

En los primeros días de 1993 Renfe pondrá en servicio la duplicación de vía del tramo Oropesa-Alcanar en el Corredor Mediterráneo. De esta forma se culminará la primera fase del ambicioso plan de implantación de doble vía a 200-220 km/h entre Castellón y Tarragona.



JULIO CESAR

## DESCONGESTIONARA EL TRAMO CENTRAL DEL CORREDOR MEDITERRANEO

# En 1993 funcionará la doble vía Oropesa-Alcanar

La puesta en funcionamiento en los últimos días de diciembre o primeros de enero de la doble vía entre las localidades de Alcanar y Oropesa es considerada fundamental por Renfe. Su importancia viene dada no tanto por el régimen de velocidades que permite alcanzar la obra (hasta 220 kilómetros a la hora) sino por la descongestión en el tráfico que supone la doble vía.

En estos momentos, el eje Barcelona-Valencia (de 355 kilómetros de longitud y uno de los tres componentes del llamado "triángulo de oro") sufre en su parte central un cuello de botella de alrededor de 200 kilómetros. Mientras que en los tramos extremos Valencia-Castellón y Tarragona-Barcelona existe doble vía, entre Castellón

y Tarragona la vía única produce graves distorsiones en el tráfico que no permiten ofrecer ni la mayor fiabilidad ni la mejor oferta de tiempo posible.

Es en esta perspectiva donde hay que situar la importancia de la obra Oropesa-Alcanar. Sus 63 kilómetros de longitud y su posición central en el eje permitirán a los responsables del tráfico ferroviario efectuar una mejor gestión de la línea ya que se podrán realizar los cruces de trenes en este tramo. Y este aspecto conduce a otra de las virtudes de la obra: una vez que se acaba un tramo se pone en funcionamiento sin esperar a que todas las obras del eje estén terminadas. De esta forma se consigue una rentabilización casi inmediata.

El coste de las obras de duplicación ha sido de 13.600 millones de pesetas, de los que 7.300 han sido aportados por Renfe y

los 6.300 restantes por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Las obras de infraestructura de la segunda fase, Alcanar-Camarles, ya han empezado por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En este tramo las obras van a suponer una espectacular reducción de los tiempos de viaje ya que se va a reducir la longitud del tramo en 20 kilómetros (una tercera parte de la longitud total).

Los trabajos de duplicación han permitido que 23 kilómetros sean de nuevo trazado. De esta forma, a la hora de completar la modernización de los tramos de vía actual que permanecen por su geometría apta, sólo sería necesario hacerlo en 40 kilómetros, con un coste de 3.500 millones. Una modernización que se llevaría a cabo de forma rápida ya que sólo afectaría a la catenaria y a la vía.

Todas las estaciones intermedias, excepto Cabanes que es un apeadero, se han reconstruido con el nuevo esquema de doble vía. En las estaciones extremas, Alcanar y Oropesa, se han previsto transiciones a 100 km/h de doble vía a vía única. Precisamente los elementos más caros de esta obra han sido las estaciones: un enclavamiento tipo de los instalados tiene un coste de entre 300 y 400 millones de pesetas. Estas cifras han motivado una mayor racionalización a la hora de colocar estaciones, tanto por razones comerciales como de explotación.

La duplicación de vía ha supuesto también la supresión de todos los pasos a nivel, un total de ocho, y la instalación de carril de 60 kilogramos, travesía PR-90, catenaria CR-200, enclavamiento electrónico en estaciones, banalización y sistema telemando. **J.C.R.** □