



BENITO FIGUEROA

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA GALICIA

Galicia quiere elevar a 95 km/h la velocidad de sus trenes de viajeros

José Luis Ordóñez

Los objetivos del Plan Director de Infraestructuras Ferroviarias para Galicia se concretan en reducir tiempos de viaje, articular una red de alta calidad, modernizar la infraestructura ferroviaria, aumentar la seguridad, potenciar el uso del ferrocarril, especializar los servicios y extender el ancho de vía internacional. La inversión necesaria alcanzaría los 153.000 millones. Galicia, con una extensión de 29.434 kilómetros cuadrados, presenta una población de 2.850.000 habitantes y una red ferroviaria de 923 km de vía única.

El Plan pretende regenerar el conjunto de la red para per-

En la propuesta de Plan Director de Infraestructuras Ferroviarias para Galicia, la Xunta de Galicia concreta, relaciona y prioriza un conjunto de actuaciones en la red de los ferrocarriles gallegos. La propuesta pretende modernizar el ferrocarril y superar situaciones anacrónicas. El 30 por ciento de las curvas de Galicia tiene un radio menor de 500 metros y ningún tramo de la red gallega alcanza la máxima clasificación de calidad otorgada por Renfe.

mitir velocidades razonables con inversiones asumibles. La propuesta de la Xunta permite incrementar la velocidad media en un 44 por ciento, pasando de los 56,88 km/h de velocidad media, que alcanzan los trenes regionales exprés explotados por Galicia Rexionais, a los 81,91 km/h, una vez eje-

cutadas las actuaciones propuestas.

En la modernización de líneas con fuerte incremento de la velocidad destaca la construcción de una nueva línea de doble vía entre Ponferrada (León) y Monforte de Lemos (Lugo). Se propone para la nueva infraestructura en lo que

respecta a los criterios geométricos de amplitud de curvas y mínima pendiente de rampas, que la construcción correspondiente a la máxima calidad en el transporte ferroviario. La nueva infraestructura podría ser explotada, en un principio, con velocidad alta de 200-220 km/h.

La nueva línea, que tendría un coste de unos 65.000 millones, incluiría entre Ponferrada y Monforte algunas variantes de trazado respecto al recorrido actual, como la correspondiente al tramo entre La Barosa y O Barco de Valdeorras, de 14 km, donde sería necesario excavar un túnel de 4 km. La inversión necesaria para la nueva infraestructura considerando el trayecto León-Monforte,

Norte o sur

Aunque el plan ferroviario de la Xunta apuesta por la línea de conexión intercomunitaria, internacional y transeuropea Monforte de Lemos-Ponferrada-León, ha surgido en la prensa gallega la posibilidad de analizar comparativamente el acceso por Vigo-Ourense-Zamora-Medina del Campo.

La opción del Plan Director de Infraestructura Ferroviaria para Galicia aprovechaba las inversiones previstas en el PDI 1993-2007, donde sólo aparecía una actuación transcendental para el Noroeste, la ejecución de la variante de Guadarrama, junto a las actuaciones estructurantes que mejoraban el camino de Monforte de Lemos a León, Palencia y Venta de Baños.

La mejora de la línea Medina del Campo-Zamora-Ourense, actualmente de vía única y sin electrificar, podría significar una revitalización del papel metropolitano de Vigo, en las relaciones de Galicia con el centro, este y sur de la Península. La conexión en Medina del Campo con el eje Lisboa-Porto-Salamanca-Valladolid-Vitoria-Dax podría atender las relaciones transnacionales de Galicia con el centro de Europa.

La empresa de consultoría Ineco ha redactado un estudio solicitado por el Ministerio de Fomento sobre las familias de variantes de acceso ferroviario a Galicia realizadas a través de Ponferrada-Monforte o a través de Puebla de Sanabria-Ourense. Este análisis señala, para la opción sur, una infraestructura ferroviaria de velocidad alta, 200-220 km/h, entre Medina del Campo y Puebla de Sanabria, unos 197 km, y una infraestructura de ferrocarril convencional para velocidades máximas de 160 km/h entre Puebla de Sanabria y Lubián, 26 km. □



BENITO FIGUEROA

Tipo de actuación	Inversión en millones
Actuaciones estructurantes de carácter intercomunitario e internacional	65.000
Modernización de líneas con incremento de velocidad. Reducción del tiempo de viaje por medio de pequeñas variantes y la rectificación de curvas	22.491
Actuaciones complementarias. Electrificaciones e instalaciones de bloqueo automático en vía única	9.410
Conservación y mantenimiento	9.184
Seguridad	8.120
Feve	12.500
Actuaciones en medio urbano. Integración del ferrocarril en las ciudades. Eliminación de retrocesos en Monforte, Betanzos, Guillarei y Redondela	26.161
Total	152.866

con la variante del puerto del Manzanal, alcanzaría los 102.000 millones.

La nueva infraestructura ferroviaria entre Monforte y León mejora la capacidad de transporte, que en la línea actual está saturada, y permite a Galicia conectar con las redes transeuropeas de máxima calidad ferroviaria.

Para el tramo Vigo-Tui, dentro de la relación fronteriza Vigo-Porto, Carlos Alvarez Tranche, experto conocedor del ferrocarril gallego, propuso en el seminario celebrado en la Universidad de A Coruña en 1995 sobre el ferrocarril en el noroeste de España, (VIA LIBRE nº 379) la actuación estructurante de carácter internacional de mejorar la calidad de la infraestructura hasta admitir la circulación en

velocidad alta de 200-220 km/h. La ciudad portuguesa de Porto quedaría a menos de hora y media de Vigo y a menos de tres horas de A Coruña.

La propuesta de la Xunta, con el objetivo de reducir los tiempos de viaje, contempla también la posibilidad de utilizar trenes inclinables, pendulares o basculantes, que puedan circular en las curvas a mayor velocidad que los trenes convencionales.

En la modernización de líneas con aumento de velocidad se toma en consideración que incrementar la velocidad de 60 a 65 km/h en un trayecto ferroviario produce el mismo efecto que pasar de 160 a 200 km/h en otro, ya que en ambos casos se reduce el tiempo de viaje en 4,5 segundos cada kilómetro. La modernización de las vías férreas contempla

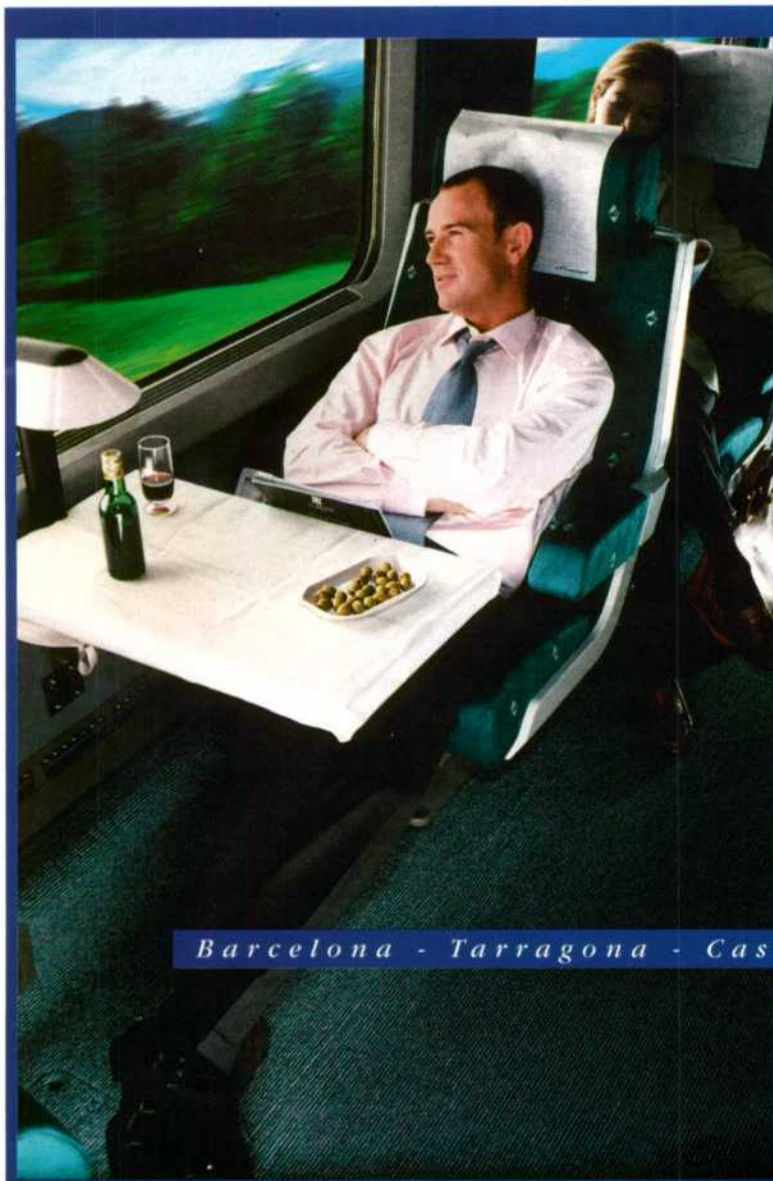
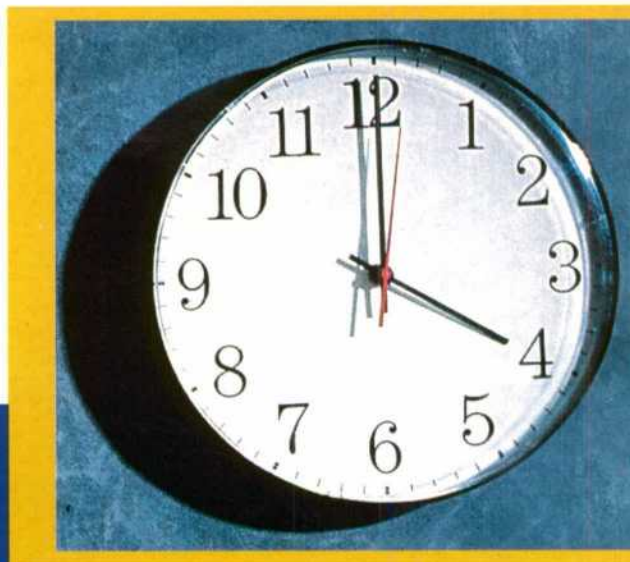
en este apartado se ha concretado en rectificaciones de curvas y pequeñas variantes.

Para definir qué curvas son rectificables por medio de ripados, o desplazamientos de la vía, y qué pequeñas variantes sería necesario realizar, se desarrolló en Galicia un exhaustivo estudio de prospección, viajando en los trenes regionales para detectar las velocidades inadecuadas, obteniendo en campo datos reales de la geometría de vía existente, y calculando las velocidades máximas para cada curva. Los tipos de circulaciones son el tipo N, trenes convencionales, con una aceleración máxima admisible de 0,65 metros por cada segundo al cuadrado, el tipo A, con una aceleración máxima de 1 metro cada segundo al cuadrado, y el tipo B,

Cambie su vida.

AUNQUE SÓLO SEA

cuando viaje.



Le presentamos Euromed. Un concepto de viaje que le permitirá relajarse, descansar, oír música, ver una película, o trabajar aprovechando al máximo su tiempo. Y sobre todo llegar antes, donde quiere llegar. La próxima vez que viaje, utilice el nuevo servicio de Renfe Euromed. Cambiará su vida.

Euromed
DÉJESE llevar

Barcelona - Tarragona - Castellón - Valencia - Alicante

 RENFE

La salida sur de Vigo



La propuesta de la Xunta de Galicia contempla una nueva salida sur ferroviaria en Vigo, con un presupuesto de 18.000 millones, como actuación estructurante que al afectar al área metropolitana de la ciudad se incluye como remodelación de la red arterial ferroviaria en ámbito urbano.

La actuación permitiría dar salida por el sur a la estación en fondo de saco de Vigo, logrando establecer una estación pasante mucho más funcional para el movimiento de los trenes. Las obras evitarían el amplio rodeo, de 21,5 km, que se tiene que realizar en la actualidad, y ahorraría 34 minutos de viaje en la relación Vigo-Ourense, y por tanto en la relación de Vigo con el centro de la Península. Al mismo tiempo, la actuación servirá para mejorar la relación con Portugal, con ahorros de tiempo de más de media hora en el trayecto Vigo-Porto.

La actuación comprendería la ejecución de una nueva infraestructura ferroviaria entre Vigo, Porriño y Salvaterra de Miño. En Porriño enlazaría con la línea a Tui y Portugal y en Salvaterra con la línea a Ourense y resto de España.

Esta nueva infraestructura sería determinante en la mejora del eje ferroviario atlántico desde Ferrol y A Coruña hasta Porto, a través de Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo y Viana do Castelo. En trenes tipo Talgo Pendular de Vigo se podría llegar a Porto en menos de hora y media, y desde A Coruña a Porto se viajaría en menos de tres horas.

En el resto de actuaciones en ámbito urbano se incluyen la integración del ferrocarril en ciudades como A Coruña, Santiago de Compostela, Ourense y Lugo, así como la eliminación de precauciones en el trayecto de las cercanías de A Coruña, entre Betanzos y Ferrol. También se incluyen las eliminaciones de retrocesos, con construcción de pequeños "by-pass", en Monforte de Lemos, Guillarei, Betanzos y Redondela. □

tipo Talgo Pendular, con una aceleración máxima de 1,2 metros cada segundo al cuadrado.

Si la explotación de las líneas gallegas se realizará con trenes tipo B, es decir trenes inclinables tipo Talgo, la velo-

cidad media tras la ejecución del Plan no sólo alcanzaría los 81,91 km/h, antes cifrados, sino que se elevaría a los 95,40 km/h. Lo que supondría un cambio del transporte ferroviario gallego espectacular pues

sería posible recorrer el trayecto A Coruña-Vigo en 1 h y 52 minutos, Santiago de Compostela-A Coruña en 45 min. y Ferrol-A Coruña en 47 min.

En el ámbito de los trenes de cercanías, la Xunta propone

que se consideren servicios de este tipo los correspondientes a las relaciones de Vigo-Pontevedra y A Coruña-Ferrol. En este último caso integrando y coordinando las actividades de Renfe y Feve. □

La variante de Guadarrama

La saturación existente en la línea Madrid-Valladolid por la intensidad del tráfico ferroviario de viajeros y de mercancías, sobre todo en el tramo Madrid-El Escorial, y más aún en el subtramo Pitis-Pinar de las Rozas, puede ser superada con la construcción de una nueva línea de alta calidad ferroviaria con capacidad para la circulación de trenes a la velocidad alta de 200-220 km/h. La inauguración de la variante de Guadarrama reduciría los tiempos de viaje entre Galicia, Asturias y Madrid en dos horas.

Esta infraestructura de unos 200 km de longitud, que podría construirse generando un nuevo trazado, o in-

cluirse en los corredores preexistentes de Madrid-Avila-Valladolid o en la parte correspondiente del Madrid-Burgos, es demandada tanto por Renfe como por los parlamentos autonómicos de Galicia, Asturias y Castilla y León, con propuestas concordantes en el Congreso de los Diputados.

La transformación del acceso desde Madrid hacia el norte a través de la Sierra de Guadarrama con continuidad a Medina del Campo y a Valladolid-Palencia-León y Monforte de Lemos, en vía doble, se ha convertido en clave esencial para la promoción del transporte ferroviario en el noroeste de España.

En el reciente debate parlamentario general sobre el Estado de España se aprobó, con 316 votos a favor, cero en contra y 19 abstenciones, una resolución presentada por el grupo de Izquierda Unida/Iniciativa per Catalunya, que apoyaron los grupos del PSOE y del PP para instar al Gobierno a construir lo antes posible las variantes de Guadarrama y Pajarés.

La mejora del ferrocarril en Galicia forma parte del debate político inherente al actual proceso de preparación de las elecciones autonómicas que en aquella comunidad se celebrarán el próximo otoño. □