

LOS PRIMEROS CONTRATOS SE LICITARAN EN 2009

# Una línea de alta velocidad de 1.200 km conectará Los Ángeles y San Francisco

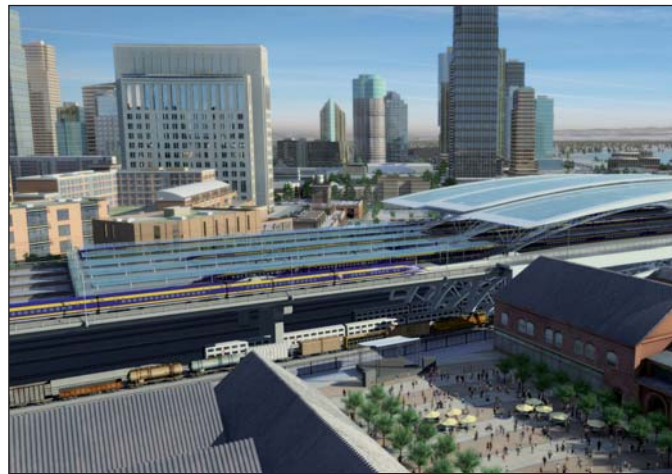
**E**l Estado de California, en Estados Unidos, construirá una línea de alta velocidad de 1.200 km de longitud que conectará San Francisco y Los Ángeles. La línea será apta para 300 km/h y costará más de 21.000 millones de euros. Los primeros contratos se empezarán a licitar en 2009.

En 1996, se creó la sociedad California Alta Velocidad, con el objetivo de impulsar una red ferroviaria de alta velocidad que conectara las principales áreas metropolitanas de California. Además de seleccionar el trazado y realizar el estudio de impacto medioambiental, este organismo ha dirigido los estudios preliminares de ingeniería.

En la actualidad, California tiene una población de 33 millones de habitantes, pero en 20 años, se calcula que esa cifra aumentará a 50 millones.

“Los servicios de cercanías, los trenes intercity de Amtrak y los trenes de mercancías comparten las mismas vías, lo que supone un obstáculo para lograr tiempos de viaje competitivos entre las principales ciudades de California. Tampoco se pueden seguir construyendo más carreteras o aeropuertos para satisfacer la demanda por falta de espacio físico”, declaró a Vía Libre Medí Morshed, director ejecutivo de California Alta Velocidad.

Aunque la idea lleva estudiándose hace años, el gobernador de California, el ex actor



California, el estado más próspero de Estados Unidos, podrá presumir en el futuro de poseer una línea de alta velocidad. La línea tendrá una longitud de 1.200 km y conectará San Francisco y Los Ángeles. No deja de ser una hazaña en un país donde el automóvil sigue siendo el rey, pero donde el ferrocarril se abre paso ante la imposibilidad, por razones de espacio, de construir más aeropuertos o carreteras.



Arnold Schwarzenegger, ha apostado fuerte por el ferrocarril y ha impulsado definitivamente el proyecto.

La línea de alta velocidad no sólo conectará San Francisco y Los Ángeles, las dos ciudades donde se concentrará la mayor demanda, sino también otros núcleos importantes como San Diego y Sacramento.

El proyecto se llevará a cabo en dos fases. En la primera, que se prolongará a lo largo de 10 años, se acometerá el tramo San Francisco-Los Ángeles. El resto de la línea se construirá en la segunda fase.

**Elevada.** La mayor parte de la línea de alta velocidad será elevada, pues atraviesa áreas densamente pobladas, y discurrirá a lo largo de lo largo de carreteras y autopistas existentes. El espacio mínimo necesario para construir una línea ferroviaria de doble vía es de alrededor de 1.500 metros, más o menos el espacio necesario para construir una autopista de dos carriles. Sin embargo, una línea de alta velocidad de doble vía tiene 20 veces más capacidad que la carretera, y permite hasta 20 trenes por hora y dirección. Este argumento ha sido decisivo para que las autoridades de California decidieran acometer el proyecto.

La línea incorporará transiciones suaves y una pendiente menor del tres por ciento, lo que garantizará una calidad de rodadura confortable y segura a alta velocidad. Pese a ello, la existencia de áreas montañosas exigirá la construcción de 50 km de túnel.

La línea de alta velocidad será muy competitiva con el avión, y muy competitiva también con respecto a la carretera, con excepción de los viajes en automóvil de poca distancia. Por ejemplo, en el trayecto Los Ángeles-San Francisco, el tiempo de viaje en automóvil, puerta a puerta, es de 7 h 36 m. En avión, el tiempo de viaje puerta a puerta se calcula en 3

# internacional

h 26 m, aunque el tiempo de viaje efectivo sería de 1 h 20 m. En el tren de alta velocidad, el tiempo de viaje puerta a puerta sería de 3 h 30 m, y el tiempo de viaje efectivo tan sólo 2 h 35 m. Entre Fresno y Los Ángeles, el tiempo de viaje en ferrocarril sería de 1 h 22 m (2 h 33 m puerta a puerta); entre San Diego y Los Ángeles, 1 h 13 m (2 h 16 m puerta a puerta); entre Burbank y San José, 1 h 59 m (2 h 02 m puerta a puerta); y entre Sacramento y San José, 50 m (1 h 53 m puerta a puerta).

“La línea de alta velocidad no sólo ahorrará tiempo a los viajeros, sino que también beneficiará a aquellos que elijan el avión o la carretera, al reducir la demanda adicional y la congestión que se prevé crezca en 2020”, afirma Morshed.

En cuanto a las tarifas, se fijarán en consonancia con los beneficios medioambientales que representa la línea y siempre intentando que cubran los costes de explotación. Este punto se encuentra entre el coste que supone el viaje en automóvil y las tarifas aéreas. Como en otros trenes de alta velocidad del mundo, las tarifas dependerán de la antelación con que se compren los billetes y de la clase en que se viaje.

**Demanda.** Para satisfacer la demanda de viajeros prevista, se pondrán en circulación 86 trenes en cada dirección durante los días laborables, entre los que se incluirán también trenes rápidos y de cercanías, con el objeto de dar respuesta a todas las necesidades. Aunque aún están pendientes muchos aspectos sobre el material rodante, por ejemplo, si el tren tendrá tracción distribuida o será autopropulsado, sí se ha decidido que cada unidad estará formada por entre 10 y 12 coches.

Las unidades contarán con un coche cafetería, compartimientos de negocios, área de juegos para los niños y un coche “silencioso”, donde los



viajeros tienen prohibido hablar y llevar móviles conectados. Donde la demanda sea alta, los trenes podrán acoger hasta 1.600 viajeros.

Se reforzarán las estaciones que ofrecen a los viajeros acceso a los trenes de alta velocidad. Y, además, se construirán treinta estaciones en las que se invertirá por razón de su coste de construcción y conexión con otros modos de transporte. Las instalaciones de alta velocidad incorporarán un control de acceso a los andenes, serán totalmente accesibles para las personas discapacitadas y dis-

pondrán de zonas de taquillas y áreas de espera para viajeros. Muchas de las estaciones incorporarán andenes al margen de la línea principal de alta velocidad para que los trenes expresos puedan entrar sin impedimentos.

**Infraestructura.** Para construir la infraestructura de la línea, Alta Velocidad de California integrará posiblemente en un único contrato el diseño y la construcción, mientras que el diseño final y la construcción en sí de la línea se dividirá en varios contratos. Sin em-

bargo, Alta Velocidad de California piensa que, económicamente, resulta más rentable incluir en un único contrato las instalaciones, suministro eléctrico y mantenimiento.

Asimismo, el organismo responsable de la alta velocidad tiene intención de adaptar a Estados Unidos los sistemas de electrificación que han demostrado ser seguros y efectivos en Europa y Asia.

Aunque la mayoría de los trenes de alta velocidad en el resto del mundo circulan por vías exclusivas, la línea contará con dos tramos comunes que compartirán los trenes de alta velocidad con los trenes de cercanías e Intercity existentes a velocidades reducidas. Ello obligará a realizar modificaciones estructurales para evitar conflictos con trenes de mercancías y de viajeros convencionales.

La línea de alta velocidad de California, que conectará San Francisco y Los Ángeles, contará con financiación mixta. La mitad del coste, que se elevará a 21.247 millones de euros, correrá a cargo del Estado de California; un tercio, lo aportará la Administración central; y el resto, procederá de empresas privadas. **Yolanda del Val. (Las imágenes del reportaje son virtuales)** □

