

LA REFORMA DE LA LINEA TIENE UN PRESUPUESTO DE 72.000 MILLONES DE PESETAS

Los trenes AVE podrán circular por el corredor mediterráneo a 220 kilómetros por hora

Julio César Rivas

En opinión de Rafael López, director de Coordinación de Inversiones de Renfe, el llamado corredor mediterráneo está considerado por la compañía como una de las líneas más importantes de su red, tanto por el tráfico que soporta en la actualidad como por el futuro crecimiento que todos los estudios realizados auguran a la zona levantina.

En el terreno de las realidades, el corredor ferroviario, comprendido entre Valencia y Barcelona, significa más del 50 por ciento del tráfico internacional de mercancías que anualmente genera Renfe. Sin embargo, la densa y excelente red de autopistas y carreteras que existe en la zona ha provocado que el ferrocarril perdiese una importante cuota de su mercado tradicional.

Este hecho, unido a que la

La inversión de 72 millones de pesetas en el corredor mediterráneo permitirá la circulación de trenes a 200-220 kilómetros por hora, la de mercancías a un mínimo de 100 km/h y la reforma y modernización de la línea existente. Los proyectos del corredor mediterráneo, una de las líneas más importantes de Renfe, están muy avanzados, aunque han surgido algunos problemas en determinados municipios que están a la espera de la firma de convenios.

propia Comunidad Europea tiene identificada la zona del Levante español como una de las áreas con mayor crecimiento económico potencial de toda la CE, hacía casi obligada la modernización y crecimiento del corredor mediterráneo.

DOS TRAMOS. Para emprender estas reformas el corredor se ha dividido en dos grandes tramos: el comprendido entre Valencia y Tarragona, y el que existe

entre Tarragona y Barcelona. El primero de estos tramos se ha dividido a su vez en dos subtramos.

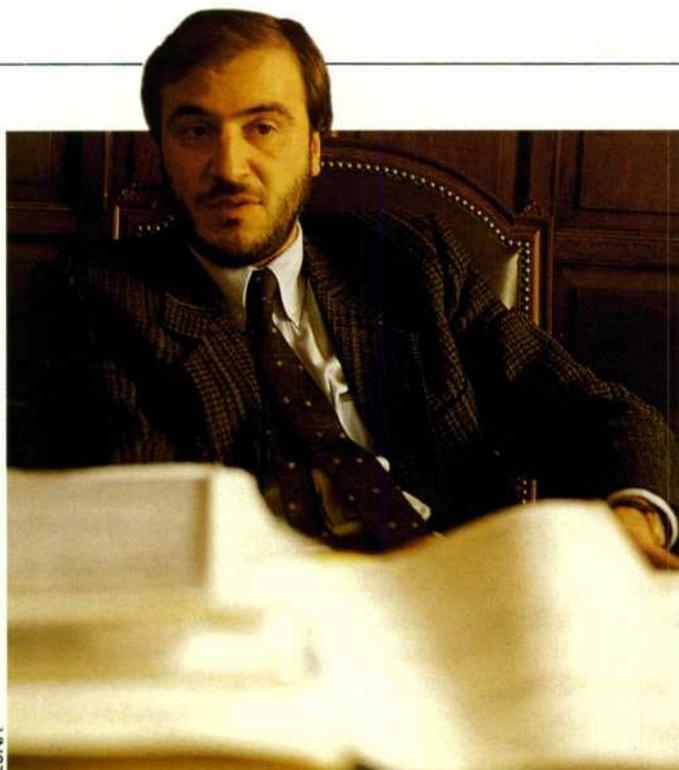
La doble vía actual que hay entre Valencia y Castellón, que permite circulaciones de hasta 160 kilómetros por hora, será modernizada para que los trenes puedan alcanzar 200 kilómetros por hora. Para conseguir este objetivo se instalará una catenaria apta para 200 km/h, reforzando la potencia de las subestaciones. También

se instalará un nuevo tipo de vía y se adaptarán las instalaciones de seguridad para estas velocidades. Además se aprovechará para mejorar el trazado rectificando algunas curvas.

VELOCIDAD ALTA. El otro subtramo, el de tellón-Tarragona, es el que mayores problemas presentaba y sigue presentando en la actualidad. La vía única que lo conforma presenta el mayor grado de saturación de toda la red (que llega a alcanzar un 130 por ciento entre Castellón y Tortosa), junto con la del tramo Calatayud-Ricla.

Por esta razón, las obras en este tramo supondrán duplicar la vía, a la vez que se podrán alcanzar velocidades en torno a los 200-220 kilómetros por hora. Al ser una zona de tráfico mixto se deberán compatibilizar todo tipo de





LUNA

trenes: los trenes de mercancías circularán a una velocidad mínima de 100 kilómetros por hora, los de cercanías y regionales alcanzarán una velocidad máxima de 140-160 km/h y los de largo recorrido entre 200 y 220 km/h.

La nueva señalización eléctrica hará compatible la circulación del tráfico mixto con banalización en estaciones y trayectos, y señalización alfanumérica que permita la transición de una vía a otra a alta velocidad.

La circulación de las ramas AVE a 200 km/h podrá realizarse a través de la instalación de sistemas que permitan una transmisión vía máquina con la adecuada señalización en cabina. Los datos que maneja la dirección de Rafael López señalan que con las reformas y modernizaciones del tramo Valencia-Tarragona, el tiempo que actualmente se tarda en recorrer los 69 kilómetros que hay entre Valencia y Castellón se recortará en diez minutos.

Mientras, la reforma del trazado del tramo Castellón-Tarragona (que se acortará en 21 kilómetros pasando de los 206 actuales a 185 kilómetros) permitirá conectar ambas capitales en una hora y diecisiete minutos, en vez de las dos horas veinte minutos en que hoy por hoy se recorre esa distancia.

MÁS QUE EL AVE. A pesar de que los trabajos se encuentran muy avanzados, en determinadas localidades los proyectos del corredor mediterráneo se encuentran estancados. Cuatro áreas municipales (Castellón; Benicasim; la mancomunidad de municipios de Montroig-Cambrils-Vandellós-Hospitalet; y Vilaseca-Salou) han aprovechado la realización del corredor mediterráneo para plantear a Renfe la problemática urbanística que el ferrocarril ocasiona en sus municipios.

Dificultades que han sido provocadas directamente por el caos urbanístico de la zona. Los altos costes financieros que supone la remodelación de un trazado ferroviario urbano (entre 2.000 y 3.000 millones por kilómetro, cifra muy superior al coste de una línea de alta velocidad) han provocado retrasos en la elaboración de estos proyectos concretos.

El Ayuntamiento de Benicasim ha solicitado a Renfe el desplazamiento de la estación al exterior del núcleo urbano. Por su parte la mancomunidad de municipios de Montroig-Cambrils-Vandellós-Hospitalet ha planteado problemas de permeabilidad y de protección sónica.

Además, en el caso de Vilaseca-Salou, el acuerdo que se llegó a firmar para realizar una variante exterior que tuviese en cuenta el futuro crecimiento de las localidades quedó roto cuando el municipio se desgajó en dos por disputas urbanísticas.

Por otra parte, en Castellón se está discutiendo soterrar 1,5 kilómetros de vía, operación que tendría un coste de unos 10.000 millones de pesetas. Una vez que se dé luz verde a la definición de los costes, se realizarían los proyectos constructivos en el segundo trimestre de 1991, al igual que en el caso de Benicasim.

El tramo Castellón-Tarragona se ha dividido en tres tramos. El de Oropesa-Alcanar, de 63 kilómetros de longitud, está en la actualidad en fase de ejecución. Realizado por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte (DGIT) del Ministerio de Transportes junto con Renfe, un primer subtramo estará finalizado a mitad de 1991, mientras que la totalidad de la obra estará disponible a finales de año. El segundo tramo, Alcanar-Cambrils (83 kilómetros), está pendiente de contratación, concurso que se abrirá a finales del presente año. Finalmente el tramo Cambrils-Tarragona, de 18 kilómetros, está pendiente de la resolución de los problemas surgidos con el Ayuntamiento de Cambrils.

Sin embargo, el corredor mediterráneo no quedará finalizado hasta que no se defina el acceso a Barcelona de la futura línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. El plan de la Dirección de Coordinación de Inversiones de Renfe es aprovechar gran parte de ese acceso para el corredor mediterráneo, lo que permitirá un considerable ahorro económico. □

