ceremonia, las nuevas líneas tranviarias 3 y 4 que suman un total de 27,8km, que son explotadas con 26 unidades Citadis de Alstom de nueva generación.

Inaugurado en el año 2000, el sistema tranviario de esta ciudad francesa está compuesto en la actualidad por cuatro líneas de tranvía moderno, medio de transporte que cada día está más implantado en el mundo por su gran eficiencia.

Las nuevas unidades Citadis, que llevan los últimos avances tecnológicos, cuentan con el diseño y estilismo el popular Christian Lacroix.



Citadis de la nueva T3 de Montpellier el día de su inauguración. Foto: Lewikimédien.

Aprobado el trazado de las LAV que conectarán Burdeos con Toulouse y España

El Ministerio de Transporte francés ha autorizado, mediante orden ministerial, la propuesta del trazado de las futuras ampliaciones de la LAV Sur-europea Atlántica (LGV Sud-Europe Atlantique) que unirá Burdeos con Toulouse y el norte de España por Hendaya; enmarcadas en el Gran Proyecto Ferroviario del Suroeste.

Propuesto por un comité técnico el 9 de enero de 2012, el proyecto se divide en dos líneas que sumarán 417 kilómetros. La oriental partirá de Burdeos hacia Toulouse y la occidental desde Burdeos hasta Hendaya, en donde conectará con la red española de interés general. En la actualidad, entre Tours y Burdeos se está construyendo la LAV Sur-Europea Atlántica, como prolongación de la LAV Atlántica que conecta París-Montparnasse con Tours.

La aprobación por parte del Ministerio abre paso a las siguientes fases, que son la de información pública, expropiación de terrenos así como todos los procedimientos para considerar esta nueva infraestructura como de interés público.

Cabe destacar que el estudio del nuevo trazado ha seguido criterios técnicos así como las propias peticiones de los agentes locales, de tal manera que la línea se ajuste a las necesidades reales de los principales sitios por donde pasará.

SNCF lanza un nuevo programa de fidelización

Bajo el nombre de Voyageur (viajero), la operadora pública francesa lanzó el 31 de mayo un nuevo programa de fidelización para los usuarios de los servicios Intercités y TGV, que reemplaza al actual Grand Voyageur, limitado a los TGV.

Al igual que el programa Tempo de Renfe, Voyageur tendrá varios programas, en función del número de viajes realizados: Voyageur, Grand Voyageur, Grand Voyageur Plus y Grand Voyageur Le Club. Para el primer grupo la principal ventaja es que, a partir del décimo trayecto realizado, se obtendrá un bono-descuento del 10% sobre el precio del billete, para ser utilizado en otro viaje. A partir del trayecto número 20, el viajero pasa a la clase Grand Voyageur y comienza a acumular puntos equivalentes a un 20% del precio del billete para ser canjeados por viajes o regalos.

A medida que se va subiendo de categoría, se aumentan las ventajas como, por ejemplo, el acceso a salones de espera VIP tanto en Francia como fuera del país.

La LAV Este cumple 5 años con buenas cifras de viajeros

El 9 de junio de 2007 se inauguró en Francia la LGV Est, o Línea de Alta Velocidad Este, entre París y Baudrecourt (cerca de las ciudades de Metz y Nancy) que entró en servicio un día después. Cinco años más tarde, la SNCF, principal operador de la línea junto a la DB, ha transportado a más de 60 millones de viajeros.

Además, las cifras de viajeros no dejan de crecer. En 2011, 13 millones de personas utilizaron los servicios TGV Est prestados por la operadora francesa, un 5% más que en 2010, siendo el eje París-Alsacia en el más aumenta el número de viajeros.

La línea, que es la primera del país galo con una velocidad máxima de 320km/h, sirve de puente para conectar con otros países europeos como Luxemburgo a partir de Metz y Alemania a través de Estrasburgo. Precisamente es a esta última ciudad a donde está previsto que la línea llegue en 2016, cuando se completen los 106km que faltan entre Baudrecourt y Vendenheim.

Respecto al material móvil, a lo largo de 2012 se está iniciando la implementación de los TGV Euroduplex, que sustituirán a los TGV-POS; que son una

reforma de las ramas TGV Réseau dotadas de nuevas cabezas tractoras con mayores prestaciones y aptas para circular por otros países. Además, por la infraestructura también circulan trenes ICE3 de la serie 406 de la DB, adaptados para circular por las infraestructuras francesas.

Para celebrar este aniversario, SNCF ha realizado animaciones abordo de diferentes trenes de la línea durante el 7 de junio.

SNCF potencia el tren convencional con nuevas ofertas

A partir de este verano, la SNCF extenderá la tarifa 100% ECO de Intercités, los servicios prestados con material convencional, al eje París-Deauville, con el objetivo de captar más viajeros y ofrecer mejor servicio. Por otro lado, se creará la oferta Mini-Groupe, pensada para grupos de 3 a 5 personas, en la que los viajeros número 3 a 5 inclusive pagarán una tarifa muy reducida. Además, mejorará las prestaciones de los nocturnos con nuevos tipos de mantas y opciones de personalización.

Respecto a la oferta 100% ECO, la SNCF ofrecerá billetes de ida y vuelta los fines de semana por un valor de entre 15 y 25€. Esta iniciativa se pone en marcha tras el éxito registrado en el corredor París-Toulouse y se irá extendiendo paulatinamente a otras rutas Intercités. Por último, la oferta Mini-Groupe ofrecerá plazas por 10€ o 15€, según el trayecto, para los componentes 3º, 4º y 5º del grupo.

Los servicios Intercités nocturnos también están viendo mejoradas sus prestaciones, gracias a un programa de sustitución de la ropa de cama por otra más cómoda, que será completado en el mes de octubre. También ofrece dos nuevas modalida-



CC 72145 con Intercités. Foto: Romain D C.

des de personalización de los compartimentos: el privatizable y el de mujeres. En el primer caso, se dará la opción al viajero o los viajeros de reservar el compartimento en exclusiva, con el fin de mejorar la privacidad y comodidad. La segunda modalidad está orientado a mujeres que viajen solas o con niños pequeños y que no desean compartir su habitáculo con hombres.

Translohr será finalmente comprada al 100% por Alstom y el FSI

La fabricante francesa Alstom ha cerrado un acuerdo con el Fondo Estratégico de Inversión (FSI en sus siglas en francés) para la adquisición de la totalidad del negocio de Translohr, el tranvía de ruedas neumáticas, por 35 millones de euros.

Gracias a este acuerdo, por el que la fabricante adquirirá el 51% del producto, se podrá mantener la actividad en las fábricas de Alsacia, donde se desarrolla la plataforma Translohr, sus empleados y finalizar los proyectos que ya están en ejecución como el tranvía de París.



Translohr en Padua. Foto: SpSmiler.

En servicio al público el tranvía de Brest

Tras dos días de grandes celebraciones en las que más de 200.000 personas pudieron probar el nuevo medio de transporte, ha entrado en servicio el tranvía de Brest, en la región de Bretaña.

La por ahora única línea tiene una longitud de 14 kilómetros y cuenta con 28 estaciones. Está servida por 20 unidades Citadis Océan fabricadas por Alstom. La fiesta inaugural tuvo lugar entre el 23 y el 24 de junio, aprovechando el fin de semana y se realizaron diversas actividades culturales para todos los ciudadanos.

Con esta apertura, Brest se convierte en una de

las múltiples ciudades europeas que incorporan el tranvía moderno como medio de transporte urbano. Entre sus principales ventajas se encuentra una mayor capacidad de transporte que el autobús y un coste de infraestructura muy inferior al de un metro.

La RAPT encargará 70 nuevos trenes dúplex MI09 a Alstom-Bombardier

La autoridad del transporte parisino, RAPT, ha anunciado que solicitará a Alstom y Bombardier la fabricación de 70 unidades de la serie MI09 adicionales por un valor de 1.000 millones de euros. Este contrato es la ampliación opcional del firmado en abril de 2009 mediante el cual se encargaron 60 trenes de este tipo al consorcio franco-canadiense.

Cada tren tiene una longitud de 112 metros y está compuesto por 5 coches dotados de tres grandes puertas por costado, de tal manera que se combina la gran cantidad de plazas que ofrecen los trenes de 2 pisos (en este caso de 1.300 en total) con una carga y descarga rápida.

La iluminación del interior está pensada para crear un ambiente de tranquilidad, de tal manera que mejore la experiencia del viaje. Además, estos trenes disponen de monitores en los que se muestra información relativa al viaje y están adaptados para los minusválidos.

Tienen una velocidad máxima de 120km/h, apta para las infraestructuras por las que circulan. Estos nuevos trenes estarán dotados de un sistema de tracción más moderno y eficiente que los anteriores de tal manera que su consumo energético se reduzca. Además generarán menos contaminación por polvo al frenado ya que usarán más el freno eléctrico. Su entrega comenzará en 2014 y será completada en 2016. En un principio estarán destinados a la línea A del RER.



Unidad de la serie MI09. Foto: bouboul51.

Noticias de Reino Unido

Inaugurado el renovado tranvía de Blackpool

El ministro de Transporte británico, Norman Baker, ha inaugurado el nuevo tranvía de Blackpool, Inglaterra. Se trata de una reforma integral del servicio que ha supuesto la renovación de 11 de sus 16 kilómetros de vía, la adquisición de 16 tranvías de piso bajo de la familia Flexity 2 de Bombardier y la construcción de un nuevo depósito.

Gracias a esta renovación, que ha tenido un coste total de 100 millones de libras (unos 120 millones de euros), se ha frenado el deterioro de este servicio tranviario que hasta la fecha estaba prestado con vehículos antiguos no accesibles, algunos de ellos de dos pisos. No obstante, la flota tradicional ha sido preservada para prestar servicios turísticos durante los fines de semana y verano.

De esta manera, Blackpool se suma a la lista de ciudades que optan por potenciar este útil medio de transporte urbano que poco a poco vuelve a conquistar las calles de las grandes ciudades.

La Cheltenham, locomotora inglesa de los años 30, resucita tras 32 años

Durante la mañana del viernes 11 de mayo, ha sido presentada en los talleres de Eastleigh, Hampshire, la recién resucitada locomotora 925 Cheltenham.

Construida en 1934 en los mismos talleres, perteneció a una serie de 40 locomotoras conocidas como Schools que fueron las más potentes del tipo 2-2-0. Fue una de las últimas de esta serie en ser dadas de baja en 1962 y, tras una pequeña restauración realizada por aquel entonces, calentó su caldera por última vez en 1980 en Rainhill.

Propiedad del National Railway Museum de York, ha sido durante años parte de su exposición estática hasta que el 6 de octubre de 2010 fue transportada a los talleres.

Tras un proceso de desamiantado realizado por profesionales, la restauración y puesta en marcha ha sido llevada a cabo por voluntarios del Mid Hants Railway, encargado de la Watercress Line - una línea férrea turística de 15 kilómetros.

Tras la presentación de hoy sólo quedan los retoques finales y trabajos de pintura para completar

su restauración. Una vez finalizada, regresará a York para participar en la Railfest 2012 y luego pasará a formar parte del parque móvil de la Watercress Line.



Locomotora Cheltenham. Foto: Tim Beere, MHR

Metro de Madrid asesorará al de Londres para la implantación del CBTC

Metro de Madrid, empresa encargada de la explotación y mantenimiento del ferrocarril metropolitano madrileño, ha recibido la solicitud por parte de London Underground de recibir asesoramiento para instalar el sistema de conducción automática con cantón móvil CBTC.

En concreto, la empresa española asesorará sobre los procedimientos seguidos para poder instalarlo en las líneas 1 y 6 sin cortar el servicio, ya que cuando se comenzó su instalación en Londres en 2009 sí que era necesario suspender el tráfico de viajeros. Dichos cortes, sumados a los que todos los fines de semana desde 2008 se vienen produciendo para renovar prácticamente toda la infraestructura, generaron muchas quejas por parte de los usuarios.

Ambas compañías llevan cuatro años de colaboración mediante el intercambio de información y experiencia para lograr mejorar el servicio prestado.

El ETCS desembarca en Reino Unido

El gestor de infraestructuras ferroviarias de Reino Unido, Network Rail, ha firmado un contrato marco con cuatro empresas para realizar el estudio y posterior implementación del sistema de señalización europeo ERTMS en tres de los principales corredores.

En la actualidad, sólo los poco más de 200 kiló-

metros de la Cambrian Line, que conecta Sutton Bridge Junction con Shrewsbury y Machynlleth, cuenta con esta tecnología. Las empresas seleccionadas han sido Invensys Rail, Signalling Solutions (alianza entre Balfour Beatty y Alstom), Infracore (alianza entre Carillion y Bombardier) y Ansaldo STS; todas ellas con experiencia en la instalación del estándar europeo.

En tres fases

El proceso de instalación de la nueva señalización se realizará en tres etapas. Durante la primera, Network Rail y las otras empresas deberán de trabajar en conjunto para estudiar la solución técnica que se adoptará, sobre la que se basará la oferta comercial a presentar por las constructoras. Finalizado este plazo, dichas soluciones pasarán una fase de pruebas en un tramo en vía única de la Hertford Loop.

Tras este proceso de pruebas, las soluciones que presenten mejores condiciones técnicas y económicas serán las encargadas de instalar el ERTMS en el Great Western Railway y en la East Coast Main Line. Está previsto que entre en servicio en 2014 y 2016 respectivamente, tras lo que se procederá a su instalación en la Midlands Line.

80 estaciones del metro de Londres tendrán WiFi a finales de julio

London Underground y Virgin Media han anunciado el nombre de las primeras cinco estaciones que en breve dispondrán de Internet inalámbrico gratuito para sus viajeros, dentro de un plan que pretende dotar de este servicio a toda la red de manera paulatina.

En concreto, las primeras paradas serán las de Oxford Circus, Stratford, Liverpool Street, Leicester Square y King's Cross aunque a finales de julio está previsto que el servicio se amplíe hasta 80 estaciones. Posteriormente, se seguirá ampliando al resto de lugares que sigan sin servicio.

El proyecto de instalación del WiFi ya fue anunciado en marzo de 2011 tras una exitosa prueba en Charing Cross.

Inaugurada la Railfest 2012

Del 2 al 10 de junio el Museo Nacional del Ferrocarril de York (NRM por sus siglas en inglés) celebra la Railfest 2012, una fiesta del ferrocarril en el que están presentes más de 50 vehículos especiales, la mayoría de vapor, y en la que se organizarán dife-

rentes eventos para potenciar la cultura ferroviaria.

Entre las locomotoras más destacadas se encuentran la Flying Scotsman, recientemente restaurada en el propio museo; la Tornado, que entró en servicio en 2008; la Cheltenham, recientemente restaurada tras 32 años apagada; o la Olton Hall, conocida por remolcar el Hogwarts Express de Harry Potter.

Además, para los más pequeños se han organizado actividades basadas en la serie de animación Chuggington.

La antorcha olímpica viaja en tren histórico

Ya falta menos para que se inicien los Juegos Olímpicos de Londres 2012 que convertirán a la capital británica en el foco de atención internacional. Mientras llega ese momento, la clásica antorcha olímpica sigue recorriendo el país. En concreto se encuentra haciendo su viaje por el condado de Yorkshire, en el que el 20 de junio ha viajado en un tren histórico remolcado por la vaporosa Scots Guardsman, conocida por su aparición en la popular película Night Mail de 1933.

Una vez a bordo, el tren ha realizado en 45 minutos el recorrido York-Thirsk, en donde la antorcha continuó su viaje. Sin embargo, la composición histórica continuó hasta el Museo Nacional Ferroviario de Shildon, en donde sus viajeros asistieron a una recepción. Cuando se anunció este hito en el viaje olímpico, se programó que fuera la popular Flying Scotsman la encargada de remolcar el tren. Sin embargo, debido a que aún no se ha podido terminar su restauración, en marzo se optó por poner a la Scots Guardsman como locomotora titular.

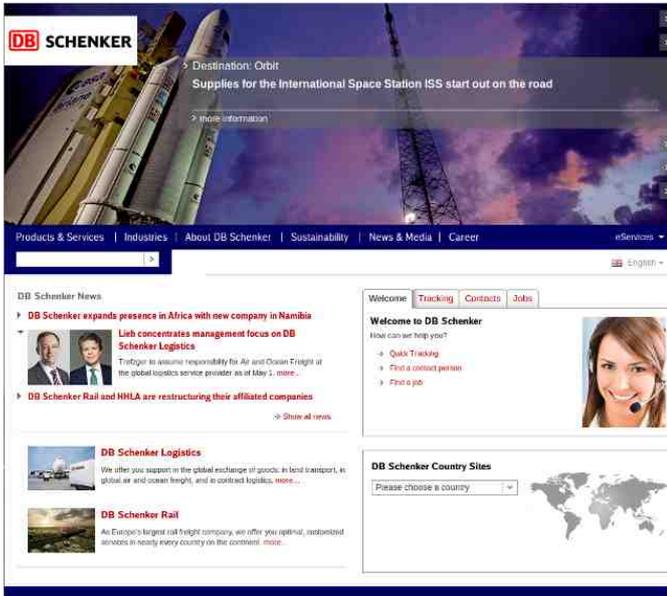


La 46115 "Scots Guardsman" pasando por Cromwell. Foto: Phil Sangwell.

Noticias de Alemania

DB Shenker estrena página web

La empresa internacional de logística DB Shenker, propiedad de la alemana Deutsche Bahn, ha estrenado nueva página web internacional de cara a mejorar la comunicación con sus clientes. Desde ahora es más sencillo acceder a la información corporativa, notas de prensa y contactos internacionales.



Captura de pantalla de la página del nuevo sitio web

Inaugurado un ferry ferroviario germano-ruso

La canciller de Alemania, Angela Merkel, el presidente de la Deutsche Bahn, Dr Rudiger Grube y el presidente de los Ferrocarriles Rusos (RZD), Vladimir Yakunin, acudieron el 8 de junio en Saßnitz, Alemania, a la inauguración de un corredor ferroviario mediante ferry a través del Báltico que conecta el puerto germano con el de Ust Luga, cerca de San Petersburgo, Rusia.

Según Yakunin, con la puesta en marcha de este servicio se mejorará notablemente el transporte de mercancías entre Europa y Asia-Pacífico a través de Rusia.

Para hacer realidad este ferry, ha sido necesario adaptar el puerto de Saßnitz con 60 kilómetros de vía en ancho internacional (1.435 mm) y 30 kilómetros en ancho ruso (1.520mm) y un cambiador de ejes. Aunque ya había sido usado con anterioridad para el transporte de los Siemens Velaro-RUS que operan en la línea Moscú San Petersburgo y los Siemens Desiro que se usarán Sochi, hasta ahora no se había iniciado el servicio comercial.

Deutsche Bahn, investigada por abuso de posición

La Comisión Europea ha abierto una investigación formal a la empresa alemana debido al abuso de posición del que le acusan sus competidores. La entidad y sus filiales, que gestionan tanto las infraestructuras como la operación de trenes públicos, supuestamente cobra comisiones más elevadas por el uso de electricidad a su competencia que a los trenes propios, contraviniendo a las prácticas de competencia establecidas.

La denuncia por parte de los otros operadores alemanes fue realizada en el año 2011, cuando se detectaron estas irregularidades cometidas por la filial DB Energie, encargada del suministro eléctrico por catenaria. No obstante, según la Comisión, que se abra un procedimiento formal no prejuzga el resultado de la investigación, que será tratada con prioridad.

Deutsche Bahn comprará 38 trenes Coradia

Haciendo uso de la opción de ampliar los contratos de adquisición de trenes diésel de la familia Coradia Lint realizados con la francesa Alstom en 2008 y 2011, la operadora pública alemana Deutsche Bahn adquirirá 14 trenes con 112 asientos y 24 con 160 respectivamente.

Estos trenes tienen una velocidad máxima de 140km/h y están preparados para minusválidos, con baños totalmente adaptados y una rampa de acceso desde el andén. Su innovador sistema de tracción hace que consuman poco combustible y los filtros en el escape logran que se retenga un 90% de partículas contaminantes.



VT 648 de la DB "Coradia Lint 41" en Au (Siegt). Foto: Wikipedia.

Noticias del resto de Europa

CAF fabricará 41 trenes "Civity" para Letonia

La española Constructora y Auxiliar de Ferrocarriles ha resultado la adjudicataria de un contrato para el suministro de 34 unidades eléctricas y 7 diésel para la operadora letona Pasažieru Vilciens, en el que se considera el mayor contrato de material móvil de la historia del país.

El pedido, que tendrá un valor de 400 millones de euros, supone la llegada del fabricante español al mercado soviético además de un gran punto de partida para ofrecer sus productos a Rusia y países de la antigua URSS ya que estos 41 son los primeros Civity en fabricarse para el gálibo ruso.

Cada una de las unidades tendrá tres coches de piso bajo con 270 plazas sentadas y 190 de pie en total en las eléctricas y de 300 sentadas y 150 de pie en las diésel. Tendrán una velocidad máxima de 140 km/h. Está previsto que todos los trenes se entreguen entre 2014 y 2015 y que parte de la producción se realice en la empresa letona RVR (R GAS VAGONB VESR PN CA).

Este es el cuarto contrato que gana CAF con su nueva plataforma de trenes de cercanías y regionales, pues ya han sido solicitados trenes de este tipo en Trieste, Montenegro y Alemania. Sin lugar a dudas, este último es el más importante ya que, aunque aún no se ha formalizado ningún pedido, se trata de un contrato marco en el que optará al suministro de 400 trenes para DB Regio.



CAF Civity. Fuente: infraestructurasferroviarias.wordpress.com

Europa vuelve a fabricar material convencional

La división industrial de la operadora pública húngara, MÁV-Gépészet, ha retomado las labores de construcción de coches de viajeros en su factoría de Szolnok, 18 años después de que se fabricara el último en Hungría y prácticamente en toda

Europa. El proyecto, financiado parcialmente por la Unión Europea, implica la construcción de nuevo material remolcado apto para circular a 200km/h cumpliendo los últimos estándares de seguridad y confort.

En plena era de los trenes autopropulsados de composición fija, Hungría vuelve a apostar por la versatilidad de los coches de viajeros casi dos décadas después de haber recibido su último pedido (coches tipo Z1 aptos para ir a 200km/h, 76 de los cuales fueron fabricados por CAF en España).

Apodados IC+, están llamados a renovar la flota de trenes de MÁV-Start para rutas nacionales e internacionales y entrarán en servicio a partir de 2013. Estarán equipados con aire acondicionado, wi-fi, GPS, información al viajero mediante pantallas LCD, enchufes en los asientos, circuito cerrado de televisión y sistemas de diagnóstico automatizados.

Aunque el primer cliente de estos nuevos coches sea la propia operadora, la fabricación de los mismos está abierta a potenciales nuevos clientes.

29 nuevos trenes de alta velocidad para Suiza

La empresa Ferrocarriles Federales Suizos (SBB-CFF-FFS) han convocado un concurso para el suministro de 29 trenes con una velocidad máxima de 249km/h y aptos para circular en Italia y Alemania, con el objetivo de reemplazar a los ETR 470 de Cisalpino (que serán retirados en 2014 tras 19 años en servicio) y para hacer frente al -previsible- aumento de demanda que causará la apertura, en 2015, del túnel de San Gotardo.



ETR 470 en Stuttgart Hauptbahnhof. Foto: Matthew Black.

Las nuevas composiciones deberán de contar con un 70% más de asientos que los trenes actuales y carecerán de basculación, ya que con la apertura del túnel no será tan necesaria como en la actualidad.

Está previsto que los trenes comiencen a ser entregados a partir de 2017, por lo que la compañía está estudiando con qué vehículos sustituir a los Pendolinos que habrá retirado 3 años antes.

Inter Raíl cumple 30 años

El 1 de mayo de 1972 comenzó una nueva forma de viajar por Europa, basada en un billete que permitía usar trenes de manera ilimitada en zonas que abarcaban uno o varios países. La iniciativa, impulsada por Eurail y los ferrocarriles de los países miembros, se ha convertido en todo un clásico de la juventud europea, asociado con diversión, libertad y aventura.

Para conmemorar este aniversario, se harán distintos eventos ante medios a lo largo de 2012, se lanzará un documental y se realizarán fiestas de celebración. No es para menos, pues las ventas de este tipo de billetes, que son la opción más barata para moverse por Europa con libertad, no han dejado de crecer. En 2011 subió un 2% el número de usuarios respecto al año anterior.

LUAS lanza una nueva web para móviles

La responsable de la explotación del tranvía dublinés ha estrenado una nueva web para móviles, a la que se puede acceder desde cualquier teléfono inteligente mediante la URL oficial de la empresa www.luas.ie. El sitio es una optimización para pantallas pequeñas de la versión ofrecida para ordenadores, por lo que ofrece toda la información y, además de en inglés, está disponible en gaélico.



Captura de pantalla de la nueva página web para móviles de LUAS Dublín.

Acuerdo histórico para la liberalización del ferrocarril y crear un espacio ferroviario único

Las instituciones de la Unión Europea (Consejo, Comisión y Parlamento) han llegado a un acuerdo informal para impulsar el conocido como 4º paquete ferroviario, con el que se avanza en la liberalización total del sector así como en la creación de una entidad reguladora única.

El objetivo de este paquete es permitir la libre circulación de operadores públicos y privados por las infraestructuras ferroviarias de los 27 países de la UE, acabando con la actual fragmentación que dificulta hacerle la competencia a la carretera o al transporte aéreo. También se pretende finalizar la segregación total de los gestores de infraestructura y los operadores de servicio, con el fin de que se preste un mejor servicio en igualdad de condiciones.

Durante las últimas negociaciones se ha avanzado en la figura de la creación de un regulador único de la infraestructura, de tal manera que haya una mayor independencia de cada Estado miembro. Por otro lado, este regulador tendrá la facultad de poner multas en aquellos sitios donde se incumpla la normativa europea, como se investiga que pueda estar sucediendo ahora en Alemania. En un primer paso, los actuales gestores de infraestructuras (como Adif en España, Refer en Portugal, RFF en Francia o Network Rail en Gran Bretaña) se coordinarán en una red a la hora de tomar decisiones.

Por otro lado, se ha avanzado en las reglas que controlarán la inversión en infraestructura ferroviaria, con el fin de que no se utilice para otros fines y se estandaricen los cánones a cobrar.

Este acuerdo aún está pendiente de ser ratificado por las tres instituciones, proceso que está previsto que se culmine en el mes de julio.

Alstom fabricará 46 trenes Coradia para Estocolmo

Storstockholms Lokaltrafik, autoridad del transporte del Gran Estocolmo, ha solicitado a Alstom la construcción de 46 unidades eléctricas de 6 coches de la familia Coradia Nordic, aptas para las condiciones climáticas escandinavas, por un importe de 440 millones de euros.

Este contrato es parte de un acuerdo marco firmado entre SL y Alstom en 2002, gracias al que el

operador ya ha recibido 129 unidades de este tipo. Tienen una velocidad máxima de 160km/h y estarán dotados con la última tecnología del sistema de señalización ERTMS. El tren, ambientalmente sostenible, optimiza la energía usada al acelerar y la generada al frenar, alcanzando una cuota de reciclaje del 95%.

Los trenes, que entrarán en servicio en 2016, son 100% accesibles ya que tienen el piso bajo a lo largo de la composición. Para ello, los equipos de tracción están situados en el techo.



**Unidad X60 "Coradia" en Estocolmo.
Foto: Udo Schröter.**

El aeropuerto de Lisboa tendrá metro en julio

Tras cinco años y medio en construcción, en julio entrarán en servicio los 3,6km de la línea roja del metro de Lisboa que conectan Oriente con el aeropuerto de la ciudad que contará, además, con las estaciones de Moscavide y Encarnação. No obstante, no se ha comunicado ninguna fecha definitiva, pero en cualquier caso es el anuncio de un hito importante para el ferrocarril de la capital lusa.



**Tren de la línea verde del metro de Lisboa.
Foto: Antonio Marino.**

Nuevo planificador de transporte para Irlanda

La Autoridad Nacional del Transporte de Irlanda (NTA por sus siglas en inglés) ha lanzado un planificador de transporte por Internet para calcular cualquier ruta nacional en transporte público.

Con una sencilla solicitud se puede calcular cualquier recorrido puerta a puerta usando todos los medios de transporte público: autobús, tren, tranvía, ferry, taxi y caminar.

Cubre 120 operadores de transporte y permite imprimir los horarios y detalles del viaje de manera muy sencilla.

Con la implementación de este nuevo servicio, al que se puede entrar mediante web, se incentiva notablemente el uso del transporte público debido a la facilidad con la que la gente puede planificar sus viajes.

En el tranvía de Dublín los niños viajarán gratis los fines de semana de julio

El recientemente elegido alcalde de Dublín, Naoise Ó'Muirí, ha presentado en la estación tranviaria de St. Stephens Green, de la línea verde, el programa "Got Kids? Get Luas!" (¿Tienes hijos? ¡Súbete al Luas!) con su oferta "Kids Go Free" (los niños van gratis) que permitirá viajar los fines de semana a cualquier menor de 15 años acompañado por un adulto.

Además, se realizarán diversas actividades familiares a lo largo de todo el mes relacionadas con la ciencia, deportes, arte, actuaciones callejeras, naturaleza y más. Para completar esta campaña veraniega, se realizarán diversas competiciones con grandes premios para sus pequeños participantes.



**El Alcalde junto a dos niños.
Foto: © PIC. MAXWELLS DUBLIN Y LUAS.**

Noticias del resto del mundo

El metro de Nueva York recibirá 300 nuevos coches de Bombardier

La canadiense Bombardier ha firmado un contrato con la Metropolitan Transport Authority (MTA) para la fabricación de 300 coches por un valor de 482 millones de euros para el metro de Nueva York.

Los nuevos vehículos pertenecerán a la serie R179 e incorporarán las tecnologías más modernas desarrolladas por la compañía, como el sistema de tracción MITRAC con nuevos inversores más eficientes. Serán fabricados en la planta que Bombardier tiene en Plattsburgh, al norte del Estado de Nueva York y está previsto que los primeros diez coches piloto estén en pruebas a finales de 2014. El resto de la serie será entregada entre mediados de 2015 y primeros de 2017.

Este pedido suma la cantidad de trenes fabricados por Bombardier para New York City Transit (la operadora de MTA encargada de explotar la red de metro de Nueva York), que hasta la fecha alcanza los 1.900 coches.



Reproducción a ordenador de los nuevos trenes. Imagen: © Bombardier.

Presentada la locomotora de cremallera más grande y potente

El fabricante suizo de trenes Stadler Rail ha presentado la que proclama como locomotora más grande y potente jamás construida para ferrocarriles de cremallera, correspondiente a la serie SFr60 solicitada por la brasileña MRS Logística.

Con una longitud de 18,72m., altura de 4,6m, ancho de 3,28m, 121 toneladas de peso y 5000kW de

potencia, esta locomotora eléctrica a 3000Vcc puede transportar hasta 800 toneladas por las fuertes pendientes del tramo en cremallera de la línea São Paulo - Puerto de Santos.

En total se han solicitado 7 unidades que empezarán a ser incorporadas al servicio a finales del presente año.



La SFr60 en la presentación.
Foto de www.railwaygazette.com

Bombardier reemplazará toda la flota del metro de San Francisco

Bombardier y la Bay Area Rapid Transit District (BART) de San Francisco han firmado un acuerdo para la construcción de 260 coches de metro, con varias opciones de ampliación que alcanzarían las 750 unidades.

Gracias a este acuerdo, el metro de San Francisco va a ver su parque móvil completamente renovado con la incorporación de la denominada "Flota del futuro". Se trata de vehículos de última generación equipados con el sistema de tracción energéticamente eficiente MITRAC. Ofrecerán una serie de nuevas características como asientos más cómodos, más puertas para agilizar la carga y descarga, espacios para el transporte de bicicletas, iluminación eficiente, teleindicadores externos e internos o megafonía automática.

Los nuevos trenes serán ensamblados en la factoría que Bombardier tiene en Plattsburgh, Nueva York, en donde también se fabricarán los del metro de la capital de ese Estado.

La entrega de los primeros 10 coches pre-serie

está prevista para 2015, tras lo cual se comenzará el período de pruebas por parte de BART. Los 250 restantes serán entregados entre 2017 y 2019, posiblemente encadenándose al pedido de 150 trenes que se encargarán en principio el próximo 25 de junio, como parte de las opciones de ampliación del contrato.



Tren de la serie C del BART en la estación de Daly City. Foto: lensovet.

CAF construirá 40 tranvías Urbos para Cuiabá

El Gobierno del Estado de Mato Grosso, Brasil, a través de la Secretaría Extraordinaria de la Copa del Mundo de 2014 (SECOPA), ha adjudicado al consorcio VLT Cuiabá la construcción del nuevo sistema tranviario de su capital, en la que CAF participa con la fabricación de 40 tranvías de su plataforma Urbos que serán entregados llave en mano.

Se trata del primer proyecto de este tipo en el que CAF participa en Latinoamérica y lo hace junto a las empresas brasileñas CR Almeida y Santa Barbara, que se encargarán de la parte de obra civil. El nuevo tranvía deberá de estar en marcha para junio de 2014, fecha en la que se inicia el Mundial de Fútbol de Brasil, del que Cuiabá es una sede.



Diseño exterior de los tranvías URBOS de Cuiabá. Imagen: © CAF.

Tendrá dos líneas (Aeropuerto-Centro Político Administrativo (CPA) y Centro-Coxipo) que sumarán 28 kilómetros. De los 590 millones de euros que costará la ejecución de todo el proyecto, 216 corresponderán a la fabricación del material móvil.

CAF suministrará 14 trenes al metro de Calcuta

Kolkata Metro Rail Corporation, empresa encargada de la línea de metro Este-Oeste de la ciudad de Calcuta, La India, ha adjudicado a CAF por 110 millones de euros la construcción de 84 coches de metro repartidos en 14 trenes, con opción a 21 coches más.

Cada coche tendrá una longitud de 21,5 metros y un ancho de 3,72 metros. Su carrocería será de acero inoxidable, dispondrán de climatización y cada tren tendrá una capacidad máxima de 2.136 pasajeros. Además, serán totalmente accesibles para minusválidos. Tendrán una velocidad máxima de 90km/h.

Este contrato no es el primero que gana CAF para un ferrocarril hindú. En la línea lanzadera del aeropuerto de Nueva Delhi ya circulan 48 coches fabricados por la española.



Diseño de los nuevos trenes del metro de Calcuta, La India. Imagen: © CAF.

Todas las noticias recopiladas en la Trenvista fueron publicadas en Ferro Noticias de Ferro Raíl entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2012.

Si quieres estar informado de las últimas novedades treneras o quieres aportar tus propias noticias, escuchar el podcast ferroviario o ver los últimos vídeos, no dejes de visitar

www.ferro-rail.com

Ferro Vídeos publicados

Contenido publicado en el canal audiovisual de Ferro Raíl, en el que prácticamente todas las semanas aparecen nuevos vídeos de trenes tanto españoles como de otras partes del Mundo. Para verlos, visita www.ferro-rail.com, pincha en Ferro Vídeo o busca en la web alguno de los títulos siguientes:

Viaje en UT 450 entre Pitis y Las Rozas

¿A quién no le gusta viajar en tren? Ahora, desde tu ordenador, podrás disfrutar de un placentero viaje en el tren de dos pisos de Renfe Cercanías, la serie UT 450 entre las estaciones de Pitis y Las Rozas, atravesando los montes del Pardo; uno de los trayectos más bonitos de la red madrileña de corta distancia pese a la sequedad del terreo a causa de la falta de lluvias.

El vídeo fue grabado desde el piso de arriba del coche 9-450-020 (motor) y carece de música alguna, por lo que se pueden escuchar todos los sonidos producidos por la marcha del vehículo.

San Martín de la Vega: final de trayecto

Monográfico del último día de servicio del ferrocarril Pinto-San Martín de la Vega, clausurado el pasado 3 de abril, con imágenes de todo el recorrido en vista de viajero y del último tren.

Inauguración del ferrocarril de Cercanías al aeropuerto de Madrid

El 22 de septiembre de 2011 se inauguró el cercanías a la T4 del aeropuerto de Barajas. En este vídeo, publicado varios meses después, se puede ver parte del viaje del tren inaugural, los discursos y un acople de Civias en Nuevos Ministerios tras regresar del aeropuerto.

Trenes en Berlín y alrededores – Parte 1: Oranienburg, Hauptbahnhof y Wansee

Nos vamos al centro de Europa. Concretamente, a Berlín para ver pasar todo tipo de trenes de viajeros en tres estaciones distintas: Oranienburg, Hauptbahnhof y Wansee. Dispone de subtítulos en castellano, inglés y alemán con información de cada circulación.

Viajando en Civia: entre Las Zorreras y Las Matas en UT 465

Recorrido, en vista de pasajero, entre las madrileñas estaciones de Las Zorreras y Las Matas, de la línea C-3 de Cercanías a bordo de una Civia 465 de Renfe fabricada por CAF.

De caza en Alcázar de San Juan

Uno de los mayores enclaves ferroviarios de España es y sigue siendo la estación de Alcázar de San Juan, punto de división de las líneas Madrid-Levante y Madrid-Andalucía/Extremadura. Aunque los tráficos de viajeros se han visto drásticamente reducidos debido a la apertura de la LAV Madrid-Albacete/Valencia, siguen siendo bastantes los trenes que pasan por esta estación.

En las dos partes de este vídeo se muestran algunos tráficos matinales tanto de viajeros como de mercancías.

En viaje en el AVE Madrid-Barcelona

Recorrido entre Madrid y Barcelona abordo del 103-017 sin paradas.

Ferrocarriles en Polonia. De Kostrzyn a Gorzow.

En este vídeo volvemos al centro de Europa, pero ahora al límite de Polonia con Alemania para viajar abordo de un moderno automotor diésel por las vías polacas, ver los tranvías de la ciudad de Gorzow Wielkopolski y luego tres larguísima mercantes pasando por Kostrzyn.

De caza en Pinto, Madrid

Trenes de mercancías y viajeros pasando por la madrileña estación de Pinto, en la línea Madrid-Levante/Andalucía.

Trenes por Berlín y alrededores – Parte 2: Oranienburg y Hauptbahnhof

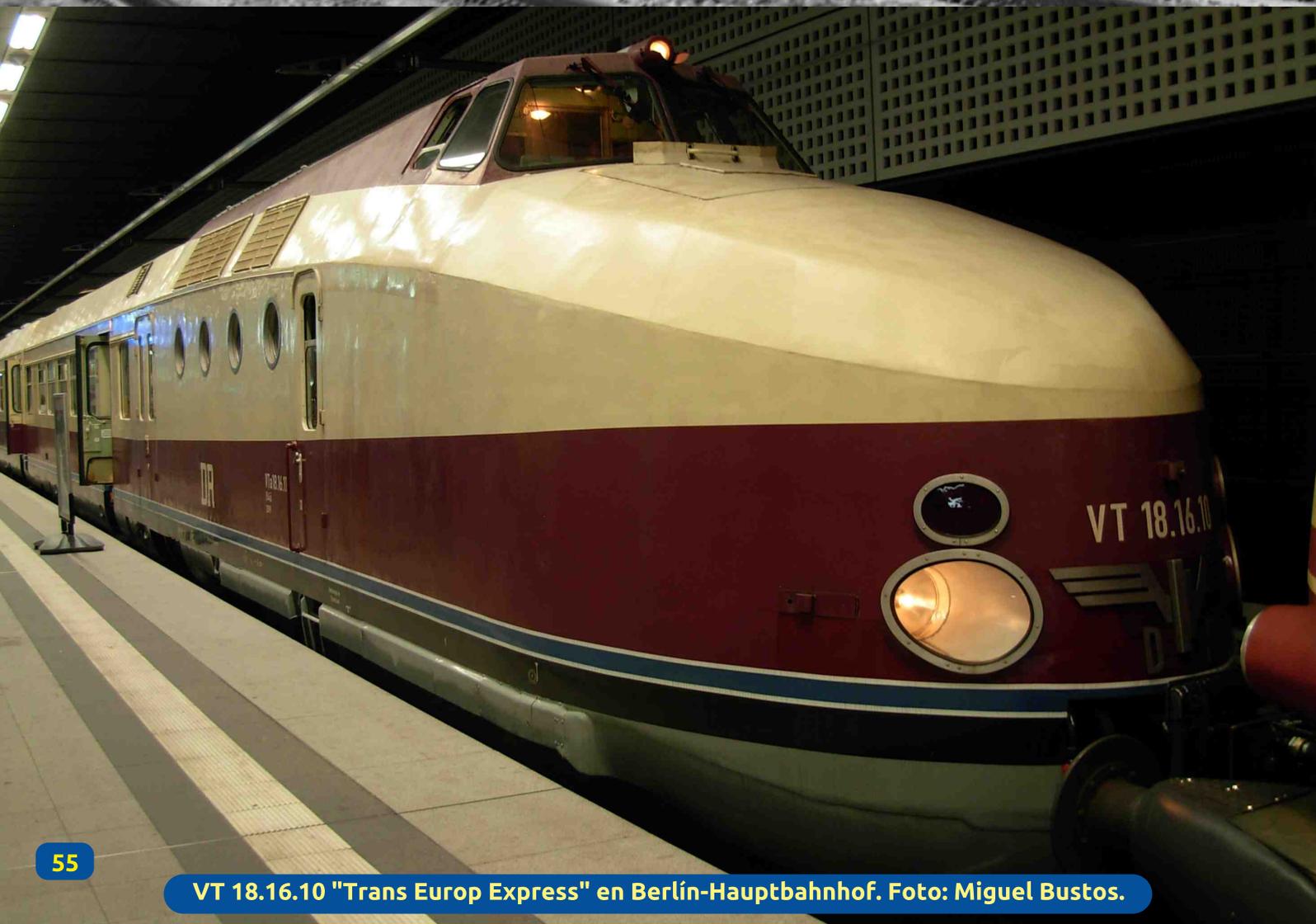
Más trenes alemanes en Berlín, en la segunda parte de este vídeo, a las estaciones de Oranienburg y Hauptbahnhof. ¡Mucho material convencional!

Monográfico: línea 8 del metro de Madrid

Reportaje sobre la línea de metro que va al aeropuerto de Madrid. Historia, infraestructura, material móvil y estaciones tienen cabida en este vídeo... sólo apto para los amantes de la serie 8000 del metro de Madrid.



Locomotora 140-2054 por Ezquerecocha el 14-4-2012. Foto: © Alberto de Juan.



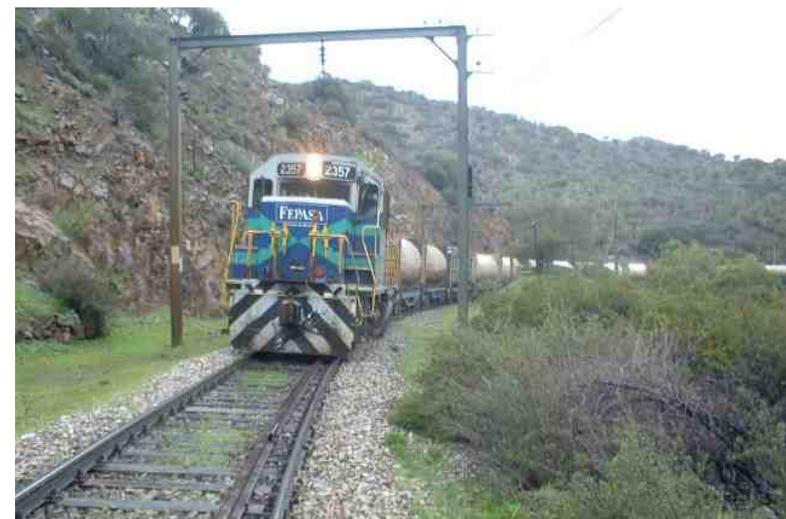
VT 18.16.10 "Trans Europ Express" en Berlín-Hauptbahnhof. Foto: Miguel Bustos.



Doble de 440 original con 470 pasando por La Cañada en 2005. Foto: © Javier Lago.



"Camello" 593-011 en Chamartín el 14 de mayo de 2004. Foto: Miguel Bustos.



FEPASA 2357 remolcando tren de la basura por la línea de Valparaíso. Foto: Miguel Bustos.



El 592-201 "Atómico" circulando por Valdemoro. Foto :© Alberto de Juan.



253-065 entre Zaragoza y Castejón. Foto: © Bernabé Igea.



Reliquia ferroviaria en la antigua estación Berlín-Templehof. Foto: Michael.berlin.