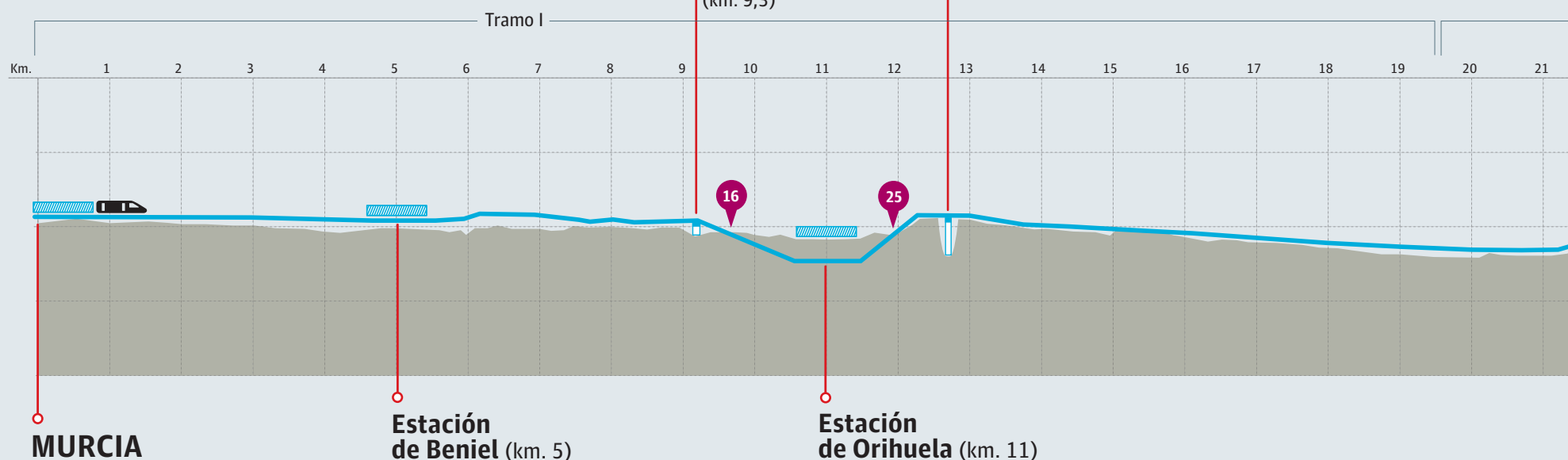


Alzado del trazado Murcia-Elche

Metros de desnivel por cada kilómetro de longitud



La velocidad máxima oscilará entre los 120 y 220 kilómetros por hora debido a las curvas, las paradas y al 'efecto tobogán' en algunas zonas

El cúmulo de condicionantes geográficos y urbanísticos conforma un trazado que discurre en su mayor parte en paralelo a la vía actual –excepto la variante de Callosa de Segura– que mereció en su día el rechazo de los empresarios de la Región y del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, quienes advirtieron de que se incumplían los parámetros de una vía de alta velocidad que exige radios mínimos de 2.700 metros (excepcionalmente 2.200). Indicaron que hay tres curvas localizadas en la entrada de Beniel, en el túnel de Callosa y en la nueva estación de Elche que reducen los radios a 1.800 y 950 metros, limitando las velocidades y las prestaciones de la red. Los redactores del proyecto y Adif apuntaron a que el acceso a Elche coloca la velocidad por debajo de los 150 kilómetros por hora, pero lo consideraron aceptable porque los trenes deben realizar paradas en ese punto, según refleja el estudio informativo realizado en octubre de 2003 por la Dirección General de Ferrocarriles y la consultora ETT.

Rampas y pendientes

El trayecto tiene asimismo un surtido de pendientes que se concentran entre Beniel y Callosa, con desniveles que alcanzan de forma excepcional los 25 metros en un kilómetro de longitud. Todo dentro de los parámetros exigibles al AVE, lo

cual no evita un 'efecto tobogán' en esta zona –que apenas apreciarán los viajeros–, ya que se pasa de las elevaciones para sortear los tubos del Trasvase y el cauce del Segura, a depresiones de 8,5 metros en la estación de Orihuela. Aquí, el espacio disponible es insuficiente para construir una nueva estación que cumpla los requisitos de alta velocidad, por lo que ha sido necesario rebajar la cota de la vía para facilitar en un futuro unas renovadas instalaciones. El acceso a esta población en la parte Este tiene la mayor rampa de todo el trazado.

El túnel de Callosa, de 2.071 metros de longitud, se está construyendo con un radio interior de 1.800 metros, proyectado sobre una doble pendiente para facilitar los drenajes y la evacuación de las aguas.

A su vez, hubo que desplazar 300 metros hacia el este la estación de Beniel para poder cumplir con los parámetros mínimos exigibles. Callosa contará asimismo con una nueva terminal compartida con Cox, ya que si se hubiera mantenido la actual el AVE habría tenido que pasar por una curva de 550 metros, algo totalmente impensable.

Una alta rentabilidad

Como resultado de este variopinto itinerario, las velocidades máximas oscilarán entre los 120 y los 220 kilómetros por hora debido a las curvas, a los cascos urbanos que atravesará el tren y a las paradas en Elche y en Orihuela. Cuando el AVE este operativo, a caballo entre los años 2015 y 2016, aunque no hay fecha oficial, el operador de la línea decidirá el tipo de tren, las paradas y las frecuencias, todo basado en criterios de rentabilidad económica y también social, si bien se suele imponer el primero, como ha ocurrido con los servicios AVE que se han cerrado por falta de usuarios. La mayoría de los trenes que comunicarán la Región de Murcia con Madrid y Barcelona tendrán parada en Elche, por lo que resulta ilusorio y poco práctico pensar que el AVE alcance los 350 kilómetros por hora, ya que apenas tendrá espacio y tiem-

po para acelerar y desacelerar, aún en el caso de que el trayecto fuera completamente llano. Además, la ganancia de tiempo sería de unos pocos minutos.

Será una línea con doble vía electrificada de ancho europeo y para todos los usos: trenes de alta velocidad, cercanías y regionales. Esta polyvalencia del tramo Murcia-Elche puede convertirlo en uno de los más rentables de la red estatal desde el punto de vista financiero y social, ya que será de los pocos en los que convivan todos los servicios de viajeros sobre las mismas vías. Los trenes de mercancías son un capítulo aparte, ya que el Ministerio de Fomento y Adif están estudiando una solución

Cuatro veces más de viajeros

El futuro operador de la línea decidirá las paradas intermedias en Elche y Orihuela. En esta última se prevé al menos un stop, y el resto serán trenes pasantes. Los tiempos de viaje entre Murcia y Elche oscilarán entre los 13,45 y 14,45 minutos. Y entre Murcia y Alicante será de 40 minutos, con paradas en todas las estaciones. Ahora son 64 minutos de media, con 45 segundos en

que consistiría en la construcción de un tercer carril. En principio, el viejo trazado será desmantelado.

La línea nacerá con un tráfico intenso, algo que ya advirtieron los ingenieros de Caminos. El estudio informativo lo corrobora a través de la proyección que realizó calculando el número de trenes que circularán en dos horas consecutivas del periodo punta del día. Advirtió de que en la zona del trayecto más desfavorable «existe un intervalo de seguridad de cinco minutos entre circulaciones en las que se puede producir alcance». A renglón seguido subrayó que la capacidad utilizada alcanzará un porcentaje del 76% sobre la capacidad teórica de la línea, por lo

cada parada. El viaje por AVE entre Murcia y Madrid será de 2,25 horas (frente a las 4 actuales), y desde Cartagena media hora más. En los primeros estudios, el trayecto con paradas debía tener una duración de 1,54 horas. Se estimó que se multiplicará por cuatro el número de usuarios superando los 2 millones al año entre Murcia y Madrid. Para Barcelona rozará los 400.000. Ahora se ignoran las previsiones porque Adif no las facilita. Sí se sabe que Alicante ha pulverizado los registros.

¿Por dónde pasan los mercancías?

Adif está estudiando una solución para los trenes de mercancías que utilizarán el Corredor Mediterráneo. Pueden hacerlo subiendo hasta Chinchilla por la vía convencional, y desde allí dividirse hacia Madrid y Valencia, pero se optará probablemente por la Vega Baja construyendo una tercera vía en paralelo al trazado de alta velocidad. Las pendientes serán

un problema para alcanzar la cota de La Encina. El estudio informativo prevé la modernización del servicio de cercanías entre Murcia y Alicante. En El Realengo, cerca de Crevillente, habrá una bifurcación. Se ha propuesto una conexión con el aeropuerto, lo cual podría afectar a la futura explotación del aeródromo de Corvera. La vía se adaptará al ancho internacional, aunque la inversión puede verse diferida. Son 39 kilómetros con un coste de 319 millones de euros.

que quedará un margen del 24% para implantar nuevos servicios.

Se estima que en horas punta circularán un tren de cercanías cada treinta minutos con paradas en todas las estaciones. A estos habrá que sumar tres trenes regionales con paradas en Orihuela y Elche; mientras que para el servicio de largo recorrido se han calculado tres trenes AVE y Alvia entre Murcia y Madrid, y otros dos con origen y destino en Barcelona. En total, doce trenes en el intervalo de dos horas.

Diez minutos de diferencia

Además de quedar rezagada respecto de Alicante, Valencia, Albacete y Cuenca, la conexión de la Región a la red de alta velocidad ha visto adelgazadas sus costuras con el paso de los años. El primer estudio informativo de diciembre de 1999, que un año después sirvió de base al 'Pacto de Murcia' entre el ministro Álvarez-Cascos y los presidentes autonómicos Valcárcel, Bono, Zaplana y Ruiz-Gallardón, propuso tres vías entre Murcia y Elche y dos en la bifurcación con Torrellano y Alicante; además de otras dos entre Cartagena y Murcia. Ahora se le ha quitado una vía a cada trayecto.

Los empresarios y los ingenieros protestaron en su pliego de alegaciones denunciando que se desvirtuaba el acuerdo político del año 2001 y volvieron a plantear el AVE directo por Cieza. Los últimos propusieron –como alternativa al rodeo por Elche– un itinerario por Jumilla y Yecla, paralelo a la autovía del Altiplano. Al final, la diferencia entre uno y otro trazado es de 10 minutos. Y Yecla –guiños de la historia ferroviaria– ya puede disfrutar del AVE porque tiene la estación de Villena a un tiro de piedra. Mientras, la variante de Camarillas, llamada a integrarse en la futura línea de alta velocidad por Cieza, duerme el sueño de los justos y se espera que despierte el año que viene con un aperitivo del presupuesto estatal.

A partir de Monforte, el resto del trazado hasta Madrid pivota sobre rodeos kilométricos, por obra y gracia de los poderes autonómicos.