

CRONOLOGIA DE LA ALTA VELOCIDAD

1979

• JUNIO

Proyecto de viabilidad de una línea de penetración en Andalucía por Brazatortas, dentro del Plan General de Ferrocarriles.

1986

• SEPTIEMBRE

Seminario "Europa y Ferrocarril" en la Universidad de Verano Menéndez Pelayo, organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Entre los siete puntos de las conclusiones se recoge la construcción de la variante de Brazatortas-Córdoba como inversión de ruptura para la modernización del ferrocarril español. El ministro Abel Caballero incorpora esta propuesta a los presupuestos de 1987 del Plan de Transporte Ferroviario.

• SEPTIEMBRE

Inaugurada en el pabellón municipal de la Magdalena de Santander la exposición "Europa y las Nuevas Infraestructuras Ferroviarias" organizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en uno de cuyos apartados se muestran el pasado, el presente y el futuro de la hipotética red europea de alta velocidad. En otra de sus secciones se analizan las nuevas variantes, entre ellas la de Brazatortas-Córdoba.

• 11 DE OCTUBRE

Alfonso Guerra, acompañado del ministro de Transportes, Abel Caballero, y del presidente de Renfe, Julián García Valverde, anunció en Sevilla la decisión de construir una nueva línea ferroviaria de penetración en Andalucía por Brazatortas, que reduciría la distancia entre Madrid y Sevilla a 482 Kms. y sería explotada a velocidades de 200 kms./h. La decisión de construir esta línea se engloba en el Plan de Transporte Ferroviario PTF aún no dado a conocer en su totalidad.

• 19 DE NOVIEMBRE

Presentado por Abel Caballero el avance del Plan de Transporte Ferro-

viario (PTF), en el que se prevé la construcción de nuevas variantes a 200 e incluso 250 kms/h. y la adecuación a 160 de numerosos trayectos y a 200 del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia.

1987

• MARZO

Presentado el Proyecto para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Sevilla.

• 14 DE ABRIL

Se publica en el BOE el anuncio de contratación de las obras de infraestructura y vía de cuatro tramos del nuevo acceso ferroviario a Andalucía.

• 30 DE ABRIL

Aprobado el PTF por el Consejo de Ministros con unas inversiones previstas de más de dos billones de pesetas.

• SEPTIEMBRE

Adjudicados cuatro de los cinco tramos del trayecto Brazatortas-Córdoba. Concluido el proyecto constructivo del trayecto Getafe (Alicante)-Brazatortas.

• 5 DE OCTUBRE

Inicio de las obras del tramo Brazatortas-Córdoba.

1988

• 11 DE ENERO

Comienzo de las obras del tramo Getafe-Brazatortas.

• 18 DE ENERO

Se anuncia parte del pliego de condiciones del concurso, a decidir en septiembre, para construir el tren español de alta velocidad y la locomotora de gran potencia. El nuevo material será de ancho Renfe, bitensión y con capacidad para adaptarse a condiciones de tráfico mixto.

• 24 DE FEBRERO

El presidente de Renfe presentó las especificaciones técnicas para el Concurso de Material de Alta Velocidad. Se contratarán 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotoras de gran potencia.



• 14 DE ABRIL

Presentado en la factoría de Alstom en Belfort el TGV Atlántico.

• 14 DE JUNIO

Finaliza el plazo de presentación de proyectos de material para el concurso de alta velocidad. Alstom con las empresas del INI, Siemens con Macosa, ABB, Krauss Maffei, Duewag y las empresas del grupo ICE, Mitsubishi, Ansaldo con Breda y Fiat, Eurotrén Monoviga y Skoda Sport, optan a él.

• 21 DE OCTUBRE

El Consejo de Ministros encarga a Renfe un informe sobre la posibilidad de introducir el ancho de vía internacional en la red española.

• NOVIEMBRE

El gobierno francés y la SNCF anuncian su intención de hacer terminar en la frontera con España sus líneas de alta velocidad.

• 9 DE DICIEMBRE

El Consejo de Ministros acuerda que las nuevas líneas de alta velocidad a construir en España sean de ancho internacional.

• 23 DE DICIEMBRE

Julián García Valverde hace pública la adjudicación del "contrato del siglo". Finalmente se reparte el pedido entre el Consorcio Alemán y Alstom.

1989

• FEBRERO

Comienzan, tras la adjudicación del contrato, las negociaciones para la reestructuración industrial del sector ferroviario español.

• JULIO

Adjudicadas las obras de electrificación y señalización del tren de alta velocidad en los tramos Madrid-Getafe y Córdoba-Sevilla.

Adjudicadas las obras del tramo Córdoba-Sevilla.

• 27 DE JULIO

Firmados los contratos de señalización y electrificación con el consorcio alemán.

• 31 DE JULIO

Termina el plazo para el proyecto de modificaciones exteriores e interiores del tren de alta velocidad.

• AGOSTO

Adjudicadas las obras del tramo Madrid-Getafe.

• 20 DE SEPTIEMBRE

Inaugurado el TGV Atlántico, en el que se basará el tren español de alta velocidad.

• 2 DE OCTUBRE

Con la asistencia de SS. MM. los Reyes, se monta el primer tramo de vía, en ancho internacional, de la nueva línea.

• 24 DE OCTUBRE

Renfe presenta en la feria Tecnova las opciones sobre las que se elegirá el aspecto definitivo del TAV.

• NOVIEMBRE

Salen a concurso las obras de corrección ambiental de la línea Madrid-Sevilla.

• DICIEMBRE

Recibido el primer desvío tipo Renfe para alta velocidad y ancho internacional.

1990

• ENERO

Presentados el nombre, el logotipo y los colores AVE.

• 2 DE ABRIL

Adjudicadas las obras de electrificación y señalización del tramo Getafe-Córdoba.

• JUNIO

Presentados los diseños interior y exterior del AVE.

• JULIO

Presentación de los coches AVE.

• SEPTIEMBRE

Se inicia la colocación de postes de electrificación en la línea de alta velocidad.

1991

• 4 DE ABRIL

Presentada en la fábrica de Alstom de Belfort en Francia la primera motriz del tren AVE. Asiste al acto la presidenta de Renfe, Mercè Sala.

• MAYO

Terminado el 97,5 por ciento de la infraestructura de la línea Madrid-Sevilla.

Comienzan las pruebas en línea del material AVE.

Entra en servicio la estación sevillana de Santa Justa.

• JUNIO

Entregada la primera locomotora de gran potencia S-252.

Comienza el montaje de las primeras cabezas tractoras AVE totalmente construidas en España.

• JULIO

Comienzan las pruebas en línea de la primera locomotora de gran potencia.

• DICIEMBRE

La rama número dos de la serie AVE llega a España

En las pruebas sobre vía francesa, en la línea del TGV Atlántico, el AVE supera los 310 kms/h.

1992

• ENERO

Ultimada la totalidad de las obras de la línea de alta velocidad

• FEBRERO

En funcionamiento los talleres de Cerro Negro y La Sagra, exclusivos para el mantenimiento y la reparación del tren español de alta velocidad.

En servicio todos los enclavamientos electrónicos de la línea de Madrid a Sevilla.

Récord de velocidad para el AVE en la línea Madrid-Sevilla, 325 kms/h.

Presentados los horarios y tarifas del servicio comercial AVE.

• 24 DE MARZO

Viaje de presentación a los medios de comunicación del AVE, entre Madrid y Adamuz.

• MARZO

Terminada completamente en su decoración y mobiliario la estación AVE de Ciudad Real.

• 20 DE ABRIL

Inauguración oficial del AVE, con coincidiendo con la apertura de la Expo '92.

• 21 DE ABRIL

Primer viaje comercial del AVE entre Madrid y Sevilla.



José Luis Carreras Yáñez, director de Asuntos Económicos SEOPAN

Inversiones con futuro

La Europa del mañana es la de un continente unido por "trenes con alas". Ninguna trama de comunicaciones, por tupida que sea, por mayor anchura de la que se le dote, llegará nunca a asegurar la calidad y comodidad del tráfico europeo, en continuo e imparable crecimiento, si no es por el ferrocarril, el único sistema que se ha inventado para transporte masivo. Y que, gracias a la revolución de la alta velocidad, es también el único que garantiza que la actividad económica y social de la sociedad europea del futuro no se vea estancada o, incluso, colapsada.

La decisión que se tomó en diciembre de 1988, determinando el ancho de nuestras redes, constituye un hito fundamental en nuestra historia económica y cultural. Otra resolución hubiera constituido la consolidación, para siempre, de impedimentos que nos mantendrían irreversiblemente alejados de la Europa del progreso económico.

Es fácil argumentar que había alternativas más baratas para los proyectos entonces en curso, fundamentalmente, el nuevo trazado Madrid-Sevilla. El coste de su posterior transformación sería, probablemente, prohibitivo y requeriría, como ahora, un material ferroviario de diseño especial para su producción en series especiales, mucho más cortas y con dificultades de traslado si proceden del extranjero.

Cierto que lo que hay que hacer en nuestro país en materia de infraestructuras y equipamientos es mucho, y que otras carencias tendrán mayor prioridad. Sin embargo, podrían formularse unos puntos de partida suficientemente razonables que tal vez ayuden a centrar la cuestión. Una nueva línea, una inversión de nueva planta, no postergable, alternativa con otra ya existente y simultánea con la misma, deberá diseñarse con norma EUR (TGV o no). El coste temporal de esa diversidad funcional se diluye en beneficios consolidados a largo plazo. Tal fue el caso del Madrid-Sevilla. La mayor inversión que exige esta complejidad se compensaría por la facilidad y economía de esa posterior transformación.

Por otro lado, todas las modernizaciones de tendidos actuales deberán ser diseñados, asimismo, teniendo en cuenta su necesaria y posterior acomodación rápida y económica a norma EUR. Y estas mayores inversiones quedan igualmente compensadas con el menor coste de su ulterior definitiva adaptación europea. Se tardará mucho tiempo en el proceso ¡qué duda cabe! Pero qué son diez, veinte, treinta años, en la vida de unas infraestructuras. El caso es que las puertas de Europa han quedado abiertas.