



FINALIZADO EL TRAMO A CORUÑA-SANTIAGO DEL EJE ATLÁNTICO DE ALTA VELOCIDAD

El primer gran paso

MACARENA HERRERA LORENZO Fotos: DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El Eje Atlántico, el corredor ferroviario de alta velocidad que enlazará Ferrol y la frontera portuguesa, ha dado el primer gran paso hacia su configuración final con la finalización y puesta en servicio del primer gran tramo completo, Santiago de Compostela-A Coruña, de 61,7 kilómetros de longitud, gracias a

la conclusión de sus últimos cuatro subtramos. La nueva infraestructura, que ya ha iniciado su electrificación, es aprovechada hasta la llegada del AVE por automotores de tracción diésel para realizar el recorrido entre ambas ciudades con notables ahorros de tiempo respecto al trazado antiguo.

El pasado 13 de diciembre, un automotor de tracción diésel R-599 de Renfe Operadora realizó por primera vez el trayecto comercial completo entre A Coruña y Santiago de Compostela a través de un nuevo trazado con doble vía de 61,7 kilómetros de longitud, muy distinto del sinuoso recorrido de vía única —culminado

en los años 40 del pasado siglo— hasta ahora existente. Ese nuevo trazado, que es recorrido desde esa fecha por más de 30 servicios diarios, constituye el primer gran tramo completo que entra en servicio en el Eje Atlántico, el corredor ferroviario de alta velocidad que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento construye actual-

mente entre Ferrol y la frontera portuguesa.

La apertura completa del tramo A Coruña-Santiago del Eje Atlántico ha sido posible gracias a la puesta en servicio conjunta de cuatro subtramos (Cerceda-Meirama, Meirama-Bregua, Uxes-Pocomaco y Pocomaco-San Cristóbal), últimos de un trazado de doce, que han aportado al mismo 21,2 nuevos

kilómetros. Para finalizar ese primer gran tramo del Eje Atlántico, cuya construcción se ha prolongado durante ocho años, el Ministerio de Fomento ha realizado una inversión de 631,9 M€.

Un nuevo trazado

La nueva infraestructura ferroviaria se ha construido para su explotación futura por

trenes de alta velocidad, pero, al igual que los demás tramos del Eje Atlántico, se ejecuta inicialmente sin electrificación y sin el sistema de señalización Ertms, actuaciones necesarias para implantar la alta velocidad que se acometerán más adelante por tramos completos. No obstante, esta infraestructura es ya aprovechada por los automotores de tracción diésel, que desde la apertura del tramo A Coruña-Santiago unen ambas ciudades en 35 minutos, cuando antes de las actuaciones se tardaba más de una hora en ese recorrido. Los beneficios se extienden también al trayecto entre Vigo y A Coruña, que por primera vez se realiza en menos de dos horas.

Ese ahorro de tiempo, que será aún mayor cuando la línea esté electrificada, obedece a diversas razones. La principal es el nuevo trazado del Eje Atlántico en esta zona, que, aunque discurre por el corredor de la antigua línea, se ha diseñado con parámetros geométricos de alta velocidad, con ampliación de la plataforma para instalar la doble vía, rectificación

de curvas y la construcción de variantes de trazado en la mayor parte del itinerario, que acortan el trayecto de 74,4 a 61,7 kilómetros; es decir, el nuevo trazado entre A Coruña y Santiago es 12,7 kilómetros más corto que el antiguo recorrido convencional, y en él no existe ningún paso a nivel. A ello se une la nueva doble vía en lugar de la vía única, que evita las anteriores paradas de los trenes en determinadas estaciones para dar paso a otros convoyes.

Además, los automotores diésel de media distancia, que hasta diciembre pasado alternaban el paso por el trazado antiguo con los subtramos abiertos del nuevo trazado, circulan ahora exclusivamente por la nueva infraes-

tructura aprovechando al máximo todas sus prestaciones, que les permiten alcanzar los 160 km/h. Actualmente el trayecto lo realizan cuatro automotores R-599, pero el Ministerio de Fomento tiene previsto poner en servicio progresivamente otras once unidades hasta abril, con una inversión de 80 M€, lo que permitirá aumentar las frecuencias ferroviarias.

La reducción de la longitud del trazado y los consiguientes ahorros de tiempo que se alcanzan ya en el Eje Atlántico, unidos a la mayor seguridad y sostenibilidad del tren frente a otros medios más contaminantes, son factores de peso que están contribuyendo a mejorar la imagen y a aumentar la eficacia del transporte ferroviario en

El Ministerio de Fomento ha invertido 631,9 M€ en la construcción del tramo A Coruña-Santiago

Galicia, haciendo de este medio de transporte un verdadero elemento de vertebración territorial. De hecho, el tramo A Coruña-Santiago, primer gran exponente de esta transformación, es ya desde el pasado mes de diciembre una alternativa competitiva real frente a la carretera en términos de comodidad, rapidez, seguridad, coste y limpieza.

Los subtramos abiertos

El Eje Atlántico, con la apertura de los últimos cuatro subtramos, presenta ya el 57% del recorrido de su parte central en servicio (88,7 de 155,2 kilómetros). En concreto, la nueva infraestructura está totalmente terminada en la provincia de A Coruña entre la capital herculina y Padrón, ya que al tramo A Coruña-Santiago se suman otros 13,7 kilómetros contiguos en el sur, operativos desde 2007, entre Santiago y Padrón. Más al sur, la construcción del Eje Atlántico continúa en marcha en la provincia de Pontevedra, con 67 kilómetros en ejecución y otros 14 ya finalizados.

La parte norte, entre A Coruña y Santiago de Compostela, está formada por una decena de subtramos que han entrado en servicio de forma mayoritaria en la segunda mitad de esta década. En este recorrido de 61,7 kilómetros de longitud, construido en gran parte con variantes de trazado, se han ejecutado un total de 17 túneles, una decena de viaductos y más de 35 estructuras (pasos inferiores y pasos superiores) para garantizar la permeabilidad territorial.

Los cuatro subtramos puestas en servicio en diciembre suman una longitud de 21,2 kilómetros, lo que constituye algo más de un tercio del recorrido A Coruña-Santiago. Se trata de dos pares de subtramos contiguos, situados en ambos extremos de la

Situación del Eje Atlántico

El Eje Atlántico de alta velocidad es un corredor ferroviario de unos 235 kilómetros de longitud a través de las provincias de A Coruña y Pontevedra que vertebrará la fachada atlántica gallega de norte a sur, entre Ferrol y la frontera portuguesa, comunicando cinco de las siete mayores ciudades de esa comunidad autónoma. Para esta infraestructura, integrada en la red de altas prestaciones que define el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se construye una plataforma para doble vía de ancho ibérico que se ejecuta con carril de 60 kg/m sobre traviesas polivalentes, adaptables al ancho UIC, sin electrificación ni señalización Ertms, actuaciones que se acometerán posteriormente.

El Eje Atlántico presenta una parte central de 155,2 kilómetros dividida en dos grandes tramos: el tramo norte (A Coruña-Santiago), de 61,7 kilómetros, está en servicio desde diciembre pasado, mientras que el tramo sur (Vigo-Santiago), de 93,9 kilómetros, iniciado con

posterioridad, tiene 27 kilómetros en servicio y el resto en fase de obras, salvo un corto tramo, el acceso norte a Vigo, que será próximamente licitado. El Eje se prolongará por el norte con el tramo A Coruña-Ferrol (55 kilómetros), que presenta un subtramo en redacción del proyecto constructivo y otros dos en redacción del estudio informativo, y por el sur con el tramo Vigo-Río Miño (25 kilómetros), con dos subtramos en fase de estudio informativo, más una conexión internacional para enlazar con la línea AVE hasta Oporto.

Cuando la parte central del Eje esté en servicio, lo que el Ministerio de Fomento prevé para el año 2012, el tiempo de recorrido entre Vigo y A Coruña será de en torno a una hora, frente a las 2 horas y 35 minutos que se empleaban antes de iniciarse su construcción. Según las previsiones, cuando el Eje esté finalizado, los usuarios de tren en Galicia se multiplicarán por tres, pasando de los dos millones actuales a 7 millones.

variante de Bregua, en servicio desde 2006, que integran la parte final del trazado desde Santiago hasta la estación de San Cristóbal (A Coruña). En su ejecución, iniciada entre 2005 y 2006, se han invertido 260,4 M€.

El nuevo trazado discurre por los municipios de Cerceda, Laracha, Culleredo, Arteixo y A Coruña, desarrollándose en variante en tres de los cuatro subtramos, lo que acorta el sinuoso recorrido ferroviario existente en cuatro kilómetros. En la parte final, concretamente en el subtramo Pocomaco-San Cristóbal, la nueva línea discurre cerca de la vía convencional y de varias industrias, lo que ha obligado a ejecutar distintas actuaciones para evitar afecciones.

En el nuevo trayecto se han construido ocho túneles, con una longitud total de 8,8 kilómetros, entre los que destacan los de Meirama (3.468 metros de longitud), Viris (1.911 metros) y Santa Icfía (1.876 metros). Todos ellos se han ejecutado siguiendo la técnica de avance y destroza del nuevo método austriaco, y en ellos se ha montado la vía en placa tipo Rheda 2000 (común a todos los túneles

Electrificación en marcha

El Eje Atlántico presenta como particularidad que los subtramos se construyen inicialmente sin electrificación, entrando en servicio con automotores diésel a medida que está montada la vía e instalados los sistemas de señalización y seguridad. Para la electrificación del Eje se han programado varias fases, que se acometerán por trayectos completos. La primera fase, adjudicada a finales de 2008, consistente en la instalación de los postes y la línea aérea de contacto (catenaria) en el tramo Padrón-A Coruña –totalmente en servicio–, ya ha iniciado su ejecución. La segunda fase, que abarcará el tramo entre Vigo y Padrón, se encuentra en fase de licitación. Asimismo, en septiembre pasado se licitaron las obras de construcción de las tres subestaciones eléctricas del Eje (que se situarán en Tomeza, Osebe y Meirama) y de los siete centros de autotransformación asociados que permitirán alimentar la línea aérea de contacto a 25 kV a 50 hercios de corriente alterna, necesaria para la alta velocidad. Respecto a la señalización, en los subtramos ya operativos se han instalado sistemas compatibles con el futuro montaje del sistema Ertms.

del Eje de más de 500 metros de longitud), lo que eliminará prácticamente los trabajos de conservación y aumentará los niveles de seguridad de los usuarios en caso de evacuación.

También se han ejecutado tres viaductos sobre los ríos Valiñas (744 metros), Barcés (318 metros) y Boedo (312 metros), así como una decena de pasos superiores e inferiores para reponer las servidumbres de paso existentes a lo largo del recorrido.

En el trayecto se ha cons-

truido la nueva estación de Cerceda-Meirama, que sustituye a la antigua de Meirama-Picardel. Consta de cinco vías y ramales para acceso a las instalaciones de la central térmica de Meirama y de la Sociedade Galega do Medio Ambiente (Sogama). En Uxes se han remodelado las vías de la estación y se han reformado los andenes, completando la actuación con un paso inferior peatonal.

En los nuevos subtramos, como ocurre en el resto del tramo A Coruña-Santiago, se

ha montado una plataforma apta para doble vía de ancho ibérico, con carril de 60 kg/m sobre traviesas polivalentes de hormigón tipo PR-01, adaptable al ancho UIC, y ya están contratadas las obras para la electrificación de la línea. Respecto a las instalaciones de seguridad y comunicaciones, la línea se ha equipado con tecnología que garantiza la futura circulación de trenes de alta velocidad y permite explotar el tramo desde un puesto de mando centralizado y con posibilidad de canalización, permitiendo el tráfico en ambos sentidos por cada vía en caso de necesidad, facilitando una mayor frecuencia de trenes y una disminución del tiempo de recorrido. En el futuro se podrá incorporar el sistema de señalización Ertms que está operativo en las nuevas líneas de alta velocidad.

Desde el punto de vista medioambiental, en los cuatro subtramos se han llevado a cabo actuaciones de regeneración de las áreas en que se han producido movimientos de tierras y se han construido diversos pasos de fauna. ■