

# L'adaptació de la xarxa ibèrica a l'ample UIC

Dels orígens al PEIT

15 de gener de 2008

# La qüestió de l'ample de via

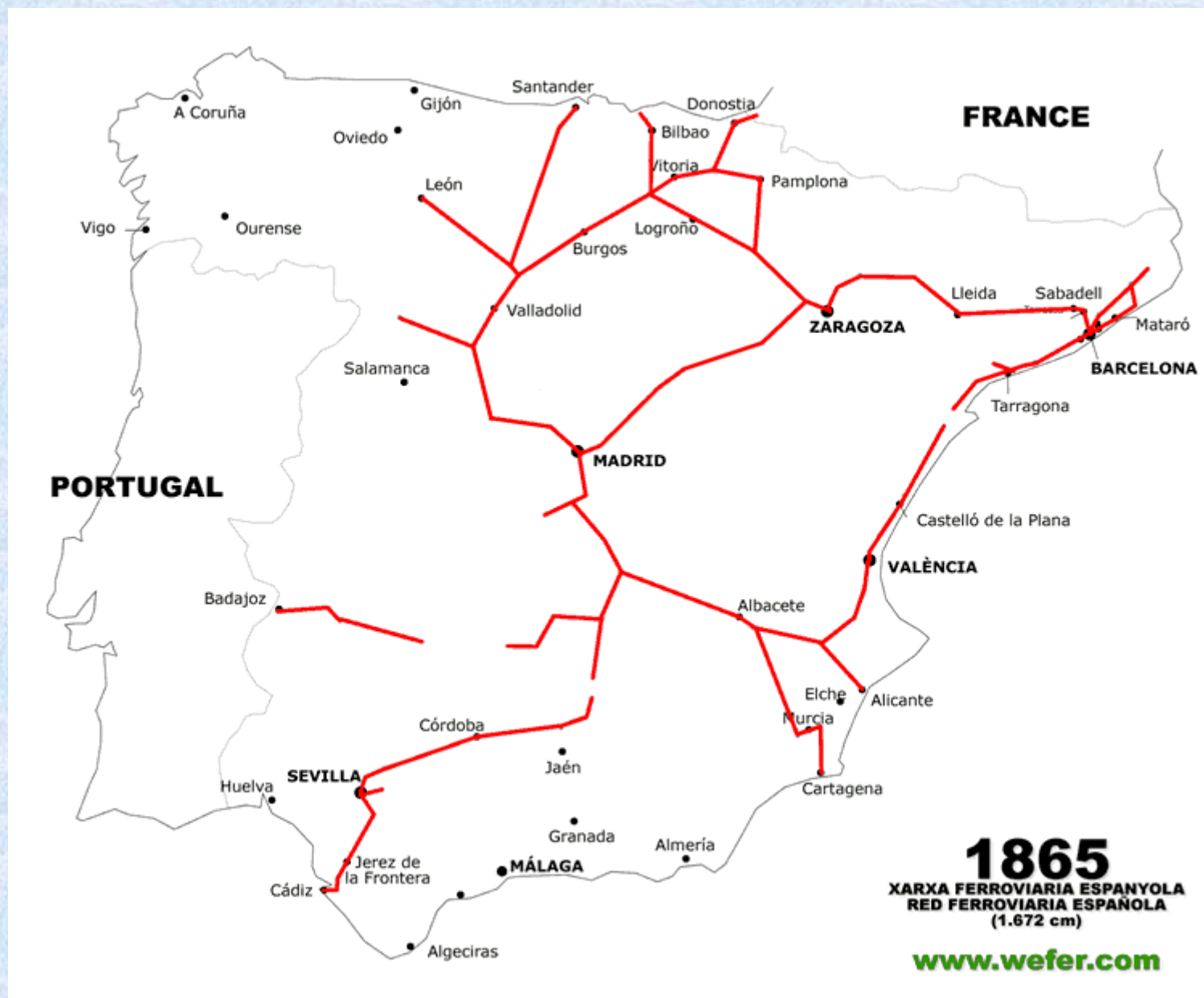
- 1843. L'informe Subercase i Santa Cruz
- 1854. Proyecto de Ley de Ferrocarriles
- 1920. La pressió reial i la línia de Puigcerdà
- 1955. Oficialment es passa a 1.668 mm
- 1984. Primer intent socialista i les travesses polivalents
- 1987. Del NAFA a l'AVE Madrid – Sevilla
- Solucions transitòries
- 2004. Segon intent socialista i PEIT 2005 - 2020

# 1843. L'informe Subercase i Santa Cruz

- Es fixa l'amplada de via en 6 peus castellans 1.672 mm
- Coincideix aproximadament amb 5 peus i 6 polzades angleses 1.674 mm
- Més amplada per aconseguir més potència amb calderes més grans i major velocitat
- La llegenda escocesa

# 1854. Proyecto de Ley de Ferrocarriles

- Adopta l'amplada de via de 6 peus castellans
- Considera possible adaptar els 1.317 km existents i reformar els projectes concessionals en curs
- Considera antieconòmic adaptar el material mòbil existent i en construcció



# 1920. La pressió reial i la línia de Puigcerdà

- A començaments del segle XX Alfons XIII impulsa el canvi d'ample, que és bloquejat per les companyies
- Al construir l'Estat el tram internacional Ripoll – La Tor de Querol es reactiva l'intent
- RD 18-07-28 aprova el canvi d'ample
- Amb la República, el projecte queda oblidat

# 1955. Oficialment es passa a 1.668 mm

- Per Decret de la Jefatura del Estado s'estableix com ample oficial a la península ibèrica el de 1.668 mm
- Es tracta de donar oficialitat a allò que era un acord tàcit amb Portugal des del segle XIX

# 1984. Primer intent socialista i les travesses polivalents

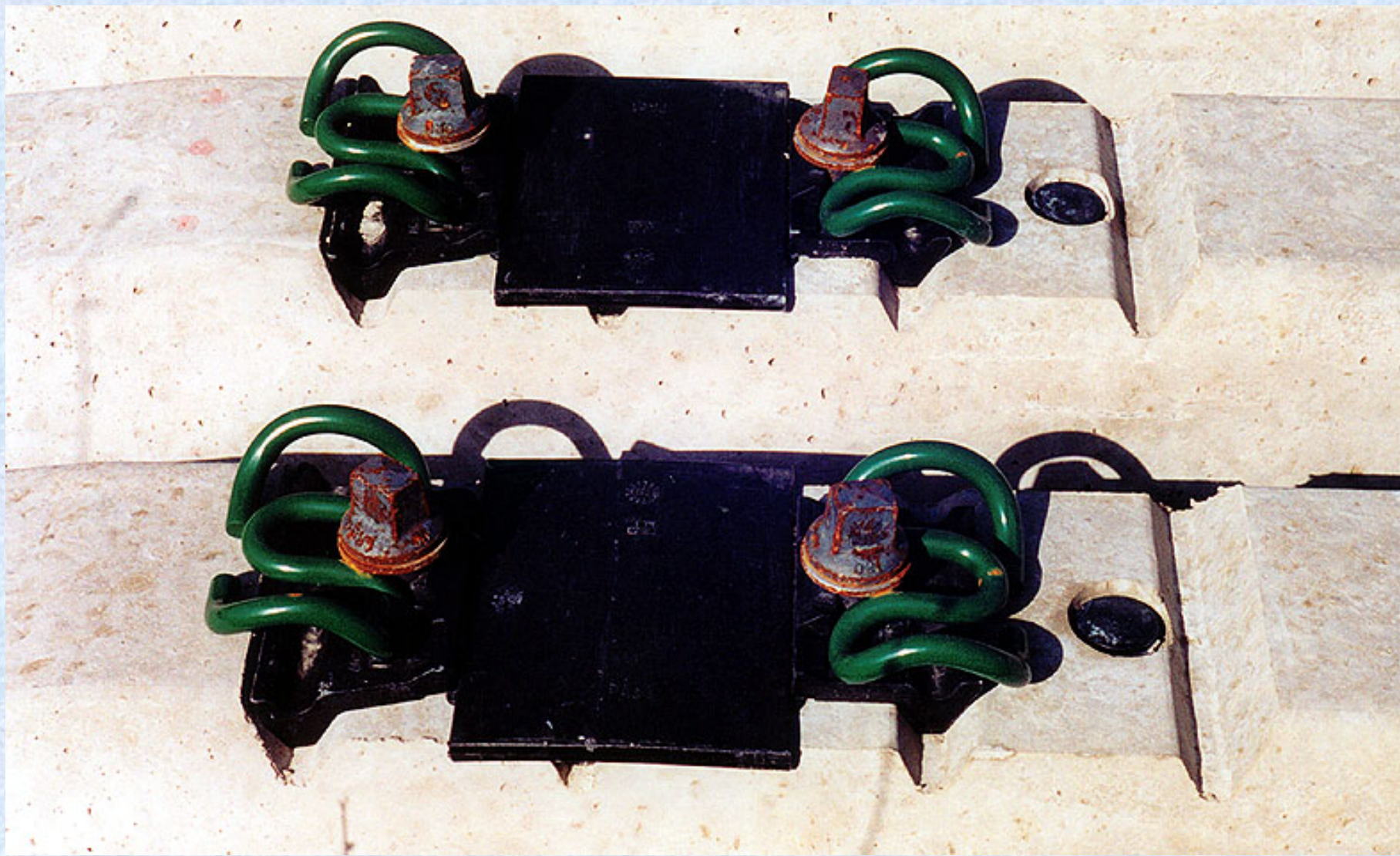
- El Ministeri d'Obres Públiques decideix col·locar travesses polivalents en totes les renovacions de via que porti a terme
- A Catalunya s'instal·len al corredor costaner entre Barcelona i Mataró
- Al duplicar la via entre Mataró i Arenys de Mar es fa amb aquest tipus de travessa
- Posteriorment s'instal·len a la variant de Tortosa

© 2001 Carlos Pérez Arnau





© 2001 Carlos Pérez Amau



# 1987. Del NAFA a l'AVE

## Madrid – Sevilla

- El 1984 es dissenya un nou accés en ample ibèric a Andalusia des de Madrid a 200 km/h (NAFA) per Brazatortas per salvar el pas de Despeñaperros
- La consecució de la Expo de Sevilla fa replantejar el projecte
- El 1987 es pren la decisió de transformar el traçat convencional ja en obres en Alta Velocitat amb ample UIC a 300 km/h

# Les solucions transitòries

- Tercer carril
  - Línia experimental d'Olmedo
  - Línia del Port a la Frontera
  - Línia Saragossa – Osca
- Material d'ample variable
  - Canvi d'eixos
  - Sistema Talgo
  - Sistema Brava
- Travessa polivalent

# Travessa i vía de tres carrils



# Travessa i vía de tres carrils



# Desvio de doble ample



# Entrada a Osca



# Tram experimental d'Olmedo

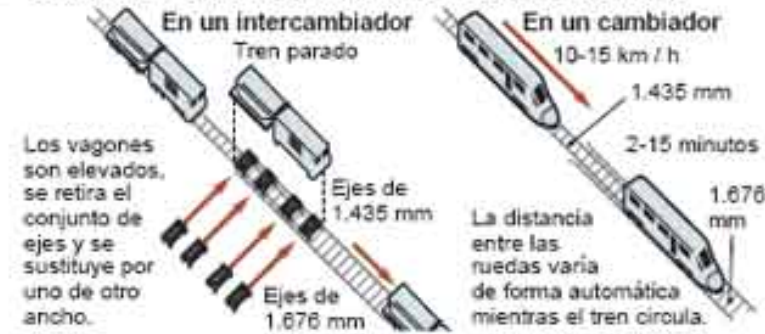


# Sistemas d'ample variable

## Vías en España con ancho internacional



### SISTEMAS PARA MODIFICAR EL ANCHO DE LOS EJES



Fuentes: Renfe, Adif y elaboración propia.

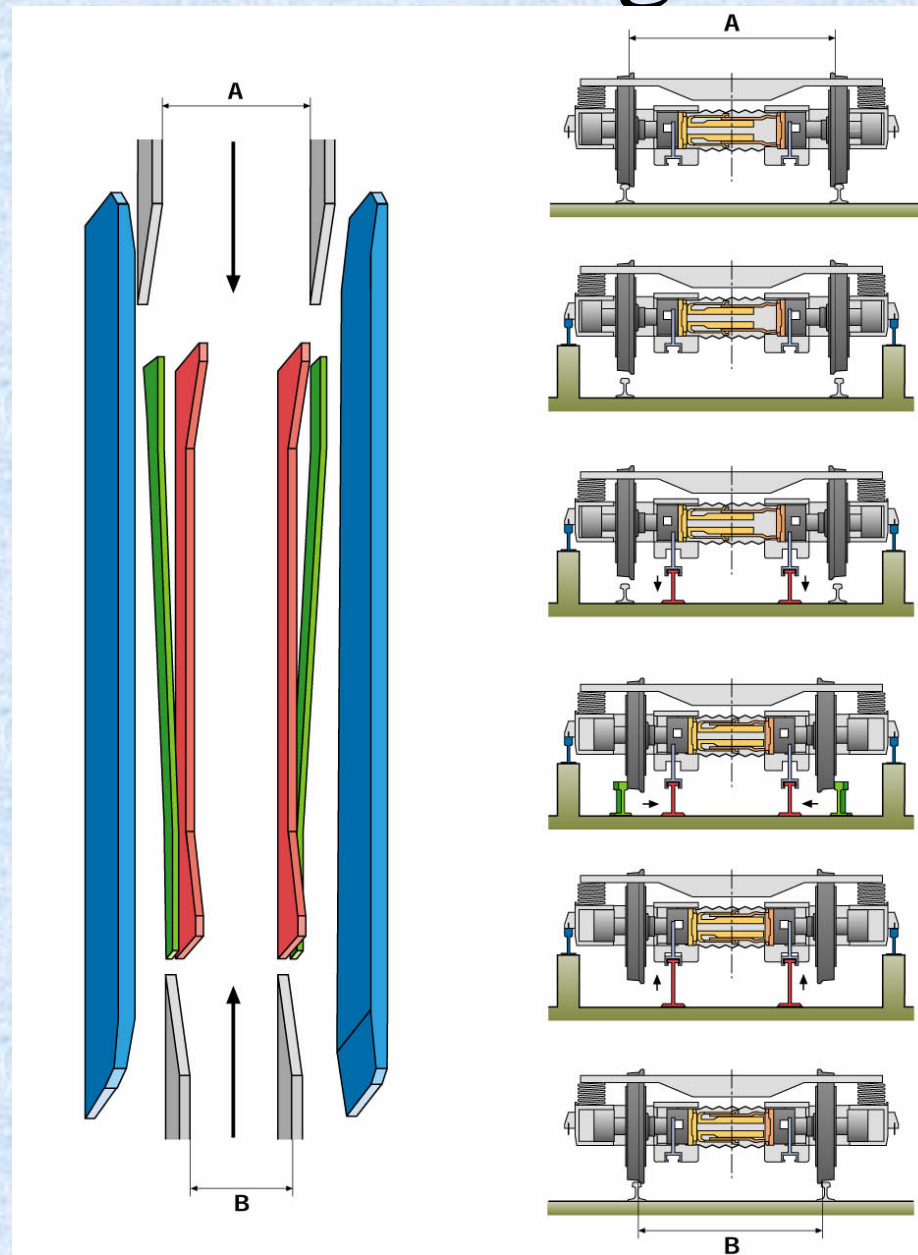
# Sistema Dual a Olmedo



# Sistema Dual a Olmedo



# Sistema Talgo RD



# Cambiador Talgo a Cordova



# Cambiador Talgo a Portbou



# Sistema Brava



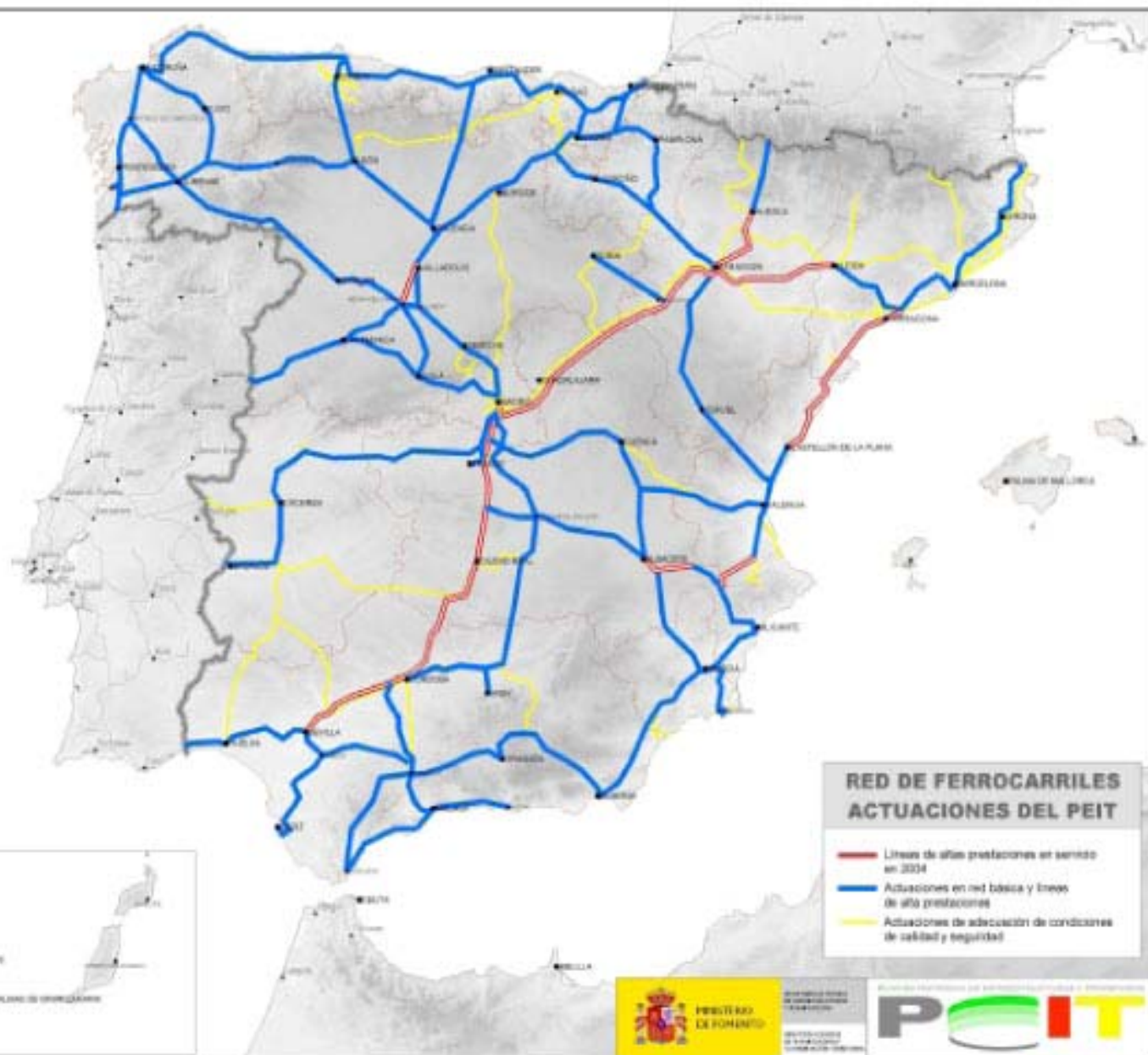
# Sistema Brava



## 2004. Segon intent socialista i PEIT 2005 - 2020

- Es publica el PEIT el 16-07-04, que promou el canvi d'ample, començant pel nord-est
- S'encarrega el 24-09-05 un estudi per a la definició i anàlisi de les estratègies de futur relatives a l'ample de via
- Dos anys després encara no se'n sap res

# T.25



# T.26



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE  
**PCIT**

**PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE**