

Las obras duraron dos años y medio

Ferrocarrils de Catalunya:

La línea Santpedor-Sallent, en servicio

LA variante del antiguo trazado del tramo ferroviario Santpedor-Sallent de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya que, con un coste de 619,6 millones de pesetas, ha sido construida por la Dirección General de Transportes del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, se abrió al servicio del transporte de mercancías el día 2 de noviembre.

A raíz del estudio previo redactado en mayo de 1973 por la empresa de Ferrocarrils Catalanes que a la sazón explotaba la línea, la Dirección General de Transportes de la Generalitat ordenó en julio de 1980 —sólo diez meses después de que se constituyese la empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya— la redacción del proyecto de variante entre Santpedor y Sallent, con el objeto de rectificar la alineación del trazado, que por entonces tenía curvas con radios mínimos de 97 y 100 metros, y de corregir los defectos de nivelación definidos por rampas de hasta 27 milésimas. Tanto las curvas de radio corto como las excesivas pendientes de las rampas hacían difícil una rentable explotación económica de la línea, porque limitaban la capacidad de arrastre a un máximo de 200 toneladas, por lo que se decidió la construcción de una variante de trazado que, con curvas de radio largo y rampas de menores inclinaciones, permitiese componer trenes directos desde boca mina de las explotaciones de potasa hasta el puerto de Barcelona, con una carga total que podría alcanzar las 600 toneladas brutas, lo que significaría multiplicar por tres la capacidad de servicio de la citada línea.

Las obras fueron adjudicadas por un importe de 555.528.059 pesetas, y comenzaron el 15 de marzo de 1983. El final de los



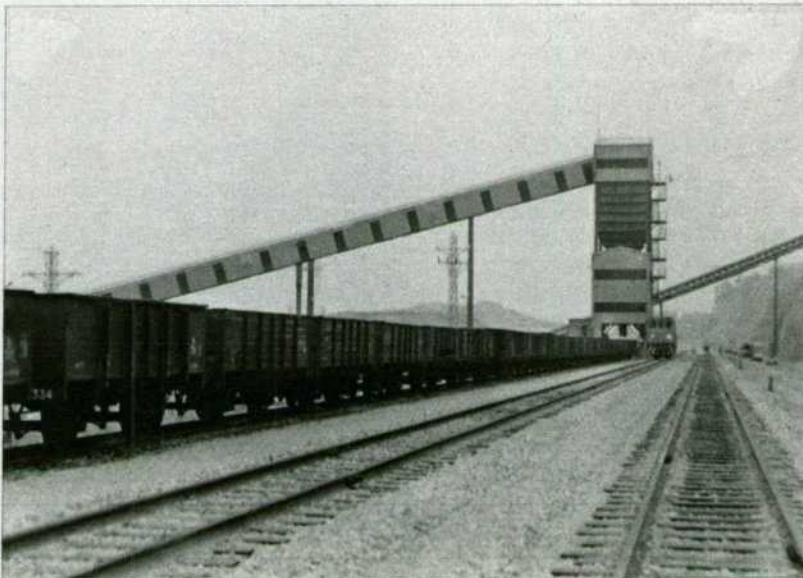
Dos aspectos del trazado del ramal industrial Manresa-Sallent.

trabajos acaeció el 31 de agosto último.

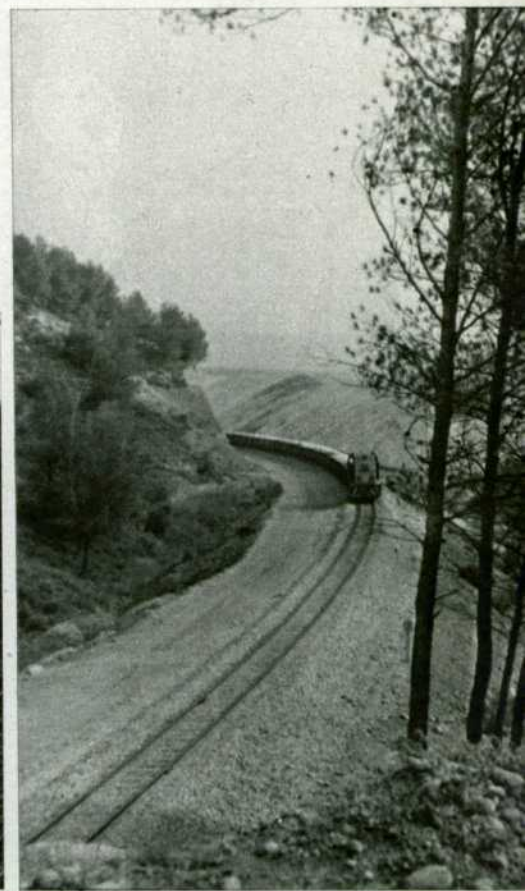
Al importe de la ejecución de las obras hay que añadir 64.106.344 pesetas por el concepto de revisión de precios de acuerdo con las normas establecidas, por lo que la inversión total realizada se cifra en 619.634.403 pesetas.

La nueva variante de Ferro-

carrils de la Generalitat tiene una longitud total de 10.025 metros, de los que 7.600 corresponden a la vía general, 1.250 metros a vía de maniobra y 1.175 metros a vía de carga. Aunque sólo se ha instalado una vía general, toda la plataforma y las obras de fábrica se han preparado para doble vía y con las características suficientes para el ancho in-



Playa de vías y nueva cinta transportadora en las minas de Sallent.



ternacional. El trazado tiene curvas con radios máximos de 500 metros, la rampa máxima en el sentido Santpedor-Sallent es de nueve milésimas, y en el sentido Sallent-Santpedor, de 12 milésimas.

El volumen del movimiento de tierras ha sido de 850.000 metros cúbicos, de los que, más o menos, la mitad corresponden a desmontes y la otra mitad a terraplén. La nueva vía no tiene cruce alguno al mismo nivel, por lo que se han construido tres pasos elevados sobre la línea ferroviaria y cuatro pasos inferiores para dar continuidad a los caminos que interfieren el trazado. Entre las obras de fábrica, cabe destacar el viaducto Riu d'Or, de 82 metros de longitud, con tres vanos y una altura máxima de 14,75 metros, así como el puente de la carretera de Navaroles, de 17 metros de longitud. En la parte final de la obra —lado Sallent— se ha tenido que desviar el canal de la Junta de Aguas de Manresa en una longitud aproximada de un kilómetro. **A. BALLARA (texto y fotos).**