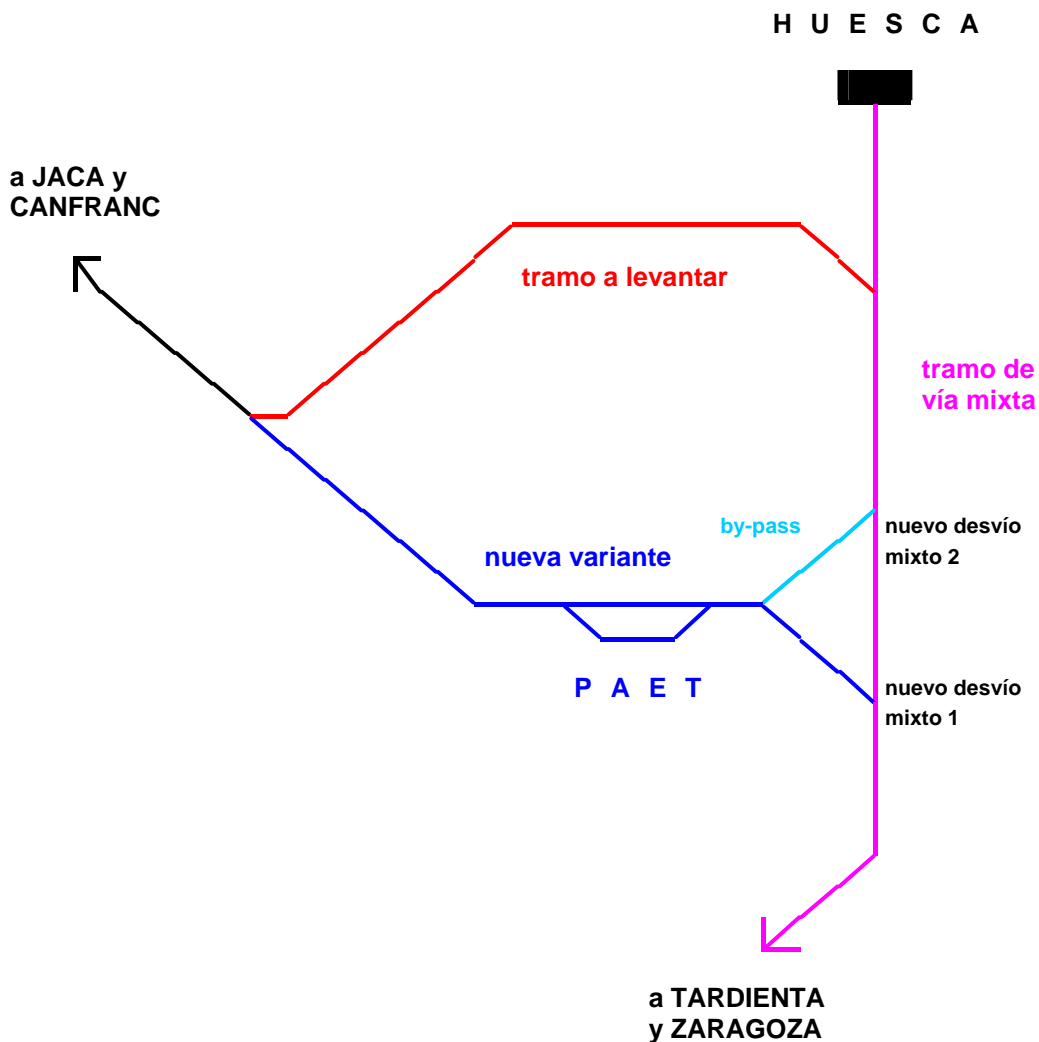


La nueva variante de Huesca y los experimentos con la vía de tres carriles

El pasado 5 de diciembre de 2007 entró en servicio la variante ferroviaria de Huesca, que evita el paso del tren por medio de la ciudad.



Esta variante se inicia aproximadamente en el punto kilométrico (PK) 15,6 de la línea Tardienta-Huesca y finaliza en el PK 6,6 de la línea Huesca-Jaca. Dispone además de un *by-pass* para las circulaciones Huesca-Jaca-Canfranc que se inicia aproximadamente en el PK 18,1 de la línea Tardienta-Huesca y finaliza en el PK 2,3 de la nueva variante que, por consiguiente, tiene una longitud de 10,2 km. en su recorrido principal, a los que hay que añadir 1,7 km. del *by-pass*.

Dado que entre las ahora colaterales estaciones de Tardienta y Ayerbe hay más de 54 km., puesto que Plasencia del Monte ha pasado a ser un mero apeadero, ha sido necesario crear un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) entre los PK 2,8 y 4,0. Se le ha denominado PAET “Hoya de Huesca” y desde él se pretende abrir un acceso ferroviario a la Plataforma Logística Huesca Sur, en construcción. Se han creado así dos cantones, uno de 19 km. y otro de 35 km., aproximadamente.



(foto 1) Vista del PAET, con el tren de trabajo en desviada y el “tamagochi” Canfranc-Zaragoza (anormalmente detenido) en vía directa.

El sistema de bloqueo Alstom instalado en la línea ha dado muchos problemas, sobre todo los primeros días tras la puesta en servicio.

A pesar de que la variante fue inaugurada el 5 de diciembre, la vía desviada del PAET no entró en servicio hasta el día 15 del mismo mes porque no había sido nivelada. Mientras tanto, seguía grafiado por la mañana un cruce de “tamagochis” en la antigua estación de Plasencia del Monte. Así las cosas, estos cruces se hicieron “a la española”: el “tamagochi” ascendente llegaba al PAET y se detenía en la primera parte del andén, mientras que el “tamagochi” descendente entraba marcha a la vista en la misma vía, deteniéndose “a testa”, frente a su hermano, en la parte libre del mismo andén. Los viajeros y la tripulación de ambos trenes bajaban, se

cambiaban de tren y seguían su camino, los viajeros en el mismo sentido y los trenes en sentido contrario. Ésa es la explicación de que en las fotos 2 y 3 se vea gente en los andenes del PAET que, desde entonces, ya no han vuelto a ser utilizados.



(Foto 2) Los viajeros esperan en el andén el cruce “a la española”.
La vía desviada, sin nivelar, está ocupada por el tren de trabajo.



(Foto 3) La misma situación, vista desde el otro lado.

Como puede observarse en las fotos anteriores, la vía de apartado estaba ocupada por un tren de trabajo.

Unos cambios muy especiales

Como esta variante se une en dos puntos a la línea Tardienta-Huesca, dotada de tres carriles, su construcción ha conllevado la instalación de aparatos de vía especiales, aptos para vía mixta de anchos ibérico y UIC. Exactamente han sido instalados dos desvíos y cuatro cambiadores de lado de carril común (el que comparten los trenes de uno u otro ancho), también llamados cambiadores de hilo.

Estos aparatos de vía especiales vienen a sumarse a los otros siete que ya existían desde la construcción de la antena de velocidad alta Zaragoza-Huesca¹. Para situarnos, tomaremos como normal el sentido Tardienta-Huesca, estando así, pues, el carril común a la izquierda.

Recordemos que existen muchas configuraciones posibles de desvíos para vía mixta de anchos ibérico y UIC, pero solamente cuatro aptas para ser atravesadas en vía desviada a velocidades de hasta 100 km/h, además de los cambiadores de hilo. Éstas serían las siguientes: si desviamos el ancho ibérico, la vía desviada ha de salir hacia el lado contrario al carril común. Por el contrario, si desviamos el ancho UIC, la vía desviada saldrá hacia el lado del carril común. No es posible desviar a la vez ambos anchos (siempre hablando de velocidades, en desviada, de hasta 100 km/h).

Pero volvamos a nuestra línea Tardienta-Huesca. Al llegar al PK 15,6, situado a algo más de 6 km. de la terminal oscense, lo primero que nos encontramos es con un cambiador de hilo, que hace que el carril común pase a estar a la derecha. Este cambio venía impuesto por las consideraciones antes mencionadas. Lo vemos en primer plano en la foto 4, en sentido Huesca-Tardienta.

¹ Ver artículo del autor sobre estos aparatos en la revista *Hobbytren* nº 118, de agosto de 2003.



Foto 4
Primer cambiador de lado.

Como bien se aprecia en la foto 5, los cambiadores de lado de carril común disponen de ocho motores, cuatro por cada espadín, lo que permite al tren atravesarlos a una velocidad elevada (hasta 100 km/h).



Foto 5, sentido inverso.



Foto 6. Un “tamagochi”, sobre el primer cambiador de carril común.

Inmediatamente después del primer cambiador nos encontramos con el primer desvío, que marca el inicio de la variante y al que se entra de punta (foto 7). Por él se desviarán los trenes directos Tardienta-Sabiñánigo-Jaca-Canfranc, mercantes en su práctica totalidad.

Se trata de un desvío que dispone de vía mixta en directa, desviando el ancho ibérico a la izquierda, al lado contrario al carril común. Este desvío es el único que repite disposición, junto con el instalado en Tardienta, de entre los nueve desvíos especiales de la línea. Pese a ello son bastante distintos, ya que el desvío de la variante posee un radio de curva en vía desviada de 250 m. y un motor de accionamiento, mientras que en el de Tardienta estas cifras aumentan hasta 1500 m. de radio en desviada y cuatro motores (foto 8). Como los cambiadores de hilo limitan la velocidad a 100 km/h., no se han considerado necesarios unos desvíos de mayores prestaciones. Lo realmente extraño fue la colocación del “superdesvío” de Tardienta, muy infrautilizado.



Foto 7.
Al frente, Huesca;
a la izquierda, hacia Jaca-Canfranc.



Foto 8.
Desvío instalado en Tardienta.

Nada más salir de este primer desvío de la variante volvemos a encontrarnos con un sorprendente segundo cambiador de lado, que sitúa de nuevo el carril común a la izquierda, que es su posición normal en esta línea. Y decimos sorprendente porque solamente dos kilómetros más adelante, en la conexión del *by-pass* Huesca-Jaca, entramos en un tercer cambiador de lado, que podemos observar en la foto 5, justo antes del segundo desvío especial.

¿Qué explicación puede tener la colocación de estos dos cambiadores de hilo contiguos en tan solo dos kilómetros? Nada que ver con razones técnicas, sino con el tiempo de corte de vía disponible para empalmar la variante. Una de las opciones era girar 180° todas las traviesas de esos dos kilómetros (unas 1380) y la otra instalar los dos cambiadores de hilo. Opción más rápida: la segunda. ¿Será también la más económica?

El segundo desvío especial (foto 9), que según el sentido que hemos establecido se coge de talón, dispone de vía mixta en directa, desviando el ancho ibérico a la derecha. Al igual que su compañero, tiene el carril común al lado contrario a la vía desviada.



Foto 9. Sentido inverso.

Tercer cambiador de lado de carril común y desvío de inicio del *by-pass* Huesca-Jaca.

Para rematar la faena, adosado al segundo desvío se sitúa el cuarto y último cambiador de lado del carril común, que deja a éste definitivamente en el lado izquierdo, tal y como venía desde Tardienta. Vemos una imagen del conjunto cambiador-desvío-cambiador en la foto 10.



Foto 10, sentido inverso.

Vista del cuarto cambiador de lado de carril común.

Antes de las obras de construcción de la variante se podía circular en este tramo a 160 km/h; ahora, con la instalación de todos estos aparatos de vía especiales, sólo a 100.

Además, con la puesta en servicio de la variante, la señal de entrada a la estación de Huesca se ha situado en el inicio de dicha variante, con lo que la señal avanzada ha tenido que desplazarse hasta, prácticamente, la localidad de Vicién.

Así, los trenes con destino Huesca (estación término) deben reducir la velocidad desde esta señal avanzada, ya que deberán circular a una velocidad máxima de 30 Km/h desde la señal de entrada hasta su detención en la topera de Huesca; es decir, durante, al menos, seis kilómetros.

Después de todo lo visto, sigo opinando que no estuvo justificado el desguace de una vía recién renovada y electrificada (como era la Tardienta-Huesca de ancho ibérico) para instalar una vía mixta con tantas limitaciones. Hubiera sido preferible tender una segunda vía de ancho UIC, paralela a la existente, como se hizo entre Zaragoza (Miraflores) y Tardienta. Para hacer experimentos ya estaba (y seguirá estando, por cierto) la línea de pruebas de Olmedo.

También pienso que se podría haber aprovechado la construcción de la variante para prolongar el *by-pass* procedente de Jaca hasta la misma estación de Huesca, en paralelo a la actual vía mixta, lo que hubiera permitido independizar el tráfico de los recorridos Tardienta-Huesca y Huesca-Jaca-Canfranc, mejorando mucho la explotación de la línea. También habría permitido independizar los haces de vías de uno y otro ancho en la estación de Huesca, que es un auténtico delirio del diseño de vía de tres carriles, más propio de una exposición en un museo ferroviario que para una explotación comercial.

Y para finalizar, con la persistencia que nos caracteriza a los aragoneses:

¡REAPERTURA DEL CANFRANC, YA!

José Pedro García Andrés (“Pedrolo”)

Socio de AZAFT