En servicio la nueva estación de Antequera, que concentra servicios de Alta Velocidad y convencionales

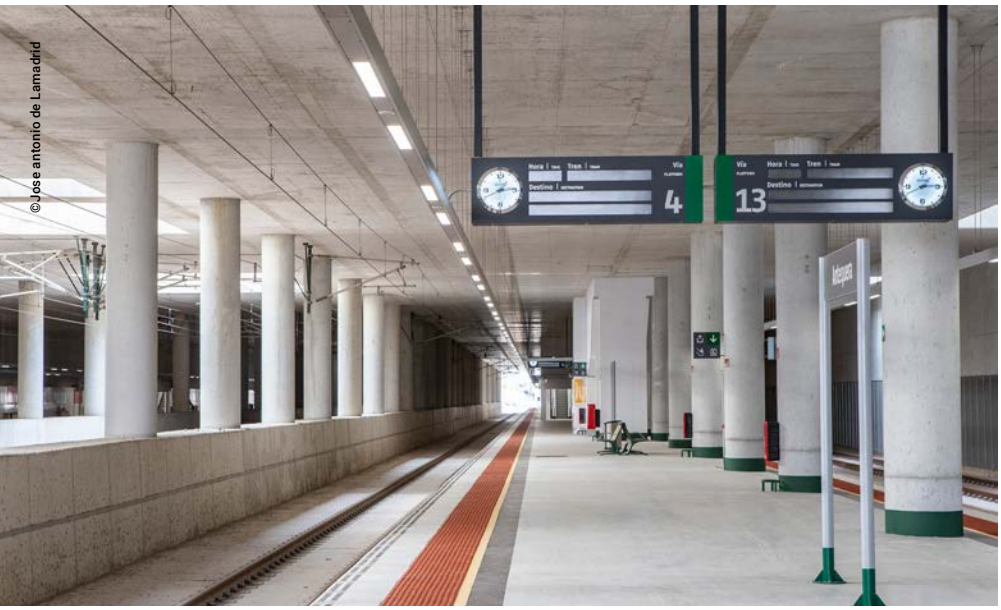
Las comunicaciones ferroviarias de Antequera (Málaga) han dado un salto cualitativo histórico tras la inauguración en enero de una nueva estación urbana que integra tanto servicios de Alta Velocidad, un hito en la ciudad de los dólmenes, como tráficos convencionales, potenciando su histórico papel como nudo de conexiones de Andalucía. La nueva infraestructura, de carácter funcional y urbanísticamente bien integrada en la ciudad gracias al soterramiento de sus andenes, está "pensada para satisfacer las necesidades de la ciudadanía", según la titular de Mitma.

- Texto: Javier R.Ventosa
- Fotos: Adif AV

Funcional e integrada en la ciudad

La nueva estación está situada junto al casco urbano de Antequera.

La nueva estación estrenó los servicios comerciales el 25 de enero con una importante oferta de trenes y al día siguiente fue visitada por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, quien estuvo acompañada por la presidenta de Adif y Adif Alta Velocidad, el delegado del Gobierno y el alcalde de Antequera. Con la nueva estación, segunda de Alta Velocidad en el municipio tras Antequera-Santa Ana, la ciudad refuerza su condición de encrucijada de líneas en Andalucía, conectándola con las grandes capitales andaluzas y, por primera vez, con el resto de España. Se trata, según la ministra, de "una infraestructura clave para impulsar la cohesión y la movilidad sostenible en Andalucía". "Ponemos en servicio –agregó– no solo un nuevo espacio físico, sino la mejora de conexión entre ciudades en tiempos de viaje y frecuencias".



© Jose antonio de Lamadrid

Andén con vía de ancho estándar montada sobre placa de hormigón.

Vista del complejo de la estación y las vías desde el lado oeste.

Enclavada en el límite norte del casco urbano, la nueva infraestructura de Adif AV se levanta a un costado de la antigua estación de Antequera-Ciudad, que quedó sin servicio en 2015 a raíz de las obras de construcción de la Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada. La nueva estación no solo restablece el tráfico ferroviario en la ciudad. Supone, sobre todo, integrar en una misma instalación urbana los servicios de Alta Velocidad, que por primera vez paran en la ciudad (antes había que desplazarse hasta Antequera-Santa Ana, a 19 km del casco urbano), y, próximamente, los tráficos convencionales una vez entre en servicio un ramal que conectará la línea Bobadilla-Granada a la estación.

Desde su puesta en servicio, Antequera ha quedado integrada en la red de Adif AV, impulsando la movilidad entre esta ciudad malagueña y los ejes de Alta Velocidad a su paso por Andalucía, así como la conexión con otros puntos de la red. También refuerza la conectividad de la ciudad en el segmento de Media Distancia y ha establecido una suerte de servicio de Cercanías con Málaga capital. Otras mejoras que aporta la nueva infraestructura ferroviaria a los habitantes de Antequera son su integración urbana (los andenes están

soterrados) y, próximamente, la intermodalidad (el Ayuntamiento tiene previsto construir una estación de autobuses en una parcela anexa a la estación ferroviaria).

Construcción por fases

La puesta en servicio ha culminado un proceso administrativo, de proyectos y construcción que dio sus pasos iniciales en 2007, cuando por primera vez se planteó el paso soterrado por la ciudad de las vías de la LAV Antequera-Granada, a la cual da servicio la estación. Esta LAV, cuya construcción interrumpió el tráfico de trenes en la ciudad, se inauguró en junio de 2019 sin la estación, obra que sufrió el impacto de la crisis. En su visita, la ministra admitió ser consciente de la "larga espera" de la ciudad hasta que ha vuelto

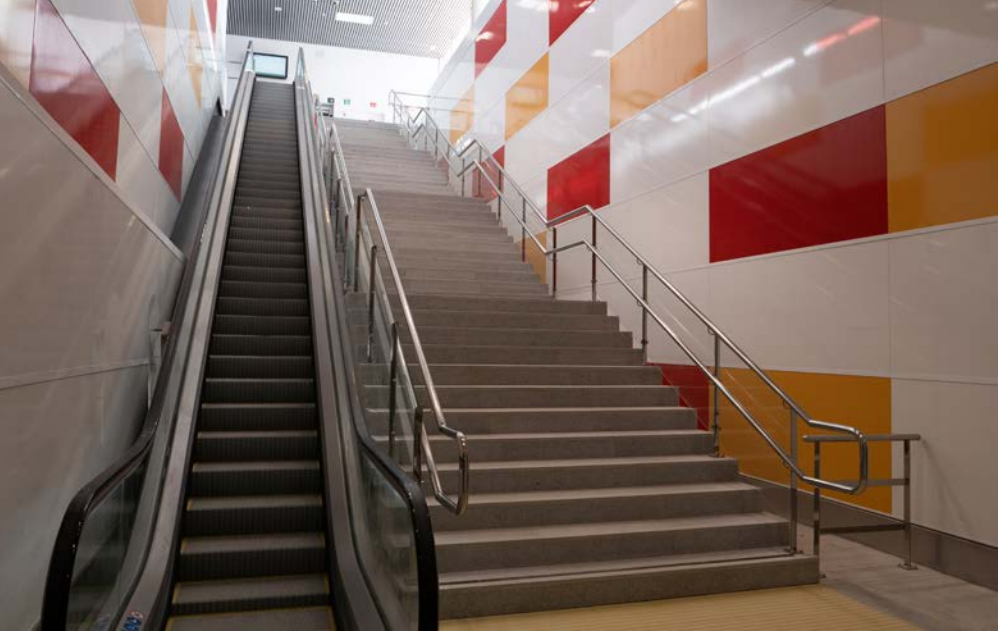
Encrucijada ferroviaria andaluza

Situada en el centro de un rombo imaginario cuyos vértices son las ciudades de Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga, Antequera (41 000 habitantes en 2022) ha sido históricamente el principal cruce de caminos de Andalucía, tanto de carreteras como de ferrocarril. En esta estratégica encrucijada se han ido construyendo en diferentes etapas históricas líneas ferroviarias de conexión entre ciudades andaluzas y de Andalucía con el resto de la Península: Córdoba-Málaga (1865), Bobadilla-Granada (1874), Bobadilla-Algeciras (1893) y, ya en el siglo XXI, las LAV Córdoba-Málaga (2006) y Antequera-Granada (2019).

Este entramado de líneas ha incorporado sus respectivas estaciones, todas situadas en el término municipal de Antequera, que con sus 810 km² de superficie es el quinto en extensión de España. Bobadilla, a 14 km de Antequera, fue desde el inicio la principal estación de interconexión de líneas en la zona, superando en viajeros a Antequera-Ciudad, aunque perdió su centralidad con el *bypass* en la línea entre Granada y Málaga. En 2006 entró en servicio Antequera-Santa Ana de la LAV Córdoba-Málaga, a 19 km de Antequera aunque dentro del término municipal. En 2015 Antequera-Ciudad dejó de tener servicios de viajeros. Y en 2023 ha abierto la nueva estación de Antequera, en el casco urbano.

Actualmente, por tanto, hay tres estaciones en servicio en el mismo término municipal: Antequera-Santa Ana, Antequera y Bobadilla. Por su situación geográfica, las dos primeras, de Alta Velocidad, son hoy el gran centro distribuidor del tráfico ferroviario del sur de España, al permitir tanto el enlace por Alta Velocidad de Madrid y Barcelona con Málaga y Granada, como las conexiones entre estas ciudades con Sevilla y Córdoba. Además, como paradas de las LAV Córdoba-Málaga y Antequera-Granada, forman parte de un eje ferroviario transversal andaluz de primer orden que establece la conexión directa en Alta Velocidad entre las principales ciudades de esta comunidad. La estación de Bobadilla, por su parte, es cabecera de la línea Algeciras-Bobadilla, tramo inicial del Corredor Mediterráneo actualmente en proceso de modernización, y da servicio a la conexión Madrid-Algeciras a través del cambiador de ancho situado en el entorno de Antequera-Santa Ana, situado a apenas 3 km de distancia.

Fachada principal de la estación.



Conexión vertical entre el vestíbulo y los andenes soterrados.

La estación se ha construido en dos fases diferentes: primero los andenes soterrados y luego las instalaciones complementarias.

a tener una estación, y con ella el regreso de los trenes, aunque esta circunstancia ha permitido perfeccionar el proyecto hasta "tener la mejor solución posible". Según sus palabras, "no se trata de hacer solo una infraestructura, sino de priorizar la eficiencia, la utilidad y la sostenibilidad, y de contribuir a satisfacer las necesidades de movilidad del presente y también las del futuro".

La construcción de la estación se ha realizado en dos fases separadas por el tiempo. En la fase inicial, enmarcada en las obras de plataforma del tramo Nudo de Bobadilla-Antequera de la LAV Antequera-Granada, adjudicadas en 2011, se procedió a la integración del trazado mediante su soterramiento a su paso por la ciudad. La integración ha comprendido el rebaje de la rasante en una longitud de 400 m y el cubrimiento

Control de acceso de viajeros y equipajes en el vestíbulo de la estación.

©Jose antonio de Lamadrid

22 trenes al día

La nueva estación se estrenó el 25 de enero con un notable tráfico de trenes de pasajeros gracias a la oferta de larga, media y corta distancia programada por Renfe, que contempla la parada en los andenes de 22 trenes cada día. De ellos, 14 son servicios Avant (ocho de la relación Granada-Sevilla y seis cubren el trayecto Granada-Málaga) y los ocho restantes son trenes AVE (seis AVE Granada-Madrid y dos AVE Granada-Barcelona). La nueva programación establece conexiones directas de Alta Velocidad entre la nueva estación con varios destinos andaluces (Málaga, Granada, Córdoba, Sevilla, Loja, Puente Genil) y nacionales (Madrid, Zaragoza, Lleida, Camp de Tarragona y Barcelona), además de otras conexiones convencionales.

Los Avant Granada-Sevilla se detienen en la nueva estación y mantienen su parada, como hasta ahora, en la estación de Antequera-Santa Ana, mientras que los de la relación Granada-Málaga estacionan, por primera vez, en la ciudad malagueña. Desde la puesta en servicio de la estación, los nuevos tiempos de viaje entre Antequera y otras ciudades andaluzas se han reducido notablemente: Málaga queda ahora a 26 minutos, Loja a 27, Puente Genil a 28, Granada a 50, Córdoba a 55 y Sevilla a 2 horas. Lo mismo ocurre con otros destinos nacionales: Madrid está a 2 horas 35 minutos, y Barcelona, a 6 horas 10 minutos.

La entrada en servicio de la nueva estación ha requerido un leve ajuste de los horarios de todas las circulaciones de Alta Velocidad que incorporan parada en Antequera, según Renfe. Este cambio se traduce en una modificación de menos de cinco minutos de los horarios de llegada o salida desde Granada, así como la hora de paso por la estación de Loja.

Tren S 114 del servicio Avant en los andenes de la estación.

de las futuras vías mediante una losa de hormigón armado, sobre la que más adelante se ejecutaría el edificio de viajeros. Desde mediados de 2019, los trenes AVE de esta LAV han circulado por esta estructura soterrada, una vez equipada con las vías y la superestructura asociada.

En una segunda fase, Adif AV licitó la obra de instalaciones complementarias, que se dividió en dos proyectos independientes. Por un lado, la construcción del edificio de viajeros, los accesos y la urbanización del entorno. Y por otro, la ejecución de un ramal de acceso en ancho convencional

de la línea Bobadilla-Granada a la nueva estación. Ambos contratos se adjudicaron en enero de 2019 por un importe global superior a 16,6 M€, correspondiendo 10,3 M€ a la primera obra y 6,3 M€ a la segunda (ambas con IVA incluido). La actuación global culminará con la puesta en servicio del ramal, que permitirá que las circulaciones en ancho ibérico realicen parada también en esta estación.

Las actuaciones

En el marco del primer contrato, el edificio de viajeros de la estación se ha construido sobre la losa que cubre los andenes, aprovechando la estructura ya ejecutada. El edificio es un volumen rectangular de una sola planta que se desarrolla sobre una superficie de 1418 m², y que proyecta una imagen de modernidad y funcionalidad. En su interior alberga el programa de necesidades que requiere una estación: un vestíbulo de 255 m² de superficie, locales comerciales y usos de explotación (servicios de venta de billetes y atención al cliente, aseos, instalaciones…). La conexión con los andenes, en el nivel inferior, se realiza mediante escaleras mecánicas, ascensores y escaleras fijas, que garantizan la accesibilidad de los viajeros.

A unos 8 metros bajo la losa de cubrimiento, la plataforma ferroviaria está formada por cuatro vías de ancho estándar (1435 mm) –dos son vías generales de Alta Velocidad– y otras dos de ancho ibérico (1668 mm), garantizando así la circulación de trenes en ambos anchos. Para dar servicio a estas vías, la estación dispone de dos andenes de 400 m y 220 m de longi-

tud. Todas las vías se han montado sobre placa de hormigón.

El conjunto se completa con la urbanización del entorno y los accesos, que ocupan la totalidad de la losa de cubrimiento de andenes. El edificio de viajeros se ubica en la zona central adyacente al vial rodado (A-7281) que la atraviesa transversalmente. A ambos lados del vial se distinguen dos zonas: al oeste, los aparcamientos (245 plazas, incluidos puntos de recarga para vehículos eléctricos), el acceso a la estación (con plazas para Personas con Movilidad Reducida, paradas para taxis, autobuses y motos, y zonas de parada rápida, para carga y descarga y para bicicletas) y el edificio de viajeros. Y al este, la salida de varios núcleos de evacuación de los andenes y sus encaminamientos.

Dos obras facilitan el acceso peatonal a las instalaciones: la primera resuelve, mediante rampas, la diferencia de nivel entre el paso bajo el vial A-7281 y el propio vial; y la segunda, en la antigua estación de Antequera, es un paso inferior que cruza bajo las vías existentes.

La segunda actuación de instalaciones complementarias contempla la ejecución de un nuevo ramal de conexión desde la línea convencional Bobadilla-Granada a la nueva estación, incluidos todos los subsistemas necesarios para su operatividad (plataforma, vía y sistemas de seguridad y comunicaciones). El ramal, de vía única, tiene una longitud de 2,3 km, y su ejecución ha requerido la modificación del trazado de la línea convencional en un tramo de 285 m. Esta actuación está a falta de finalizar la instalación de la señalización.