

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

La prolongación del túnel del Cabanyal no puede esperar más



Foto: ADIF

29/03/2022 - El próximo 16 de abril se cumplirán 31 años de la apertura al tráfico ferroviario del túnel del Cabanyal, el denominado, según nombre oficial del proyecto del Ministerio MOPTMA, "Soterramiento del ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas –Grao, Malvarrosa Cabanyal y Canyaveral– de la Ciudad de Valencia".

La intervención ferroviaria fue de 4 kms de longitud, incluidas las rampas de acceso boca norte, en los términos municipales de Alboraiá y Valencia, los 2,65 Kms en túnel que dio lugar a la actual Avenida Serrería y la rampa sur de salida, que finalmente finalizó ya en superficie, antes de cruzar el cauce del viejo río Turia mediante un puente metálico, paralelo al existente.

La obra fue inaugurada oficialmente siete días después, el día 20, por el entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, **Josep Borrell** –hoy Comisario Europeo de Asuntos Exteriores–, a quien acompañaban el presidente de la Generalitat, **Joan Lerma**; la presidenta de Renfe, **Mercé Sala**; la alcaldesa de Valencia, **Clementina Ródenas**, así como otras autoridades invitadas, representantes de la empresa constructora –y en esa calidad de ingeniero contratista tuve el honor de asistir– y medios de comunicación.

frecuentes habidos en los pasos a nivel de la calle Islas Canarias, de los caminos de Algirós y Cabanyal, y principalmente en la Avenida del Puerto, donde llegaban a circular hasta 60.000 vehículos de distinto tipo: tranvías, automóviles, camiones, multitud de carros de camino y vuelta al Puerto, con los trenes diarios de los pasajeros y mercancías procedentes y con destino a Barcelona. Las barreras de su amplio paso a nivel, de accionamiento manual, cortaban el tráfico rodado unas 40 veces al día, lo que acarrearba interminables colas al tener bajadas las barreras, unas siete horas de cada 24 horas diarias.

Técnicas novedosas constructivas, quizás –después se comprobó– no suficientemente contrastadas, los grandes sifonamientos de agua freática que inundaban el recinto y falso túnel a la vez que avanzaba su construcción a cielo abierto entre muros-pantalla, existencia de unas grandes capas de gravas no cementadas en el subsuelo –bajo el nivel freático dada su proximidad al mar– proclives al sifonamiento del agua y todo ello, a resultas de un inadecuado estudio hidrogeológico –o cuanto menos, mejorable– sobre el que se basó el proyecto del ministerio, llevaron a la necesidad de paralizar la obra durante unos dos años (noviembre de 1986 a diciembre de 1988) y a redactar un nuevo proyecto modificado, con la inclusión, aprovechando el muro pantalla de cajero oeste, por parte del Ayuntamiento de Valencia, del gran Colector de la calle Ibiza, que corrió a cargo al 50%, entre el Ayuntamiento y el MOPTMA, y que resolvió definitivamente las inundaciones de esta Zona Marítima del Grao.

Finalmente, se reanudaron las obras de soterramiento incluyendo la infraestructura y tratamiento del subsuelo (solera sumergida con juntas elastomeras, profundizar de los muros pantallas hasta unos 15/18 metros de longitud de hincado), superestructura en doble vía ancho ibérico, catenaria, electrificación, señalización, arquitectura y equipamiento de la estación subterránea del Cabanyal, etc. **Supuso una inversión de 9.500 millones de pesetas (año 1991) –57 millones de euros–**, que ya entonces, fueron abonadas por Renfe, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia, cada una de ellas a razón de 1.500 millones de pesetas y los restantes 5.000 millones por la AGE través del Ministerio.

Recuerdo perfectamente las declaraciones del entonces director general de Infraestructuras del Ministerio MOPTMA –División de Transportes–, el Ingeniero de Caminos **D. Antonio Alcaide Pérez**, quien anteriormente había sido director de la ingeniería pública Ineco (Ingeniería y Economía del Transporte SA): "Esta es la obra, tecnológicamente hablando, más compleja que ha realizado el Ministerio de Transportes desde su creación" (estamos hablando con la perspectiva, los conocimientos y las técnicas del año 1991).

Con esta prolija exposición de antecedentes, hechos y técnicas constructivas vividas en primera persona, pretendo simplemente evidenciar el tratamiento diferencial –negativo– que la Comunidad Valenciana ha venido siendo tratada, por la Administración General del Estado, Ello, bien a consecuencia de o motivado por el conformismo y obediencia política debida, de los sucesivos gobiernos autonómicos hacia el Gobierno central, bien a una minusvaloración propia de la Sociedad Civil.

Ante tal encarecimiento final de la obra que supuso el Proyecto Modificado y alegando el ministerio falta de presupuesto y recursos económicos, el soterramiento o túnel previsto inicialmente para finalizar sobrepasado el barrio de Nazaret, se redujo en su alcance y longitud en el Proyecto Final definitivo, dejando prevista en la rampa de salida sur y sobre el cajero y muro pantalla derecho (oeste) un telescopio o pantalón "para acometer más adelante, cuando el

prolongase, en años posteriores, el túnel.

No obstante al año siguiente (1992), mira por dónde, sí que hubo ya dinero en el Ministerio para no sólo finalizar la primera línea del AVE Madrid- Sevilla con motivo de la Expo-92, sino para integrar el ferrocarril soterrado en la ciudad de Sevilla y asumir el MOPTA el 100% de su coste total que alcanzó los **450.000 millones de pesetas** (2.700 millones de euros).

Tuvieron que pasar otros 25 años –ahí no es nada– para que, en el año 2015, el Ministerio (entonces de Fomento) encargara por 159.396 euros a la ingeniería LKS.NES (grupo Mondragón) el estudio sobre la viabilidad técnica y alternativas económicas, para proseguir y dar por finalizado el soterramiento del Cabanyal iniciado en 1986.

Se presentaron en el 2016 varias alternativas: **la alternativa (2)** de Soterramiento hasta el boulevard de las Moreras que se valoraba en unos **75 millones de euros**; **alternativa (3)** de Soterramiento más larga y costosa, que se prolongaba hasta **la CV-500 (Pista del Saler)** y que suponía unos **126 millones de euros**, y finalmente **una alternativa (1)** sin soterramiento ni túnel, proyectando un trazado hasta la fachada marítima, mediante unas pasarelas sobre las vías actuales para conectar la Avda. de Francia y el paseo de la Alameda **que costaría 9 millones**, alternativa que, lógicamente, el Ayuntamiento rechazó de plano.

Presentadas estas alternativas, abogando por la alternativa 2 a cargo del Ministerio, o la alternativa 3, compartiendo el coste con el Ayuntamiento, **y a pesar del Acuerdo de los grupos municipales del Ayuntamiento de Valencia**, reivindicando inversiones concretas al Ministerio de Fomento para que esta prolongación del túnel de Serrería, clave urbanísticamente para que "Valencia llegara al mar" para conectar la Avda. de Francia y el paseo de la Alameda con la fachada marítima, el PAI del Grao y la Marina Real Juan Carlos I y para que se incluyera en los PGE-2017 la correspondiente partida presupuestaria, por luchas partidistas y obediencia al Partido en el Gobierno –PP en Madrid y PSOE-PSPV en la Generalitat, por encima de los intereses valencianos, los senadores valencianos del PP votaron en contra de la moción presentada en el Senado, por senador de Compromís **Carles Mulet**, ante la ministra **Ana Pastor**. Los PGE-2017 no recogieron, finalmente, esta enmienda presupuestaria. **¡Ver para creer! Evidentemente, muestra que el Gobierno central, la Administración Autonómica y la Sociedad Civil no supieron ejercer con responsabilidad el papel que les correspondía.**

Ante esta situación, y desesperado *impasse*, tuvo que intervenir la oficina del Comisionado y Coordinador del Corredor Mediterráneo dirigida por **Josep Vicent Boira**, quien en su memoria correspondiente al año 2018 presenta un informe (23/01/2019) analizando los puntos críticos y cuellos de botella que presenta en la actualidad el Corredor Mediterráneo y cuyo desbloqueo es vital para el progreso del Corredor. Uno de ellos es la Prolongación del Túnel del Cabanyal.

Nuevamente y ante este SOS lanzado por la propia oficina del Comisionado para el Corredor Mediterráneo, es el ministro **José Luis Ábalos** el que requiere y licita en agosto 2019 un nuevo Estudio Informativo por un importe de 348.455 euros y un plazo de redacción de 24 meses. ¿No es muy dilatado, diríamos que excesivamente, el dar 24 meses para redactar un nuevo estudio, máxime cuando, reiteramos, ya existía desde 2016 el estudio de Consulting LKS.NES? ¡Estudio ya finalizado que debe dormir en algún despacho del Ministerio!

MOLT HONRABLE PRESIDENT DE LA GENERALITAT, EXMO ALCALDE DE VALENCIA, PARTÍDOS POLITICOS TODOS (GOBIERNO Y OPOSICIÓN) COMPONENTES DE LES CORTS VALENCIANES LA SOCIEDAD VALENCIANA NO PUEDE ESPERAR MÁS... SOLICITAMOS...ES MÁS EXIGIMOS- QUE EL GOBIERNO DE LA NACIÓN Y LA MINISTRA DE FOMENTO...DE CUMPLIMIENTO AL RAF RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA (Conveniado en el año 2003) Y PROLONGUE EL TÚNEL DE SERRERÍA HASTA LA CV-500.

Aparte de ello, técnicamente persiste una gran incógnita que cada día se hace más patente y ha quedado demostrada tras la colocación del tercer carril para el ancho común europeo en el Túnel del Cabanyal: ¿Resistirá el actual túnel de Serrería el ya saturado y previsto incremento de trenes de mercancías del Corredor Mediterráneo, ya en funcionamiento –y su conexión Puerto de Valencia y Puerto de Sagunto– sumados a las mercancías procedentes del Sur (Murcia-Almería-Granada), junto al incremento de viajeros AVE Valencia-Barcelona, líneas ferroviarias de media distancia y Cercanías? El tener que cortar, aunque fuera unos pocos días, este túnel ferroviario del Cabanyal, punto singular del Corredor, supondría un contorneo o circunvalación más cercana Valencia - Alicante-Albacete-Madrid-Zaragoza-Tarragona-Barcelona.

Técnicamente/obligatoriamente –por pura coherencia económica/política– debemos no solo prolongar el Túnel del Cabanyal, cordón umbilical del Corredor Mediterráneo, sino descargarlo del tráfico de viajeros para evitar su colapso ferroviario y deformaciones –con inyecciones de hormigón frecuentes– en su plataforma flotante, acometiendo el Túnel Pasante bajo la ciudad de Valencia, que soportaría exclusivamente el tráfico de pasajeros (AVE-Rodalies-Euromed y Media Distancia Barcelona y Sagunto Zaragoza), que actualmente pasan por el Cabanyal.

Manuel Miñés



Vacaciones
SEMANA SANTA