

# La alta velocidad despega en China

Como suele ocurrir con ocasión de los Juegos Olímpicos, se aprovechó el evento, no sólo para presenciar el deporte al más alto nivel y para transmitir una buena imagen al mundo, sino también para realizar mejoras de todo tipo, en particular en el campo de las infraestructuras. Y una de las infraestructuras más significativas, no sólo por su importancia en sí misma, sino por lo que representa como punto de arranque de todo un sistema, fue la inauguración de la primera línea de alta velocidad de la China continental. Para esta inauguración también se aprovechó la buena suerte del número 8, puesto que fue inaugurada el primer día del mes 8 de 2008.

Se trata de una línea de apenas 115 kilómetros, que une la capital con su puerto, Tianjín, que además es la tercera ciudad del país, con diez millones de habitantes. Con 27 minutos de trayecto es también la línea más rápida del mundo, puesto que la velocidad máxima de circulación es de 350 km/h.

La línea fue construida en un tiempo reducido, apenas cuatro años, y al mismo tiempo se construyó la nueva estación Sur de Pekín y se transformó la estación central de Tianjín.

Asentada sobre un terreno totalmente llano, el trazado discurre prácticamente en su totalidad en via-

Los Juegos Olímpicos de verano de 2008 en China fueron un escaparate con el que el país estaba muy interesado por mostrar al mundo sus progresos y su capacidad de organización. Amparado en la buena suerte que en China otorga el número 8, a las 8 horas de la tarde del día 8 del mes 8 de 2008 empezó el gran acontecimiento deportivo, que resultó de una gran brillantez.

ducto, para evitar por un lado las zonas potencialmente inundables, pero sobre todo para reducir al máximo las expropiaciones y afectaciones de terreno y para eliminar problemas con el resto de líneas de ferrocarril o de carretera. Uno de los viaductos tiene 37 kilómetros de longitud, lo que le convierte en el segundo más largo del mundo (el primero se encuentra en la línea de alta velocidad de Corea).

El material rodante que se emplea en esta línea es de las series CRH (China Railway Highspeed) 2 y 3, el

*China ha optado por la vía en placa para todas sus líneas de alta velocidad.*



Estación de Tianjin.

primero de origen japonés (similar al E2 de East Japan Rail) y el segundo de fabricación Siemens, similar al ICE 3 o serie 103 española, pero con una capacidad de 600 plazas en lugar de 400.

Se calcula un total de 15 millones de viajeros en su primer año, ya que la ocupación de los trenes es sumamente intensa, pese al elevado coste del precio del billete, el equivalente a 10 euros, frente a 1 euro de los trenes clásicos.

## ■ Vía en placa

Pero para los ferrocarriles chinos uno de los valores de esta primera PDL (línea dedicada de pasajeros, por sus iniciales en inglés) reside en que es una prueba de fuego para todos los elementos del sistema alta velocidad (vía, catenaria, trenes, señalización, etc.), con vistas a las sucesivas líneas que piensan construir, en particular la Pekín – Shangai, cuya construcción ha comenzado ya.

Esta línea está llamada a batir varios récords, el primero de los cuales consistirá en ser la línea de alta velocidad más larga jamás inaugurada de una sola vez, con sus cerca de 1.350 kilómetros. Al igual que su predecesora, también estará dotada de vía en placa, electrificación a 25 kV y señalización del tipo CTCS, la versión china del ETCS nivel 2 y admitirá cir-

*Pekín-Shangai -  
1.350 kilómetros -  
será la línea de  
alta velocidad  
más extensa  
inaugurada en  
una sola vez.*

culaciones a velocidades de hasta 350 km/h durante prácticamente las 24 horas del día.

Para hacer frente a los nuevos servicios de alta velocidad, los ferrocarriles chinos construyen nuevas estaciones, algunas de ellas de dimensiones colosales. En Pekín se piensa utilizar la recién inaugurada Estación Sur y en Shangai habrá en principio una gran estación para cada uno de los dos ramales en que se dividirá la línea, uno hacia el centro de la ciudad y otro hacia el aeropuerto.

En lo referente a la alta velocidad, los ferrocarriles chinos parece que tienen muy claro lo que quieren y cómo lo quieren. Para ello estuvieron tiempo atrás dando la vuelta al mundo, visitando los sistemas existentes de alta velocidad y con base en lo que vieron y en las experiencias que recogieron, están diseñando el mayor sistema de alta velocidad del mundo: líneas, trenes, señalización, estaciones, etc.

Lo que todavía no tienen claro los ferrocarriles chinos son dos cosas. Primero, cuál es la mejor manera de organizar el mayor negocio mundial de ferrocarriles de alta velocidad dentro de una compañía de ferrocarriles que cuenta con 1,3 millones de empleados. Y segundo, cómo y dónde se deben construir las estaciones que deben asegurar la interacción de ese mayor sistema de alta velocidad con las megaciudades chinas. ■

IÑAKI BARRÓN