

LA GÉNESIS DE LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA

1.- El concepto de alta velocidad

Esta comunicación pretende solo ordenar la información documentada sobre el proceso de la introducción de la alta velocidad en España, a partir de textos escritos en periódicos y revistas. Es evidente que en el proceso ha habido lentas etapas de maduración silenciosa en los despachos, que solo conocen los que intervinieron en ellas. Y decisiones imprevistas de las cuales se desconocen los criterios que realmente las motivaron.

Esta recopilación de hechos documentados no puede ser, pues, ni exhaustiva ni categórica. Es suficiente para ordenar los hechos en la forma que sucedieron y, sobretodo, para concretar la evolución de las declaraciones públicas. Serán bienvenidas, pues, todas las aportaciones que se añadan, sobretodo las referentes a las ideas y pensamientos no documentados.

El primer problema que se presenta al intentar determinar cual es el origen de la alta velocidad en España es análogo a decidir en que momento el submarino se considera inventado o porqué se dice que Stephenson es el inventor del ferrocarril, o de la locomotora, o de la caldera pirotubular, o de su distribución.

En estos momentos, hay quien llama alta velocidad a partir de los 180 km/h. Si lo aceptamos, resulta que ya no existe la velocidad alta y que los 200 km/h que empezó a desarrollar la SNCF con travesía de madera y carril sin soldar en 1967 ya era alta velocidad. Parece exagerado. Creo más aceptable tomar como referencia el salto técnico, considerando alta velocidad lo que no puede hacerse ni con trazados existentes, ni con locomotora y coches. A efectos prácticos y por ahora, esta frontera se sitúa entre los 220 y los 250 km/h.

2.- La incapacidad de Despeñaperros y el ancho de vía

En Francia, que nos resulta más cercana que el Japón, la construcción de la línea de París a Lión fue el resultado de muchas ideas, propuestas, sugerencias, etc., hasta que alguien ordenó su construcción. Pero también puede decirse que el origen de la línea fue la saturación previsible de la línea existente.

En España también se ha dado una multiplicidad de causas, ideas que se han ido extendiendo y decisiones personales, basadas, igual que en Francia, en realidades físicas.

Es decir, el ferrocarril de gran velocidad es el resultado de consideraciones subjetivas de muchas personas, aplicadas a situaciones de hecho.

A mi entender, las situaciones de hecho que han ido desencadenando la alta velocidad ferroviaria en España son dos.

Una de ellas es la cada vez más acuciante saturación de la vía única del paso de Despeñaperros, única relación entre Andalucía y Madrid. Para solventarla, a partir de 1978 se fue abriendo paso la idea de que sería preferible construir un acortamiento entre Puertollano y Córdoba, que no duplicar el citado paso de Despeñaperros con un trazado mucho más largo y que da un rodeo por el este de Linares.

Muchas veces se da como inicio de la alta velocidad en España el acto celebrado en el Ayuntamiento de Sevilla el 11 de octubre de 1986, en el cual el Vicepresidente del Gobierno anunció el compromiso de construir una nueva línea de acceso a Andalucía como alternativa moderna, al reducir el recorrido y tener una velocidad de 200 km/h. No lo considero así, pues en dicho acto no se dio ninguna referencia al concepto de alta velocidad, ni al de velocidad alta, concepto éste que se crearía por sorpresa en 1993.

Tampoco puede considerarse un desencadenante. Creo que este nombre debería aplicarse más al momento, para mí desconocido, en que el Ministerio de Transportes aceptó la propuesta de la línea Brazatortas – Alcolea a 200 km/h que debió proponerle RENFE, para su inclusión en los estudios del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) que empezó a redactarse en 1986. No puede olvidarse que a nivel estatal, las palabras alta velocidad no empezaron a aplicarse públicamente a España hasta setiembre de 1987.

Ya he dicho que todo esto es materia opinable. Y acepto que la alta velocidad se haya iniciado en España como tantos y tantos descubrimientos científicos, sin que el descubridor se diera cuenta de la transcendencia de lo que descubría. El que respaldó en 1986 la inclusión del Brazatortas-Alcolea en los estudios del PTF no sabía, evidentemente, que iniciaba la alta velocidad en España. Menos aún el que ideó la línea en 1978.

El otro hecho físico es el encarecimiento del transporte ferroviario internacional, en tiempo y en pesetas, que introduce el distinto ancho de vía frente a Europa. Este hecho se viene notando desde principios de siglo, por no decir antes, en Barcelona y Gerona. El documentado libro “El ancho de la vía en los ferrocarriles españoles” de Jesús Moreno Fernández expone muestras suficientes de ello.

No tiene, pues, nada de particular que, a poco de restablecida, ya en 1980, la Generalidad de Cataluña tomara el asunto como uno de los principales problemas a encarar y corregir. Se realizaron diversos estudios e, incluso, en 1984 una variante de trazado de la vía métrica entre Manresa y Sallent se construyó con parámetros de trazado aptos para su transformación al ancho europeo y su continuación a Francia.

Antes, pero, como resultado de los diversos estudios y del éxito de la línea París-Lión, se había iniciado la redacción del “Estudio de factibilidad para el establecimiento de una nueva línea férrea entre Barcelona y la frontera francesa”. Este estudio llegó a la conclusión de que la mejor manera de eliminar los costes en tiempo y pesetas de la presencia del ancho ibérico era la construcción de una línea de ancho europeo entre Barcelona y Francia y que al mismo tiempo, fuera de alta velocidad. La decisión de

impulsar esta nueva línea se tomó por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad el 4 de diciembre de 1986.

Esta nueva línea supondría un acortamiento de 40 kilómetros entre Barcelona y Narbona. Sería apta para 300 km/h y también para mercancías. El uso para mercancías era fundamental, pues el proyecto se complementaba con un ramal hasta el puerto de Barcelona, cuyo coste se reducía si se aprovechaba, cambiando el ancho, la línea de Mollet a Castellbisbal.

Los cambios con los que han ido evolucionando estas dos decisiones de 1986 son los que han configurado el inicio de la alta velocidad en España.

Pese a que uno de los motivos oficiales de la línea Madrid-Sevilla eran las necesidades de transporte para la Exposición Universal de 1992, es evidente que un aumento de seis trenes por hora y sentido no han podido justificar nunca la construcción de 471 kilómetros de nueva línea.

3.- La evolución del Brazatortas-Alcolea

Aunque ya se había redactado un anteproyecto en 1983 con la velocidad máxima de 160 km/h, el atajo entre Puertollano y Córdoba empezó a salir a la luz pública con motivo de los estudios del “Plan de Transporte Ferroviario”. Aparecía como una nueva línea entre las estaciones de Brazatortas (a 19 kilómetros de Puertollano en dirección a Badajoz) y Alcolea (a 8 km antes de Córdoba viniendo de Madrid). Se trataba de una línea de vía doble, de 106 kilómetros de longitud, con trazados aptos para 200 km/h. Reducía la distancia entre Madrid y Córdoba de 442 a 350 kilómetros.

Aparte otros objetivos de política ferroviaria más generales, en cuanto a velocidades el Plan de Transporte Ferroviario buscaba establecer la velocidad de 200 km/h en las líneas más principales. Pero consideraba también la conveniencia de trazar las nuevas variantes para 250 km/h si el terreno lo permitía.

Con esta filosofía y mientras se estaba todavía redactando el Plan, en setiembre de 1986 se tomó la decisión de que el Brazatortas-Alcolea se convirtiera en una línea de 250 km/h entre Madrid y Córdoba, incluyéndose en ella el tramo de Parla a Brazatortas de la línea de Madrid a Badajoz, una vez adaptado a la nueva velocidad y una conexión desde Getafe. Getafe es un punto a 13 km de Madrid, en el cual se podían abandonar los corredores existentes y podía comenzar la adaptación del trazado a la nueva velocidad. Los 250 km/h exigen radios de unos 4000 metros en planta. De Brazatortas a Córdoba, la velocidad debía reducirse a unos 200-220 km/h, en razón de las mayores dificultades orográficas para cruzar Sierra Morena. Para los 200 km/h son suficientes los radios de 2000 metros.

Este cambio de setiembre de 1986 es importante. La línea de Brazatortas a Alcolea ya no es una solución para resolver una falta de capacidad en la línea existente, sino una cosa

nueva, un nuevo acceso ferroviario a Andalucía. Es ya un proyecto de nuevo servicio, no una solución técnica.

En este nuevo planteamiento, se conserva la circulación de los trenes de mercancías y con esta finalidad las rampas se mantienen en el 12 por mil. Pero ya se ha introducido la necesidad de la tracción eléctrica para poder suministrar la potencia requerida por los 250 km/h, facilitada a su vez al iniciarse la línea en Madrid y no en un punto sin electrificar como era la estación de Brazatortas.

Como las directrices del PTF solo imponen los 250 km/h en los tramos de variante donde sea posible, la continuación de Córdoba a Sevilla se hacía a 200 km/h.

Ocho meses después, el 30 de abril de 1987, el Consejo de Ministros aprueba el “Plan de Transporte Ferroviario”, con una nueva mejora de trazado. Impone ya los 250 km/h en todo el trazado de Madrid a Sevilla. Ello lleva a que la doble vía de Córdoba a Lora del Río iniciada a 160 km/h, pasada después a 200 km/h, tenga que ser ahora hecha a 250 km/h, cada vez con las curvas más abiertas.

En 14 de abril del 1987 se publican los concursos de obras para la infraestructura y vía entre Brazatortas y Córdoba, que por ser anteriores estaban más avanzados.

Como la transformación de la línea de Madrid a Ciudad Real al nuevo trazado exigía muchas variantes difíciles de compaginar con la circulación de los trenes, y la línea tenía un número de trenes relativamente bajo, se tomó la decisión de cerrarla al servicio desde Parla y acelerar las obras. Los trenes se desviaron por Alcázar y Manzanares. Ello se realizó a partir del 10 de enero de 1988.

Las obras se iniciaron en octubre de 1987 entre Brazatortas y Córdoba y, inmediatamente después del cierre, en enero de 1988, entre Getafe y Brazatortas.

El 21 de octubre de 1988, como probable fruto de las gestiones de la Generalidad de Cataluña y de los estudios realizados por la Dirección de RENFE en Barcelona, se produce una noticia inesperada. El Gobierno pide a RENFE un estudio sobre la posibilidad de cambiar el ancho de vía y adoptar el ancho normal en Europa.

Corroboraba la decisión un hecho técnico, que es la indudable economía que en los trenes de alta velocidad podría obtenerse si se retiraban los sobrecostes derivados del cambio de ancho y la rotura de la continuidad de la red europea, de la cual comenzaba a hablarse y a aparecer en los mapas de la Unión Internacional de Ferrocarriles.

RENFE cumplimenta el encargo y entrega su informe al Ministerio de Transportes el 24 de noviembre de 1988. En dicho informe propone que la nueva línea de alta velocidad se construya con ancho europeo y que se cambie el ancho en la parte más interesante de la red, la que tiene mayor tráfico y utilidad.

Fruto del informe de RENFE sobre el ancho de vía, el 9 de diciembre de 1988, el Consejo de Ministros resuelve construir las líneas de alta velocidad con ancho europeo, añadiendo una segunda línea, la de Madrid a Barcelona y Francia. Ello obliga a ampliar la línea en construcción con los tramos de Córdoba a Sevilla y de Madrid a Getafe. La nueva línea de Madrid a Barcelona y a la frontera francesa se proyectará ya de entrada con el

nuevo ancho. Y en cuanto a la red existente, se encarga a RENFE un nuevo estudio, el de establecer un programa técnico y económico para cambiar el ancho de la red.

De esta manera, la doble vía de Córdoba a Lora del Río, que ha pasado por tres velocidades distintas, ha de convertirse ahora en una línea independiente a distinto ancho, manteniendo los 250 km/h.

Los nuevos trazados se proyectan y adjudican rápidamente, de manera que las obras se inician al año siguiente y el 2 de octubre de 1989 se puede celebrar con la máxima solemnidad la colocación, por parte del Rey, del primer tramo de vía de ancho europeo en la red principal española. El acto se realizó en Parla, en el tramo Getafe-Brazatortas, cerca de Madrid.

A consecuencia del cambio de ancho, desaparecieron las prevenciones sobre el comportamiento en ancho ibérico del material proyectado con ancho europeo y se empezó a pregonar que los trenes serían de 300 km/h, exactamente como el TGV Atlántico del que derivaban. En consecuencia, las alusiones a la velocidad de la línea van tomando este valor, hasta que en febrero de 1991 ya se dice oficialmente que ésta será su velocidad.

En medio de un coro de voces que claman en contra, por motivos muy diferentes y opuestos entre ellos, el 21 de abril del 1992 entra en servicio la alta velocidad entre Madrid y Sevilla, cubriendo los 471 kilómetros en un promedio de 2 horas y 52 minutos, es decir, a una velocidad comercial de 165 km/h. A pesar de que el número de kilómetros en los cuales está realmente autorizada la circulación normal a 300 km/h pregonados en las declaraciones es un secreto celosamente guardado, queda claro que no pueden ser muchos.

En enero de 1996 se descubre que no ha sido ninguno. Que desde la inauguración hasta el mes de noviembre de 1992 se ha circulado a una máxima de 250 km/h, y que desde este mes hasta el de setiembre de 1995 los trenes comerciales han estado circulando con una velocidad máxima de 270 km/h (la misma que entre París y Lión desde 1983). Y que los primeros trenes que alcanzan los 300 km/h en servicio comercial lo han empezado a hacer en setiembre de 1995.

Finalmente, en junio del 2000, se publica ya con toda discreción que los kilómetros a 300 km/h no llegan a diez, junto con otros tantos kilómetros a 290 km/h.

Desde los seis trenes por sentido con los que se inauguró la línea, se ha ido aumentando el número de circulaciones. En 31 de mayo del mismo 1992 se empieza la circulación de trenes talgo de ancho variable, utilizando cambiadores de ancho en Madrid y en Córdoba. El 18 de octubre empieza el servicio de trenes regionales, con recorridos limitados entre Madrid y Puertollano, facilitando lo que puede llamarse cercanías de larga distancia.

4.- La evolución del Barcelona-Francia

Ya se ha dicho que desde 1980, la Generalidad de Cataluña es consciente de que es imprescindible eliminar los costes en tiempo y pesetas que produce la diferencia de ancho de vía.

El hecho de que el 4 de diciembre de 1986 acordara promover la construcción de una línea de ancho europeo y alta velocidad entre Barcelona y Francia, no fue más que la consecuencia. El objetivo fundamental era la conexión de Barcelona en ancho europeo con la red internacional y como la solución más adecuada resultó ser la construcción de una línea nueva, ya valía la pena hacerla para 300 km/h.

El gobierno catalán era consciente de la situación. En aquel momento, se trataba de una línea que administrativamente era vía estrecha, se indicó claramente que la decisión era de “impulsar” la nueva línea y que se confiaba que el gobierno español no pondría dificultades en la parte internacional.

Pero también fue clara desde el primer momento la negativa del gobierno central de prestarse a ello. La primera reacción fue el silencio. Luego vinieron declaraciones de descrédito hechas por sus representantes en Cataluña.

Confirmando lo anterior, el 30 de abril de 1987, el consejo de ministros aprueba el “Plan de Transporte Ferroviario” con dos decisiones tajantes. Por un lado se niega toda posibilidad de cambiar el ancho de vía, al tiempo que se incluye la prescripción de los 250 km/h entre Madrid y Sevilla. En el PTF no se habla ni de alta velocidad ni de nueva línea de Barcelona a Francia.

Estos mismos criterios se siguen manteniendo en el debate que sobre el PTF tuvo lugar en el Congreso de los Diputados el 1 de marzo de 1988.

El cambio legal se produce en 31 de julio de 1987, cuando se publica la nueva Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Referente a la línea de alta velocidad propuesta, esta ley crea el concepto de “red nacional integrada” en la que se integrarán las líneas que decida el Gobierno español, con independencia de su ancho, prohibiéndose explícitamente la construcción de las innecesarias o económicamente inviables. A partir de este momento, la línea de Barcelona a Francia queda íntegramente en manos del gobierno central. La Generalidad solo puede “impulsar”.

De manera que no hay más remedio que ir haciendo gestiones. Se consigue que en febrero de 1988 haya ya una comisión en el Ministerio de Transportes para estudiar con la mejor voluntad el “estudio de factibilidad de la línea Barcelona- frontera”, pero la comisión no consigue encontrar más que necesidad de nuevas aclaraciones.

Mientras tanto, también en febrero de 1988, empieza a contemplarse la posibilidad de una variante entre Zaragoza y Lérida, ideada ya en 1986, que acortaría de una cuarta parte la distancia entre las dos capitales y que, de acuerdo con las prescripciones del PTF, se prevé a 250 km/h.

Esta variante sirve para que el 21 de noviembre de 1988 y en el curso de una visita a las obras de la línea Getafe-Córdoba, el ministro de Transportes efectue la primera mención, por parte del gobierno estatal, de una segunda línea de alta velocidad a construir, la Madrid-Barcelona-frontera francesa. Esta línea absorbe tanto la variante Zaragoza – Lérica como la pretendida línea de Barcelona a la frontera. Pero no aparecen por ningún sitio garantías de rápida ejecución.

La Generalidad de Cataluña sigue haciendo lo que puede. A finales de 1988 termina la redacción del anteproyecto de la línea entre Barcelona y Francia. Este anteproyecto sirve para concretar el trazado y conocer el terreno que debe quedar reservado para evitar dificultades futuras y ello se hace a través de un plan de ordenación urbanística llamado Plan Especial de Infraestructura Ferroviaria. En este plan se fija como reserva una franja de 115 metros de ancho, trazada para velocidades de 300 km/h, con las inevitables excepciones.

Se trata de un paso legalmente al alcance de la Generalidad, que tiene la ventaja de evitar la entrada de nuevas construcciones en el terreno donde debe construirse la nueva línea. El plan disminuye el número de construcciones a expropiar y derribar y, al mismo tiempo, permite que el trazado sea mejor, ya que los obstáculos de 1990 son evidentemente menos que los que se hubieran encontrado en 1997 en el estudio informativo del ministerio.

A finales de enero del 1991 termina la redacción del proyecto constructivo de la Generalidad, que es aprobado oficialmente el 4 de febrero y ya el 6 de febrero se presenta en el Ministerio de Transportes. El cual dice que lo estudiará.

Desde el gobierno español, se sigue repitiendo que la línea de Madrid a Barcelona y Francia ya se construirá, pero cuando haya dinero y comenzando por el tramo de Zaragoza a Lérica, que se hará con travesía polivalente a fin de que pueda funcionar como variante para los trenes de ancho ibérico, hasta que se termine toda la línea y pasen a usarla los trenes de alta velocidad.

Se declara ya de buen principio que hay que contar con financiación privada. Pero esta financiación no aparece. Pese a las diferentes gestiones que lógicamente se hicieron, y a la buena voluntad que todo el mundo declara, no se consigue ningún resultado.

Cinco años después del acuerdo de diciembre de 1988 para construir la línea Madrid-Barcelona-frontera, se consigue realizar la información pública del trazado y del impacto ambiental del tramo entre Zaragoza y Lérica. La velocidad ha subido a 350 km/h, que es la que se ha fijado para las nuevas líneas de alta velocidad. Quizá para marcar diferencias.

También se hace lo mismo con una variante del tramo Calatayud – Ricla, que es el único trozo que queda en vía única entre Madrid y Zaragoza, sobre el cual hay la misma intención de usarlo primeramente en ancho ibérico e integrarlo al final en la línea de alta velocidad.

Después de las declaraciones de impacto ambiental y las expropiaciones, se inauguran las obras cerca de Zaragoza en enero del 1996. Poco más tarde empiezan las del tramo de Calatayud a Ricla.

Lo que sigue en el aire, esperando la decisión definitiva, es el trazado entre Lérida y Barcelona. Parece que el Ministerio piensa seguir el corredor del Vallès y entrar en Barcelona por el norte, saliendo hacia Francia después de invertir la marcha. Pero este criterio no complace ni la Generalidad ni el Ayuntamiento de Barcelona, que quieren que la línea pase por el aeropuerto y que siga a la Sagrera por un nuevo túnel.

Además, desde 1993, la Generalidad propugna que el tramo de Lérida a Barcelona pase por Perafort, que es un punto equidistante de las tres capitales de Reus, Tarragona y Valls. Por el lado del Ministerio, ello no se acepta, pero finalmente acaba siendo éste el trazado que se construye. De lo que no hay noticias es de los motivos por los cuales se abandonó desde buen principio la línea recta por Igualada.

Los equilibrios políticos vuelven a salir a la vista cuando el 1 de febrero del 1995, en el acto de presentación de los estudios de la línea de alta velocidad de Madrid a Valencia, se dice que, de momento, no está establecida ninguna prioridad entre las diferentes líneas de Irún, la Junquera y Valencia.

En noviembre del 1996 se concursa la redacción del estudio informativo del tramo Barcelona - frontera. Como es lógico, la nueva redacción del proyecto entre Barcelona y la frontera no es bien vista por la opinión pública, que lo encuentra un gasto inútil.

Pero la no convalidación del proyecto y de los estudios de impacto ambiental se justifica con el aumento de velocidad a 350 km/h, pequeñas modificaciones y algunas deficiencias formales que podrían provocar impugnaciones no deseadas y que es mejor prevenir. Evidentemente, los aspectos formales son importantísimos, ante la actividad de los grupos ecologistas y algunos ayuntamientos que se oponen con todas sus fuerzas.

Al cabo de dos años, en noviembre de 1998, los tramos de Martorell a Barcelona por el Vallès y de Barcelona a Francia se someten al trámite de información pública. Solo en la provincia de Gerona se presentan 1531 alegaciones, la mayoría oponiéndose al trazado o exigiendo túneles.

Dos años después, en noviembre del 2000, solo se ha publicado el resultado de las alegaciones y la declaración de impacto ambiental del tramo de Martorell a Barcelona. Los de la línea de Barcelona a la frontera siguen pendientes.

6.- Los acuerdos con Francia

Como es normal, desde buen principio, la Generalidad trata de encontrar apoyo internacional para la línea, sobretodo en Francia.

Así, el 7 de octubre de 1988, el Director General de la SNCF anuncia ya en Barcelona que su gobierno había aceptado las sugerencias de su empresa y había decidido apoyar la construcción de la línea de alta velocidad a España desde Valence.

En Francia, la iniciativa es de la SNCF, que desea eliminar las dificultades del distinto ancho de vía y, con ello, aumentar su tráfico internacional. En agosto de 1989 ya había encargado estudios geotécnicos para el túnel fronterizo. En octubre de 1990 presenta a su gobierno un primer trazado. Y en julio de 1991, el gobierno francés puede encargar a la SNCF los estudios para una línea de alta velocidad desde Aviñón al Pertús, pueblo del término de la Junquera situado en la línea fronteriza. Se dice claramente que hay que dar preferencia al paso por Cataluña, tanto por unas mayores expectativas de tráfico, como por un estado más deficiente de las instalaciones. El paso siguiente, en 1993, es el encargo del anteproyecto, para determinar los terrenos que deben reservarse para la línea. Evidentemente, todo queda subordinado a la continuidad por el lado español.

Pero por lado español no se dice nada concreto. Solo se dice que hay que hacer los dos pasos simultáneamente, por Irún y por la Junquera.

Para la continuidad con Francia, es necesario establecer los necesarios convenios entre estados. Cuatro años después de la declaración de 1988, el primer paso se toma el 19 de noviembre de 1992 en una conferencia celebrada en Albi, entre los gobiernos de España y Francia, en la que se acuerda establecer una comisión mixta de estudios técnicos, económicos y de financiación.

Al cabo de un año, el 19 de noviembre de 1993, se concreta el primer resultado en otra reunión celebrada en Toledo. Los gobiernos de España y Francia acuerdan financiar a partes iguales el túnel de 7200 metros de la divisoria, e iniciar los estudios y trámites para construirlo a partir de 1996.

En la reunión del año siguiente, en Foix, el 21 de octubre de 1994, solo se acuerda el compromiso de elaborar en seis meses un proyecto de convenio y la constitución de una Agrupación Europea de Interés Económico para determinar las condiciones técnicas, jurídicas y económicas, la cual se constituye formalmente en Perpiñán el 6 de julio de 1995.

Finalmente el convenio “para la construcción y explotación de la sección internacional Figueres - Perpiñán de la línea de alta velocidad Barcelona – Narbona” se firma en la conferencia hispanofrancesa celebrada en Madrid el 10 de octubre de 1995. Pero no hay ningún calendario de las obras “para no crear frustraciones innecesarias”. La frase es bien explícita de por donde van las intenciones. Solo se concreta que al terminar la construcción de esta sección internacional, los gobiernos español y francés tendrán que tener acabadas las líneas de ancho europeo necesarias para hacer posibles los trenes entre Montpellier y Barcelona. En declaraciones complementarias se dice que el objetivo es tenerlo todo en servicio el 2004.

La indecisión española hace que la preferencia de la SNCF de 1988 por el enlace con Barcelona y Valencia, tenga que ir dejando paso a otras opciones. Así, en 1992 empieza a hablarse de hacer solo el tramo de Perpiñán a la frontera, retrasando el Aviñón-Perpiñán. En 1993 ya se prefiere la continuación de Aviñón a Marsella. Y desde 1996, la preferencia del gobierno francés por la línea de París a Estrasburgo pasa al primer lugar.

Cuando en 1997 se toma la decisión de acelerar la línea de Madrid a Barcelona, ya es tarde por el lado francés. Las expectativas de tráfico hacia Alicante y Murcia que movían a la SNCF han sucumbido ante las preferencias políticas de los gobiernos.

El 7 de mayo de 1997, la Agrupación Europea de Interés Económico Sud Europa Mediterráneo nombra un comité de dirección con doce miembros, procedentes de la Comisión Europea, de los gobiernos de Madrid y París, de la Generalidad de la Región Languedoc-Rossellón, de RENFE y de la SNCF. Fija también un calendario para las obras del túnel, desde el 1 de enero del 2000 hasta el 31 de diciembre del 2003, para inaugurar la línea el 2004.

Después de las necesarias ratificaciones, el convenio de Madrid entra en vigor el 11 de diciembre de 1997.

En setiembre del 2000 se ha efectuado ya la información pública del tramo internacional entre Perpiñán y la frontera.

Pero no se sabe nada sobre la concesión de construcción y explotación del tramo internacional entre Perpignan y Figueres.

6.- La construcción por el GIF

En el año 1997 se inicia un cambio importante en el proceso de construcción de la línea de Madrid – Barcelona - frontera, consecuencia de la creación de un órgano nuevo, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o GIF, para la construcción y administración de este tipo de infraestructuras, creado en 30 de diciembre del 1996, para construir y administrar las infraestructuras, tanto nuevas como antiguas, que le encomiende el Gobierno. Es un paso importante hacia la separación entre infraestructuras y servicios preconizada por las directrices de fomento de la competencia que tiene la Unión Europea.

El 23 de mayo se le encarga la primera misión. El Consejo de Ministros le asigna de manera formal la misión de construir y administrar la línea de alta velocidad Madrid – Barcelona – frontera francesa.

Simultáneamente a esta creación del GIF, a lo largo de 1997 se van concretando medidas para la construcción efectiva de la línea de Madrid a la frontera, respetando siempre la condición de empezar por Madrid y dejar el enlace con Francia para el final.

En junio de 1997 hay un cambio esencial en la forma de ir construyendo la línea. El objetivo es ahora construir la línea rápidamente, de tal manera que en el año 2002 puedan ponerse en servicio los tramos ya iniciados, junto con el resto de la línea de Madrid a Zaragoza, de tal manera que haya línea de alta velocidad de Madrid a Lérida. A partir de Lérida, los trenes talgo de ancho variable permitirán reducir notablemente el viaje entre Madrid y Barcelona, hasta la inauguración completa de la línea en el 2004. Con menos seguridad, se insiste que el tramo de Barcelona a la frontera francesa también se inaugurará el 2004.

Ello comporta que la vía se montará directamente con ancho europeo, prescindiendo de la traviesa polivalente.

En setiembre de 1997, el GIF empieza ya la convocatoria de los concursos de los proyectos, empezando por los tramos de Madrid a Calatayud y de Ricla a Zaragoza, a fin de que, tan pronto estén resueltos los trámites de la información pública y la declaración de impacto ambiental, puedan comenzar las obras. Estas se inician un año después, en setiembre del 1998.

Pero la conexión internacional debe sujetarse al acuerdo de Madrid del 10 de octubre de 1995 para la construcción de la línea de alta velocidad entre Figueres y Perpiñán. Como el acuerdo prescribe que este tramo será objeto de una concesión conjunta, en junio del 1999 fue necesario modificar el encargo hecho al GIF en mayo del 1997 de que construyera y administrara la línea de Madrid a la frontera francesa, en el sentido de retirar del encargo el tramo Figueras-el Pertús, ya que el tramo internacional de Figueres a Perpiñán tenía que ser construido y explotado de acuerdo con el convenio.

Al mismo tiempo, se encargó al GIF la construcción de las obras de los enlaces de ancho ibérico entre la línea de alta velocidad y el resto de instalaciones necesarias de la red actual, principalmente las estaciones en las capitales que deben disponer de vías y andenes de los dos anchos y cuyo buen funcionamiento exige, en general, una reorganización más o menos importante.

5.- La evolución del término “alta velocidad”

Ya se ha dicho que en el acto del 11 de octubre del 1986 en Sevilla no se habló de alta velocidad para nada.

La primera gestión documentada en pro de la alta velocidad es España, con este nombre de alta velocidad, es una intervención realizada el 12 de junio de 1986 en el Parlamento Europeo por un diputado de Convergencia Democrática de Cataluña, presentando una propuesta de resolución instando a que se considere la necesidad de que “los trenes de alta velocidad que circulan por Europa penetren en la península ibérica por Portbou y Barcelona y más adelante alcancen a toda España y Portugal”.

No he encontrado ninguna cita documentada anterior. Mas bien no citas. Así, en un artículo de Vía Libre de marzo de 1985 solo se habla de TGV en Francia, Bélgica, Alemania y Holanda, sin la menor referencia a España. En abril de 1985, cuando se habla de la doble vía entre Valencia y Tarragona, a la variante con el nuevo puente sobre el Ebro en Amposta se la menciona para 160 km/h.

Cuando en junio de 1986 se inició la circulación a 160 km/h entre Madrid, Valencia y Barcelona, solo se hacía una referencia imprecisa de que se iba en busca de los 200 km/h a más largo plazo. Se preparaban ensayos a esta velocidad, pero sin plazo ni obra concreta. En setiembre se anuncia la primera concreción, en el sentido de que la nueva línea de Brazatortas a Alcolea se construiría para 200 km/h. Pero el término “alta velocidad” sigue sin aparecer.

Los 200 km/h son solo el lógico paso adelante en la natural mejora técnica del ferrocarril, sin mencionarse el adjetivo de alta velocidad. Se sigue lo que ya hizo la SNCF en 1967, no su nueva línea de 1981. El progreso sigue y se quiere seguir avanzando. Es la misma lógica previsión de futuro que hace que en los puntos favorables, el diseño de trazado se prevea para los 250 km/h.

El 19 de noviembre se presenta en el Ministerio de Transportes el avance del Plan de Transporte Ferroviario (PTF). Se sigue hablando de los 200 km/h para las principales líneas y es a esta velocidad a la que se preven las principales líneas, incluida la doble vía a construir de Madrid a Lora del Río. Con idéntico criterio se van preparando y realizando ensayos de vía, catenaria, locomotoras, coches, etc. Todo con la referencia a 200 km/h.

El 30 de abril de 1987, es decir, once meses después de la petición catalana en el Parlamento Europeo, se aprueba por el Gobierno el Plan de Transporte Ferroviario, con los 200 km/h como referencia. El Plan sigue incluyendo la voluntad de ir a trazados de 250 km/h donde puedan hacerlo las nuevas variantes como la Getafe - Alcolea, pero no es ésta la calidad marcada. El objetivo marcado son los 200 km/h. Ello no se contradice con que a medida que va pasando el tiempo, cada vez se vaya poniéndose más énfasis en los tramos de 250 km/h.

En abril de 1988 el concepto de alta velocidad ya se aplica a una nueva línea de Madrid a Valladolid, que al igual que el Brazatortas - Córdoba, es un proyecto ya estudiado para 160 km/h en 1980, cuya velocidad va aumentando a medida que el tiempo va descubriendo nuevas posibilidades para ello.

Es significativo fijarse en que desde diciembre de 1986 hasta mayo de 1987, la revista Vía Libre no menciona el proyecto de la línea de Barcelona a Francia a 300 km/h. En mayo, se limita a reproducir una respuesta del ministro de Transportes, el cual habla solo del ancho europeo para descalificar el cambio. La velocidad propuesta de 300 km/h no la menciona nadie.

Para empezar a hablar de los 250 km/h como objetivo y no como tendencia hay que ir a setiembre del 1987, cuando se celebra un seminario en Sevilla sobre “Grandes realizaciones en materia de transportes terrestres en España e Iberoamérica” y se habla del nuevo modelo de material que RENFE debe adquirir. La diferencia es lógica. Lo que por parte de la vía puede quedar como un punto de trazado excepcional (en estos momentos lo son los únicos diez km a 300 km/h que tiene la línea Madrid-Sevilla), no puede serlo para el material. Los vehículos deben poder desarrollar la velocidad siempre, no solo cuando las circunstancias son favorables. En consecuencia, aunque el PTF prevea los 250 km/h donde sea posible, RENFE asume que debe comprar trenes que puedan ir siempre a 250 km/h. Y en este momento también, en setiembre de 1987, aparece también el nombre: RENFE ya habla de trenes de alta velocidad, con las siglas TAV.

En estos momentos también, obligado por los 250 km/h que deben desarrollar los trenes de alta velocidad, se fija también la tensión de la catenaria: la monofásica a 25 kV. Con estos hechos y dado que los estudios han hecho ver que los 250 km/h son factibles en casi toda la nueva línea, se fijan ya los 250 km/h como referencia para el conjunto Getafe – Sevilla. Puede decirse que los 250 km/h los han introducido los vehículos.

Presentadas las ofertas y antes de que se resuelva el concurso, las constructoras de material prodigan declaraciones con las ventajas de su material. La más avanzada es la sociedad Alstom, que no deja de recordar que su oferta deriva del TGV Atlántico y que, por vía de ancho europeo, puede circular a 300 km/h. Y son precisamente estas declaraciones de Alstom las que, igual que antes, hacen cambiar la velocidad nominal de la línea Madrid-Sevilla, que pasa paulatinamente de ser designada de 250 km/h según proyecto a 300 Km/h por causa del material.

La primera referencia que tengo documentada a nivel estatal sobre la velocidad de 300 km/h en España es la que se refiere al trazado de una variante entre Yunquera y Baidés, en la línea de Madrid a Barcelona, en setiembre de 1988. De acuerdo con el PTF, debería substituir 57 kilómetros a 110-120 km/h por solo 47 de variante recorridos a 200 km/h, pero de cara a progresos futuros, el trazado se prepara para poder ser recorrido a 300 km/h. Criterios parecidos se barajan para un nuevo trazado entre Calatayud y Ricla, como alternativa a la duplicación del sinuoso trazado existente.

También el nombre comercial de AVE, alta velocidad española, sobrevino en enero de 1990, después de numerosos estudios.

La velocidad de 350 km/h se introdujo en 1993, en el estudio informativo del tramo Zaragoza – Lérida.

6.- La evolución del material

El material móvil es la otra parte esencial de la alta velocidad. Esta parte permite ser abordada más tarde y, efectivamente, no empezó a hablarse públicamente de ello hasta setiembre de 1987.

El concurso con las especificaciones que debía cumplir el material, se convocó el 24 de febrero del 1988. El suministro solicitado consta de 24 trenes automotores capaces para circular a 250 km/h y 75 locomotoras universales, es decir, capaces para trenes de viajeros de poca carga a 200 km/h y también para mercancías de mucha carga y menor velocidad. Los dos tipos de vehículos deberán ser aptos para las dos tensiones de electrificación, la habitual de 3 kV en continua y la de 25 kV en alterna de la nueva línea.

Todo este material tenía que ser de ancho ibérico. Los automotores se utilizarían principalmente para hacer trenes entre Madrid y Andalucía, mientras que las locomotoras están previstas para el resto de trenes de viajeros y mercancías a toda la red. Todos continuarían a menor velocidad por las líneas clásicas hasta Huelva, Cádiz y Málaga por el sur y más allá de Madrid por el norte.

Cuando parecía que iba a resolverse el concurso, apareció la decisión de estudiar el cambio de ancho.

Después del aplazamiento motivado por este estudio sobre el ancho de la línea, el 23 de diciembre de 1988, RENFE resuelve el concurso adjudicando los 24 automotores al

consorcio liderado por la sociedad Alstom y las 75 locomotoras al consorcio encabezado por la casa Siemens, con el ancho de vía europeo para todo el material.

Así, los trenes automotores derivarán del TGV Atlántico francés, con algunas modificaciones obligadas, como són la tensión de 3000 V en continua o la necesidad de unos equipos de aire acondicionado más potentes. Pero también se contruyeron con otras modificaciones de índole estética, como la forma exterior, la decoración y el interiorismo.

Las locomotoras derivan de la E120 alemana, también con las lógicas modificaciones derivadas de unas tensiones de alimentación diferentes y otras mejoras que el avance de la técnica permitió, como el convertidor de tracción.

De hecho, las adjudicaciones iniciales vinieron luego modificadas por los acuerdos sobre la reorganización y venta de las sociedades españolas constructoras de material ferroviario, tanto las públicas como las privadas. De modo que el resultado final fue que casi todo el material se construyó en España, aunque los proyectos y las primeras unidades fueran franceses o alemanes, respectivamente.

Al cabo de un año, el enfriamiento de los planes de la normalización del ancho de vía en la red existente, hizo ver que el material contratado con ancho europeo era excesivo. El número de 24 trenes y 75 locomotoras fue calculado en su momento con el ancho ibérico, contando con que los trenes circularían también por el resto de la red, tanto por los recorridos lógicos de los trenes de viajeros, como por la propia índole de los de mercancías. Es evidente que en diciembre de 1988 se supuso que, cambiando el ancho en el resto de la red, no hacía falta modificar esta previsión.

A primeros de 1990 ya se vió que sobraría material de ancho europeo. En consecuencia, las locomotoras de este ancho se redujeron a 20 y se acordó que las 55 restantes se construirían con ancho ibérico. Más tarde, se cambiaron a 15 y 60, respectivamente. Y más adelante, en 1996, otras cuatro locomotoras se cambiaron al ancho ibérico por resultar más útiles así.

De la misma manera, los trenes se redujeron a 16. Después de laboriosas negociaciones, la creación de la llamada velocidad alta entre Valencia y Barcelona permitió un acuerdo honroso al derivar hacia esta línea seis de los ocho trenes pendientes, que se contruyeron con ancho ibérico y monotensión a 3000 V. Los dos trenes restantes se construyeron con ancho europeo y fueron destinados a la línea de Madrid a Sevilla.

Después de pruebas en Francia y Alemania, los primeros trenes y locomotoras empezaron a llegar a España. El transporte de los mismos entre la frontera y Madrid se hizo colocándoles sobre unos bogies especiales de la casa Vevey de Suiza. Se trata de unos bogies de ruedas muy pequeñas y con unas cunas en los largueros que reciben e inmovilizan las ruedas de los vehículos a transportar. Fueron ideados en Suiza para que los vagones de ancho normal pudieran efectuar pequeños recorridos terminales en líneas de vía métrica. Lo mismo se hizo desde las factorías de construcción en España con las unidades posteriores.

La primera locomotora en llegar a la nueva línea fue la 250.002, que lo hizo en el mes de julio de 1991. En cuanto a los automotores, el primero fue también número 2, que lo hizo en el mes de noviembre del mismo año.

El primer material de alta velocidad para la línea de Madrid a Barcelona se concursó en marzo del 2000, con unas condiciones que si bien llegan a los 350 km/h, este dato se convierte en secundario, porque la condición principal es que puedan hacerse los 650 km del trayecto en dos horas y media.

Posteriormente, en abril se concursan otros trenes con cambio de ancho de vía automático. En este caso, la velocidad debe reducirse y solo se exige que sea superior a 200 km/h.

7.- La velocidad alta

A pesar de alguna declaración esporádica, Valencia se había mantenido relativamente al margen del asunto de la alta velocidad. Pero la publicación del trazado entre Zaragoza y Lérica en noviembre del 1992 actuó de detonante y las fuerzas vivas de València empiezan a actuar, exigiendo que la línea de Madrid a Barcelona pase por Valencia y no por Zaragoza. Hay que decir que hay argumentos de peso y que a nivel de transporte con óptica europea es más atractivo el arco mediterráneo que no el hacer la penetración hacia Madrid y Lisboa por Zaragoza.

La respuesta del gobierno es rápida y terminante, concretando que el acuerdo del Consejo de Ministros del 9 de diciembre del 1988 dispone el paso por Zaragoza y que no se ha producido ninguna variación respecto a este punto.

Pero a mediados de enero del 1993, las obras de duplicación de vía y aumento de velocidad hasta 200 km/h entre Castellón y Tarragona pasan a convertirse en la transformación de la línea a la "velocidad alta" a 220 km/h entre Valencia i Barcelona.

Como que las obras de la duplicación están ya en curso, se puede decir que esta "velocidad alta" tiene la máxima preferencia y que se inaugurará pronto. Así, el 3 de febrero del 1993 se inaugura la vía doble entre Alcalà de Xivert y Alcanar y automáticamente se presenta como la implantación de los 220 km/h entre Valencia y Barcelona, a pesar de que no se sepa de ningún tren que circule a esta velocidad, ni tan solo cuando esto puede suceder. No sucederá hasta el año 1997 con los trenes Euromed, recorriéndose los 333 kilómetros en 2 horas y 57 minutos, 113 km/h de media.

8.- Las controversias partidistas

A la vista de cómo se preparaba el PTF, en diciembre de 1986, el anuncio desde Cataluña de una línea a 300 km/h y con el nombre de alta velocidad como la europea fue inesperado. Inmediatamente se desencadenó una batalla dialéctica entre representantes

institucionales de los distintos partidos y, como es habitual en estos casos, los hechos técnicos pasaron a un último plano.

La controversia política se inició inmediatamente. La primera escaramuza corrió a cargo del gobierno civil de Gerona, el 20 de diciembre, afirmando que una vía de ancho europeo entre Portbou y Barcelona había de considerarse como utópica y que plantear la cuestión era una nueva manera de prolongar la cantinela victimista hacia el gobierno de Madrid.

Los distintos sentidos de la palabra tren (línea, sistema, vehículos, etc.) permitió que durante años tuviera lugar, preferentemente en Cataluña, una lucha dialéctica entre la Generalidad y los representantes de la administración central. Se llegó a comparar el presunto despilfarro de 60.000 Mpta de la construcción de la nueva línea de 300 km/h, con los 10.000 Mpta que costaba transformar al ancho UIC la línea de Puigcerdà para permitir la llegada a Barcelona de los trenes europeos, callando discretamente que con curvas de 230 metros de radio la velocidad sería de 60 km/h.

Más adelante, cuando las controversias pasaron de los políticos a los ecologistas, las ventajas de los trenes basculantes han sido enormemente magnificadas por los opositores a las nuevas líneas.

El 25 de mayo del 1989 se pone en servicio en nuevo talgo nocturno de Barcelona a Milán y Zurich, con vehículos aptos para 200 km/h. También se aprovecha la ocasión para decir que la línea de alta velocidad de Barcelona a la frontera es innecesaria.

9.- Las últimas líneas

Se han presentado los hechos y fechas que, partiendo de la falta de capacidad en Despeñaperros y de los sobrecostos de la diferencia de ancho, han ido configurando el establecimiento de la alta velocidad ferroviaria en España. La primera línea con una imperiosa rapidez; la segunda a regañadientes durante sus diez primeros años.

Desde 1988, el Gobierno central empezó a hablar bien de las líneas de alta velocidad en España y ello ha ido desencadenando la demanda de nuevas líneas.

El primer proyecto, iniciado a 160 km/h con el nombre de variante del Guadarrama, se ha convertido en el “Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España” a 350 km/h, abarca de Madrid a Valladolid y tiene ya, en noviembre del 2000, tramos sobre los cuales se redacta el proyecto constructivo.

Fuera de Cataluña, quien primero habló, en 1989, fue el Gobierno Vasco, con su plan de nuevas líneas a 250 km/h, que si bien no llegan a los 350 km/h, bien pueden equipararse con los proyectos de alta velocidad. Pese a que en 1992 fue calificada por el Ministerio de “irrenunciable”, su avance sigue siendo parecido al de la línea de Barcelona a Francia. Pero la “Nueva red ferroviaria en el País Vasco” dispone ya de declaración de impacto ambiental.

La línea de alta velocidad de Madrid a Valencia comenzada a reclamar en 1993 se halla convertida ahora en la "Línea de alta velocidad Madrid-Casilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia". Tiene tramos en trámite de declaración de impacto ambiental, mientras en otros ya se redacta el proyecto constructivo.

Una vez terminado el expediente de información pública y hecha la declaración de impacto ambiental, se halla en fase de redacción de los proyectos constructivos la línea de Córdoba a Màlaga, de la cual empezó a hablarse en 1996. Es decir, fruto de la política de ir a Europa desde el sur peninsular, al cabo de catorce años de su planteamiento, la línea de Barcelona a Francia se halla más atrasada que la de Córdoba a Màlaga, planteada diez años después.

En setiembre del 2000 salió a información pública el acceso a Toledo en alta velocidad.

Y desde agosto del 2000, se han concursado los trabajos de redacción de nuevas líneas y trayectos, como son los de León-Ponferrada, Sevilla-Huelva, Alar-Santander y otros.

10.- Final

No quisiera que la sucesión de modificaciones, correcciones y cambios que han tenido lugar al implantarse la alta velocidad en España y que he ido exponiendo, se interpretara como un defecto. Es cierto que ha habido decisiones políticas tomadas muy rápidamente y antes de que una maduración técnica las validara. Y es probable también que una maduración técnica normal las hubiera retardado o impedido.

Menos aún me gustaría que los sobrecostes que el ancho europeo obligó a hacer en los primitivos proyectos de 250 km/h fueran objeto de crítica. El ancho de vía es la mejor aportación de las líneas de alta velocidad. Lástima que no se preste más atención a los sobrecostes que sigue añadiendo el no eliminar el ancho ibérico.

Sean bienvenidas, pues, las improvisaciones políticas. Y consideremos que los sobrecostes de la falta de maduración y de las correcciones añadidas son el precio que ha habido que pagar para disfrutar de la alta velocidad antes de lo técnicamente razonable.

Pero una mayor prioridad para las líneas de mayor relación beneficio a coste no habría estado tampoco de más.

13.- Bibliografía

Revistas "Vía libre" y "Carril" y prensa diaria.