

# El AVE Madrid-Málaga cumple 10 años

MARIÁN CAMPRA G.<sup>a</sup> DE VIGUERA

El día de Nochebuena de 2007 partía el primer tren AVE directo entre la capital malagueña y Madrid. Un año antes se había puesto en servicio el tramo entre Córdoba y Antequera, que se completó con el Antequera-Málaga ese mes de diciembre. Más tarde vendrían las líneas a Barcelona y Valencia. En total, en estos 10 años de vida, más de 27 millones de viajeros han utilizado los servicios del AVE con origen o destino en la capital de la Costa del Sol.

**D**esde 1992 y hasta la llegada del AVE, Málaga disponía de conexión con Madrid a través de trenes Talgo 200 que circulaban por la vía de alta velocidad hasta Córdoba, aprovechando la línea Madrid-Sevilla, en un recorrido que duraba cinco horas. Con la puesta en marcha del AVE, con velocidades de hasta 350 km/h, el tiempo del trayecto entre las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha y María Zambrano de Málaga —más de 75.000 trenes y 20,5 millones de viajeros en esta década, con una frecuencia de hasta 14 servicios diarios de ida y vuelta— se ha reducido a la mitad de tiempo, algo menos de dos horas y media sin paradas.

Diez años en que las líneas ferroviarias que conectan Málaga con otras ciudades se han convertido en un auténtico motor del desarrollo turístico y económico de toda la Costa del Sol, dado que la mayor parte los usuarios son turistas, sin olvidar el creciente número de viajeros de trabajo y negocios que también prefieren el tren a otros modos de transporte. Si antes de la puesta en marcha del AVE, el 72 por ciento de los viajeros elegía el avión frente al 28 por ciento que optaba por el tren,

ya desde junio de 2008 este medio empezó a superar al aéreo, con un 57 por ciento, y en 2017 la relación se ha situado en un 88 por ciento del AVE frente al 11,9 del avión. Es decir, casi 9 de cada 10 viajeros prefieren el tren para este recorrido. Un auténtico puente ferroviario entre la capital de España y la Costa del Sol.

#### **Nuevas estaciones y un complejo trazado**

La línea de Alta Velocidad supuso la construcción y puesta en funcionamiento de tres nuevas estaciones, algunas con miles de viajeros y en constante crecimiento: la de Puente Genil-Herrera en la provincia de Córdoba y las de Antequera Santa-Ana y Málaga-María Zambrano en la de Málaga. Más de 300.000 viajeros han utilizado el pasado año 2017 los trenes de alta velocidad con origen o destino Antequera Santa-Ana. De ellos, 135.000 han sido usuarios de la relación con Madrid, 125.000 han viajado en trenes de Barcelona y Valencia y 40.000 lo han hecho en el servicio Avant entre Sevilla, Córdoba y Málaga. Actualmente, Renfe ofrece una treintena de servicios de alta velocidad diarios con

origen o destino en esta estación de Antequera-Santa Ana.

La mayor complejidad técnica de la construcción de la línea se encuentra sobre todo en el trayecto entre Antequera y Málaga. En esos 54 km, se construyeron 35 viaductos, con una longitud total de más de 11 km, y 8 túneles que suman 27 km. Entre estos últimos destaca el bitubo de Abdalajís, compuesto por dos túneles gemelos de vía única y sección circular, unidos entre sí por galerías transversales cada 350 metros, con longitudes de 7.280 y 7.300 metros respectivamente.

## La puesta en funcionamiento del AVE Madrid-Málaga ha significado la creación de un auténtico puente ferroviario a la Costa del Sol

El suministro de energía de la línea procede de tres subestaciones eléctricas de tracción, situadas en Almodóvar del Río (Córdoba), La Roda de Andalucía (Sevilla) y Cártama (Málaga). Las dos primeras pertenecen al primer tramo en servicio de la línea de Alta Velocidad entre Córdoba y la estación de Antequera-Santa Ana, mientras que la de Cártama es del segundo tramo. Además de estas subestaciones, existen 12 centros de autotransformación ubicados entre subesta-

### Principales hitos en el AVE a Málaga

*El 17 de diciembre de 2006 se abre el tramo Córdoba-Antequera, con lo que se mejoró hasta en media hora el trayecto en trenes Talgo y Altaria entre Madrid y Málaga, Granada y Algeciras. El 24 de diciembre de 2007 se pone en servicio el tramo Antequera-Málaga, lo que completa la línea Madrid-Málaga, entrando en servicio los trenes AVE. El 20 de febrero de 2008 se da inicio al servicio de Avant entre Sevilla-Córdoba-Málaga y se abre la línea directa de AVE entre Barcelona y Málaga, que un año después reduciría el tiempo de trayecto (de 6 horas y media a 5 horas y 45 minutos) aprovechando la construcción del bypass ferroviario en Torrejón de Velasco y la circunvalación de los Gavilanes. Ya en 2013, el IC Málaga-Valencia se convierte en AVE, pasando en 2014 a la categoría AVCity. En la actualidad, Málaga está conectada de forma directa por Alta Velocidad con Barcelona, Zaragoza, Tarragona, Lleida, Ciudad Real, Madrid, Valencia, Cuenca, Córdoba y Sevilla, entre otras capitales de provincia.*

**Cada día, Renfe pone en circulación medio centenar de trenes de alta velocidad con llegada o salida de la capital de la Costa del Sol.**

ciones a una distancia aproximada de unos 10 km. Todo este conjunto de instalaciones se controla desde un Centro de Control de Operaciones (CCO) localizado en Antequera-Santa Ana, que cuenta con otro CCO de apoyo en Madrid.

En cuanto a la financiación de la obra, ha de tenerse en cuenta que el AVE Madrid-Málaga utiliza parte del trazado de Alta Velocidad entre la capital española y Sevilla, y los tramos construidos para enlazar con Málaga parten desde Almodóvar del Río, a unos 14 kilómetros de Córdoba. Cifrándonos a esta línea Córdoba-Málaga –con una longitud de 154,5 km que discurren por 19 municipios de Córdoba, Sevilla y Málaga–, su construcción y puesta en servicio supuso una inversión de 2.539 millones de euros, cofinanciada junto con el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), que aportó 890,3 millones (35 por ciento).

### Motor para el turismo

La estación de Málaga-María Zambrano –que lleva el nombre de la filósofa y ensayista nacida en Vélez-Málaga en 1904– fue construida en 2006 a partir de la antigua estación Término, cuyo origen se remontaba a 1862 y de la que aún se conservan, catalogados como Bien de Interés Cultural (BIC), los pabellones de la fachada principal. La actual estación, cinco veces mayor que su predecesora, ocupa una superficie de 51.377 m<sup>2</sup>. Cuenta con 8 vías, cinco en ancho UIC y tres de ancho ibérico, bajo una gran cubierta metálica construida sin pilares intermedios. En ella se integran, además de los espacios ferroviarios, una zona comercial y de ocio, un hotel y varios aparcamientos. Situada en el centro de la ciudad, muy cerca del puerto y a 9 kilómetros del aeropuerto, está perfectamente comunicada mediante trenes de cercanías y autobuses con las principales localidades costeras y del interior de la provincia.

El AVE entre Madrid y Málaga ha supuesto un importante incremento del número de visitantes a la ciudad andaluza, con una particular incidencia en el turismo nacional, y desde la implantación de la Alta Velocidad la estación María Zambrano se ha convertido en uno de los principales nudos ferroviarios del sur de España. Cada día llegan o salen de ella decenas de miles de viajeros, la mayoría turistas cuyo objetivo principal es disfrutar del entorno de la Costa del Sol, atraídos por el buen clima, la excelente gastronomía y las playas, pero también por la interesante oferta cultural de la capital, de la que cabría destacar el Museo Picasso y la casa natal del pintor, el Centro Pompidou, el Centro de Arte Contemporáneo, el Museo Jorge Rando, el Museo de Málaga, el Festival de Cine Español o el Festival Internacional de Jazz, sin olvidar dos momentos cumbre de la vida cultural y social malagueñas: la Feria y la Semana Santa. ■