Un túnel centenario para el AVE

- Fomento aprovechará el paso de O Padornelo, de hace un siglo
- Estudia usar de forma provisional la vieja línea ferroviaria en la entrada a Ourense

PABLO TABOADA | Ourense, 26 ABR 2014 - 00:15 CET | En los escarpados Montes de León, a medio camino entre las aldeas zamoranas de Requejo y Padornelo, los trenes de alta velocidad viajarán al pasado. Un túnel de seis kilómetros cuya construcción comenzó en los años veinte del pasado siglo, será reutilizado para los nuevos servicios ferroviarios. El viejo paso de O Padornelo acompañará durante décadas al moderno túnel que el Ministerio de Fomento **construye** para la línea de alta velocidad justo al lado, en un valle a 1.100 metros de altitud. La legislación obliga a separar las vías en dos tubos por motivos de seguridad, pero el Gobierno central decidió ahorrarse cientos de millones al construir únicamente uno nuevo. Aunque la galería centenario levantada por 400 presos políticos será remodelada bajo las normas vigentes, los trenes deberán frenar al pasar por ella.

Zamora no será el único lugar dónde Fomento ahorre. El ministerio lleva meses introduciendo sigilosos cambios que recortarán las prestaciones y los millones a invertir en el tren del futuro. Aunque está construyendo el trayecto entre Olmedo (Valladolid) y Galicia con doble plataforma para dos vías, una de esas plataformas se está ejecutando a ritmo inferior y en buena parte del trayecto solo se está instalando una de las dos vías. Ya hay decenas de kilómetros de vía única instalada en Castilla y León y el recorte de raíles, que según Fomento es provisional, mientras no esté terminada toda la línea, se extenderá hasta las puertas de la primera ciudad gallega en la que recalará la alta velocidad ferroviaria ya que este método de vía única también se aplicará a los tramos gallegos por construir. La línea convencional aún en servicio también fue construida para doble vía, pero nunca se llegó a instalar la segunda.

El Gobierno central acaba de dar visto bueno al proyecto de “integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense”. Se refiere a los últimos 17 kilómetros de la línea troncal a Galicia. Y lo que para Fomento son “adecuaciones”, para expertos ferroviarios son nuevos recortes. Según un documento técnico de 214 páginas del ministerio, un túnel bitubo de cinco kilómetros será sustituido por otro monotubo de 3,4 kilómetros en el que las vías de ambos sentidos compartirán espacio. Además se implantará una plataforma para dos vías de anchos diferentes. Anteriormente eran tres: dos para alta velocidad y una más convencional para el tráfico de mercancías generado en el polígono de San Cibrao, el mayor de Galicia.

Pero el recorte más destacado podría ser un viaje al pasado. Los cambios introducidos solo afectan a la mitad de la variante, hasta una zona al sur de la ciudad ourensana en la que la vieja vía coincidirá con las nuevas. El proyecto describe que allí “se conectará la vía existente a la nueva plataforma” para el AVE. El ministerio ha dividido la variante en dos subtramos y el segundo —el que permitirá bordear Ourense— podría postergarse. Fuentes técnicas consultadas explican que Fomento estudia emplear “de forma provisional” la traza convencional que atraviesa la ciudad. De esta forma se ahorrarían construir, por ahora, otros dos túneles (uno de ellos de 3,5 kilómetros), tres viaductos (incluido uno de 400 metros sobre el río Miño) o un salto de carnero (cruce de vías a distinto nivel). Estas fuentes aseguran que si no se materializa la variante íntegramente, se creará un “cuello de botella inadmisibles en un proyecto de alta velocidad de esta envergadura en el que los trenes deberán reducir su velocidad por debajo de los 100 kilómetros por hora”. Si no se ejecutan los proyectos constructivos de toda la variante, la moderna alta velocidad rescataría otra vez infraestructuras de hace medio siglo.

El tramo de integración en Ourense realmente atraviesa tres municipios y fue presupuestado en más de 500 millones por el anterior gobierno socialista. Entonces, se convirtió en una de las grandes bazas electorales agitadas por el exministro José Blanco. La traza sacaba el tren de la ciudad —dividida en dos mitades de sur a norte por varios kilómetros de vías y dos estaciones— a través de una variante exterior. A la ministra popular Ana Pastor siempre le pareció un derroche esa cifra, así que tras paralizar la tramitación administrativa, ordenó cambios y los técnicos sacaron la tijera. También anunció recortes en la nueva estación intermodal diseñada por Norman Foster. El coste superaba los 70 millones, incluyendo la integración urbana del espacio que ocupa la enorme playa de vías de Ourense-Empalme y que abarca unos 200.000 metros cuadrados. Las rebajas fueron anunciadas hace un año y nunca más se supo.

Los olvidos del PP

El Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó el pasado día 11 de abril la aprobación del “proyecto de integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense”. Es la variante de la ciudad de As Burgas, un tramo clave para mantener los buenos tiempos de los trenes que conectarán las ciudades gallegas con Madrid. Los responsables del PP se ofrecieron para valorar con júbilo una decisión “muy importante” que “confirma lo expresado por la ministra Ana Pastor”, ya que “la variante es la solución más adecuada para la llegada de la alta velocidad y su tramitación avanza decididamente”.

Pero los diputados populares Celso Delgado, Guillermo Collarte y Ana Vázquez olvidaron matizar en sus valoraciones que los cambios detallados por Fomento se corresponden con los nueve kilómetros que unen el municipio de Taboadela y las afueras de la ciudad de Ourense, tras atravesar San Cibrao das Viñas. El propio ministerio explica en documentos medioambientales que no afectan al segundo subtramo, el cual podría postergarse. Por su parte, los diputados socialistas Laura Seara y Raúl Fernández criticaron retrasos, aunque mostraron su satisfacción por una obra que aún no ha sido aprobada.