

ja de presentar algún obstáculo al desarrollo de grandes velocidades. La proximidad de los macizos montañosos del Maestrazgo y de la cordillera costero-catalana que afloran de manera intermitente a lo largo de la costa, son los obstáculos más importantes al tendido de la doble vía al exigir algunas rectificaciones de trazado.

Entre Valencia y Burriana (km. 57,9), el recorrido es prácticamente llano, con largas rectas —una de las cuales alcanza 16,4 kilómetros—, mientras las curvas no bajan de los 1.000 metros de radio. Igualmente las rampas no rebasan las cinco milésimas. Todo ello hace de este trayecto uno de los más favorables de la Península para correr. Se suceden después las importantes estaciones de Burriana, Villarreal y Almazora, con un perfil algo más atormentado, pero que todavía conserva las características de una línea favorable.

Castellón se encuentra en el kilómetro 69,5 y a partir de esta estación hay algunas pequeñas pendientes de 11 y ocho milésimas y una rampa de 10 milésimas.

La primera zona montañosa que presenta obstáculos al tendido se encuentra después de Benicasim, salvada por la vía con varias curvas, dos de ellas de 500 metros de radio, y un pequeño túnel de 549 metros.

Pasado Oropesa (km. 91,097) vuelven los largos tramos rectos hasta Torreblanca (km. 105,4), donde se inicia un fuerte repecho de 13, en el que hay dos rampas intercaladas, una de nueve milésimas y la otra,



De la simple observación de este croquis de la línea Valencia-Tarragona en las proximidades de Tortosa se advierte el gran ahorro en kilómetros que supondrá la variante entre Freginals y Amposta-Aldea. Los 15 kilómetros que aproximadamente tendrá esta variante contrastan con los 33 actuales de distancia entre ambas estaciones. El tramo entre Amposta-Aldea y Tortosa se mantendrá también para prestar servicio a esta última población.

que se proyecta para toda la línea.

También se proyecta otra variante en el tramo entre Alcanar y Amposta-Aldea para corregir el largo rodeo que ahora da la línea para pasar por Tortosa. Esta variante entre la estación de Freginals (km. 172) y la de Amposta-Aldea (km. 205,5) tiene una longitud de 15 kilómetros, con lo que la disminución de recorrido será de más de 18 kilómetros, con el consiguiente ahorro de tiempo y de gastos de explotación.

Para no dejar a Tortosa sin servicio de ferrocarril, se mantendrá en ramal el tramo de línea actual entre Amposta-Aldea y Tortosa en el que se prestará un servicio de lanzadera de trenes para enlazar con los expresos en la vía general, además de los regionales que tengan su punto de partida de la propia estación tortosina.

Entre las cinco alternativas estudiadas para resolver el problema se ha elegido la ya citada de Freginals a Amposta-Aldea, y el presupuesto de las obras que comprende también la construcción de un nuevo puente sobre el río Ebro es de 10.000 millones de pesetas.

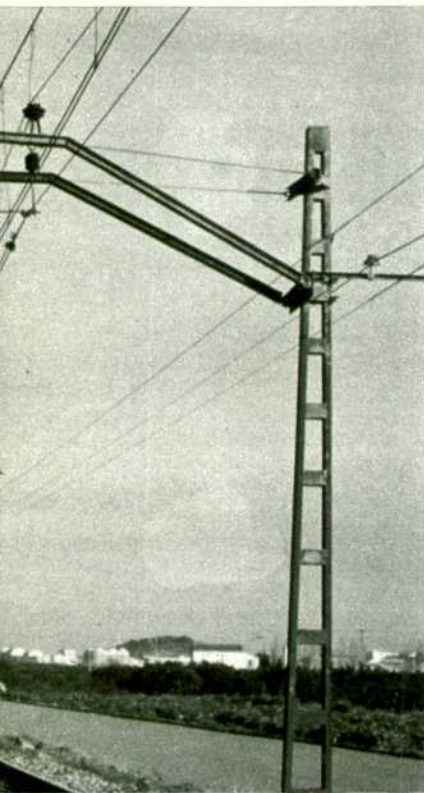
Finalmente, se estudian también otras posibles alternativas al paso de la línea por los pueblos de Benicasim y Salou, que de-

sean eliminar el problema que representa la situación de sendos pasos a nivel en las proximidades de las respectivas estaciones.

Características de la línea Valencia-Tarragona

No es la primera vez que VIA LIBRE se ocupa de la línea de Valencia a Tarragona, cuya obra de fábrica más importante es precisamente el puente sobre el Ebro, antes de entrar en Tortosa. Las vicisitudes de su construcción fueron analizadas en el número 71, publicado en noviembre de 1969. Construida entre 1862 y 1867, la inauguración se retrasó un año a falta de concluir el puente sobre el río Ebro, una obra de gran envergadura por el caudal que lleva el río en dicho lugar. Era también este puente el primero que se construía en un río de la importancia del Ebro y tan próximo a su desembocadura. Tenía el puente 227 metros de longitud y estaba sostenido por dos estribos y seis grupos de columnas gemelas. Este puente fue sustituido en 1911 por otro de cinco tramos metálicos y cuatro soportes preparados ya para la doble vía.

La línea de Valencia a Tarragona, pese a ser una de las de mejor perfil de la RENFE, no de-



El Talgo "Mare Nostrum", en el trayecto Tortosa-Campredó, orillando el canal de la margen izquierda del río Ebro.



que se inicia pasado un río llamado también Segura, de 13 milésimas. Esta última rampa, de 9,5 kilómetros, es la más larga y dura en la dirección Norte.

En Alcalá de Chisvert (km. 119,8) se alcanza el punto más alto del recorrido con 151,38 metros.

La línea baja luego en rampa más suave hasta Benicarló (km. 141,5) y se suceden tres largas rectas de 8,6 kilómetros, 8,7 y 10 kilómetros, respectivamente, en un recorrido en rampa casi desde la salida de Vinaroz (km. 147,5) hasta Planas Altas (km. 159,7), que en sus últimos cinco kilómetros alcanza también las 12 milésimas.

La línea pasa por Uldecona (km. 163,2) y Freginals (km. 172), desde donde se inicia la larga curva hacia Tortosa (km. 192,5). Antes de penetrar en esta población se cruza el río Ebro por el puente ya citado.

La vía sigue después la orilla izquierda del río, pasando por Campredó (km. 199) y Amposta-Aldea (km. 205,5), a partir de donde se orienta de nuevo hacia el Norte.

El trazado sigue ya sin dificultades dignas de mención por Ampolla-Perelló (km. 215,5), donde nuevamente se cruza una zona algo más abrupta, y Ametlla del Mar (km. 227), a partir de la cual se inicia otra larga recta de 9,2 kilómetros. Se pasa luego por Vandellós (km. 236,3), donde se encuentra la central

nuclear del mismo nombre, Cambrils (km. 257) y Salou (km. 263), hasta el kilómetro 275,5, en cuyo punto se enlaza con la línea de Zaragoza a Barcelona.

Las obras de duplicación de

vía entre Valencia y Tarragona está previsto queden concluidas en 1989. **F. MADRIGAL. Fotos: E. Gonzalo, Man y Alberto García Alvarez. Croquis: A. García.**



aray s.a.

**LE INVITA
A VIAJAR GRATIS**

**Estamos en
interior
de contraportada
de esta revista**
(más detalles al final)

MADRID. Gral. Pardiñas, 15
Tel. (91) 275 80 53

Otros dos tramos de doble vía, ya instalada, en el trayecto Valencia-Sagunto.