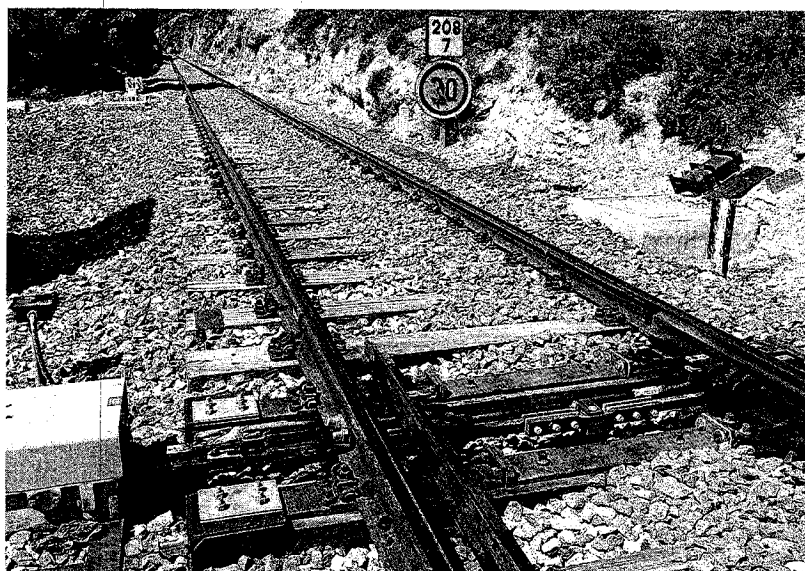




Adif refuerza terraplenes en uno de los tramos más precarios del tren a Sagunto

Repara el puerto de Ragudo pero mantiene la velocidad limitada a 30 kilómetros por hora



A la derecha, señal que advierte del tramo que reforzará Adif, con la velocidad limitada a 30 km/h. J. ESCUDERO

TERUEL. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) acomete actualmente obras de consolidación de taludes en uno de los tramos más precarios de la línea de ferrocarril Teruel-Sagunto (Valencia), junto a la estación valenciana de Masadas Blancas y donde los trenes no pueden circular a más de 30 kilómetros por hora desde hace más de diez años. La intervención durará cuatro meses y consiste en la inyección de hormigón para evitar filtraciones y deformaciones. Sin embargo, una fuente del organismo filial de Fomento reconoció que, de momento, la restricción de velocidad no se va a levantar.

Las obras de consolidación de taludes, encargadas a la empresa Azvi, tienen un coste de 1,2 millones de euros. Consisten en la realización de perforaciones en la ladera inestable para la posterior inyección de un preparado de mortero y bentonita (un tipo de arcilla). De este modo se garantiza, se-

LAS LIMITACIONES

8

El recorrido ferroviario Teruel-Sagunto, de 137 kilómetros, presenta 8 limitaciones de velocidad a 30 kilómetros por hora. La mayor concentración de estas restricciones se produce en el tramo Teruel-Escandón, que con 19 kilómetros acumula 4 limitaciones. Sin embargo, la más antigua de todas es la de Masadas Blancas, con más de diez años de existencia. Además, en todo el trazado, debido a la precariedad del tendido ferroviario, el peso de los trenes de mercancías está limitado a 20 toneladas por eje, frente a las 22,5 habituales.

gún Adif, un mejor aislamiento ante inundaciones y más solidez. La reparación comportará 8.000 metros lineales de perforación.

La mejora, que utiliza una técnica novedosa que no provocará cortes en el tráfico ferroviario, se lleva a cabo en las cercanías del puerto de Ragudo (Valencia) en un tramo con la velocidad limitada a 30 kilómetros por hora desde hace más de una década. Desde Adif admitieron que, para eliminar esta restricción, deberá llevarse a cabo una intervención «posterior» todavía sin fecha.

La consolidación se acomete en torno al punto kilométrico 208 y afecta a 250 metros de terraplén. Los trabajos incluyen también la mejora del sistema de drenaje, la impermeabilización de la superficie del talud y la construcción de cunetas para evacuar el agua, así como el tratamiento de un paso inferior de aguas.

Un ferroviario explicó que una de las principales causas de las

ocho limitaciones a 30 kilómetros hora entre Teruel y Sagunto es la inundación de la vía y la consiguiente deformación del tendido ferroviario.

Las limitaciones, achables a la falta de mantenimiento, suponen un retraso de 16 minutos entre Teruel y Sagunto, separados por 137 kilómetros y con un tiempo de recorrido de dos horas y cuatro minutos. Recientemente, se eliminó una restricción a 30 kilómetros en la estación de Caparrates, cerca de Teruel, con la reparación de un tramo afectado por un reciente descarrilamiento.

Desde la Plataforma en Defensa del Ferrocarril y la coordinadora ciudadana Teruel Existe han criticado repetidamente la deficiente conservación de la línea, lo que propicia la aparición de limitaciones de velocidad cuya reparación se eterniza. El mejor ejemplo de la lenta respuesta de la Administración en la subsanación de desperfectos es, precisamente, el parón de los trenes en Masadas Blancas. Las dos organizaciones vecinales reclaman la ejecución del corredor Cantábrico-Mediterráneo, que resolverían las actuales carencias.

Cantábrico-Mediterráneo

Desde Adif reiteraron el «compromiso» de Fomento de la incorporación del recorrido Teruel-Sagunto al corredor de alta velocidad -220 kilómetros por hora- Cantábrico-Mediterráneo. Sin embargo, el proyecto ni siquiera tiene definido el trazado.

Según el avance del estudio informativo presentado en Teruel en vísperas de las últimas elecciones locales por el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, el eje de alta velocidad entre Teruel y Sagunto costará entre 3.000 y 4.000 millones de euros. El nuevo trazado acortará el recorrido de 137 kilómetros a 112. La complicada orografía y la minimización de las afectaciones ambientales obligarán a construir 61 kilómetros de túneles y 12,6 de viaductos.

L. R.