

CON UN TOTAL DE 87,5 KILOMETROS, FALTAN LOS TRAMOS URBANOS DE AMBAS CIUDADES

En ejecución el trazado del eje Orense - Santiago en alta velocidad

El tramo entre Orense y Santiago de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia se encuentra en obras en 82 kilómetros. Las dificultades orográficas del trazado hacen que el sesenta por ciento de este eje transcurra en viaducto o túnel. Una vez terminado la distancia ferroviaria entre ambas ciudades pasará de los 126 actuales a 87,5 kilómetros.

El tramo entre Orense y Santiago de Compostela, de 87,5 kilómetros de longitud y perteneciente a la línea de alta velocidad Madrid - Galicia, que Adif construye actualmente se encuentra en avanzado estado de construcción con 82 km en obras, a falta de los tramos urbanos en ambas ciudades.

El coste total estimado en obras de plataforma y vía e instalaciones supone 1.715 millones de euros. Diseñada para doble vía en ancho UIC y velocidad máxima de 350 km/h conectará el centro peninsular con Galicia para posteriormente enlazar con el Eje Atlántico de alta velocidad que la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento construye en la actualidad.

Una de las mejoras más notables en la nueva infraestructura es la reducción de la distancia entre ambas capitales gallegas. Concretamente, se pasa de los 126 kilómetros actuales de la línea convencional



a los 87,5 que tendrá la nueva línea de alta velocidad. Por tanto, si el tiempo de viaje hoy día entre Orense y Santiago asciende a cerca de 90 minutos, el nuevo trazado, con 38,5 km menos y a velocidades muy superiores, supondrá una notable reducción en esa relación.

La nueva LAV entre el centro peninsular y el noroeste de España será de uso exclusivo para trenes de viajeros y estará alimentada por una catenaria a 2x25 kw, a 25.000 V cuyo sistema de señalización será el estándar en las nuevas infraestructuras de alta velocidad de Adif, el ERTMS niveles I y II para alcanzar velocidades

de 350 km/h sobre doble vía de ancho internacional.

El eje Orense - Santiago se divide en dos grandes tramos: Orense - Lalin y Lalin - Santiago, además de los tramos urbanos en las dos ciudades que están en proyecto de redacción. El trazado ofrece una gran complejidad técnica debido a la difícil orografía por la que discurre, lo que supone que más del 60 por ciento del total son viaductos y túneles. Un total de 35 viaductos con 20 km de longitud y 26 túneles con más de 32 kilómetros, hacen del eje Orense - Santiago un tramo singular en cuanto a obra civil se refiere.

Orense - Lalin. El primero de ellos, Orense - Lalin, con 41,6 km de longitud supone una inversión de 414,5 millones de euros y no comprende el tramo urbano de la salida de Orense.

Este tramo se divide a su vez en cuatro subtramos con diversas obras singulares en distinto estado de ejecución.

El primero de ellos con 6,4 km, Orense - Amoreiro, lo lleva a cabo la UTE formada por Isolux y Corsán - Corviam en un plazo de ejecución de 34 meses. Como obra singular en este subtramo cabe destacar el túnel de Burata con 4.068 metros y dotado de galería de emergencia.

El segundo subtramo entre Orense y Lalin, Amoreiro - Maside - Carballino, de 12,1 km y a cargo de FCC y Comsa, tiene un plazo de ejecución de 39 meses. Los viaductos de Barbantiño y del Arenteiro, de 1.176 y 1.444 metros de longitud son los elementos más singulares del subtramo. El primero de ellos tiene una altura máxima de pilas de 98 metros. Los dos se construyen mediante un sistema de empuje de dovelas que hacen posible un trazado con un acuerdo cóncavo en alzado y curvo en planta, efecto que se consigue gracias a la flexión del tablero.

El subtramo entre Carballino, O Irixo y Lalin (Abeleda), con 13,2 km de longitud fue adjudicado a la UTE Sacyr, Osega y Cavosa con un plazo de ejecución de 32 meses. Los túneles de Outeiro y Piteira, de 2.866 y 2.135 metros de longitud respectivamente, dis-

ponen de galería de emergencia.

El último de los subtramos entre Orense y Lalín, Lalín (Abeleda – Baxán), tiene 9.763 metros de longitud y se adjudicó a Dragados y Vías con un plazo de ejecución de 29 meses.

Lalín – Santiago. El tramo que va desde Lalín hasta la capital gallega de 40,5 km de longitud está dividido en cinco subtramos y supone una inversión de 448,65 millones de euros. La entrada a Santiago está excluida en este tramo.

El primero de los subtramos (9,08 km), Lalín (Baxán – Anzo) se adjudicó a Ferrovial – Agromán con un plazo de ejecución de 28 meses. El viaducto de Rego de Lamas es el único de todo el eje Orense – Santiago con arco superior atirantado y tablero mixto de acero y hormigón. Dispone de un vano central de 80 metros sobre un total de 287 metros de viaducto.



Lalín (Anzo) – Silleda (Carboeiro), es el segundo subtramo con 5,3 km de longitud y

fue adjudicado a Comsa para realizar las obras en 26 meses. Como elemento singular cabe

destacar el viaducto de Deza, de 1.180 metros de longitud y que posee un arco creado mediante el abatimiento de las pilas que lo forman.

El tercero de los subtramos, Silleda (Carboeiro – Dornelas) de 7 km, que a cargo de la UTE formada por Teconsa Cyopcasa – Disocia Extraco, supone un total de 27 meses de obras.

Silleda (Dornelas) – Vedra – Boqueixón es el siguiente subtramo del eje y tiene 13,24 km de longitud. La UTE Dragados – Tecsa es la adjudicataria de este subtramo cuyo plazo de ejecución asciende a 33 meses. El viaducto del Río Ulla, con 630 metros, es el único provisto de arco construido mediante cimbra autoportante.

El último de los subtramos entre Lalín y Santiago de Compostela, Boqueixón – Santiago, fue adjudicado a OHL con un plazo de ejecución de 28 meses. Tiene una longitud de 5,84 km. Al igual que el viaducto de Deza, el de O Eixo, situado en este subtramo, dispone de un

Pasado, presente y futuro en conservación de vía e infraestructura ferroviaria.

COVISA
es Grupo Velasco

COVISA
c/ Catalunya, 35
P.I. Can Oller
Santa Perpetua de Mogoda 08130 Barcelona
Tel.: 902 526 444 - Fax: 931 928 868

Eje Orense – Santiago

| Empresa | Subtramo | Longitud (km) | Viaductos (metros) | Túneles (metros) | Importe (millones de euros) |
|--|--|---------------|---|---|-----------------------------|
| OHL | Boqueixón – Santiago | 5,84 | O Eixo (1.224) | Marrozos (1.158) y Santiago (599) | 57,43 |
| UTE Dragados - Tecsca | Silleda (Dornelas) – Vedra – Boqueixón | 13,24 | Castro (244), Río Ulla (630) y del Sáramo (1.485) | O Portiño (600), Bascuas (360), O Curro (840), Prado (290), Castro (475), Caldelás (600), O Reboredo (790) y Ardilleiro (725) | 125,35 |
| UTE Teconsa – Cyopsa – Sisocia – Extraco | Silleda (Carboeiro) – Silleda (Dornelas) | 7 | Martixe (974), Río Toxa (386), Covas (975) y Os Besteiros (1.033) | Agro (820) | 78,77 |
| Comsa | Lalín (Anzo) – Silleda (Carboeiro) | 5,34 | Anzo-1 (47), Anzo-2 (752) y Río Deza (1.180) | Vila de Cruces (890) y Carboeiro (1.420) | 78,32 |
| Ferrovial | Lalín (Baxán) – Lalín (Anzo) | 9,08 | Rego das Cabirtas (616), Rego da Laxe (236), Rego da Lamas (287) y Rego da Faquinitas (132) | A pena (810), Castro (200), Bendoiro (345), Vilar do Xestal (1.215) y Anzo (540) | 108,77 |
| UTE Dragados – Vías | Lalín (Abeleda) – Lalín (Baxán) | 9,76 | Viaducto-1 (285), Viaducto-2 (197), Río Abeleda (368), Río Deza (913), Viaducto-5 (60), Río Riadigos (253) y Río Portos (858) | Abeleda (489) y Vila (503) | 77,34 |
| UTE Sacyr – Osega – Cavosa | Carballino – O Irixe – Lalín (Abeleda) | 13,28 | Río Pedriña (42), Mamotes (651) y Río Viñao (1.357) | Piteira (2.135), Barro (1.494), Casares (256) y Outeiro (2.866) | 131,77 |
| UTE FCC – Comsa | Amoreiro – Maside – Carballino | 12,1 | Río Formigueiro (30), Valle (456), Río Barbantillo (1.176), sobre línea Zamora – La Coruña (566), Arroyo Garabanes (106), sobre carretera OU-504 (51) y Río Arenteiro (1.444) | Parada (153), San Fiz (1.159), Mundín-art (122), Mundín (990) y Os Palleiros (362) | 116,69 |
| Corsán Corviam | Orense – Amoreiro | 6,42 | Variante de Orense (98), P.O. 0+220 (30) y Río Portos (756) | Coto Formigueiro (710) y Burata (4.068) | 89,28 |

arco creado por el abatimiento de las pilas centrales. Por otro lado, también en este subtramo se encuentra el viaducto de mayor longitud; el de Sáramo con 1.484 metros.

Queda por tanto el tramo urbano en la ciudad de Santiago que se encuentra en redacción de proyecto, al igual que el tramo de la salida de Orense.

Madrid – Galicia. La línea de alta velocidad Madrid – Galicia pertenece al corredor norte – noroeste planteado en el PEIT 2005 – 2020 aprobado por el Ministerio de Fomento. La nueva línea comparte traza-

do con la LAV Madrid – Segovia – Valladolid hasta Olmedo y desde ésta hasta Orense sigue el corredor de la línea de ancho ibérico, vía Zamora.

Precisamente, a finales del pasado mes de febrero la nueva infraestructura que unirá el centro peninsular con la comunidad gallega recibió un nuevo impulso presupuestario a cargo de la SEITT (Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre). Por un lado, se adjudicó el tramo Pozal de Gallinas – Villaverde de Medina con un importe de 40,34 millones de euros y por otro, se licitó el tramo comprendido entre Olmedo

y Pozal de Gallinas por un total de 34,55 millones de euros.

En el primer caso, Pozal de Gallinas – Villaverde de Medina, la UTE formada por Tapusa y Cyes llevará a cabo las obras de plataforma en un plazo de ejecución de catorce meses. Con esta nueva adjudicación, son ya cuatro los tramos en obras entre la localidad vallisoletana de Olmedo y la ciudad de Zamora. A lo largo de los catorce kilómetros se llevará a cabo la construcción de tres viaductos, la nueva estación de Medina del Campo y seis pasos superiores y otros seis inferiores.

Respecto al tramo recientemente licitado, Olmedo – Pozal de Gallinas, se estima un plazo de ejecución de dieciséis meses desde el comienzo de las obras una vez que se adjudique el contrato. De 11 km de longitud, en el nuevo tramo se prevé construir dos viaductos y dos pérgolas, además de cinco pasos superiores.

En definitiva, los cinco subtramos que comprenden el trazado entre Olmedo y Zamora, cuatro, como ya se ha apuntado, están en obras y uno a la espera de ser adjudicado. **Antonio García Solé** □