

**Adif AV pone en servicio la primera fase de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Plasencia-Cáceres-Badajoz y la LAV Venta de Baños-Burgos**

# **La alta velocidad avanza hacia el oeste y el norte en su camino hacia los 4 000 km**

**Adif Alta Velocidad (Adif AV) acaba de poner en servicio dos nuevas líneas de alta velocidad. Se trata de dos infraestructuras claves, que forman parte del Corredor Atlántico y que, además de extender esta red a nuevos territorios, contribuirán a optimizar su cohesión y vertebración, a su desarrollo económico y social, y a seguir impulsado una movilidad más segura y sostenible.**

**Su puesta en marcha, junto con la reciente del túnel que enlaza las estaciones madrileñas de Chamartín-Clara Campoamor y Puerta de Atocha, y por tanto de toda la red de alta velocidad, así como la próxima llegada a Murcia, supondrán que el ferrocarril de ancho estándar alcance la cota de los 4000 kilómetros de longitud y España consolide su posición como segundo país del mundo y primero de Europa por extensión de su red de alta velocidad.**

● Texto: Comunicación Adif







## Este pasado

**mes** de julio Adif AV protagonizó un nuevo hito en el despliegue de la red de alta velocidad: la puesta en servicio de dos nuevas líneas en apenas tres días, en una misma semana. No obstante, no se trata de un hito sin precedentes.

En 2007, Adif ya puso en servicio dos líneas con un solo día de diferencia: la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, que supuso el primer paso de todos los corredores de la mitad norte del país, y la Línea Antequera-Málaga, inauguradas el 22 y el 23 de diciembre de ese año, respectivamente.

No obstante, si desde que en 1992 la alta velocidad llegó a España son varios los años que han concluido con la puesta en servicio de dos nuevas líneas de alta velo-

## La puesta en servicio de estos dos tramos constituye un importante avance en el desarrollo del Corredor Atlántico.

cidad (bien en apenas unos días o más espaciadas), como fue el caso de 2021, cuando se inauguró la LAV Monforte del Cid-Elche-Orihuela y la llegada de la alta velocidad a Galicia, 2022 quedará marcado por ser, hasta el momento, el primer ejercicio en el que se pongan en explotación hasta cuatro nuevos tramos y líneas.

Tras la puesta en servicio el 1 de julio del túnel de ancho estándar que atraviesa Madrid para, además de conectar las estaciones de Chamartín-Clara Campoamor y

Puerta de Atocha, unificar la red de alta velocidad, los días 18 y 21 de ese mes llegó el turno a otras dos relevantes líneas.

El 18 de julio se inauguró oficialmente la línea Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz, cuya primera fase de su puesta en servicio tuvo lugar un día después, y el día 21, la LAV Venta de Baños (Palencia)-Burgos, que también se puso en explotación comercial para viajeros la jornada siguiente.

A ellas está previsto que se sume, antes de que concluya el



año, la conexión de alta velocidad a Murcia. Una vez que esta última se complete, se habrán puesto así al servicio de los viajeros, del desarrollo económico y social, y de la vertebración territorial unos 275 nuevos km de alta velocidad.

De esta forma, la red española con características de alta velocidad habrá alcanzado los 4 000 km de longitud, una cota con la que revalida su posición como primera de Europa y segunda del mundo, sólo por detrás de China. Un formidable 'broche de oro' al año en el que precisamente se conmemora el treinta aniversario de la llegada de la alta velocidad a España

### **Nuevo avance hacia el norte, el País Vasco y la frontera**

La Línea de Alta Velocidad Venta de Baños (Palencia)-Burgos, de







86,45 km de longitud, forma parte del Corredor Atlántico Europeo. Con su puesta en servicio se da continuidad a la Línea Madrid-Se-govia-Valladolid, así como un nuevo paso para conectar el País Vasco a la red de alta velocidad.

Se trata de una línea de vía única en la práctica totalidad de su recorrido, cuya construcción ha supuesto una inversión de 759 millones de euros y que cuenta con el sistema de mando y control de trenes ERTMS (European Rail

Traffic Management System), en su nivel 2. De esta forma, su puesta en servicio también contribuye a ratificar a España como el país con más kilómetros de ferrocarril en servicio dotados de este sistema de señalización, el más avanzado del mundo





---

## Adif AV ha aprobado recientemente la licitación del contrato para redactar el proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria, que conectará el País Vasco a la red de altas prestaciones.

---

y el que permite interoperar con las líneas europeas.

La línea parte del triángulo o nudo ferroviario de la localidad de Venta de Baños, el nodo que conectará la línea Valladolid-Palencia-León-Asturias con la de Venta de Baños-Burgos-Vitoria-Frontera Francesa, de tal manera que será posible llevar a cabo todos los movimientos directos posibles entre las ciudades de Valladolid, Palencia y Burgos.

La construcción de la nueva línea, a diferencia de otras como la de Galicia, apenas ha requerido levantar estructuras singulares dada

la orografía por la que discurre su trazado, la de la meseta castellana.

Precisamente, en este nudo ferroviario de Venta de Baños se ubican los dos mayores viaductos de los doce con que cuenta en su recorrido: el que salva el río Pisuerga, que tiene 1,1 km de longitud, y el que sortea la autovía A-6 y también el río, de 1,3 km. De igual forma, la nueva línea apenas presenta tres túneles, el mayor de los cuales, de 818 m de longitud, es el túnel de El Almendro, excavado en el tramo entre el nudo de Venta de Baños y Torquemada.

La inauguración de LAV Venta de Baños-Burgos beneficia a los viajeros con origen y destino en esta ciudad, pero también a los del País Vasco, que logran mejoras en el tiempo de sus viajes al centro del país, así como en la fiabilidad y calidad del mismo. Ello es posible gracias a que los trenes circularán por la nueva línea de ancho estándar hasta esta capital castellanoleonesa, para posteriormente, gracias al intercambiador de ancho instalado en la estación de Burgos-Rosa Manzano, continuar por las líneas de ancho de vía convencional hasta Vitoria.

No obstante, Adif AV trabaja en el desarrollo de este corredor y recientemente aprobó la licitación del contrato para la redacción del proyecto constructivo de la nueva Línea de Alta Velocidad entre Burgos y Vitoria, el trazado que completará la conexión con la 'Y' vasca, la conexión por alta velocidad que se construye entre las tres capitales vascas.

Por el momento, la puesta en servicio de la nueva línea hasta Bur-





gos contribuirá a la vertebración social y económica de los territorios por los que discurre, así como a fomentar el transporte en tren, el que se pretende sea eje de la nueva movilidad sostenible, segura y conectada.

### **Nuevo horizonte ferroviario para Extremadura**

De igual forma, también lo hará la nueva línea de alta velocidad que une Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, un trazado de 150 km de longitud y cuya construcción ha supuesto una inversión de 1 700 millones de euros.

Se trata del primer tramo que se pone en servicio de los tres en los que se ha estructurado la construcción del corredor de alta velocidad a Extremadura, para el que se estima una inversión global de unos 3 700 millones de euros.

## **Estas dos nuevas líneas han supuesto una inversión global de 2 320 millones de euros.**

Con la primera fase de la explotación de este trazado, Adif AV busca adelantar la puesta en valor de la infraestructura ya construida y los consiguientes beneficios que reporta para los ciudadanos en materia de reducción de tiempos de viaje, fiabilidad y calidad en las circulaciones, mientras en paralelo se sigue trabajando en completar la segunda fase de este tramo y la construcción de los otros dos que completan el corredor.

La puesta en servicio de la nueva línea que conecta las cuatro mayores ciudades extremeñas con el centro del país ha supuesto

también estrenar la remodelación integral que se ha acometido en sus respectivas estaciones, a las que se ha destinado una inversión adicional de más de 15 millones de euros.

Además, esta nueva infraestructura comprende algunos de los mayores hitos de la ingeniería civil ferroviaria construidos en España en los últimos años, tal como lo constatan las características y dimensiones de récord que presentan y los reconocimientos que han recibido.

Se trata de estructuras singulares como los viaductos del Tajo

y Almonte, auténticos retos de ingeniería y construcción que, además de dar una solución técnica al trazado de la línea, garantizan el respeto al entorno y su integración en el mismo, y constituyen en sí mismos obras dignas de contemplar. Se trata, en definitiva, de un nuevo ejemplo de la cualificación y solvencia de los técnicos de Adif y de la industria de la ingeniería y la construcción española.

### Primera fase de su puesta en servicio

La nueva línea recientemente puesta en servicio se ha diseñado en ancho estándar y para tráfico mixto, esto es, para trenes de viajeros y de mercancías. Cuenta con doble vía en la mayor parte de su recorrido.

En esta primera fase, y con el objetivo de poner cuanto antes al

servicio de los viajeros las instalaciones ya construidas, la línea ha comenzado a explotarse en ancho convencional (si bien el carril está montado en traviesas polivalentes que permiten su próxima conversión al ancho estándar) y con el sistema de señalización Asfa Digital, mientras se trabaja en completar su electrificación y se avanza en implementar el sistema de control y mando de trenes ERTMS.

El trazado ya en explotación parte de Plasencia y gira hacia el sur, con dirección a Cáceres y Mérida, discurriendo prácticamente en paralelo a la Autovía de la Plata A-66 o al trazado de la línea actual de ferrocarril convencional.

Con el fin de optimizar la funcionalidad del corredor, la conexión con Mérida se materializará mediante una línea directa a Badajoz y un baipás pasante por

la estación actual, actualmente en construcción.

En tanto se trabaja en el desarrollo de los otros dos grandes tramos del corredor extremeño, la nueva línea Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz unirá la región con el centro del país conectando desde Monfragüe con la línea ferroviaria convencional que, con este fin, ya ha sido optimizada con una inversión de unos 55 millones de euros.

En concreto, en el trazado de ferrocarril convencional entre Monfragüe y Humanes (Madrid) se han acometido las actuaciones necesarias en las instalaciones de señalización y telecomunicaciones para garantizar que los trenes circulan con los mismos sistemas de señalización y seguridad en todo el recorrido hasta Madrid, con el consiguiente refuerzo en la fiabilidad y







## Las cuatro renovadas estaciones extremeñas

La puesta en servicio de la línea Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz supuso además estrenar oficialmente las remodeladas estaciones de estas cuatro ciudades, si bien los trabajos para esta renovación ya concluyeron a comienzos de este año. Con carácter general, estos trabajos han supuesto la remodelación e integración sostenible de las estaciones para dotarlas de todas las características y prestaciones necesarias para dar servicio de alta velocidad ferroviaria, además de reforzar su accesibilidad y sostenibilidad, y optimizar la experiencia de los viajeros.



Las obras han comprendido, por tanto, actuaciones tanto en el interior de la estación, como en el exterior del edificio y en sus accesos y entorno. En cuanto a estos últimos, se han recuperado los espacios y plazas frente a los edificios de las estaciones, con el fin de ponerlos en valor, optimizar su integración en la zona y en la ciudad, y fomentar el tráfico peatonal y el transporte de última milla sostenible, además de reordenar y habilitar nuevos accesos a los aparcamientos.



En el interior, además de redistribuir y acondicionar sus espacios, estas renovadas estaciones han pasado a ser de las primeras de la red en contar con una 'zona Adif', un área tecnológica con la marca Adif, dotada de pantallas y elementos multimedia que ofrecen al viajero toda la información que Adif suministra al viajero.

Además de estas actuaciones comunes en todas las estaciones, en el caso de las de Cáceres y Badajoz se ha puesto en valor el mural con que cuentan en sus vestíbulos, mientras que en la de Plasencia se ha rehabilitado y recuperado una nave de carga anexa, que pasará a albergar el área de cafetería.

En definitiva, estas cuatro estaciones, que albergan edificios históricos, algunos con más de un siglo de historia, se han puesto a punto para, siempre respetando su valor histórico, sumarse así al medio centenar de estaciones de Adif y Adif AV, repartidas por 25 provincias, en las que ya se prestan servicios ferroviarios de alta velocidad.





la capacidad de circulación de este tramo de 230 km perteneciente a la línea de ancho convencional Madrid-Valencia de Alcántara.

### Infraestructuras de récord mundial

La nueva línea de alta velocidad concentra a su paso por la provincia de Cáceres las estructuras más singulares del corredor, que además ya forman parte del catálogo de las más relevantes de toda la red de alta velocidad.

Se trata de los viaductos de Valdetravieso, Río Tajo y Almonte, así como de los túneles de Santa Marina y Puerto Viejo.

En cuanto a los viaductos del Río Tajo y Almonte, presentan una longitud de 1,48 km y 996 m, respectivamente, si bien su relevancia no reside tanto en esta longitud, sino en la luz (la distancia horizontal entre los dos apoyos de un arco) de los imponentes arcos de hormigón que los sustentan.

Los viaductos, con el fin de sortear el embalse de Alcántara,

## Adif AV sigue trabajando para completar el corredor de alta velocidad a Extremadura.

presentan un diseño de arco de hormigón, con luces principales de 384 y 324 m, respectivamente. De hecho, los 384 m sin apoyos intermedios del vano central del viaducto del río Almonte lo convierten en uno de los puentes de hormigón con un arco ferroviario de mayor luz del mundo.

Este diseño viene determinado por la necesidad de dar una solución técnica para franquear la anchura del entorno que sortean, sin disponer pilares en el cauce, con los mayores estándares técnicos, de fiabilidad y de respeto e integración al entorno.

Además de estos dos, y el de Valdetravieso, de 1,6 km de longitud, en esta línea se alcanzan otra veintena de viaductos de diversas longitudes que, en conjunto, suman otros 4,2 km.

Asimismo, es preciso destacar el túnel de Santa Marina, construido también en la provincia de Cáceres para salvar el puerto de Los Castaños y que, con sus 3,4 km, es el de mayor longitud de la línea.

Se trata de un túnel monotubo, que permite albergar dos vías montadas en placa y que cuenta con una sección útil de 85 m<sup>2</sup>. Entre otras dotaciones, dispone de una galería auxiliar de evacuación de 1,3 km de longitud además de dos andenes, junto a cada una de las vías, que hacen las veces de pasillos de evacuación.

### Próximos hitos del nuevo corredor de alta velocidad a Extremadura

La nueva línea ferroviaria Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz pues-







## Reconocimiento internacional al viaducto de Almonte

La envergadura y dimensión técnica del viaducto de Almonte de la LAV a Extremadura ha merecido múltiples reconocimientos internacionales, entre los que figura el primer premio en los ACI's 2018 Excellence in Concrete Construction Awards, que anualmente otorga el American Concrete Institute (ACI) para reconocer a proyectos construidos con hormigón que estén a la vanguardia de la innovación y la tecnología mundiales. Previamente, en 2017, fue reconocido con el Global Best Project, en la categoría de puentes y viaductos, en los premios que anualmente concede la prestigiosa publicación especializada Engineering News-Record (ENR) y también con la medalla Gustav Lindenthal, con la que la International Bridge Conference (BIC) destaca anualmente los más sobresalientes logros de la ingeniería.



ta en servicio constituye uno de los tres grandes tramos en los que se ha estructurado la construcción del corredor de alta velocidad a Extremadura. Sus otros dos grandes tramos son el Madrid-Oropesa y el Talayuela-Plasencia.

En cuanto al tramo comprendido entre Talayuela-Plasencia, de unos 69 km de longitud, se encuentra actualmente en construcción. En concreto, ya tiene todos los subtramos en los que se divide con las obras de construcción de plataforma concluidas o en fase de construcción, toda vez que el pasado mes de febrero se adjudicaron las correspondientes al subtramo Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata, que comprende la integración del ferrocarril en esta última ciudad y la remodelación de su estación. En el caso de los subtramos Talayuela-Arroyo de Santa María y Navalmoral de la Mata-Casatejada, las obras de plataforma ya están finalizadas.

De su lado, el trazado entre Madrid y Oropesa se encuentra en fase de información pública de su estudio informativo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

En paralelo al desarrollo de estos otros dos tramos, y compa-





tibilizándolo con el inicio de su explotación comercial, Adif AV sigue trabajando de cara a la puesta en servicio de una segunda fase del tramo Plasencia-Cáceres-Badajoz, una vez electrificado e incluyendo el sistema de seguridad y señalización ERTMS, así como el baipás de Mérida.

De este modo, en la actualidad presentan un avanzado grado de desarrollo los trabajos para la electrificación de los primeros 125 km de la línea, entre Plasencia y Peñas Blancas, a unos 16 km al norte de Aljucén. En todo este tramo la catenaria está ya tendida y los trabajos se centran en dotar de electrificación a las vías de la estación de Plasencia para, próximamente, iniciar trabajos similares en la de Cáceres. También se encuentra en obras de electrificación el resto de la línea, el trazado Peñas Blancas-Mérida-Badajoz-Frontera Portuguesa, de unos 110 km.

Por su parte, la construcción del baipás de Mérida se encuentra en obras en dos tramos: San Rafael-Cuarto de la Jara y Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera y Ramal de conexión al Norte de Mérida, mientras que están en fase de contratación los trabajos de montaje de vía.

## Nuevos desarrollos en marcha

Adif AV ha puesto en servicio estas dos nuevas líneas, y próximamente la prevista conexión de alta velocidad a Murcia, mientras en paralelo sigue trabajando en el resto de los proyectos en desarrollo, aprovechando además la histórica oportunidad que para ello brindan los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE.

Así, Adif AV avanza en la construcción de distintos tramos y actuaciones del Corredor Mediterráneo, como la LAV Murcia-Almería, de las conexiones en alta velocidad con Asturias, Santander y Pamplona, o la referida conexión de las tres capitales vascas.

Asimismo, el gestor de la infraestructura ferroviaria se emplea también en fomentar tanto la intermodalidad de la red, con el desarrollo de actuaciones como la conexión en ancho estándar al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez, así como su transversalidad, mediante conexiones como las que se construye en Madrid para unir las LAV Madrid-Barcelona y Madrid-Levante, la que se ejecuta en Almodóvar del

Río para comunicar la Madrid-Sevilla y la Córdoba-Málaga o la proyectada en Olmedo para conectar la LAV a Galicia con la Madrid-Valladolid.

Además, se avanza en la ampliación y remodelación de alguna de las principales estaciones para adaptarlas al aumento de tráfico previsto y a las nuevas demandas y necesidades de los viajeros, además de convertirlas en nuevos centros de la vida social y económica de las ciudades. Es el caso de las madrileñas de Chamartín-Clara Campoamor y Puerta de Atocha, de las gallegas de A Coruña y Santiago de Compostela, la de Barcelona-Sants o la de Valencia Joaquín Sorolla.

Todo ello, al tiempo que se progresa en el proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, con la entrada de nuevas empresas ferroviarias y el incremento de frecuencias y circulaciones, con el fin de facilitar un cada vez mejor y más competitivo servicio a los ciudadanos, optimizar el uso de la red, contribuir a la lucha contra el cambio climático y apuntalar el ferrocarril como el pilar de la nueva movilidad sostenible, segura y conectada. ■

## Inauguración Primera Fase Corredor de Extremadura



El pasado 18 de julio, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Raquel Sánchez, acompañó al Rey Felipe VI y al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en el viaje inaugural de la primera fase del Corredor de Extremadura.

También realizaron ese viaje el presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara; la delegada del Gobierno en Extremadura, Yolanda García Seco; la presidenta de Adif y Adif AV, María Luisa Domínguez; y el presidente de Renfe, Isaías Táboas.

Durante su intervención en el acto institucional celebrado en la estación de Badajoz tras el viaje inaugural, la titular de Transportes puso en valor este “primer paso” que supone poner en marcha la alta velocidad en Extremadura, y señaló que “los tiempos de viaje, la comodidad y los servicios irán mejorando porque se sigue trabajando en que cada nuevo avance llegue lo antes posible”. De su lado, el presidente del Gobierno subrayó el “firme compromiso del Ejecutivo con el desarrollo ferroviario en Extremadura. “Esto es solo el principio”, aseguró.

## Inauguración LAV Burgos



El 21 de julio tuvo lugar el viaje inaugural de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Venta de Baños (Palencia)-Burgos, en el que participaron el Rey Felipe VI, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, la ministra, Raquel Sánchez, y los presidentes de Adif y Adif AV, María Luisa Domínguez, y de Renfe, Isaías Táboas, entre otros.

“Burgos está llamada a jugar un papel crucial en las siguientes fases del despliegue de la alta velocidad en España”, aseguró el presidente del Ejecutivo durante su intervención en el acto institucional que tuvo lugar en la estación Burgos-Rosa Manzano tras el viaje. “Burgos se convierte hoy en la puerta imprescindible para llevar, por fin, una de las redes ferroviarias más punteras del mundo al País Vasco; y de ahí, a la frontera con Francia”, subrayó.

De su lado, la titular de Transportes resaltó que la llegada de la alta velocidad a Burgos aumentará el dinamismo económico de la ciudad y ofrecerá nuevas oportunidades a su ciudadanía, al tiempo que destacó que se trata de un “proyecto de país”, dado que la nueva línea convierte a Burgos en el nodo de conexión de la alta velocidad con el norte del país y permite que el País Vasco también se beneficie de una reducción en los tiempos de viaje.