

# Entre el AVE y la tortuga

La línea de Sevilla llegó en cuatro años; la de Barcelona tardará tres lustros

VERA GUTIÉRREZ CALVO

Madrid

La línea ferroviaria de alta velocidad (AVE) entre Madrid y Sevilla —471 kilómetros— tardó en construirse cuatro años; la de Madrid a Barcelona lleva 14 años haciéndose y aún le queda. Anunciada por el Gobierno socialista en 1988 y licitada a partir de 1993, el primer tramo de la línea —hasta Lleida— tardó casi una década en construirse y fue inaugurado por el PP en 2003. No alcanzó Tarragona hasta finales del año pasado, y ahora el Ministerio de Fomento asegura que llegará a Barcelona el próximo 21 de diciembre (con cinco años de retraso sobre lo previsto). Muchos lo dudan ya.

La distancia entre Madrid y Barcelona (620 kilómetros) es mayor que entre la capital y Sevilla, pero no tanto como para justificar por sí sola esa diferencia en los plazos. Y a la tardanza se suma la espectacularidad de las averías, los socavones y los parones que han acompañado a la obra en los últimos años. Aun en el caso de que finalmente el tren veloz llegue a la capital catalana a finales de este año, quedará

El perfil del terreno complica la obra ferroviaria entre la capital y Cataluña

El coste del trazado hasta la Ciudad Condal alcanza ya los 7.400 millones

todavía por construir un último tramo, hasta enlazar con Francia. Éste no se abrirá hasta 2012, según ha admitido Fomento.

“Es verdad que esta obra está yendo más lenta, pero es que tampoco es comparable”, argumenta Edelmiro Rúa, presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. “Empezando por el trazado: llevar el AVE a Sevilla es relativamente fácil en su primer tramo: la meseta castellana es casi plana. Por el contrario, construir 600 kilómetros de línea hacia el norte supone atravesar un sistema montañoso muy potente”, explica. Además, en la actualidad los informes de impacto ambiental —obligatorios y previos a cualquier gran obra— son mucho más exigentes y alargan los plazos una media de 30 meses.

El tipo de terreno también es distinto: “En el trazado a Barcelona se han encontrado con mucho yeso, que forma cavernas y es difícil de manejar”, relata Rúa. Todo eso no quita que los

trabajos avancen a un ritmo “inferior” al del AVE Madrid-Sevilla, señala el ingeniero, que apunta otro factor: “Al tener que sortear un terreno accidentado, se tuvo que recurrir en muchos puntos a la construcción de túneles o pasos elevados. Eso lleva tiempo”. Y un último dato: “El sistema de señalización de esta línea a Barcelona es mucho más complejo y seguro para garantizar altas velocidades. Pero es tan moderno, tan nuevo, que ha sido difícil ponerlo en marcha”.

De hecho, el tren veloz, que llegó en 2003 a Lleida, ha estado circulando hasta la pasada primavera a una velocidad muy inferior a la prevista —y muy inferior a la del AVE sevillano—: a 200 kilómetros por hora en lugar de 350 por hora, como se prometió. Ahora parece que arranca en su velocidad de cruce, aunque ese despegue llega justo cuando se estanca la obra en la entrada de Barcelona.

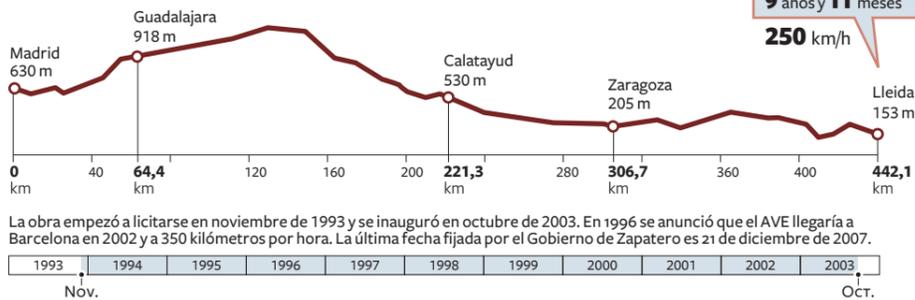
Manuel Melis, catedrático de Ferrocarriles por la Escuela Técnica Superior de Caminos y artífice de la megaobra de la M-30 madrileña —70 kilómetros de túneles en tres años—, no es tan condescendiente con los retrasos. “La realidad es que la obra del AVE a Barcelona va a un ritmo de 44 kilómetros por año, frente a los 118 kilómetros por año del AVE a Sevilla. Y esa línea entró en servicio completa, con trenes y señalización, cosa que no está ocurriendo en la de Barcelona. Los ingenieros hacemos el trabajo, pero los políticos deben saber dirigirnos”, afirma.

En un artículo publicado en la *Revista de Obras Públicas* el pasado abril, Melis concluye que “el factor clave del fracaso de esta importante infraestructura ferroviaria AVE [Madrid-Zaragoza-Barcelona] ha sido el intento de ahorro en la inversión inicial”. Y añade: “La experiencia de los últimos años demuestra que una infraestructura que se pretende sea de coste inicial reducido termina casi siempre siendo extraordinariamente cara. La infraestructura de Alta Velocidad más cara del mundo en relación a su escasa utilidad y al coste que va a suponer su adecuación a 350 kilómetros por hora es posiblemente la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona”.

El AVE Madrid-Sevilla —iniciado en 1988 e inaugurado el 21 de abril de 1992, coincidiendo con la celebración de la Expo— costó en su día 2.400 millones de euros. El AVE que unirá la capital de España con Barcelona va ya por 7.400 millones, según resulta de sumar los precios de adjudicación de los más de 100 subtramos de vía adjudicados hasta ahora. El próximo plazo vence el 21 de diciembre, cuando, teóricamente, el tren debe entrar en Barcelona.

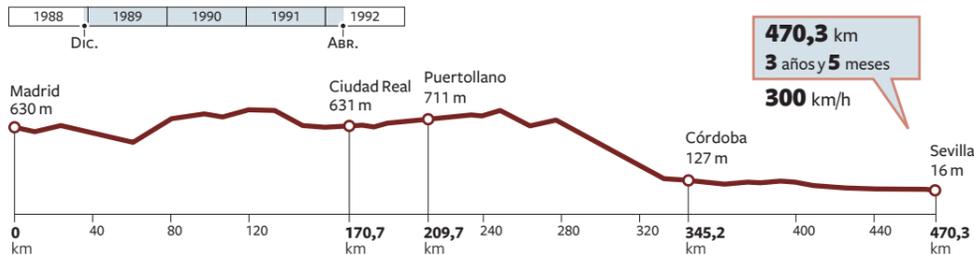
## Diferencias entre el AVE a Sevilla y a Lleida

■ MADRID-LLEIDA (442,1 km)  
(El tren llegó a Tarragona en diciembre de 2006)



■ MADRID-SEVILLA (470,3 km)

El Consejo de Ministros de 9 de diciembre de 1988 decide que la línea Madrid-Sevilla se convierta en Alta Velocidad. Previamente, a lo largo de 1987 se habían realizado las primeras obras en la línea a la altura de Córdoba



Fuente: 'Revista de Obras Públicas' y elaboración propia.

EL PAÍS

MÁS ALLÁ DE LA INFORMACIÓN

En Digital+ (canal 313 y canal 78),  
Imagenio (canal 317), Orange TV y en  
www.france24.com

L'ACTUALITÉ INTERNATIONALE 24H/24  
INTERNATIONAL NEWS 24/7  
قناة 24 ساعة للأخبار الدولية

FRANCE 24