

EL EJE ATLANTICO RECORRERA GALICIA DE NORTE A SUR

Avanza la alta velocidad Vigo-La Coruña

En este momento, abril de 2007, todo el tramo Vigo – La Coruña se encuentra en servicio, en obras o en proyecto y a finales de año estará terminado o en obras en todo su recorrido. El proyecto abarca, además del tronco central, Vigo – La Coruña, la prolongación por el norte hasta El Ferrol y por el sur hasta Tuy y la frontera portuguesa.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento lleva a cabo la construcción del proyecto Eje Atlántico de alta velocidad El Ferrol - La Coruña - Santiago de Compostela - Pontevedra - Vigo - Tuy - frontera portuguesa.

Se da la circunstancia que debido a la accidentada orografía gallega, en el trazado prolifera la construcción de túneles y viaductos. En el resto del trazado, se efectúan una serie de actuaciones de recuperación medioambiental consistente esencialmente en nuevas plantaciones de hidrosiembra en taludes así como la corrección geométrica de aristas y la plantación de vertederos.

Dentro del Eje, el tramo más avanzado es el comprendido entre La Coruña y Vigo y antes de que finalice 2007 está previsto licitar las obras restantes puesto que la mayoría de los subtramos en esta parte central del eje, se encuentran ya en servicio.

El trazado tendrá travesía



Mapa de Galicia con el Eje Atlántico.

polivalente (ancho UIC e ibérico), catenaria a 25.000 v y será posible que los trenes que circulen por esta nueva infraestructura lo hagan, en algunos tramos, a 250 km/h.

En julio de 2004, se tomó la decisión de realizar los túneles con travesía polivalente y vía en placa lo que supone una primicia en Europa. Con la vía en placa en caso de evacuación de un convoy detenido dentro de un túnel, la seguridad de los viajeros se ve incrementada respecto a los túneles ejecutados con balasto.

La reducción de tiempo esti-

mada en el tramo Santiago – Vigo consiste en pasar de la hora y media empleada actualmente con los modernos trenes de Regionales Renfe R-598 a más o menos la mitad cuando entre en servicio la nueva línea.

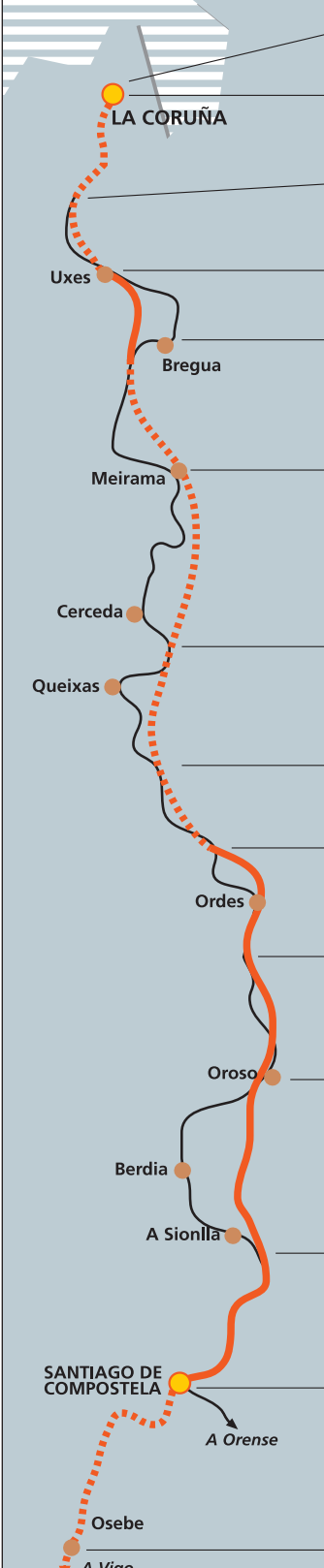
Obras. El primer tramo del Eje abarca desde La Coruña hasta Santiago de Compostela. De los 63,6 km de longitud, más de la mitad, 33 kilómetros, se encuentran ya en servicio sobre todo entre Santiago de Compostela y la variante de Ordes. Los primeros subtramos, entre La Coruña y Uxes,

se encuentran en fase de obras. Los siguientes subtramos, desde variante de Bregua hasta la variante de Ordes, se encuentran salpicados de túneles que mayoritariamente se encuentran en fase de ejecución. Sin embargo, desde finales del mes de abril, el túnel y la vía de la variante de Queixas así como las instalaciones de seguridad necesarias para la explotación ferroviaria se encuentran ya en servicio.

El siguiente tramo de la nueva infraestructura gallega, de 95,2 km, parte de Santiago hasta Vigo. Mientras que en el subtramo inicial entre la capital gallega y Padrón las obras están terminadas, los siguientes subtramos que llegan hasta Villagarcía de Arosa se encuentran en fase de redacción de proyecto. Entre esta última localidad y Portela el subtramo se encuentra en obras en avanzado estado de ejecución incluso con el túnel más próximo ya terminado. Algunos de los subtramos como; Cerponzons – Portela, Vilaboa – Pontevedra y Das Maceiras – Redondela, con un total de 18,6 km, son proyectos que están siendo supervisados por el Ministerio. Entre Vilaboa y Redondela los proyectos están aprobados sólo a falta de licitar por el Ministerio de Fomento en breve. El subtramo entre Vigo y Das Maceiras, que comprende dos túneles de gran longitud y complejidad, se encuentra ya adjudicado. Por otro lado, en breve se va a firmar el convenio entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de Vigo para el ramal

Eje Atlántico de alta velocidad

— En servicio — Proyecto en supervisión — Obra adjudicada — Estudio informativo
- - - En obras - - - Proyecto en redacción - - - Obra en licitación — Línea convencional



Tramo	Infraestructuras	Empresa	Inicio obra
Estación La Coruña-S. Cristóbal (0,8 km)	- Remodelación de la estación de La Coruña-San Cristóbal.	TECSA, S.A.	15/06/01
Pocomaco - San Cristóbal (3,4 km)	- Duplicación de vía. - 1 Túnel: 0,2 km. - 1 Túnel: 0,4 km.	UTE: CORSAN, CORVIAM, ALDESA.	--
Uxes - Pocomaco (4,3 km)	- 1 Variante: 3,3 km. - 1 Túnel: 0,4 km. - 1 Túnel: 1,9 km con vía en placa.	UTE: DRAGADOS, TECSA.	06/11/06
Variante de Bregua (4,6 km)	- 1 Variante: 4,4 km. - 1 Túnel: 2,9 km.	UTE: CORPASA, SACYR, CAVOSA.	03/09/02
Meirama - Bregua (5,0 km)	- 1 Variante: 5,0 km. - 1 Túnel: 3,47 km con vía en placa. - 1 Viaducto: 1,22 km.	UTE: SACYR, CAVOSA, GEA.	29/12/05
Cerceda - Meirama (8,1 km)	- 1 Variante: 8,1 km. - 1 Túnel: 1,51 km con vía en placa. - 1 Viaducto: 0,361 km.	FERROVIAL AGROMAN	02/12/05
Variante de Queixas (6,0 km)	- 1 Variante: 6,0 km. - 1 Túnel: 2,13 km con vía en placa.	UTE: ALDESA, OBRAS SUBTERRÁNEAS, TAPUSA, DICAMINOS.	04/11/03
Ordes - Queixas (3,9 km)	- 1 Variante: 3,9 km. - 1 Túnel: 0,2 km - 1 Túnel: 1 km con vía en placa.	UTE: CORSAN, CORVIAM, COPASA.	10/06/05
Variante de Ordes (7,2 km)	- 1 Variante: 7,2 km. - 1 Túnel: 0,6 km. - 1 Túnel: 0,5 km. - 2 Viaductos: 0,3 km y 0,3 km. - Nueva estación de Ordes.	UTE: OHL, GUINOVART, SERVICIOS HISPANIA.	01/12/02
Oroso - Ordes (4,0 km)	- 1 Variante: 4 km.	AZVI	29/05/01
Variante de Berdia (Berdia - Oroso) (9,7 km)	- 1 Variante: 9 km. - 1 Túnel: 0,5 km. - 1 Túnel: 3 km. - 3 Viaductos: 0,1 km, 0,5 km, 0,08 km.	NECSO	28/04/01
Santiago - Berdia (6,6 km)	- Duplicación de vía. - Remodelación estación de Santiago.	COPASA	22/12/01
Osebe - Santiago (10,2 km)	- 1 Túnel: 0,3 km. - 1 Viaducto: 0,3 km (ampl. V. Pontepedriña). - 2 Variantes: 3,6 km. - Remodelación estación de Santiago. - Duplicación de vía.	UTE: FCC, COMSA.	22/12/01*

de integración en la ciudad.

Los restantes subtramos que se encuentran en fase de estudio informativo son precisamente los extremos del Eje Atlántico de alta velocidad. Por el norte, el comprendido entre El Ferrol y La Coruña con una longitud de 55 km. Por otro lado, el extremo sur del Eje, abarca desde el citado ramal de integración en Vigo hasta Tuy y su prolongación hasta la frontera portuguesa. Este subtramo tiene una longitud de 36 km. En total, cuando toda la infraestructura se encuentre terminada serán casi 250 km de línea de alta velocidad que unirá la parte más septentrional de Galicia con el norte de Portugal.

La reducción de tiempo de viaje que se espera alcanzar con el Eje en servicio entre Santiago y Vigo está en torno a los 45 minutos. Actualmente, los trenes de la UN de Regionales R-598 (Ver VÍA LIBRE núm. 507) emplean cerca de 90 minutos entre ambas ciudades y se espera cubrir el mismo trayecto en apenas 40 minutos.

Obras singulares. Una de las obras singulares del Eje Atlántico es el viaducto sobre el río Ulla. Se encuentra situado en el tramo entre Villagarcía de Arosa y Padrón. Tendrá una longitud de 1.700 m y permitirá salvar el río Ulla en una zona próxima a su desembocadura, en la ría de Arosa entre los términos municipales de Rianxo y Catoira, provincia de La Coruña y Pontevedra respectivamente. Actualmente, el proyecto está en fase de redacción y se plantean soluciones que minimicen el impacto sobre el cauce del río. El viaducto atraviesa también las carreteras N-550 y la CP-3301 además de la línea convencional en el tramo Redondela - Santiago. Se trata del segundo de los cuatro tramos en que se ha dividido la variante Villagarcía de Arosa - Padrón, de 26,5 km de longitud.



Eje Atlántico.

Otra de las obras singulares son los túneles de Das Maceiras. Entre Vigo y esta localidad se encuentran los túneles más largos de todo el Eje Atlántico que junto con los de Guadarrama y Pajares, líneas de alta velocidad Madrid - Segovia - Valladolid y León - Asturias respectivamente, serán los de mayor longitud de España. Iniciadas las obras, se trata de dos túneles paralelos e intercomunicados que se ejecutarán mediante dos tuneladoras. Se pretende bautizar estas tuneladoras con nombres gallegos y uno de los que se barajan es A Miñooca, que significa la lombriz en el idioma de Rosalía de Castro.

El sistema de ejecución con estas tuneladoras ofrece una gran seguridad para los operarios al evitar desprendimientos ya que se protege y reviste el túnel según avanza la perforación del mismo. La idea es trabajar con ambas tuneladoras en sendos túneles aunque distanciadas entre sí para favorecer la seguridad y evacuar en caso de accidente al personal que se encuentre en su interior gracias a las galerías de intercomunicación que se construyen a la par de los túneles. Otro de los aspectos interesantes en la construcción de estos túneles en relación a la seguridad es, como ya se ha apuntado, la vía en placa que facilitaría el acceso de vehículos de emergencia al lugar de un posible accidente y la evacuación de uno o más trenes detenidos dentro del túnel. **Antonio García Solé** □

