

Una exposición evoca los diez años transcurridos desde la inauguración de la línea de Alta Velocidad



renfe

AV

Un total de 22,6 millones de personas han viajado a bordo de los trenes de alta velocidad (Ave, Alvia e Intercity) que han circulado en la relación Madrid-Cuenca-Requena-València a lo largo de los diez años transcurridos desde su inauguración. El trayecto entre las dos capitales, Madrid y València, ha sido el más demandado en todo este tiempo, alcanzando más de 20 millones de viajeros. Una exposición conmemorativa recuerda los principales acontecimientos, trenes, viajes y viajeros, que se han convertido en los auténticos protagonistas de esos diez años de existencia.



Madrid-València:..... memoria de una década

■ Texto: Centro de Publicaciones
Fotografías: Adif



Tren conmemorativo y exposición en la Estación Joaquín Sorolla de València.

Un 19 de diciembre

de hace ya diez años entraba en la estación Joaquín Sorolla de València un tren AVE S-112 procedente de Madrid. Aquella llegada suponía todo un acontecimiento no sólo para la ciudad del Turia; constituía también el primer gran paso en la creación del nuevo corredor de Levante de Alta Velocidad, un corredor que dejaba conectadas ya con la capital las ciudades manchegas de Cuenca y Albacete y que pronto haría lo propio con las ciudades de Alicante, con la que conectaría en 2013, y Castellón, a la que llegó en 2018.

Aquel flamante S-112, diseñado por el consorcio Talgo Bombardier y fabricado y montado en parte por Renfe en sus talleres de Málaga, cubrió los 391 km distancia entre las estaciones de Madrid-Atocha y València-Joaquín Sorolla en poco menos de 100 minutos de viaje.

Desde aquel 19 de diciembre de 2010 los trenes de alta velocidad han cubierto un total de 96.159 circulaciones, a un promedio de 30 circulaciones diarias. Sobre esa cifra global, unas 83.839

correspondieron al servicio Ave, y otros 12.320 trenes a los servicios Alvia e Intercity. Y su puntualidad media a lo largo de la década ha sido también más que sobresaliente, alcanzando al 95% de todos los trenes.

En la hora del balance de estos 10 años transcurridos desde la puesta en servicio de la línea, las expectativas se han visto cubiertas con creces, tanto por lo

Más de 22,6 millones de viajeros han utilizado los servicios de la línea, cuyos trenes han mantenido una puntualidad media superior al 95% en estos 10 años.

que se refiere a la reducción más que considerable de los tiempos de viaje entre ambas ciudades, como por cuanto concierne a la creciente demanda y aceptación de un servicio que ha desbancado al transporte aéreo y alcanza hoy el 89% de la cuota de mercado frente al avión. Así, a lo largo de estos diez años, más de 22,6 millones de personas

han viajado en los trenes de alta velocidad (Ave, Alvia e Intercity) que han circulado en la relación Madrid-Cuenca-Requena-València. En ese tiempo, el trayecto Madrid-València, punto a punto, fue el que alcanzó una mayor demanda, con más del 88 por ciento de los viajeros, de modo que la relación entre ambas capitales ha superado hoy los 20 millones de viajeros.

Aumento de la movilidad

Ya al mes de su entrada en funcionamiento, unas 129.000 personas habían viajado a bordo de los trenes, lo que, como recordó el ministro José Luis Ábalos durante su visita a la exposición, venía a significar "un 125% más de movilidad entre ambas ciudades que en el ejercicio precedente". Una movilidad que se consolidaría apenas tres meses después, pues en sus 100 primeros días el AVE Madrid-València superó ya el medio millón de viajeros, lo que al cabo del año

significaría también incrementar la movilidad entre las dos ciudades hasta tres veces más.

En esos primeros meses, el servicio AVE Madrid-València se iniciaba con una oferta media diaria de 10.950 plazas, a razón de 30 trenes/día (15 por sentido), de los que once eran directos entre las dos capitales



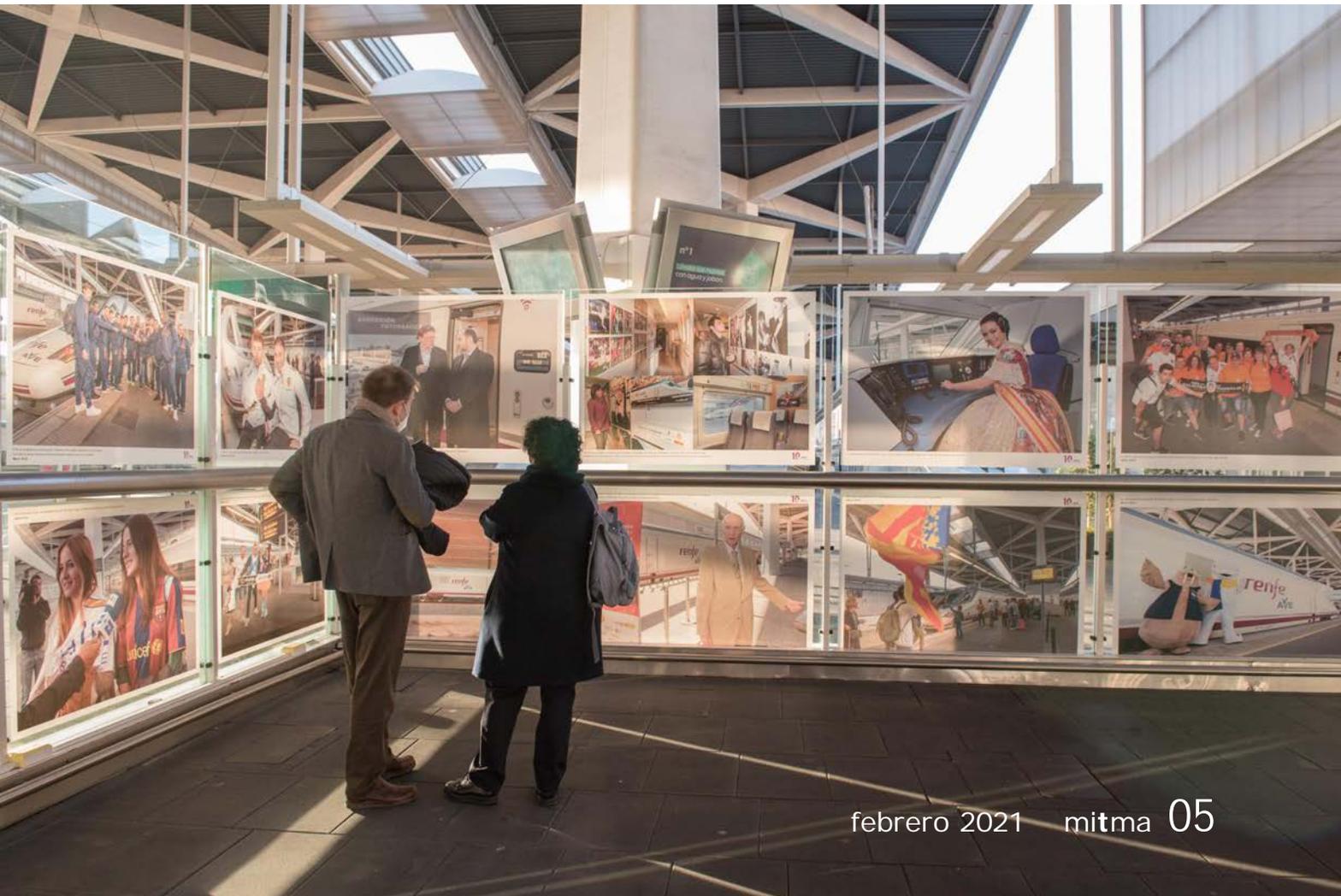
La Fallera Mayor de València de 2011, Laura Caballero, vista la cabina de conducción de un AVE en la estación.

10 años

y empleaban una hora y 35 minutos en cubrir los 391 km que las separan. Ese nuevo tiempo de viaje suponía una colosal re-

ducción frente a las 3 horas y 45 minutos que se empleaban con anterioridad para hacer el mismo trayecto en tren convencional.

La reducción de ese tiempo de viaje ha tenido un efecto cascada que ha supuesto también otra serie de consecuencias benefi-





El ministro José Luis Ábalos y el presidente de la Generalitat Valenciana durante su visita a la exposición.

ciosas. Además de las ganancias en seguridad y confort propias de la alta velocidad, como apuntó el ministro José Luis Ábalos, el nuevo corredor permitió "conectar de manera ultrarrápida al 23% del PIB de España y al

26% de la población española; se liberaron 21 millones de horas de trabajo al año en relación a otros medios de transporte, lo que equivale al 0,8% del PIB de València; se ganó en cohesión social y territorial, al tiempo que

se ha evitado la emisión a la atmósfera de un millón cuatrocientas mil toneladas de CO₂".

La finalización de aquellos primeros 465 km del corredor de Levante, que incluían la conexión con Albacete, supusieron también la culminación de casi siete años de trabajos, después de que en marzo de 2004 diera comienzo la construcción del primer tramo de la línea entre las localidades de Siete Aguas y Requena, en territorio valenciano. Las obras de construcción de la infraestructura (plataforma, túneles y viaductos) se desarrollaron a lo largo de unos cuatro años, hasta 2008, año en que comenzaron los trabajos de tendido de vía, catenaria, electrificación, señalización y comunicaciones, prolongados





hasta el verano de 2010, cuando se iniciaron las primeras pruebas para la puesta a punto decisiva de la línea.

Pese a la rapidez de ejecución de los trabajos, la construcción de la línea supuso en muchos casos un importante reto de ingeniería, pues en conjunto fue necesario construir cerca de 50 km de viaductos y casi otros 70 km más de túneles, exigidos tanto a causa de la difícil orografía a salvar en algunos tramos como por la necesidad de evitar afecciones a zonas de gran valor medioambiental o a comunicaciones (principalmente autovías) y otras instalaciones, especialmente en las zonas de accesos urbanos.

Grandes obras de ingeniería

Entre esas grandes obras de ingeniería cabe destacar muy especialmente el viaducto de Contreras, sobre el embalse de Contreras, que salvó el cruce de sus aguas supuso todo un desafío constructivo que exigió levantar el mayor arco realizado nunca antes para un puente de hormigón de la red ferroviaria española, con 261 metros de luz y una altura máxima de 37 metros. El viaducto, diseñado por el ingeniero Javier Manterola, cuenta con una longitud total de 578,25 metros. Se construyó

Los trenes de alta velocidad han permitido evitar la emisión a la atmósfera de un millón cuatrocientas mil toneladas de CO₂.

mediante voladizos sucesivos sustentados mediante un atirantamiento provisional empleando un hormigón de alta resistencia. Su bella factura y brillante ejecución le han hecho merecedor de numerosos premios y reconocimientos.

Otras obras también reseñables son el túnel de El Regajal, de 4,7 km de longitud, cerca de Aranjuez, en la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola, donde las especiales características de los suelos y el gran valor ecológico de la zona exigieron una escrupulosa perforación en mina a fin de evitar cualquier posible afección al equilibrio medioambiental; el túnel de La Horcajada, de 4 km de longitud; el túnel de El Bosque, de 3,1 km, en la serranía de Cuenca, y el túnel de La Cabrera, de 7,2 km de longitud, en la sierra del mismo nombre, donde la tuneladora utilizada batió varias veces el récord mundial de avance diario.

En cuanto a viaductos, además del antes mencionado del embalse de Contreras, cabe citar además el que cruza sobre el río Cigüela, cerca de Tarancón, de 1.700 m de longitud; el viaducto del Itismo, de 830 m, que salva también el embalse de Contreras; el viaducto sobre el río Magro y la A-3, de 1.158 m; otro paso sobre la A-3 y la rambla de El Gallo, de 930 m, y el viaducto sobre el Turia, en las cercanías de València, de 571 m de longitud y cuyo tablero mixto permite acoger los tráficos de alta velocidad y mercancías procedentes de Almusafes.

Nuevas estaciones

Además de estas infraestructuras, la puesta en servicio de la línea significó la incorporación de cuatro nuevas estaciones a la Red de Alta Velocidad de Adif: Estación de Cuenca-Fernando Zóbel; Estación de Albacete-Los Llanos; Estación de Requena-

Recuerdos de una década

La exposición fotográfica que conmemora la inauguración del corredor de Alta Velocidad de Levante está dividida en dos secciones: la primera de ellas, instalada en el vestíbulo de la estación de València Joaquín Sorolla, reúne unas 26 fotografías, mientras que la segunda muestra otras 167 imágenes distribuidas a lo largo del interior de un tren Ave de la línea.

Para ambas se han escogido fondos de diversas colecciones y archivos y abarcan una amplia serie de acontecimientos, desde el viaje inaugural, viajes de equipos y grupos deportivos tras la conquista de algún trofeo importante (València Basket, València C.F, Villarreal C.F, torneos de ajedrez): Hay también imágenes que rememoran la construcción de la línea o los por entonces nuevos trenes S-112, así como vistas aéreas de las estaciones de València Joaquín Sorolla, Madrid Puerta de Atocha, Cuenca, Requena-Utiel; distintos viajes de prensa, visitas de falleras mayores, o de exposiciones conmemorativas (Trenes con historia, Ave año cero; Miradas; Senderos de gloria, Vidas paralelas; Vino en Tren; 160 aniversario de la conexión ferroviaria entre Madrid y València).

Utiel, y la Estación de València-Joaquín Sorolla.

El edificio de la Estación de Cuenca-Fernando Zóbel se diseñó para que reuniera las máximas condiciones de accesibilidad y sostenibilidad, facilitando su uso a personas con las capacidades de movilidad o comunicación reducidas. Todas sus instalaciones se dotaron de sistemas avanzados de ahorro de energía, agua (incluido el riego de los jardines exteriores) y aislamiento térmico, paneles solares para agua caliente sanitaria, climatización mediante energía geotérmica, que consigue una gran eficiencia al aprovechar la temperatura constante del subsuelo. Asimismo, todos los materiales empleados en su construcción se escogieron en función de su posible reutilización y de criterios no contaminantes.



La Estación de Albacete-Los Llanos vino a sustituir a la levantada en 1967 en el llamado Paseo de la Estación. Ocupa una superficie total de 21.000 metros cuadrados, con una amplia zona de embarque de casi 1.000 metros cuadrados, que la convierten en la más amplia de todas las estaciones ferroviarias castellano manchegas. El edificio reúne también las máximas condiciones de accesibilidad y sostenibilidad y acoge en su interior el mosaico del artista vizcaíno Santiago Uranga, que adornaba la anterior estación de Albacete. En su zona de embarque dispone de nueve vías: seis de ancho UIC y otras tres de ancho ibérico a las que se accede a través de cuatro andenes (uno lateral y tres centrales) de 410 m de longitud protegidos por marquesinas.

La Estación de Requena-Utiel, con una superficie de unos 1200

metros cuadrados, se levanta sobre un edificio de una sola planta pero dispuesto a tres alturas, dotado como los anteriores de las mejores condiciones de accesibilidad y sistemas de ahorro energético, con captación de energía solar. La estación cuenta con dos andenes de 400 m de longitud protegidos por marquesinas.

Po último, la Estación València-Joaquín Sorolla se construyó entre 2008 y 2010 y está situada a unos 800 m de la Estación del Norte. Dispone de 6 vías de ancho internacional y 3 de ancho ibérico, con un cambiador de anchos que facilita la circulación de trenes por la línea de alta velocidad y las convencionales. El edificio tiene dos estructuras bien diferenciadas: el gran hangar y la terminal de viajeros. Todo él cumple con las máximas condiciones de accesibilidad y,

pensando en su provisionalidad, cuando los tráficos se trasladen a la futura Estación Parc Central, se construyó con materiales reciclables.

En total, en la construcción de esos primeros 438 km del Corredor de Alta Velocidad de Levante se invirtieron unos 6.600 millones de euros, de los cuales unos 2.000 millones de euros correspondieron a fondos de la UE. Desde aquel 19 de diciembre de 2010, el Corredor ha continuado su progresión hasta sumar ya más de 950 km de línea de Alta Velocidad en servicio, entre los que se incluyen sus extensiones por el Corredor Mediterráneo y un reciente hito que le acerca aún más a su objetivo final: la capital de Murcia que, tras la apertura el pasado 1 de febrero del tramo Monforte del Cid-Elche-Orihuela, queda ya a solo apenas 20 km. ■

