

València i Barcelona, a un tir de pedra

Les reformes que la companyia Renfe té previstes en la línia València-Barcelona permetran que, cap a la fi del segle, fer el trajecte entre les dues ciutats més importants dels Països Catalans no supere els cent cinquanta minuts.

En l'actualitat viatjar de València a Barcelona, o a l'inrevés, costa quatre hores. Fa un any, aquest mateix trajecte costava unes tres hores i quaranta-vuit minuts. La raó d'aquest retard està en la influència de la via única en el tram Tarragona-Castelló, en l'accés a les grans ciutats i sobretot en la degradació de les infraestructures viàries. Quan finalitze l'anomenat "pla del corredor mediterrani", aquesta durada es pot reduir en més d'una hora. L'eix mediterrani, i preferentment el tram que va de València cap a Barcelona, és una de les màximes prioritats que Renfe té en els pròxims anys quant a la seua política d'inversions.

Segons les dades de la companyia ferroviària, el ferrocarril entre Barcelona i València suporta el 4% del total del trànsit actual de viatgers de llarg recorregut al llarg de tot l'estat espanyol, i representa el 20% del total del volum de viatges que es fan al llarg del corredor mediterrani. A aquest percentatge s'hauria d'afegir la utilització del tren de llargs trajectes com a "tren de rodalia", que, en moltes ocasions, fa servir molta gent per a acostar-se, des de les poblacions pròximes, a la capital.

Si el servei de rodalia era una prioritat per a la companyia i va merèixer una inversió econòmica important per part de Renfe, inversió que es continua realitzant hores d'ara, les línies de llarg recorregut, que han sofert variacions importants en els últims anys quant a trajectes, horaris i freqüències, són prioritat, no sols de l'empresa ferroviària sinó també del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, que, més concretament, s'ha fixat com una de les seues actuacions més importants durant aquest anys el millorament de la línia València-Barcelona.

Un bon grapat de milions. El pla inversor que Renfe i el Ministeri han elaborat per a aquest eix mediterrani —que ja s'ha posat en marxa— comportarà una inversió total que supera els 110.000 milions de pessetes, dels quals ja s'han invertit un total de 17.000 milions, aproximadament el 15% del total de l'operació.

L'objectiu és convertir la línia València-Barcelona de ferrocarril en un trajecte competitiu. "L'actuació en aquest trajecte —declara a EL TEMPS Rafael López, director de Coordinació d'Inversions de Renfe a Madrid— respon a una pretensió de millora en la situació competitiva del ferrocarril en un eix d'una gran capacitat econòmica."

Aquesta competitivitat es vol aconseguir mitjançant la reducció del temps de viatge que, si en l'actualitat està pròxim a les quatre hores, quan s'acaben les millores que introduirà aquest pla es podrà reduir a tan sols dues hores i mitja. "Establirem —afegeix López— un temps mínim en el recorregut de l'eix València-Barcelona, amb la qual cosa atorgarem al ferrocarril uns avantatges respecte a altres sistemes de transport, inclòs l'avió, que ens permetran ser molt més competitius."

Però, la intenció no és tan sols acurtar el temps de viatge en el transport de viatgers, sinó també afavorir el transport de mercaderies en aquesta línia, perquè en l'actualitat arriben a passar-hi prop del 50% de les mercaderies espanyoles que es dirigeixen als mercats internacionals.

A més a més, si tenim en compte que les poblacions que travessa aquesta línia estan considerades zones "de forta expansió econòmica i demogràfica", podem concloure que els dos nuclis de la demanda —viatgers i mercaderies—

quedarien previsiblement satisfets. "Des del punt de vista del transportista —diu Rafael López— no es busca el funcionament de trens d'alta velocitat, sinó de configurar la contraprestació d'un servei i d'un temps de viatge. I aquests són els paràmetres que condicionen aquesta nova infraestructura que estem tirant endavant."

Doble via i punts conflictius. L'espera en l'estació perquè passe un altre tren és una pràctica habitual en el sistema ferroviari a l'estat espanyol. I són precisament aquests deu, quinze o vint minuts d'espera els que pretén reduir la construcció d'una doble via en una línia insuficient en aquest aspecte.

En l'actualitat, la línia entre València i Barcelona, d'un total de 360 quilòmetres, té 154 de doble via i 206 quilòmetres de via única. Per tant, més de la meitat del recorregut —concretament el que transcorre entre Castelló i Tarragona— pateix el problema de la via única. Hi ha dos grans criteris per a reduir el temps de viatge d'un trajecte, segons López: crear un nou traçat amb característiques molt semblants a les de l'alta velocitat, o completar una via doble que evite les perturbacions en els temps d'espera.

La decisió de Renfe, sota la política de transports del Govern espanyol, ha estat precisament la segona opció. "Tota la superestructura —indica el coordinador d'Inversions de Renfe— s'està implantant amb tots els elements de polivalència que permetesquen la combinació amb l'amplària de via europea. Volem condicionar aquestes línies perquè un sistema d'alta velocitat pugui tenir altres possibilitats d'utilització, com és el cas del Talgo." I aquest és el cas de la línia



Diversos aspectes de les obres per millorar la línia València-Barcelona. El pla inversor per a aquest eix mediterrani comportarà una inversió total que supera els 110.000 milions de pesetes.

Actuació quilòmetre a quilòmetre



Tram València-Castelló (69,5 quilòmetres)

La situació d'aquest tram és de doble via. L'objectiu és la modernització global del tram per a aconseguir velocitats de 200 a 220 quilòmetres a l'hora, a més d'abordar l'electrificació de la via i de millorar la senyalització. S'eliminaran tots els passos nivell i es resoldran els punts de població més importants, com és el cas de Sagunt i Castelló.

Tram Castelló-Tarragona (206 quilòmetres)

El fet que aquest siga l'únic trajecte de via única de tot el recorregut fa que la prioritat més important en aquest tram siga el desdoblament de la via. A més, s'abordarà igualment l'eliminació dels passos a nivell i es construiran variants que acurtaran l'actual distància entre les dues ciutats, com és el cas del tram entre Freginals i l'Aldea, en el qual es farà un nou traçat de 19 quilòmetres que redueix en un 40% l'anterior trajecte.



Tram Tarragona-Barcelona (85 quilòmetres)

També és un trajecte que, com en el cas del tram de València-Castelló, compta amb doble via. Mantenint el trajecte actual per

Vilanova, les obres de remodelació en aquest tram van destinades a renovar i modernitzar la via en el tram Tarragona-Sant Vicenç. També es pretén remodelar l'estació de Vilanova per a permetre que el pas dels trens de llarg recorregut per aquesta població mantinga velocitats competitives.

En un futur, està prevista la construcció d'un enllaç entre aquesta línia i la futura línia de l'AVE que unirà les ciutats de Madrid i Barcelona. A més, entre altres actuacions de caràcter tècnic, s'implantarà un sistema d'electrificació nou capaç de permetre el desenvolupament de l'alta velocitat.

d'alta velocitat Sevilla-Madrid, per on circula l'AVE. En aquesta línia s'ha pogut utilitzar el Talgo, que aconsegueix temps de viatge molt semblants als de l'AVE. El procés, en el cas de l'eix mediterrani, és el contrari. Es considera fonamental introduir les reformes necessàries per aconseguir uns "temps d'alta velocitat", és a dir, velocitats màximes de 200 a 220 quilòmetres per hora, enfront dels 160 quilòmetres per hora a què es pot arribar en aquests moments.

Les obres de condicionament de les vies per a l'alta velocitat impliquen, segons els informes de la companyia ferroviària, "una actuació integral en infraestructures i via, l'electrificació i la millora de la senyalització."

Un altre dels punts importants per a la reducció dels temps de viatge és la resolució de tots els punts singulars —per la complexitat del seu traçat—, entre els quals destaca el de Sagunt. En l'estació de la capital de la comarca del Camp de Morvedre, hi ha problemes amb la distribució de vies que obliguen a reduir la velocitat durant aquest trajecte als 50 quilòmetres per hora, i això, segons López, "fa impossible que s'aconsegue-

quen els temps de viatge que ens hem plantejat.

També, la travessia de la ciutat de Castelló és un altre impediment en la consecució d'una línia d'alta velocitat per a tot el trajecte. En aquests moments, hi ha una proposta realitzada per la Generalitat valenciana al Ministeri d'Obres Públiques per al soterrament de les vies. És important assenyalar que tots els estudis de soterrament de les vies al seu pas per Castelló sempre havien tingut en compte el problema de permeabilitat de la terra, que encaria de manera considerable les obres. La proposta de l'executiu valencià consisteix a traçar el pas de les vies no pel seu trajecte actual, sinó pel mateix lloc on, en l'actualitat, la Nacional-340, València-Barcelona, travessa la ciutat.

La travessia del riu Ebre també podria considerar-se un altre dels punts conflictius del trajecte. Però, s'ha aprovat l'elaboració —que ja està en fase d'execució, com mostra la fotografia de dalt de la pàgina 59— d'una variant de 19 quilòmetres que salva en el seu pas el riu Ebre amb un viaducte de 900 me-

Instal·lacions tècniques. L'habilitació de la via del trajecte València-Barcelona com a via d'alta velocitat no és l'únic objectiu de Renfe. Per la companyia ferroviària és important que aquesta tinga les característiques tècniques necessàries per permetre la circulació de trens de mercaderies, que aconsegueixen una velocitat inferior, però que necessiten més estabilitat i consistència a causa del seu gran pes. "La compatibilitat entre la línia d'alta velocitat per a viatgers i d'alt rendiment per a mercaderies —diu Rafael López— està resolta en tot el sistema de ferrocarril europeu, i nosaltres elensem instaurar ací. S'ha d'aconseguir dissenyar les vies que combinen la velocitat, la càrrega i la capacitat."

A més, la diferència de velocitat entre una classe de transport i l'altra fa necessària la construcció d'una sèrie d'instal·lacions tècniques, en les quals puguem aturar-se els trens de mercaderies —molt més lents— per a deixar pas als trens d'alta velocitat en tots dos sentits. L'equipament de la via del corredor mediterrani amb aquestes àrees tècniques serà un altre dels objectius d'aquest pla inversor de Renfe. **Daniel Hermsilla**