El vicepresidente del Gobierno, junto al ministro de Transportes, Abel Caballero, y el alcalde de Sevilla, Manuel del Valle, en la sala capitular del Ayuntamiento hispalense.

El vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra, lo anunció en Sevilla

La construcción de la línea Córdoba-Brazatortas es una realidad inminente

● A la presentación del proyecto, en el Ayuntamiento de Sevilla, asistieron también el ministro de Transportes y el presidente de RENFE.

EL pasado 11 de octubre, el vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra, acompañado del ministro de Transportes, Abel Caballero, y del presidente de RENFE, Julián García Valverde, entre otras personalidades, anunció, en la sala capitular del Ayuntamiento de Sevilla, la decisión del Gobierno de construir una nueva línea ferroviaria de penetración en Andalucía, como alternativa moderna al actual paso de Despeñaperros.

El vicepresidente del Gobierno puso especial énfasis en puntualizar que era la obra ferroviaria de mayor envergadura realizada en España en el siglo XX, y que pondría a los trenes españoles en las puertas del siglo XXI.

También dijo Alfonso Guerra que con la nueva penetración ferroviaria, Andalucía no sólo quedará más cerca del Centro, Norte, Cataluña y Levante, sino de Europa, a la que podrá abastecer con un adelanto considerable con respecto a otras regiones y países mediterráneos.

La aproximación entre Madrid y Sevilla lo será en espacio, al quedar la distancia entre las dos capitales reducida a 482 kilómetros, y en tiempo, por cuanto la mayor velocidad de los trenes a 200 km/h. contribuirá a que la velocidad comercial pase de 96,7 km/h. a 158,9 km/h., con un tiempo de viaje de dos horas y cuatro minutos entre Madrid y Córdoba, y tres entre Madrid y Sevilla.

A continuación tomó la palabra el ministro de Transportes, Abel Caballero, puntualizando que la decisión tomada por el Gobierno significaba una apuesta por el ferrocarril por su dimensión social y para colocarlo en situación de competir con la carretera y el transporte aéreo.

Abel Caballero dijo que con la nueva línea Madrid-Sevilla se inicia el Plan de Transporte Ferroviario (PTF), que será dado a conocer próximamente, insis-

Con trenes de alta velocidad

El nuevo acceso ferroviario a Andalucía estará en servicio dentro de cinco años

● **En él se incluye la variante Brazatortas-Alcolea, de nuevo trazado, diseñada para 250 km/h.**

COMO continuación a la información publicada en el pasado número relativa a la construcción de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Ciudad Real-Córdoba, con duplicación y mejora de vías hasta Sevilla, hay que puntualizar que el proyecto presentado en la Universidad Menéndez Pelayo, de Santander, ha experimentado un importante impulso, según anunció en Sevilla el vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra.

Se han suprimido las tres fases escalonadas de las obras para unificarlas en una única actuación simultánea en toda la línea, con lo que el plazo de ejecución se reduce de ocho a cinco años. Igualmente se ha considerado la posibilidad de habilitar los trazados más favorables haciéndolos aptos para admitir velocidades de 250 kilómetros por hora.

También como complemento a la citada información exponemos hoy las determinantes económicas y de estrategia ferroviaria que han incidido para realizar esta gran obra, que ya se perfila como la más importante actuación en materia ferroviaria del presente siglo en España.

Estrangulamiento ferroviario de Andalucía

Desde finales de los años 70, todos los diagnósticos ferroviarios de la Red o ajenos a ella, coinciden en definir la existencia del estrangulamiento ferroviario de Despeñaperros.

En 1978 se aprueba e inicia el Tratamiento Integral de la Línea (TIL) Madrid-Córdoba, como decisión del Consejo de Administración de RENFE.

Se concentran actuaciones e inversiones en el trayecto Alcázar de San Juan-Linares con el propósito de dotar de una calidad de la red básica a la línea:

— Duplicación de la vía integral (Manzanares-Linares).
— Compensación de catenaria (Alcázar-Linares).
— Bloqueo automático (en el tramo ya duplicado Alcázar-Manzanares).
— Actuaciones diversas de infraestructura.

Dentro de este TIL se ha ejecutado la duplicación Manzanares-Santa Cruz de Mudela; se está preparando igualmente, como segunda vía adosada, el proyecto constructivo Santa Cruz de Mudela-Venta de Cárdenas y Vilches-Linares y estudiando la doble vía en variante para el resto de trayectos.

Pero la gestación del nonnato Plan General de Ferrocarriles (PGF) ralentizó y congeló el TIL Madrid-Córdoba ante la expectativa de una nueva penetración.

En la actualidad, la capacidad de los accesos ferroviarios a Andalucía es reducida. Después del cierre al comienzo del año 1985 de la línea

tiendo en el objetivo de acercar nuestros territorios a Europa.

Como representante de la Junta de Andalucía, el consejero de Ordenación del Territorio, Jaime Montaner, dijo que con esta obra ferroviaria Sevilla consolida su posición de capital regional y que además se potenciará la relación con el resto de España, Portugal y comunidades colindantes.

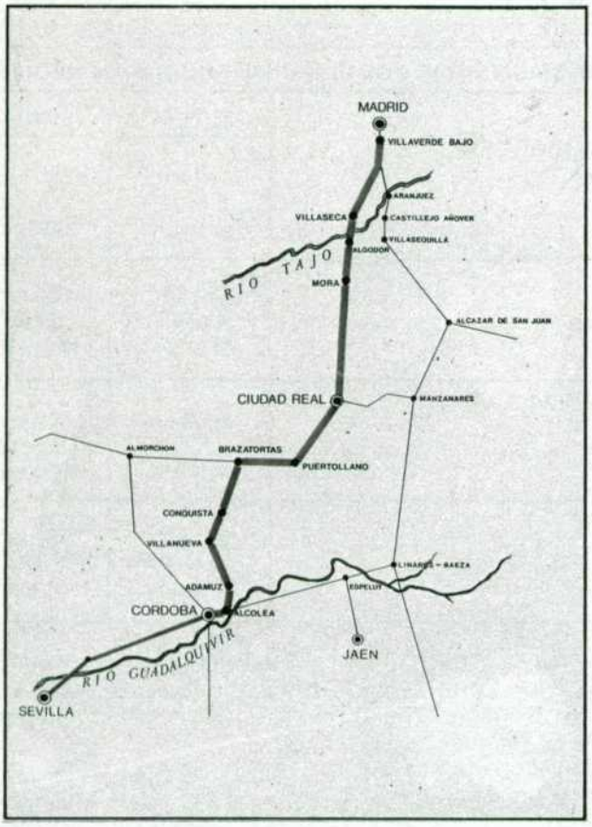
Se mostró satisfecho por las mejoras, tanto en la red ferroviaria como en las autovías, ya que son los baluartes necesarios para articular Andalucía. Dijo también que estos proyectos significaban el reparto de responsabilidades entre los Gobiernos central y autonómico.

Técnicas de punta

Por último, fue el presidente de RENFE el que tomó la palabra, para hacer patente la satisfacción que le producía la decisión tomada, puesto que significaba un salto revolucionario para nuestros ferrocarriles y una ruptura conceptual de casi dos siglos.

La nueva línea requerirá la aplicación de tecnología de punta, tanto en vía como en tracción. Dijo que la industria nacional era autosuficiente para la fabricación de los equipos necesarios, según había quedado patente en la reciente visita a la factorías que deberán suministrar las locomotoras, co-

El presidente de RENFE, señor García Valverde, explica a Alfonso Guerra aspectos del proyecto sobre los paneles de la exposición «ad hoc».



LOS PRESUPUESTOS DE LICITACION

TRAMOS	Millones de pesetas
Villaverde Bajo-Villaseca	6.000,0
Villaseca-Mora	10.960,0
Mora-Ciudad Real	10.300,0
Ciudad Real-Puertollano	5.200,0
Puertollano-Brazatortas	2.600,0
Brazatortas-Conquista	13.260,0
Conquista-Villanueva	5.382,0
Villanueva-Adamuz	14.840,2
Adamuz-Alcolea	4.617,2
Alcolea-Córdoba	1.300,0
TOTAL	74.459,4
EXPROPIACIONES	2.000,0
SUMA	76.459,4
Infraestructura y vía	63.449,4
Electrificación	6.710,0
Instalaciones de seguridad	4.300,0

Guadix-Almendricos y la reducción de servicios a un mínimo en las líneas Almorchón-Córdoba y Zafra-Sevilla y Zafra-Huelva, es únicamente la línea de Manzanares-Linares, a través de Despeñaperros, la que soporta la práctica totalidad del tráfico ferroviario hacia y desde Andalucía, aunque la aportación de la línea cerrada y de las líneas con tráfico reducido era mínima.

Entre Santa Cruz de Mudela y Córdoba existen 202 kilómetros de vía única. El tramo más congestionado, a pesar de estar dotado de un moderno sistema de control y seguridad, está constituido por los 75 kilómetros que separan Santa Cruz de Mudela y Linares, donde con 77 circulaciones diarias de media el grado de utilización es el 122 por 100 del nominal.

Importancia del tráfico

Sin embargo, a pesar de esta saturación y las consiguientes incidencias en la calidad del servicio, en el corredor Madrid-Andalucía se observa la mayor participación relativa del ferrocarril en el tráfico de viajeros (35,8 por 100) respecto de otros modos de transporte (carretera, 42,9 por 100; aviación, 21,3 por 100), muy importante en comparación con los valores medios nacionales.

Frente a la alternativa de duplicación y mejora del tramo comprendido entre Santa Cruz de Mudela y Córdoba (excepto 19,5 kilómetros en la zona de Despeñaperros), de menor inversión inicial (41.000 millones de pesetas), con solución parcial de la capacidad, pero con perturbaciones importantes en la explotación durante la construcción y con un aporte reducido de mayor calidad (tiempos de viaje) como respuesta a las demandas de transporte, se ha seleccionado finalmente la construcción de una nueva línea de alta velocidad no sólo como solución de capacidad, sino como elemento fundamental de la

ches y los equipos que sean necesarios.

El presidente de RENFE anunció tajantemente que a los quinientos años del descubrimiento de América llegaremos a Sevilla en tres horas desde Madrid, y ello con los cincuenta años de RENFE.

Terminado el turno de intervenciones, el vicepresidente del Gobierno invitó a los representantes de los medios informativos a hacer las preguntas que estimaran convenientes, que serían contestadas por el ministro de Transportes y el presidente de RENFE.

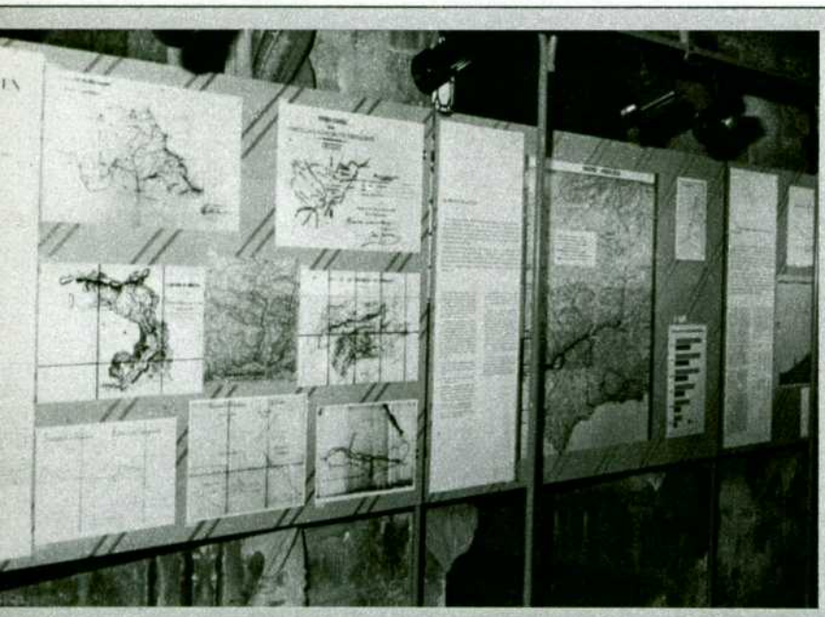
Preguntado por el comienzo de las obras, contestó el ministro que con toda urgencia iban a comenzarse las expropiaciones, y que de forma inmediata se emprenderán las diversas fases de construcción.

En torno a la financiación de los 75.000 millones necesarios, respondió Abel Caballero que se incluirían en los Presupuestos del Estado y Fondos Feder, con arreglo al siguiente orden: en 1987, 7.250 millones de pesetas; en 1988, 18.000 millones; en 1989, 22.500 millones; en 1990, 22.000 millones, y 1991, 7.500 millones.

Se preguntó también al ministro si el nuevo ferrocarril iba a suponer una elevación de tarifas sobre el resto de los que circularán en España, a lo que contestó que no necesariamente, pues lo que se pretende conseguir una mayor rentabilidad con una más alta ocupación de trenes.

Al presidente de RENFE se le preguntó si RENFE contaba con la tecnología necesaria para el nuevo sistema ferroviario, principalmente en cuanto a la tracción, a lo que respondió Julián García Valverde que se estaba realizando un completo estudio de las alternativas posibles para tracción basadas en las tecnologías más modernas, incluyendo el empleo de motores de tracción trifásicos asincrónicos y sincrónicos, siguiendo las actuales tendencias europeas antes de definir el material a emplear. En cuanto a la obra civil, ya se cuenta con las tecnologías necesarias, situando a nuestras empresas en uno de los primeros lugares a nivel mundial.

Además de la línea Brazatortas-Córdoba, se presentó la solución adoptada por la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Sevilla, con la cual desaparecerán las actuales Estación Chica de Santa Justa, con doce vías de



DISTANCIAS/TIEMPOS DE VIAJE Y VELOCIDADES MEDIAS		
	ACTUAL	FUTURA
MADRID-CORDOBA		
Carretera	400 km. 5 h. 12' 77 km/h.	390 km. 3 h. 54' 100 km/h.
Ferrocarril	442 km. 4 h. 43' 94 km/h.	350 km. 2 h. 4' 169 km/h.
MADRID-SEVILLA		
Carretera	540 km. 7 h. 18' 74 km/h.	527 km. 5 h. 16' 100 km/h.
Ferrocarril	574 km. 6 h. 1' 95 km/h.	482 km. 3 h. 161 km/h.

oferta de calidad de un ferrocarril nuevo.

Encuadre en la planificación ferroviaria

La solución elegida es la construcción de la variante Brazatortas-Córdoba, de cuyas características ya se trató en el número 272 de VIA LIBRE, acompañada de la duplicación y mejora de vías, también con velocidad de diseño 250 km/h. entre Madrid-Getafe y Brazatortas. Con esta decisión se finaliza con la contracción dimensional que el contrato-programa entre RENFE y el Estado ha desarrollado, iniciando decididamente el acceso del ferrocarril español al club europeo de naciones con servicio ferroviario a alta velocidad.

Esta decisión es también fruto de los trabajos del Plan de Transportes Ferroviarios (PTF), de próxima presentación, en el que se da preferencia a las grandes inversiones de la Red, figurando Brazatortas-Córdoba entre ellas. Existen análisis parciales que avalan esta prioridad basados en tasas de rendimiento, acortamiento de distancia, valor estratégico de itinerarios, desequilibrio regional e incluso tanteos de análisis multicriterio más complejos.

Brazatortas-Córdoba ha aparecido, por tanto, como una variante de cualquier plan ferroviario que pretenda servir el largo recorrido con Andalucía en el medio y largo plazos.

La nueva línea abre también la posibilidad de globalizar las inversiones en Madrid-Córdoba-Sevilla-Málaga con una premisa estratégica clara y decisiva, acomodando los objetivos y ritmos del resto de las inversiones hoy en ejecución. Así, la doble vía Córdoba-Sevilla quedaba completada y las renovaciones en las líneas Córdoba-Málaga-Algeciras deberán contemplar ciertas mejoras. Con ello se presenta y compromete un nuevo cuadro de servicios ferroviarios con/en Andalucía.

Objetivos

La respuesta de calidad que con la construcción de esta nueva línea da el ferrocarril a la demanda de transporte, y que sin duda tendrá incidencia también en la generación inducida de nuevas movilidades, queda reflejada en la reducción de distancias, incremento de velocidades comerciales y consecuentes reducciones espectaculares de tiempos de viaje que se presentan en el cuadro situado sobre estas líneas.

andén, dos vías para autoexpreso, una para correos y otra para enlace con el Centro de Tratamiento Técnico.

La salida hacia Cádiz se hará en subterráneo por dos apeaderos, en San Bernardo y Ciudad Sanitaria, que facilitarán, de esta manera, a los viajeros de cercanías el acceso al centro de la ciudad.

La salida hacia Huelva se hará desde antes de San Jerónimo, directamente a Sanlúcar sin pasar por la actual estación de Camas y con un apeadero provisional en La Cartuja para tener acceso a la Exposición del 92.

El presupuesto de estas obras es de 18.000 millones de pesetas, repartidas entre el Ministerio, Junta de Andalucía, Expo 92 y Ayuntamiento de Sevilla, que podrá recuperar la aportación con el valor de los terrenos liberados.

El presidente de RENFE, contestando a las preguntas de los periodistas presentes en la presentación.

Esta solución ferroviaria para Sevilla ha levantado muchas polémicas en la capital andaluza, incluso entre los mismos concejales del Ayuntamiento, ya que no se corresponde exactamente con lo previsto en el avance del Plan General de Ordenación Urbana.

A preguntas de los periodistas, el alcalde, Manuel del Valle, respondió que el factor tiempo había obligado a inclinarse por la solución adoptada, ya que la RAF de Sevilla debe quedar también terminada en 1991, para dar tiempo a urbanizar las márgenes del Guadalquivir, actualmente ocupadas entre San Jerónimo y plaza de Armas por las vías del ferrocarril. **TORRES DE ROCAVERTI (texto y fotos).**