

INVERSIONES DIRECTAS DE FOMENTO POR 34.969 MILLONES EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

# La variante del Guadarrama, entre los nuevos proyectos que se iniciarán en 1998

Pilar Lozano

**E**l proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 1998, que se discute en el Parlamento, y que está por tanto pendiente de aprobación definitiva, destina directamente a través del Ministerio de Fomento 34.969 millones de pesetas a infraestructuras ferroviarias, que se recogen en el marco del Plan Director de Infraestructuras que tiene vigencia hasta el año 2007.

Los criterios que ha definido el Ministerio de Fomento para el reparto de la inversión se centran, entre otros, en la consolidación de la red actual con la eliminación de estrangulamientos, la disminución de los tiempos de recorrido de los servicios de viajeros y la articulación de una red de alta velocidad con estructura propia. Dar prioridad al mantenimiento de la red, potenciar los tráfic intermodales de mercancías y evitar el crecimiento de los recursos públicos destinados a la explotación, son otros de los fines que recoge la política ferroviaria del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con estos objetivos, las asignaciones presupuestarias para nuevas infraestructuras se han repartido, en alta velocidad, en estudios y proyectos del Madrid-Valencia (150 millones de pesetas), y en la red convencional, entre la "Y" vasca (250 millones de pesetas), la

El Ministerio de Fomento, Renfe y la Comunidad Autónoma de Madrid llegaron a un acuerdo el pasado 15 de octubre para la construcción de un nuevo acceso ferroviario al Norte-Noroeste, entre Madrid y Valladolid, más conocido como variante del Guadarrama. El acuerdo se refiere al futuro trazado de una nueva línea en el tramo que discurre por la Comunidad de Madrid, y junto con la consignación de 500 millones de pesetas para el inicio del proyecto constructivo, supone el pistoletazo de salida para una obra que tendrá consecuencias de gran alcance para un mejor servicio del ferrocarril.

Junto a este proyecto, el Ministerio de Fomento dedicará inversiones por valor de 34.969 millones de pesetas a las infraestructuras ferroviarias, a los que se suman los 68.000 millones de pesetas que Renfe destinará a inversiones en 1998 y los 118.784 millones que el GIF tiene asignados para el proyecto de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona. El Estado asimismo gastará 259.060 millones de pesetas en subvenciones a la explotación ferroviaria de Renfe y Feve.

variante de Guadarrama (500 millones de pesetas) y otras actuaciones en el enlace Madrid-Norte, como la variante de Pajares y la adecuación a velocidad alta del tramo Valladolid-Vitoria.

De estas nuevas infraestructuras, la que tendrá más trascendencia en el conjunto del sistema ferroviario es la variante del Guadarrama (Ver VIA LIBRE número 379). Es esta una inversión que se puso encima de la mesa junto con la construcción de la variante de Brazatortas que posteriormente dio lugar a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Aunque aparcada en los últimos años por falta de consignación presupuestaria, la construcción de esta

variante no ha quedado nunca en el olvido y ha sido una reclamación constante del actual presidente de Renfe, **Miguel Corsini**, quien alguna ocasión ha asegurado que esta es una obra "fundamental para la supervivencia del ferrocarril".

La necesidad de su construcción se basa en la caída de tráfic de viajeros en las relaciones ferroviarias entre Madrid y el norte y noroeste de la Península. Los largos tiempos de viaje, consecuencia de una infraestructura antigua, impiden un servicio competitivo.

De hecho, la variante de Guadarrama supondrá un ahorro de aproximadamente cincuenta kilómetros entre Madrid y Valladolid, ya que se





La actual línea que une Madrid con Valladolid quedará para los tráficos de regionales y mercancías muy pesadas.

LUNA



J.L.P.

REDUCCION DE LOS TIEMPOS DE VIAJE		
Trayecto desde Madrid a:	Actual	Futuro
Valladolid	2 h 24 m	1 h 5 m
Palencia	2 h 54 m	1 h 27 m
León	3 h 55 m	2 h 10 m
Burgos	2 h 55 m	1 h 50 m
Zamora	2 h 59 m	1 h 40 m
Salamanca	3 h 10 m	2 h
Irún	6 h 10 m	3 h 15 m
Bilbao	5 h 40 m	3 h 5 m
Vitoria	4 h 15 m	2 h 35 m
Santander	5 h 25 m	3 h 30 m
Oviedo	5 h 59 m	3 h 55 m
Orense	5 h 50 m	2 h 38 m
Vigo	7 h 53 m	4 h 7 m
Santiago	7 h 17 m	4 h 3 m
La Coruña	8 h 20 m	4 h 43 m

pasará de los 239 kilómetros actuales a no más de 190 kilómetros del futuro. Teniendo en cuenta que desde la capital vallisoletana se distribuyen los tráficos hacia el norte,

En la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado se da el paso definitivo para la adecuación de nuestro ordenamiento jurídico, a las disposiciones de la directiva comunitaria 440, que disponía la liberalización del acceso a las infraestructuras ferroviarias. En concreto, se articula el acceso de las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias establecidas en países de la Unión Europea, en las que participe alguna empresa ferroviaria establecida en España. Estas agrupaciones tendrán derecho de acceso y tránsito a las infraestructuras para la prestación de servicios de transporte internacional por ferrocarril. Si no participara en las agru-

con la nueva línea se producirá un efecto multiplicador de mejora de todo el servicio con la cornisa cantábrica.

Así, junto con la variante se acometerán obras de mejora y adaptación para circulaciones a velocidad alta, de los tramos que unen Valladolid-Burgos y Burgos-Vitoria. Se estudian también un ramal a Medina del Campo de 15 kilómetros y los nuevos accesos a Galicia, que de construirse en la alternativa sur -pasando por Zamora- mejoraría aún más los tiempos de viaje actuales.

El conjunto de actuaciones supone la mejora sensible de los tiempos de viaje con toda la Cornisa desde Galicia a Bilbao. Más, si a estas ac-

tuaciones se le suman los ahora en estudio variante de Pajares e "Y" vasca. Las conexiones ferroviarias desde Madrid con Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco podrán quedar resueltas a velocidades de 220 km/h en los próximos años.

Todo ello hace que la Variante de Guadarrama sea considerada como una inversión de "ruptura" que atraerá nuevos tráficos al ferrocarril, tal como en su día fue la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla.

**Actuaciones.** En lo que afecta a inversiones en las líneas existentes, el Ministerio de Fomento proyecta la continuación de las obras

## Acceso y tránsito

paciones internacionales ninguna empresa española, el derecho será únicamente de tránsito.

También tienen derecho de acceso, las empresas ferroviarias establecidas en países de la Unión Europea, interesadas en la explotación de servicios combinados internacionales de mercancías.

Para la utilización de estas infraestructuras, el Ministerio de Fomento fijará un canon, que puede establecerse en una cuantía única o periódica. Los criterios que se aplicarán en el establecimiento de este canon se refieren a la naturaleza y duración del servicio, la situación del mercado y la naturaleza y deterioro de la infraestructura. □

en el Corredor Mediterráneo por un importe de 15.858 millones de pesetas para 1998. Las actuaciones previstas se centran en la duplicación de los tramos entre Castellón y Oropesa, el cerramiento de la línea en los tramos en servicio, el acondicionamiento de trayectos entre Sagunto y Castellón y la redacción de los proyectos constructivos para la duplicación de vía entre Vandellós y Tarragona. Los tramos de La Encina-

**El Ministerio de Fomento quiere destinar 150 millones de pesetas al estudio del proyecto de una nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Valencia.**



LUNA

Alicante y Alicante-Murcia serán objeto de estudios informativos.

En el corredor de Madrid a Valencia se incluye la inversión necesaria para completar las obras iniciadas en el tramo de Albacete a La Encina y para la redacción de estudios y proyectos que permitan completar la actuación en años posteriores. En este corredor se incluye la variante de Alpera.

Otras actuaciones de menor calado, se refieren a la construcción del ramal ferroviario de Almorchón, la mejora de la infraestructura del trayecto entre Lleida y Pobla de Segur o la acometida de actuaciones en grandes ciudades como la operación urbanística de Burgos, Bahía de Cádiz, Vic, Huelva y Logroño.

En lo que afecta a la red de vía estrecha, las actuaciones que está previsto realizar se centran en la terminación de las obras de los nuevos talleres de Feve en El Berrón, para completar la operación Cinturón Verde de Oviedo, en la supresión de un paso a nivel en El Berrón y en la redacción de estudios y proyectos para la mejora de la red asturiana de cercanías. Para estas actuaciones está prevista una

**La variante del Guadarrama mejorará ostensiblemente las relaciones ferroviarias desde la capital hacia todo el norte de España.**

## Una alternativa entre veinte

La Variante de Guadarrama se construirá para la circulación de trenes a velocidad alta, 200/220 km/h, aunque con parámetros exigidos para una línea de alta velocidad de tráfico mixto, curvas con radio de 7.000 metros y rampas no superiores a las 15 milésimas.

El trazado acordado para la construcción de la variante de Guadarrama discurre saliendo de la estación de Chamartín por el corredor que siguen la autovía de Colmenar y la línea ferroviaria Madrid-Burgos. Pasa por el valle de Lozoya, junto a la actual línea y cruza la Sierra bajo la Peñota dirigiéndose a Valladolid, previo paso por las proximidades de Segovia. El paso por la cercanías de esta capital, que ha exigido la Junta de Castilla y León supone un aumento de diez minutos en el tiempo de viaje respecto a un trazado más recto hacia Valladolid. Sin embargo, se ha querido atender este núcleo de población y para él se construirá la única estación de la línea, en las cercanías de la capital segoviana.

El trazado decidido ha sido la última opción, tras estudiarse durante varios años veinte alternativas a escala 1:25.000. Pasaron para su estudio a escala 1:5.000, nueve trazados distintos. Compitieron en al recta final dos alternativas. La del paso por el valle del Jarama y la de salida por Colmenar. La decisión última, propuesta por el Ministerio de Fomento con el beneplácito de Renfe, se ha tomado teniendo en cuenta criterios de menor impacto medioambiental, ya que discurre por un eje que ya tiene una infraestructura y no crea nuevas barreras.

Según la Dirección de Coordinación de Inversiones de Renfe, la alternativa seleccionada tiene también la ventaja -frente a la salida del Jarama- de que une el cinturón de circunvalación de mercancías de Renfe en Madrid.

En cuanto a la obra, sus dificultades se centran en la construcción de tres túneles. El primero de 9.200 metros se encuentra junto a Colmenar Viejo. El segundo de 11 kilómetros traspasa la zona de Miraflores, la Canencia y Bustarviejo. El tercero, cruza la Peñota con una longitud de 8.650 metros. La incertidumbre que siempre provoca la tunelación hace pensar que el plazo de ejecución de obras no podrá ser inferior a los cuatro años y que la inversión total prevista de 250.000 millones de pesetas podría desviarse significativamente.

Los plazos que en un principio se pueden aventurar son de tres o cuatro meses a partir de ahora para la presentación y resolución de las alegaciones. Convocatoria del concurso de proyecto constructivo en abril de 1998 -partida para la que se dispone ahora un gasto de 500 millones de pesetas de los 3.500 millones que se calcula que costará- e inicio de las obras en 1999. La conclusión de las mismas podría producirse en el año 2003. □

inversión de 516 millones de pesetas en 1998.

Por su parte, Renfe invertirá en 1998 un 15,3 por ciento más que en 1997, alcanzando la cantidad de 68.000 millones de pesetas, alrededor de diez mil millones más. La mayor partida, un 66,6 por ciento, de esta inversión se dedicará a la mejora de infraestructura. El 25,7 por

ciento se destinará a la adquisición de nuevos trenes y el restante 7,6 por ciento a talleres y otros medios de producción.

De los 45.717 millones de pesetas que se invertirán en infraestructuras, 32.500 millones se dedican al mantenimiento de la red básica de Renfe, junto con al red de cercanías y los distintos sistemas de control de tráfi-

Zurbano, 76. 28010 Madrid  
Teléf.: (91) 441 05 00. Fax: (91) 442 43 87



**CALIDAD Y SERVICIO**

TUBERIAS Y PREFABRICADOS, S.A.

**TYP S.A.**

Prefabricados de hormigón de alta calidad



Fábrica de traviesas de hormigón de Luceni (Zaragoza)



Camino de las Viñas, s/n. 50640 Luceni (Zaragoza). Teléfs.: (976) 65 21 36 y 65 22 61

**CALIDAD Y SERVICIO**

## PRINCIPALES INVERSIONES PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO EN EL PROYECTO DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO 1998

INDICADORES	MAGNITUD	REALIZADO 1996	PRESUPUESTADO	
			1997	1998
<b>Duplicación de vía y aumento de velocidad a 200/220 km/h en el corredor Mediterráneo (381 km)</b>				
Acondicionamientos (201 km)				
Plataforma (166 km)				
Vía, electrificación e instalaciones (254 km)				
Inversión total anual	Millones de pts.	21.217	13.343	15.858
<b>Renovaciones de vía (1.240 km)</b>				
Inversión anual	Millones de pts.	11.338	4.299	4.087
<b>Supresión de pasos a nivel</b>				
Inversión anual	Millones de pts.	3.912	7.341	3.701
<b>Mejora de la capacidad y el servicio en la red de cercanías</b>				
<b>Madrid</b>				
Ramal Alcobendas-San Sebastián de los reyes				
- Inversión	Millones de pts.	537	4.500	1.616
- Ejecución de las obras	Acumulado %	2	30	30
Resto de actuaciones				
- Obras a iniciar	Ud.	4	4	5
- Obras en ejecución	Ud.	5	-	-
- Obras terminadas	Ud.	9	5	-
Inversión total anual	Millones de pts.	4.691	4.966	2.105
<b>Barcelona</b>				
- Obras a iniciar	Ud.	6	1	1
- Obras en ejecución	Ud.	1	-	-
- Obras terminadas	Ud.	2	7	-
Inversión anual	Millones de pts.	2.289	2.885	65
<b>Valencia</b>				
- Obras a iniciar	Ud.	-	1	-
- Obras en ejecución	Ud.	-	-	-
- Obras terminadas	Ud.	1	1	-
Inversión anual	Millones de pts.	127	150	-
<b>Sevilla</b>				
- Obras a iniciar	Ud.	-	-	-
- Obras en ejecución	Ud.	-	-	-
- Obras terminadas	Ud.	-	-	-
Inversión anual	Millones de pts.	1	124	93
<b>Mejora la accesibilidad del ferrocarril a los centros de generación de cargas</b>				
Inversión anual actuaciones en el Puerto de Bilbao	Millones de pts.	58	1.050	1.029
Inversión anual actuaciones en el Puerto de Valencia	Millones de pts.	-	-	50
Inversión anual actuaciones en el Puerto de Barcelona	Millones de pts.	-	-	249
Inversión anual redacción proyecto en el Puerto de Marín	Millones de pts.	-	-	30

co y seguridad en la circulación. La mejora en instalaciones de viajeros contará con 2.014 millones de pesetas, la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla recibirá 1.602 millones de pesetas y la partida destinada a la supresión de pasos a nivel alcanza los 1.574 millones de pesetas. Otros apartados dentro del capítulo de infraestructuras son la racionalización de espacios en las estaciones, así como la modernización de terminales y estaciones.

Al capítulo referente al material rodante, trenes y locomotoras, se destinan 17.656 millones de pesetas. La mayor partida -casi 12.000 millo-

nes- se invertirán en 1998 en el encargo de diez nuevos electrotrenes para los servicios de largo recorrido, veintidós nuevas unidades para cercanías, dos composiciones Talgo y dieciséis automotores diesel para los servicios regionales. Los restantes 5.887 millones se invertirán en la transformación y mejora de trenes autopropulsados y vagones.

En cuanto a las inversiones en talleres y otros medios, 2.300 millones se destinarán a las instalaciones industriales de la empresa para la mejora y adquisición de piezas de parque para los talleres de mantenimiento integral de trenes y el resto

servirá para el desarrollo de planes informáticos de la empresa y a la implantación de nuevos equipos de ofimática en las distintas dependencias de la red.

Por su parte, según el proyecto de Presupuestos Generales para 1998, el GIF recibirá del Estado la cantidad de 118.784 millones de pesetas.

Las subvenciones a la explotación previstas en el marco del proyecto de ley alcanzan los 248.738 millones de pesetas para 1998, lo que supone 3.104 millones de pesetas menos que en el año 1997. En el caso de Feve, la subvención se cifra en los 10.322 millones de pesetas. □