

Fomento destina al AVE entre Madrid y Galicia el 10% de su coste estimado

Escrito por

Domingo, 12 Outubro 2003 08:41

El grueso del gasto se concentra en los túneles de Guadarrama, de los que se han excavado ocho kilómetros. El próximo año se invertirá 636 millones en un corredor que superará los 6.000

- [La línea asturiana tendrá subterráneos de 24,6 kilómetros](#)

Las cuentas del Ministerio de Fomento para el 2004 destinan al corredor de alta velocidad ferroviaria que conectará Galicia con Madrid 636,7 millones de euros. Ese presupuesto representa el 10,6% de los 6.000 millones de euros estimados inicialmente por el departamento de Álvarez Cascos para completar el trazado. Fomento realizará ese capítulo del coste en un escenario en el que no contemplaba la construcción de un nuevo trazado entre Lubián y Ourense, comprometido por Aznar en enero a raíz de la catástrofe del **Prestige**, por lo que es seguro que su ejecución disparará la factura final.

De esos 636,7 millones consignados para la línea gallega del AVE, Galicia se lleva las migajas. El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) invertirá 73,5 millones, de los que 73,1 millones se destinarán al tramo Ourense-Santiago, y 455.000 euros a proyectos y estudios en la línea Lubián-Ourense. El ministerio prima de este modo el avance de las obras de la línea Madrid-Segovia-Valladolid, lo que concentra la asignación presupuestaria en Castilla y León (301,5 millones) y Madrid (261,7 millones).

La variante madrileña

Este reparto del gasto obedece a que en ese trazado se construye la variante de Guadarrama, entre la localidad madrileña de Miraflores de la Sierra y Segovia, la infraestructura más compleja de las proyectadas hasta ahora, con un coste de 1.082 millones.

Las cuatro máquinas perforadoras que trabajan en la apertura de los dos túneles bajo la Sierra de Guadarrama han horadado ocho kilómetros en el año transcurrido desde que comenzaron las obras. La superficie excavada por las tuneladoras es la tercera parte de los 28.377 metros previstos para cada túnel. Esas dimensiones convertirán el doble subterráneo ferroviario en el cuarto de mayor longitud del mundo, una plaza que perderá en el 2010 con la apertura del túnel de San Gotardo, en Suiza, que será el mayor en servicio, con 57 kilómetros de longitud.

Infraestructura clave

Las perforadoras (dos en cada boca del doble túnel) han conseguido avances en el macizo rocoso de hasta 64 metros diarios, muy superiores a los 18 previstos. El mayor tramo horadado hasta ahora en un mes ha sido de 982,4 metros.

El GIF calcula que las tuneladoras se encontrarán en el centro de la montaña a principios del 2005. La previsión de Fomento es que la variante de Guadarrama entre en servicio en el 2007.

Fomento destina al AVE entre Madrid y Galicia el 10% de su coste estimado

Escrito por

Domingo, 12 Outubro 2003 08:41

Esta infraestructura crucial para conectar las siete ciudades gallegas con Madrid en menos de tres horas fue escenario en agosto de dos accidentes en tan sólo 20 días. El 6 de agosto, 34 trabajadores quedaron atrapados en una de las bocas norte del túnel (vertiente segoviana), al incendiarse la locomotora del tren de obras que los trasladaba. El incidente se repitió el día 28 en la entrada sur (vertiente madrileña), sin que ningún operario resultase afectado.

Los accidentes de Guadarrama no son los primeros en este tipo de subterráneos. En agosto del 2001, nueve personas perdieron la vida en el túnel de Gleinalm, en Alemania. Dos meses después, un siniestro en San Gotardo (Suiza) se saldó con once muertos.

Fuente www.lavozdegalicia.es