

FUENTE LA HIGUERA-JATIVA Y VALENCIA-SAGUNTO, TRAMOS PENDIENTES

La puesta en servicio del Corredor Mediterráneo se retrasa hasta marzo

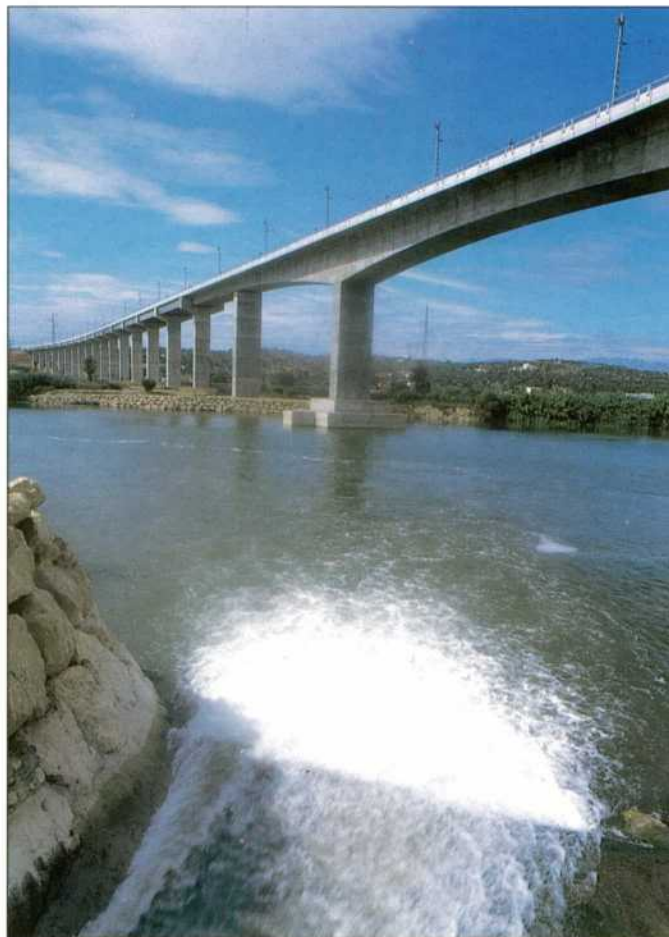
Angel L. Rodríguez

En estos momentos, la primera fase del proyecto Corredor Mediterráneo, cuya finalización estaba prevista para el presente mes de octubre, se calcula terminada para el próximo mes de febrero, una vez que se culminen las obras en el tramo Fuente de la Higuera-Játiva, en el que la suspensión de pagos de Huarte ha sido determinante, y se superen los retrasos que ha provocado la alta densidad de circulaciones de cercanías en el tramo Valencia-Sagunto.

Según el Ministerio de Fomento, el retraso provocado por la suspensión de pagos de Huarte se subsanó a principios de septiembre tras el acuerdo con Renfe, la constructora y la intervención judicial, por el que esta última autoriza a Renfe el suministro de materiales para la finalización de las obras -fundamentalmente para la terminación de vía y la instalación de once aparatos de vía cuyo coste se suprime en la contratación.

Con todo ello, la nueva fecha de entrada en servicio se sitúa en marzo, puesto que la explotación a velocidad alta no es posible por tramos al existir cuellos de botella, sobre todo para las circulaciones que sobrepasan Barcelona por el norte o Valencia por el sur, y que contrarrestarían los ahorros de tiempo producidos por la entrada en servicio de los tramos acabados.

Una vez en explotación el tiempo de viaje entre Valencia y Barcelona se reducirá desde



Viaducto sobre el Ebro en Amposta.

Los 523 kilómetros que unen por vía férrea Alicante, Valencia y Barcelona- el Corredor Mediterráneo- no podrán recorrerse en los trenes de velocidad alta hasta los primeros días del próximo mes de marzo. Esta es la estimación hecha por el Ministerio de Fomento después de que se hayan hecho algunos ajustes en la planificación de las obras, en buena parte debidos a la suspensión de pagos de Huarte.

las 3 horas y 53 minutos actuales a 2 horas 55 minutos, y entre Alicante y Valencia de 1 h. 55 minutos a 1 h. 35 minutos. Cuando finalice la tercera y úl-

tima fase del proyecto -aún en estudio-, esos tiempos de viaje serán de 2 horas 15 minutos y una hora y cuarto, respectivamente.

El Arco Mediterráneo al que servirá la línea tiene una de las más altas densidades de población de España- 22.000 habitantes por km²- y un total de 7,8 millones de habitantes y un mercado potencial importante, no sólo por razones turísticas, sino por el peso económico que representa en el conjunto del país -40 por ciento del PIB, 40 % de la inversión extranjera y 50% por ciento de la nacional-. No en vano y a pesar del incremento del tiempo de viaje que han supuesto las obras, unos 45 minutos más entre Barcelona y Valencia, el número de viajeros ha seguido incrementándose.

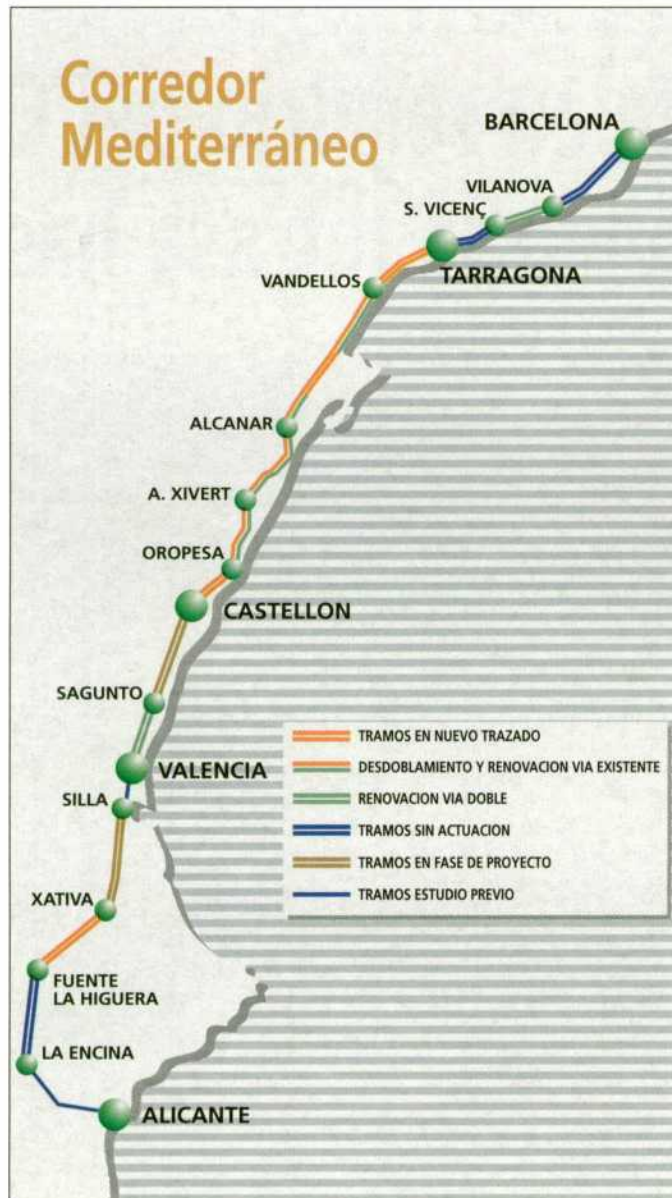
Globalmente, la primera fase del Corredor de la que se afrontan las últimas actuaciones ha supuesto una inversión de 91.468 millones de pesetas para los 223 kilómetros de línea sobre los que se ha actuado. Casi un 30 por ciento -25.316 millones- se han empleado en la nueva doble vía Fuente La Higuera-Játiva, otro tanto -24.970 millones- para el tramo Alcanar-Vandellós, y 20.096 más en el Oropesa Alcanar. Algo más de 7.561 millones en el tramo Valencia-Sagunto, 6.200 en La Encinafuente-La Higuera, 5.990 en Tarragona-San Vicente de Calders -donde existía un gran deterioro de vía con precauciones de hasta 60 kms/h.- y 1.332 en el Silla-Valencia, completan la inversión.

La segunda fase de las obras del Corredor terminará, si se cumplen las actuales previsiones, en 1998, fecha en la cual se habrán invertido 50.842 millones de pesetas y se habrá

Una línea casi nueva

El proyecto del Corredor Mediterráneo consiste en el total desdoblamiento y la mejora de la infraestructura para hacerla apta para circulaciones a 220 km/h en la actual línea Alicante-Valencia-Barcelona. Las actuaciones más significativas en las tres fases de las que consta el proyecto son la construcción de variantes para evitar estrangulamientos urbanísticos como las de Benicasim o el soterramiento de Castellón, la realización de variantes que acortan y mejoran el trazado como en Fuente la Higuera-Játiva o Tortosa, la instalación de triple vía entre Játiva y Valencia y la adaptación de los sistemas de electrificación y control de tráfico a los 220 km/h incluida la nueva catenaria y el sistema de Protección Automática de Trenes. Entre este conjunto de obras que, prácticamente, convierten en nueva la línea, destacan algunas de especial dificultad. Es el caso del túnel de 3 kms. bajo la ciudad de Castellón o de los tres que, con una longitud total de 3,8 kms. y una sección de 100 m², se han perforado en roca entre Benicasim y Oropesa, y el viaducto de un kilómetro sobre el Ebro que ha exigido pilotes de 2m de diámetro y hasta 50 de profundidad.

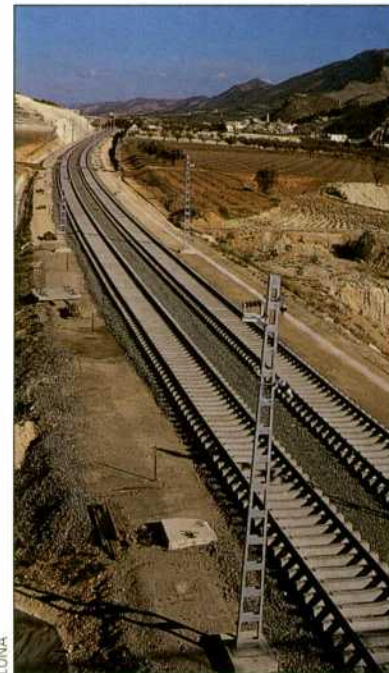
Tras la finalización del proyecto la nueva línea tendrá radios mínimos de 2.300 m., pendientes máximas de 15 milésimas y carril de 60 Kgr/m. en barra de 288 m. soldada en taller. La travesía es de hormigón monobloque polivalente y el balasto síliceo de tipo A. Los desvíos son de tipo C soldable y los escapes tipo V, mientras que la catenaria es de los tipos CR-220 y CRU 220, y está electrificada a 3.000 voltios a corriente continua. □



Abierta la variante del Ebro

El pasado mes de agosto se abrió el tráfico la Variante del Ebro que, evitando el paso por Tortosa, acorta el trayecto del Corredor Mediterráneo en 19 kilómetros y medio. La variante comienza después de la estación de Freginals, en el Pk 172,100, finaliza en la nueva estación de La Aldea PK 186,080 -antes Pk 205,562- e incluye un espectacular viaducto sobre el río que le da nombre, que ha exigido para su construcción cimentaciones de hasta 50 metros de profundidad en el cauce.

Fuera de servicio ha quedado el tramo entre Freginals y Tortosa, uno de los de peor trazado de toda la línea, la estación de Santa Bárbara, el apeadero de Mianes y el viejo puente metálico sobre el Ebro. Para los trenes regionales y el único de Largo Recorrido que da servicio a Tortosa, ésta ha quedado unida a la nueva línea por el tramo de 13 kilómetros existente hasta la nueva estación de La Aldea. *Esteban G. Rogel.* □



Tramo de nuevo trazado.

actuado sobre algo más de 290 kilómetros de línea. El tramo Castellón Oropesa -con grandes actuaciones en Castellón y Benicasim- supondrá un gasto de 26.551 millones de pesetas, y otros 15.054 absorberán las actuaciones complementarias entre la Encina y Barcelona. La supresión de pasos a nivel entre Valencia y Castellón requerirá una inversión de 6.392 millones y la actuación en Vilanova y La Geltrú 2.843 más.

La tercera fase, pendiente de programación y sin previsión de inversión todavía, incluye la tercera vía Játiva-Silla y la variante Manuel L'Enova en fase de proyecto, que supondrán la separación en vías diferentes de las cercanías y el resto de los servicios, y la adecuación de la estación de San Vicente de Calders, el Acceso sur a Valencia, el acceso con una cuarta vía desde Garraf a Barcelona Sants y la duplicación La Encina-Alicante, todas en fase de estudio previo.

Asimismo las actuaciones -variante total de trazado o duplicación- entre Vandellós y Tarragona con variante en Sallou incluida, están sometidas a la consideración de la Generalitat de Cataluña. □