

Edita:
Grupo Multimedia de
Comunicación LA CERCA
C.I.F. B-02257749

Director General:
Manuel Lozano Serna

**Departamento de
Informática, Producción y Diseño
Gráfico:**
Manuel Lozano García

Departamento de Marketing:
Francisco Fernández Plantón

Departamento de Redacción:
María Luisa García Moreno
Paola Zafrilla Navarro

Departamento de Administración:
Eva María Lozano García

Oficinas:
C/ Tesifonte Gallego nº 4 - 1º D y
c/Fernando Poo nº 14
Apartado de Correos 7014
02080 ALBACETE
Teléfonos: 967613320 / 24
967550353 - Fax: 967550353
e-mail: lacerca@lacerca.com
Web: www.lacerca.com

Colaboradores habituales:
Julio Virseda, Urólogo; José M^º
Roncero, presidente de la Unión de
Consumidores de Albacete; José
Francisco Roldán Pastor, Comisario
Jefe de Policía de Albacete.

**Maquetación, diseño e
impresión:**

Ideas Comunicación
c/ Tesifonte Gallego nº 4 - 1º D
Apartado de Correos 7014
02080 ALBACETE
Web: www.ideascomunicacion.com
e-mail: ideascomunicacion@ideas-
comunicacion.com
Teléfonos: 967613320 / 24
659793871 - Fax: 967550353

Fotografía:
La Cerca - Ideas Comunicación
JCCM - Luis Vizcaino

Prohibida la reproducción parcial o
total de la información facilitada en esta
revista sin consentimiento expreso y
por escrito de la empresa editora.
LA CERCA no se hace responsable
de las opiniones y manifestaciones
que sostienen sus autores sean o no
firmados. D.L. AB-335-1998



Manuel Lozano Serna



Presente, pasado y futuro de la Alta Velocidad

Desde su implantación en la segunda mitad del siglo XX, el tren de alta velocidad, destinado al transporte de viajeros a gran velocidad, ha facilitado los intercambios y desplazamientos a grandes distancias de un creciente número de personas y mercancías.

El tren de alta velocidad más antiguo del mundo fue el Shinkansen, el «tren bala» japonés, que entró en servicio en 1964, con un trayecto de 1.800 km y una velocidad máxima de 250 km/h. En pocos años, otros países imitaron el ejemplo japonés. En Francia, el Train à Grande Vitesse (TGV) comenzó a prestar servicio en 1981 entre París y Lyon. Su velocidad máxima es de 300 km/h. Las líneas de alta velocidad francesas llegan hasta Nîmes y Marsella (TGV Méditerranée), hasta Le Mans (TGV Atlantique) y hasta Lille (TGV Nord Europe). Con la construcción en 1994 del túnel bajo el canal de la Mancha las líneas de alta velocidad continentales llegaron hasta Londres, servidas por el Eurostar. En 1990 una versión modificada del TGV Atlantique logró el récord ferroviario de velocidad al alcanzar 515 km/h en unas pruebas.

A partir del TGV francés se desarrolló una versión internacional, llamada Thalys, que alcanza una velocidad media de 237 km/h y cubre trayectos internacionales entre Francia, Bélgica, Países Bajos y Alemania. Por su parte, la red ferroviaria británica cuenta con los Intercity, que superan ligeramente los 200 km/h y cubren buena parte del país. El tren ICE (InterCity Express) es la versión alemana de los trenes de viajeros de alta velocidad. Este tren alcanza una gran velocidad en tramos de vía construidos para tal propósito, vías en las que incluso la forma de las entradas de los túneles ha sido tenida en cuenta para reducir el efecto de las ondas de choque. Este tren fue presentado en 1985, con una velocidad media de 250 km/h, y en 1988, cuando se abrió el tramo Fulda-Würzburg, el tren alcanzó el hasta entonces récord mundial de velocidad, con 406 km/h. Italia se incorporó a la alta velocidad con el Pendolino, tren que alcanza los 250 km/h; introducido en 1988 y que redujo a 91 minutos la duración del viaje entre Florencia y Roma. El principal interés de este tren reside en su gran capacidad de pendulación, que puede llegar a los 9°. Su capacidad de tomar curvas a velocidades superiores en un 25% a las normales se aprovecha al máximo en las líneas convencionales, como la septentrional de Florencia a Milán. Con objeto de sacar aún más de futuras ampliaciones, se introdujeron los prototipos ETR 500, capaces de alcanzar 300 km/h. Tras someterlos a una serie exhaustiva de ensayos, en 1991 entraron en servicio comercial. Finalmente, Suecia construyó el X2000, un tren de alta velocidad en servicio desde 1990 y que alcanza 220 km/h. Los nuevos trenes más las realinea-

ciones de las vías redujeron el tiempo invertido en el trayecto entre Estocolmo y Göteborg desde un poco más de 4 horas a menos de 3.

En 1992 España seguiría los pasos de Francia: el tren español de alta velocidad se denomina AVE (Alta Velocidad Española) y es de tecnología francesa, básicamente como el TGV Atlantique, aunque con algunas mejoras, principalmente destinadas al confort de los pasajeros y a la circulación por túneles. Desde 1992, el AVE circula por una nueva línea férrea, de ancho internacional, que une las ciudades de Madrid y Sevilla. A esta línea se han ido sumando otras, con una serie de tramos destinados a enlazar la línea de alta velocidad española con la francesa. Esta nueva línea sigue el recorrido Madrid, Zaragoza, Lleida, Barcelona, Girona, Figueras, La Jonquera y Perpiñán. En 2003 entró en servicio la línea Madrid-Zaragoza-Lleida y, en 2007, las líneas Madrid-Soria-Valladolid y Madrid-Córdoba-Málaga. En 2008 se inauguró la conexión entre Madrid y Barcelona, con la prolongación de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida.

El 15 de diciembre de 2010 se producía un hecho histórico y sin precedentes en Albacete y Cuenca, y en general en Castilla-La Mancha, en materia ferroviaria. Un día en el que Sus Altezas Reales los Príncipes de Asturias inauguraron la Línea de Alta Velocidad (LAV) que une Madrid, Cuenca y Albacete (integrada dentro de la conexión Madrid-Levante), así como las nuevas estaciones de ambas ciudades. De este modo, Castilla-La Mancha se convierte en la primera Comunidad Autónoma del país en tener conectadas por AVE todas sus capitales de provincia, y en la Región con más kilómetros en servicio de Alta Velocidad de España, impulsando de manera decidida su desarrollo económico y social, así como su competitividad empresarial. Al mismo tiempo, España se convertía así, con esta nueva Línea, en el primer país de Europa por kilómetros de alta velocidad ferroviaria en servicio.

Con una inversión de 3.530 millones de euros, esta LAV de 314 kilómetros acorta los tiempos de viaje y vertebró el territorio, ofreciendo al viajero la posibilidad de ganar en el precio del billete, así como en el número de plazas disponibles al incrementar Renfe sus ofertas. Con su puesta en marcha, Albacete disfruta de conexión ferroviaria directa con 10 Regiones y 26 capitales de provincia. Gracias a la Alta Velocidad se crearán en Albacete cerca de 500 empleos directos para la gestión de su nueva estación y del Centro de Regulación y Control que incorpora. Una estación moderna, accesible y sostenible, con capacidad para dar servicio a una población de 230.000 habitantes, combinando los servicios de explotación ferroviaria con otros usos comerciales y de ocio. ■

