EL FERROCARRIL EN CASTILLA-LA MANCHA

Serie: Infraestructura

FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

VARIANTES DE TRAZADO EN CASTILLA-LA MANCHA

Juan Carlos López Peco
Carlos Enrique Torres Mendoza

Edición 01
© Enero de 2021

1.- INTRODUCCIÓN

Este estudio de investigación recopila todas las variantes y modificaciones de trazado que se han llevado a cabo en las líneas de ferrocarril, dentro del territorio de Castilla-La Mancha y complementa el dedicado al establecimiento del Ferrocarril, que lleva por título ***Apertura de líneas en Castilla-La Mancha***.

Cada una de ellas consta de una ficha que contiene la información más relevante, una descripción de las actuaciones más importantes que se realizaron y un esquema explicativo.

Para aquellas que se efectuaron dentro de un proyecto de mayor envergadura, se encabezan con una reseña del proyecto en cuestión, seguida de la correspondiente ficha para cada una de las actuaciones puntuales que se llevaron a cabo.

2.- LEYENDA

La tipología de vía y el estado de los tramos que figuran en los esquemas corresponden a los que presentaban en la fecha indicada en cada ficha, a excepción de las variantes efectuadas en la línea Cuenca a Utiel que, al haber tenido un carácter provisional (algunas ni siquiera llegaron a concluirse), se reseña la situación final, una vez puesta en servicio la totalidad de la línea el día 26 de noviembre de 1947.

- **AVE**
- **VÍA DOBLE ELECTRIFICADA**
- **VÍA ÚNICA ELECTRIFICADA**
- **VÍA DOBLE SIN ELECTRIFICAR**
- **VÍA ÚNICA SIN ELECTRIFICAR**
- **EN CONSTRUCCIÓN**
- **DESMANTELADO**
- **ABANDONADO**
- **FUERA DE SERVICIO**
- **VARIANTE PROVISIONAL**
- **DEPENDENCIA EN SERVICIO**
- **DEPENDENCIA DADA DE BAJA**
- **ANTIGUA DEPENDENCIA**

3.- ÍNDICE DE VARIANTES

1. Variante este de Ciudad Real
2. Variantes provisionales de San Jorge, Cabriel y Narboneta
   2.1. Variante provisional de San Jorge
   2.2. Variante provisional del Cabriel
   2.3. Variante provisional del Narboneta
3. Variante de Horna o de Torralba
4. Variante de Camarillas I
5. Variante de Albacete
6. Variante de Chinchilla I
7. Variantes Ciudad Real - Puertollano - Brazatorzas-Veredas
   7.1. Variante de Ciudad Real-Miguelturra - Poblete
   7.2. Variante de Ciudad Real-Miguelturra - Ciudad Real (AVE)
   7.3. Nuevo tramo Ciudad Real - Bif. Poblete
   7.4. Tramo Poblete - Cañada de Calatrava (salto de carnero nº 1, p.k. 187/468)
   7.5. Nueva configuración de la estación de Puertollano
   7.6. Tramo Puertollano - Brazatortas-Veredas (salto de carnero nº 2, p.k. 226/887)
8. Variante de Socuéllamos
9. Variante de Villar de Chinchilla
10. Variante de Chinchilla II
11. Variante de Alpera
12. Variantes Albacete - Almansa (línea de alta velocidad a Levante)
    12.1. Tramo Chinchilla (1998) - Villar de Chinchilla
    12.2. Tramo Albacete - Chinchilla (1998)
    12.3. Variante de Chinchilla III
    12.4. Tramo Villar de Chinchilla - Almansa
13. Variante de Camarillas II
14. Variante de Herrera de La Mancha

1. VARIANTE ESTE DE CIUDAD REAL

Línea

Madrid a Badajoz, vía Algodor

Entrada en servicio

25-6-1935, a las 4:30 h

Longitud

7,2 km

Descripción

Desde el p.k. 167/865 hasta la estación de Ciudad Real (M.Z.A.), p.k. 175/040.

Nuevo trazado por el este de la población para permitir el acceso directo a la estación de Ciudad Real (M.Z.A.), eliminando las maniobras de retroceso desde la Bifurcación Torrubia en los movimientos de los trenes Madrid-Badajoz-Madrid.

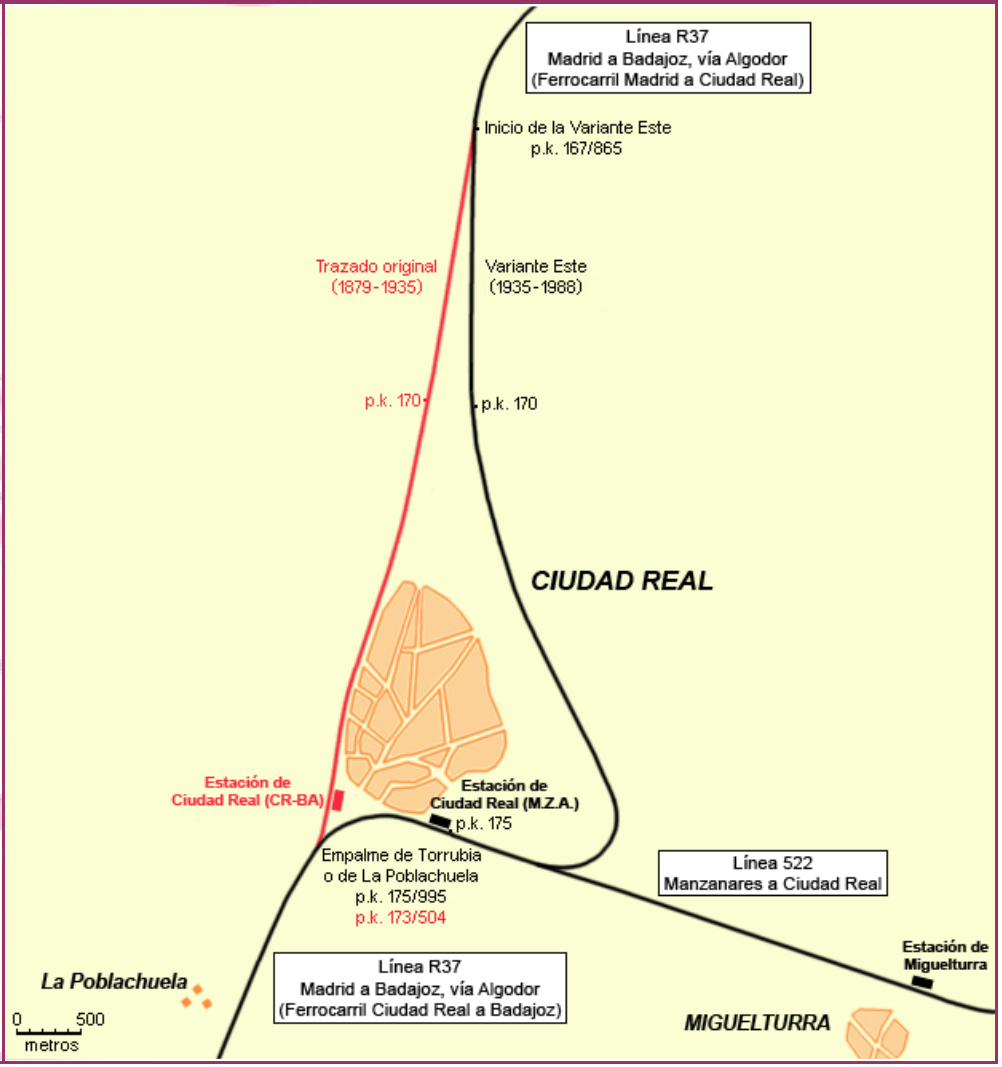
La antigua estación de Ciudad Real (CR-BA) que, tras la absorción de la Compañía, había quedado como estación auxiliar de la de M.Z.A, quedó fuera de servicio.

Esta variante sumó 2.502 m, modificándose el kilometraje hasta Badajoz.

Quedó fuera de servicio con el cierre del trayecto Parla - Ciudad Real el día 10 de enero de 1988.

Referencias

Escrito del Jefe de Sección de Vía y Obras de Ciudad Real, de fecha 25 de junio de 1935, dirigido al Ingeniero Jefe de la 3ª División de M.Z.A.
Archivo César Mohedas García.



2. VARIANTES PROVISIONALES DE SAN JORGE, CABRIEL Y NARBONETA

Línea

Cuenca a Utiel (actualmente Aranjuez a Valencia)

Objeto

Variantes proyectadas por el gobierno de la II República durante la Guerra civil, para dar continuidad a la línea mientras se construían los viaductos de San Jorge, Cabriel y Narboneta.

En el año 1937, en el Ferrocarril Cuenca a Utiel quedaban tan solo por construir los viaductos sobre el barranco de San Jorge, sobre el río Cabriel y sobre el río Narboneta, que imposibilitaban su pronta puesta en explotación. Trasladado el gobierno a Valencia, y para atender problemas de orden estratégico y satisfacer necesidades de transporte, comunicaciones y abastecimientos del Ejército del Centro y de la capital, Madrid, se estimó precisa y necesaria la continuación de la construcción, imprimiéndoles el mayor impulso y celeridad posibles.

Como paso previo, y con sujeción a lo establecido en el Decreto de 26 de diciembre de 1936 que facultaba al Ministro de Obras públicas a rescindir aquellas contratas cuyos contratistas hubieran abandonando las obras a ellos encomendadas, por Orden de 22 de mayo de 1937 se rescindieron las obras a la empresa adjudicataria, *Construcciones Cesaraugusta, S. A.*

El Decreto de 6 de junio de 1937 autorizó al Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras públicas, la continuación por el sistema de administración o gestión directa de las obras que restaban por ejecutar del ferrocarril con objeto de ponerlas en explotación lo más pronto posible, encargándose la dirección y construcción de las obras a la Jefatura de Obras Ferroviarias de la Zona Centro, creada ex profeso el día 10 de mayo para el estudio y ejecución de nuevas líneas, enlaces de las existentes, variantes o ensanche de las mismas dentro de la provincia de Madrid y sus limítrofes, ya fueran de carácter nacional o puramente estratégicas.

Aunque con carácter provisional, una solución viable planteada por la Jefatura para que en un plazo razonable de tiempo, salvar las soluciones de continuidad de los viaductos no construidos, consistía en la construcción de una variante por cada uno de ellos. El carácter de urgencia debido a la guerra y la necesidad de esta solución de variantes motivaron la rápida redacción de los tres proyectos por parte del ingeniero de Caminos Juan Romera.

Las tres variantes proyectadas sumaban una inversión total de 4.196.238,97 pesetas.

Solo llegó a entrar en servicio la Variante de San Jorge, que fue recepcionada por Renfe con una explotación en precario, quedando inconclusa la Variante del Cabriel, no realizándose trabajos de importancia en la del Narboneta.

2.1. VARIANTE PROVISIONAL DE SAN JORGE

Línea

Cuenca a Utiel (actualmente Aranjuez a Valencia)

Entrada en servicio

8-6-1942

Longitud

3.696 m

Descripción

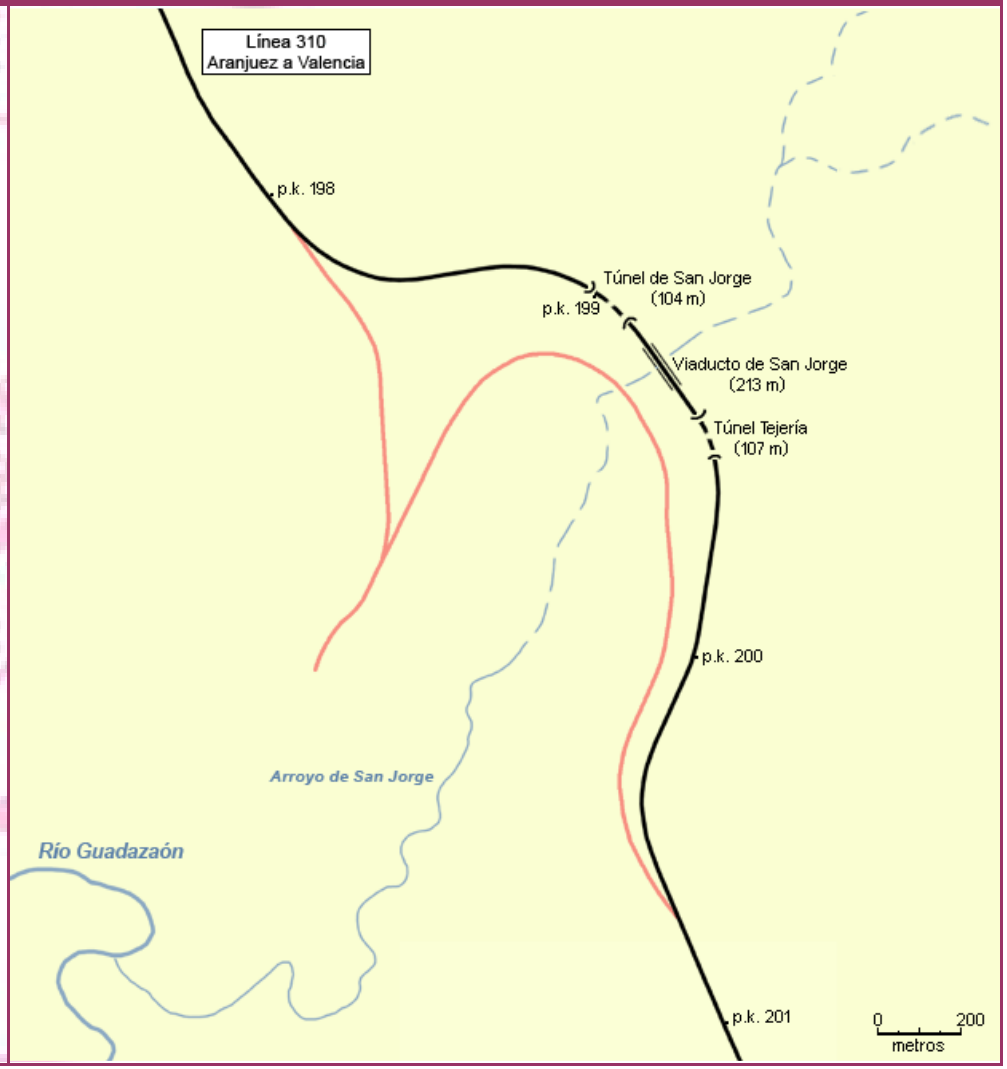
Desde el km 198 hasta el km 201.

Proyecto redactado con fecha 21 de julio de 1937 y del que se presentaron dos soluciones, siendo la segunda la finalmente adoptada.

Describía un trazado en zigzag de una longitud de 3.710 m y pendiente máxima de 20 milésimas, situándose la vía de retroceso en el fondo de valle, con un presupuesto de 1.059.070,91 pesetas, suma de 1.029.097,21 pesetas, importe del presupuesto de ejecución por administración, más 29.973,70 pesetas a que ascendía el 3 por ciento del presupuesto de ejecución material y de acuerdo con lo determinado en las Órdenes del Ministerio de Obras públicas de 7 de septiembre y 8 de diciembre de 1933.

Fue la única de las tres que llegó a entrar en servicio aunque con una explotación provisional y en precario, quedando fuera de servicio el 26 de noviembre de 1947.

Se conserva en bastante buen estado.



2.2. VARIANTE PROVISIONAL DEL CABRIEL

Línea

Cuenca a Utiel (actualmente Aranjuez a Valencia)

Entrada en servicio

No concluida

Longitud

5 km

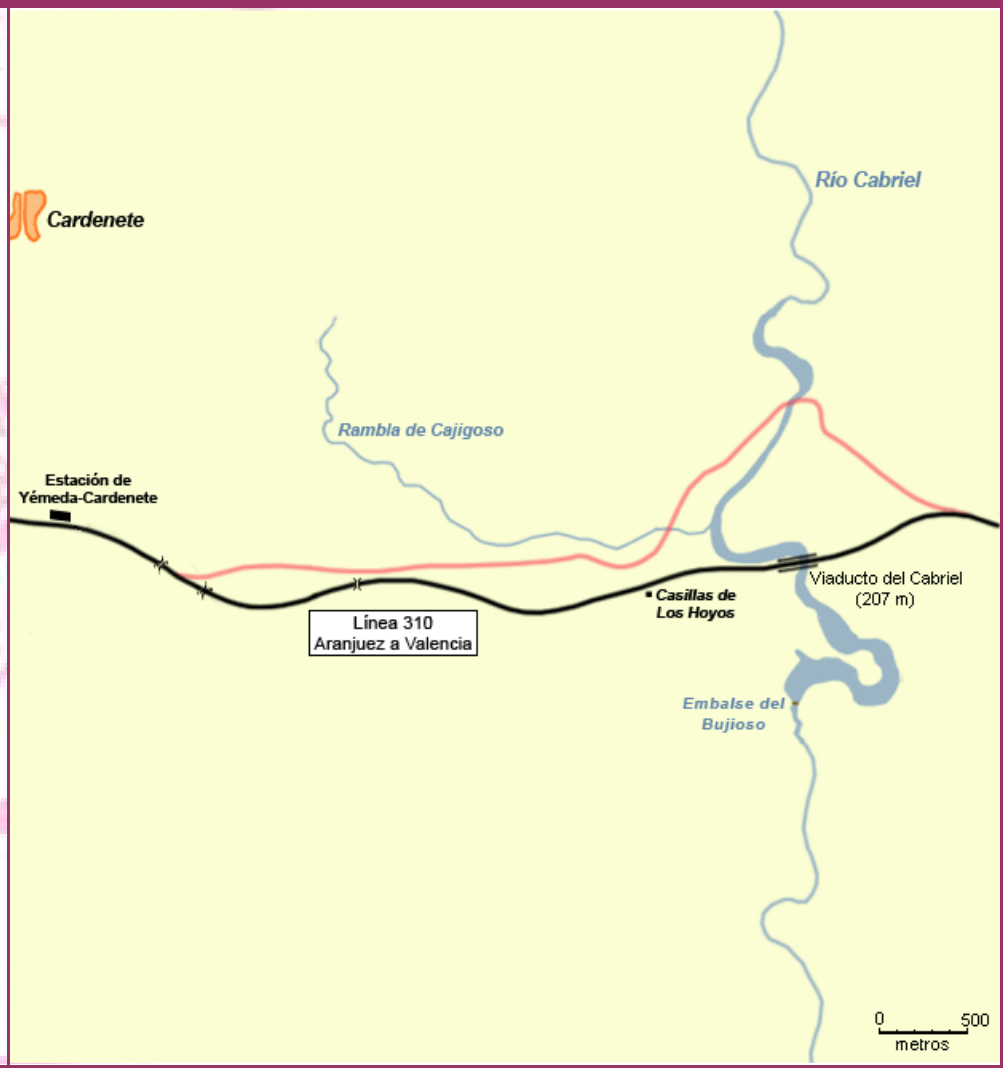
Descripción

Desde el km 213 hasta el km 218.

Segunda de las tres variantes proyectadas, en este caso para salvar el cauce del río Cabriel en un punto donde presentaba una menor anchura.

Proyecto redactado con fecha 10 de julio de 1937, con una longitud de 5.013,65 m y un presupuesto de 1.813.611,56 pesetas, suma de 1.762.282,93 pesetas, importe del presupuesto de ejecución por administración, más 51.328,73 pesetas a que ascendía el 3 por ciento del presupuesto de ejecución material y de acuerdo con lo determinado en las Órdenes del Ministerio de Obras públicas de 7 de septiembre y 8 de diciembre de 1933.

Quedó inconclusa, conservándose gran parte de la explanación.



2.3. VARIANTE PROVISIONAL DEL NARBONETA

Línea

Cuenca a Utiel (actualmente Aranjuez a Valencia)

Entrada en servicio

No construida

Longitud

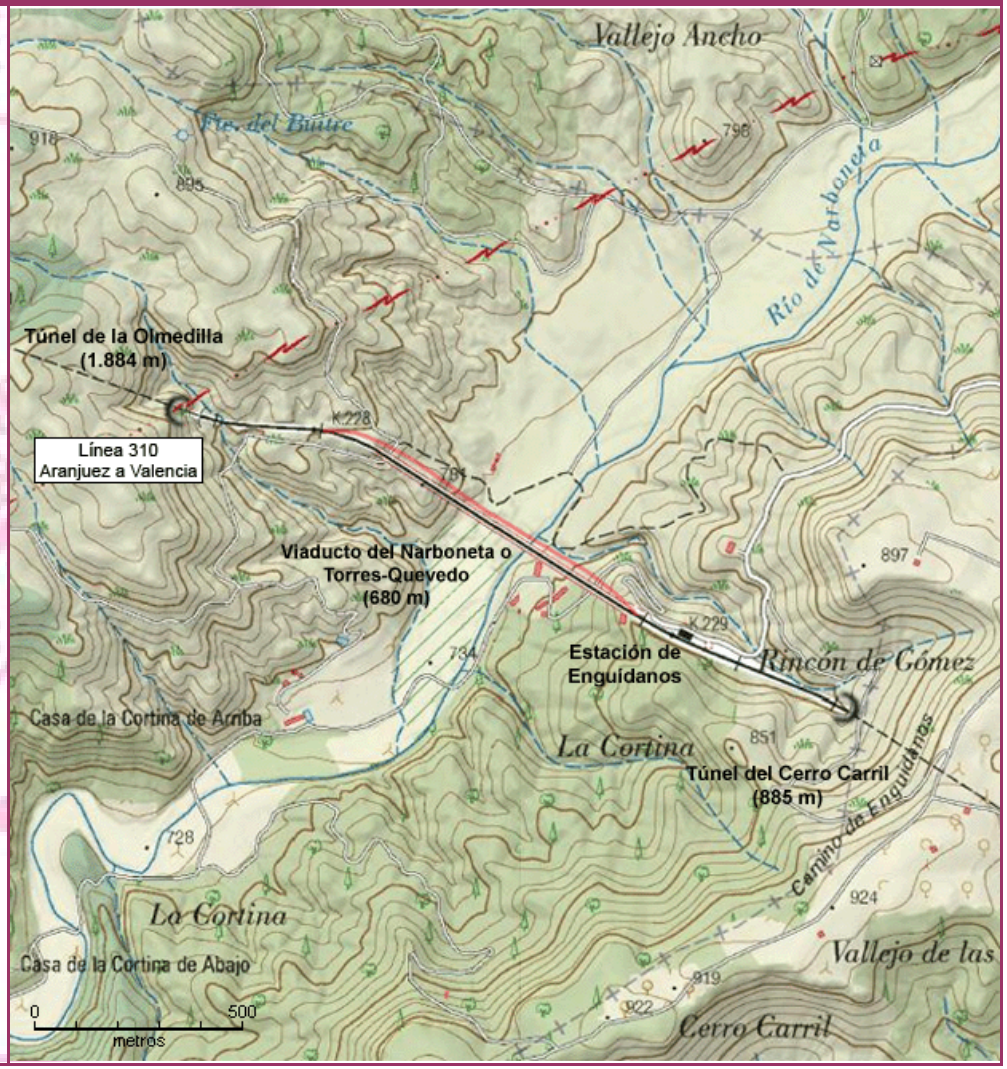
Descripción

Desde el km 228 hasta el km 229.

Tercera y última de las variantes proyectadas para salvar en 1 km, el desnivel de 66 m que existe entre la cota 800 de la línea de ferrocarril y el fondo del valle del río Narboneta.

Proyecto redactado con fecha 11 de agosto de 1937 consistente en el establecimiento de dos planos inclinados, con vía doble, para el paso simultaneo de vagones en ambos sentidos, con un presupuesto de 1.323.556,50 pesetas, suma de 1.286.097,45, importe del presupuesto de ejecución por administración más 37.459,05 pesetas a que ascendía el 3 por ciento del presupuesto de ejecución material y de acuerdo con lo determinado en las Órdenes del Ministerio de Obras públicas de 7 de septiembre y 8 de diciembre de 1933, incluido todo lo referente a la adquisición del material motor y la instalación mecánica y eléctrica.

No llegaron a realizarse obras de importancia.



3. VARIANTE DE HORNA O DE TORRALBA

Línea
Madrid a Barcelona

Entrada en servicio
4-7-1959

Longitud
7,5 km

Descripción
Desde el km 150 hasta el km 158.

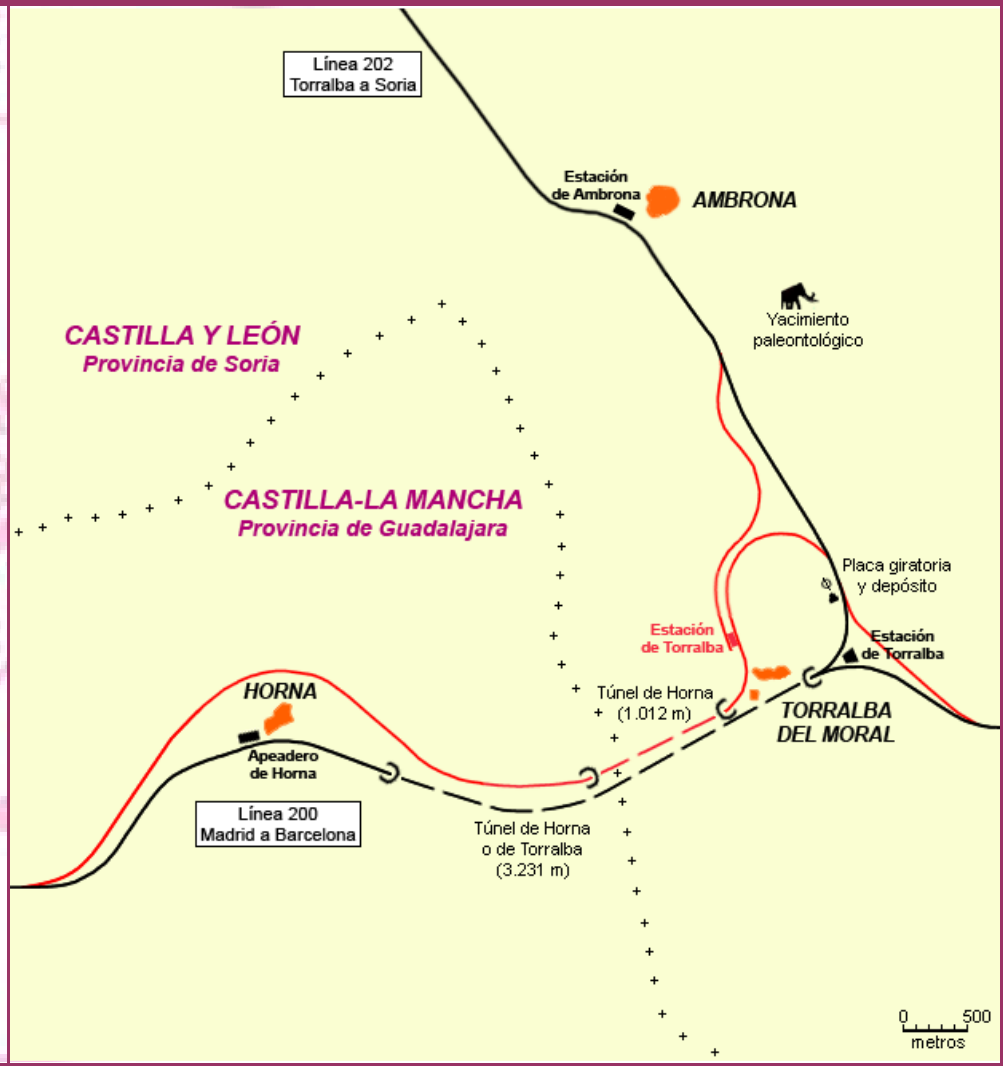
Supresión de la pronunciada pendiente y la curva de herradura que describía la línea en torno a Torralba que hacía necesario el empleo de la doble tracción entre las estaciones de Arcos de Jalón y Alcuneza.

La variante acorta en 2,5 km el anterior trazado con un perfil más suave por el sur de la localidad de Horna, a través del nuevo túnel de Torralba, de 3.231 m de longitud, que sustituye al túnel de Horna original, de 1.012 m de longitud.

Incluye la remodelación del arranque de la Línea Torralba a Soria (desde el km 0 hasta el km 2,7) con la construcción de la nueva estación de Torralba (Soria).

Referencias
ABC, edición Madrid, 5-7-1959, pp. 79 y 82.

ABC, edición Madrid, 7-7-1959, p. 22.



4. VARIANTE DE CAMARILLAS I

Línea
Chinchilla a Cartagena

Entrada en servicio
1961

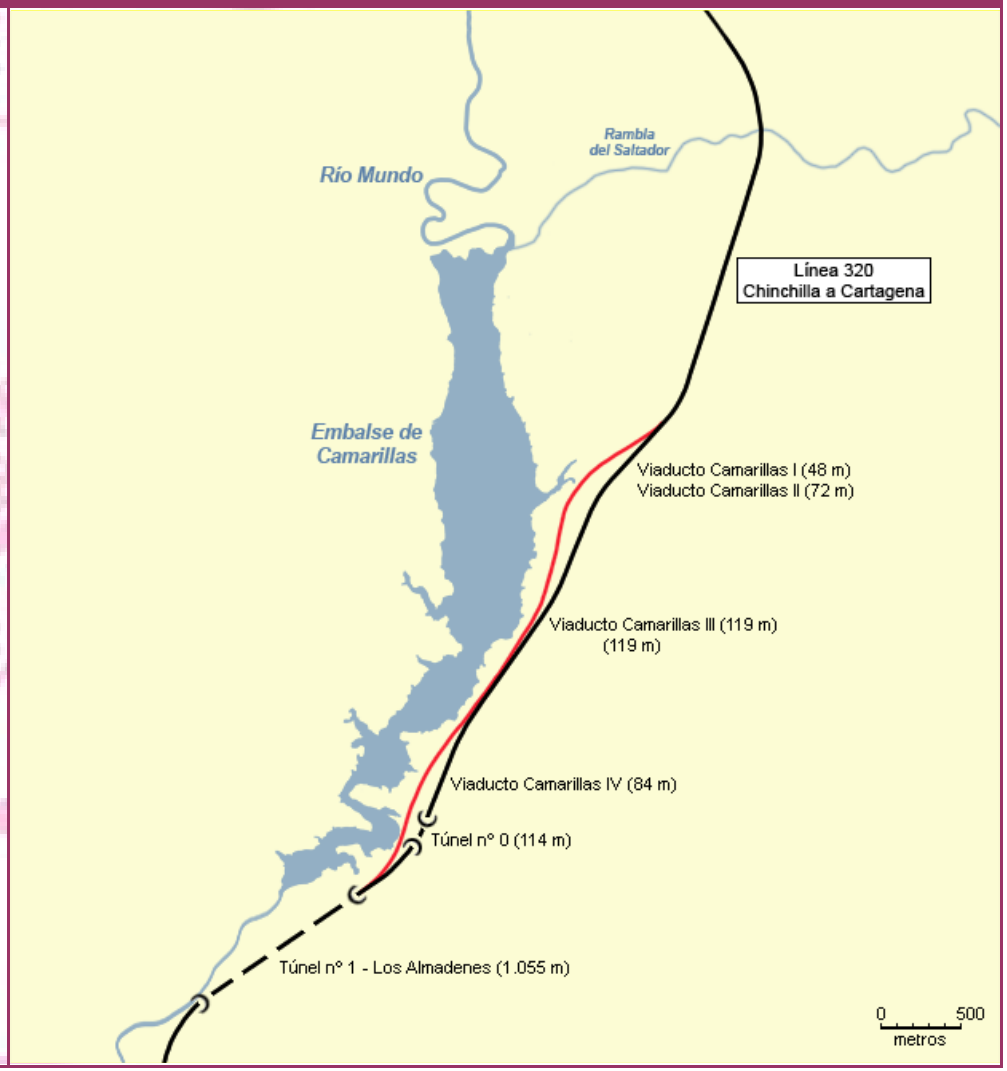
Longitud
3,3 km

Descripción
Desde el km 371,9 hasta el km 375,2.

Nuevo trazado motivado por la construcción del embalse de Camarillas. La capacidad de embalse adoptada (38,4 hm³) fue la máxima compatible con la línea del ferrocarril, que hacía necesaria en cualquier caso una variante de la línea férrea de unos tres kilómetros de longitud, con objeto de eliminar el efecto nocivo del embalse sobre los terraplenes de aquella, algunos de ellos de elevada altura.

Incluye la construcción de cuatro viaductos y del túnel artificial nº 0.

Quedó fuera de servicio el día 20 de marzo de 2019 con la apertura de la Variante de Camarillas II.



5. VARIANTE DE ALBACETE

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

26-11-1967

Longitud

6,3 km

Descripción

Desde el km 275,1 hasta el km 281,4.

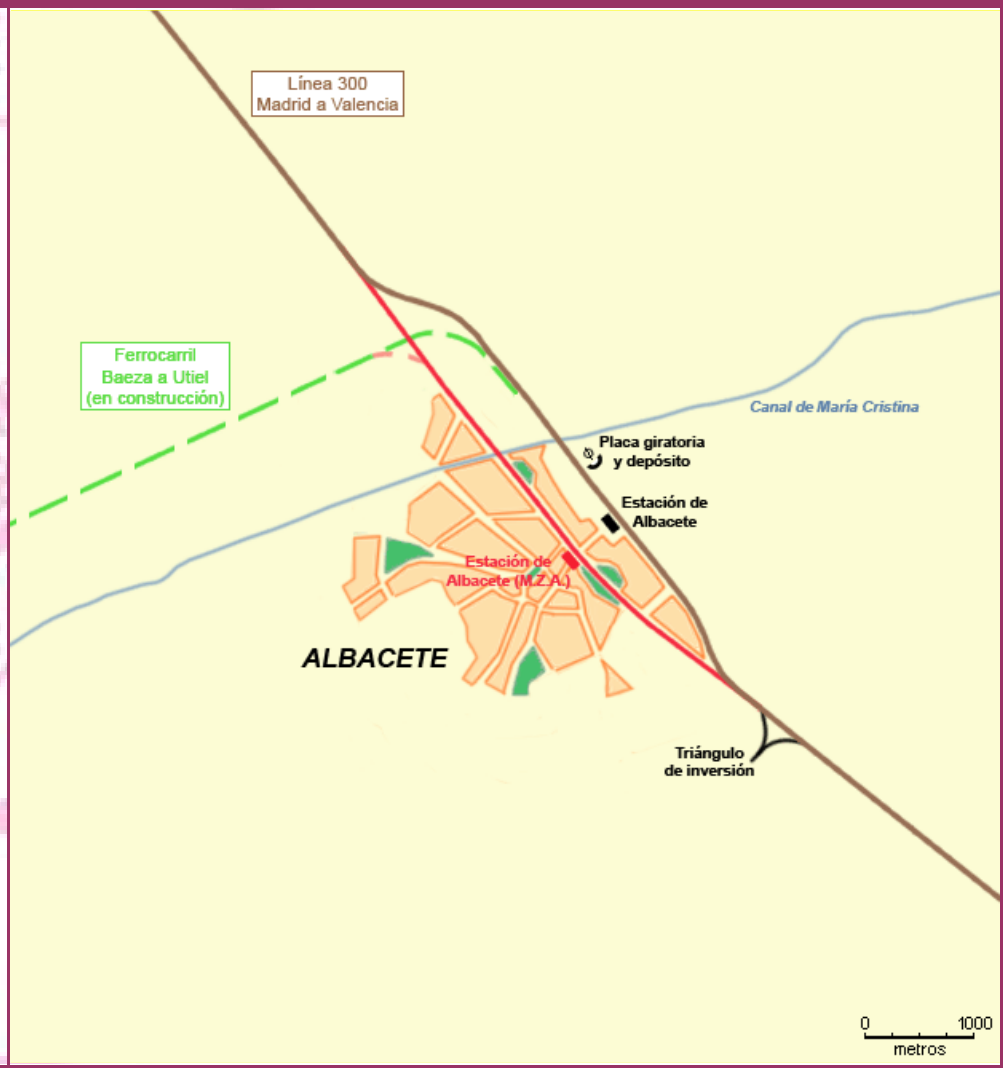
Remodelación de los accesos a la estación de Albacete, eliminando el trazado por el Paseo de la Cuba y la supresión de la estación de M.Z.A., que fue demolida.

Incluye la construcción de la nueva estación de Albacete, situada al norte de la ciudad, y el enlace de la Línea Madrid a Alicante con la de Baeza a Utiel, que por entonces estaba en construcción y que finalmente no llegó a concluirse.

Entre los años 2007 y 2010 se llevó a cabo una remodelación del haz de vías e instalaciones de la estación para adaptarla a la llegada de la alta velocidad, incluyendo la construcción de una nueva estación (Albacete-Los Llanos) y la demolición de la anterior.

Referencias

ABC, edición Madrid, 27-11-1967, p. 81.



6. VARIANTE DE CHINCHILLA I

Línea
Chinchilla a Cartagena

Entrada en servicio
1979

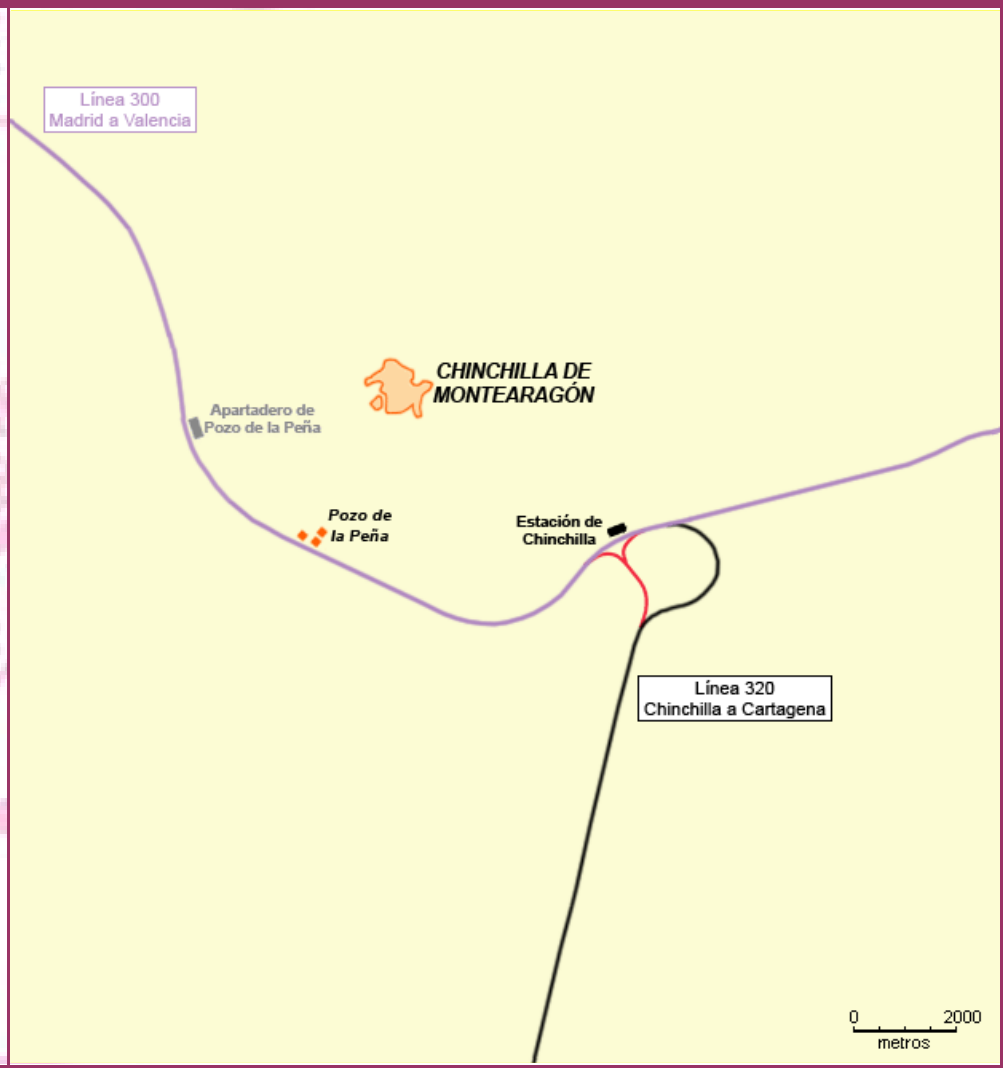
Longitud
2,6 km

Descripción
Desde la estación de Chinchilla hasta enlazar con el trazado de la línea en el km 299,2.

Remodelación del arranque de la línea a Cartagena mediante un nuevo trazado, describiendo una curva en forma de herradura para evitar las inversiones de marcha de los trenes en el triángulo de la estación.

Quedó fuera de servicio el 23-5-1998 con la entrada en servicio de la Variante de Chinchilla II.

Repuesta el 1-10-2011 con la entrada en servicio de la Variante de Chinchilla III.



7. VARIANTES CIUDAD REAL - PUERTOLLANO - BRAZATORZAS-VEREDAS

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)
Manzanares a Ciudad Real (actual Línea 522)
Ciudad Real-Miguelturra a Bif. Poblete (actual Línea 524)

Objeto

La construcción de la Línea AVE Madrid a Sevilla, puesta en servicio el día 21 de abril de 1992, supuso importantes modificaciones en las configuraciones de las líneas convencionales existentes en la provincia de Ciudad Real en el tramo coincidente desde Ciudad Real a Puertollano y Brazatortas-Veredas.

En Ciudad Real, el proyecto inicial contemplaba mantener la estación de M.Z.A., situada en la ronda de Ciruela, pero todo cambió, al decidirse que la Línea AVE discurriera por un nuevo trazado por el este de la ciudad, con la construcción de una nueva estación.

Para que la Línea Manzanares a Ciudad Real llegara a la nueva estación Ciudad Real, fue necesaria la construcción de un nuevo ramal desde Miguelturra.

Dado que Ciudad Real se convertiría en estación término para esta Línea, su continuidad con la Línea Ciudad Real a Badajoz, solo se garantizaba mediante la construcción de un viaducto de 900 m, paralelo a la Línea AVE Madrid a Sevilla, con vías de ancho 1.668 mm.

Y para la circulación directa de los trenes, sobre todo de mercancías, que no tuvieran que parar en Ciudad Real, se decidió la construcción del triángulo de Ciudad Real, entre la Línea 522 Manzanares a Ciudad Real y la Línea 520 Ciudad Real a Badajoz, mediante la construcción de la nueva Línea 524 Ciudad Real-Miguelturra y Bif. Poblete.

En el tramo Ciudad Real - Puertollano, fue necesaria la construcción del salto de carnero nº 1, entre el puente del río Jabalón y la estación de Cañada de Calatrava, para compatibilizar la entrada a Puertollano a la derecha de las vías AVE.

En Puertollano, la salida de la línea convencional, lado Badajoz y la del Ramal a Puertollano-Refinería, se hace por debajo de la línea AVE, utilizando el antiguo paso inferior del Ferrocarril de Peñarroya a Puertollano y Fuente del Arco, clausurado en 1970 y el de la mina Asdrúbal, por lo que la línea convencional vuelve a situarse a la izquierda de la del AVE, dirección Sevilla.

En el tramo Puertollano - Brazatortas, por el mismo motivo, se construyó el salto de carnero nº 2, facilitando que la Línea Ciudad Real a Badajoz entre a esa última estación por la derecha de las vías AVE, con su posterior continuación hacia el oeste, dirección Badajoz.

7.1. VARIANTE DE CIUDAD REAL-MIGUELTURRA - POBLETE

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)
Ciudad Real-Miguelturra a Bif. Poblete (actual Línea 524)

Entrada en servicio

5-9-1991

Longitud

6,5 km (Línea 524: 1,9 km y Línea 520: 4,6 km).

Descripción

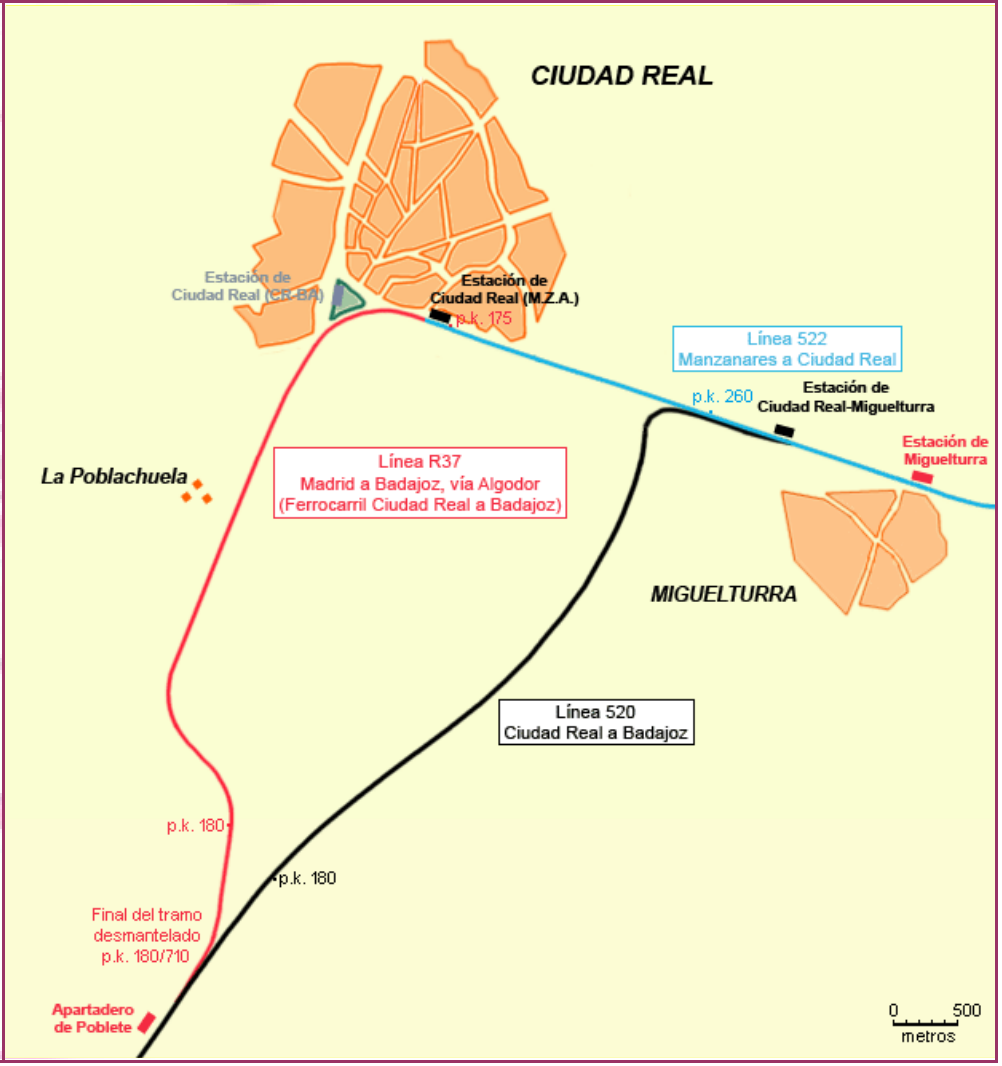
Con la construcción de la Línea AVE Madrid a Sevilla, la estación de Ciudad Real (M.Z.A.) quedó en fondo de saco, toda vez que el día 5-9-1991, se dio de baja el tramo Ciudad Real (M.Z.A.) - Poblete.

Para que la estación de Ciudad Real no quedara incomunicada hasta la entrada en servicio de la nueva estación AVE, fue necesario construir un nuevo trazado por el sur-este de la población, a través de la nueva estación de Ciudad Real-Miguelturra, puesta en servicio ese mismo día.

La nueva traza tuvo dos secciones diferenciadas:

- Puesta en servicio de un tramo de 1,9 km, entre la nueva estación Ciudad Real-Miguelturra y la Bif. Poblete, actual Línea 524, en el que destaca un viaducto en curva de una longitud de 268 m y 10 tramos.

- La construcción de un nuevo trazado, paralelo a la Línea AVE, entre la Bif. Poblete (km 176,2) hasta el enlace con el antiguo trazado de la Línea Madrid a Badajoz (km 180,8), donde concluye la actual Vía Verde de la Poblachuela, que utiliza el tramo desmantelado de dicha línea entre Ciudad Real (M.Z.A.) y la antigua estación de Poblete.



7.2. VARIANTE DE CIUDAD REAL-MIGUELTURRA - CIUDAD REAL (AVE)

Línea

Manzanares a Ciudad Real (actual Línea 522)

Entrada en servicio

21-4-1992

Longitud

2,6 km

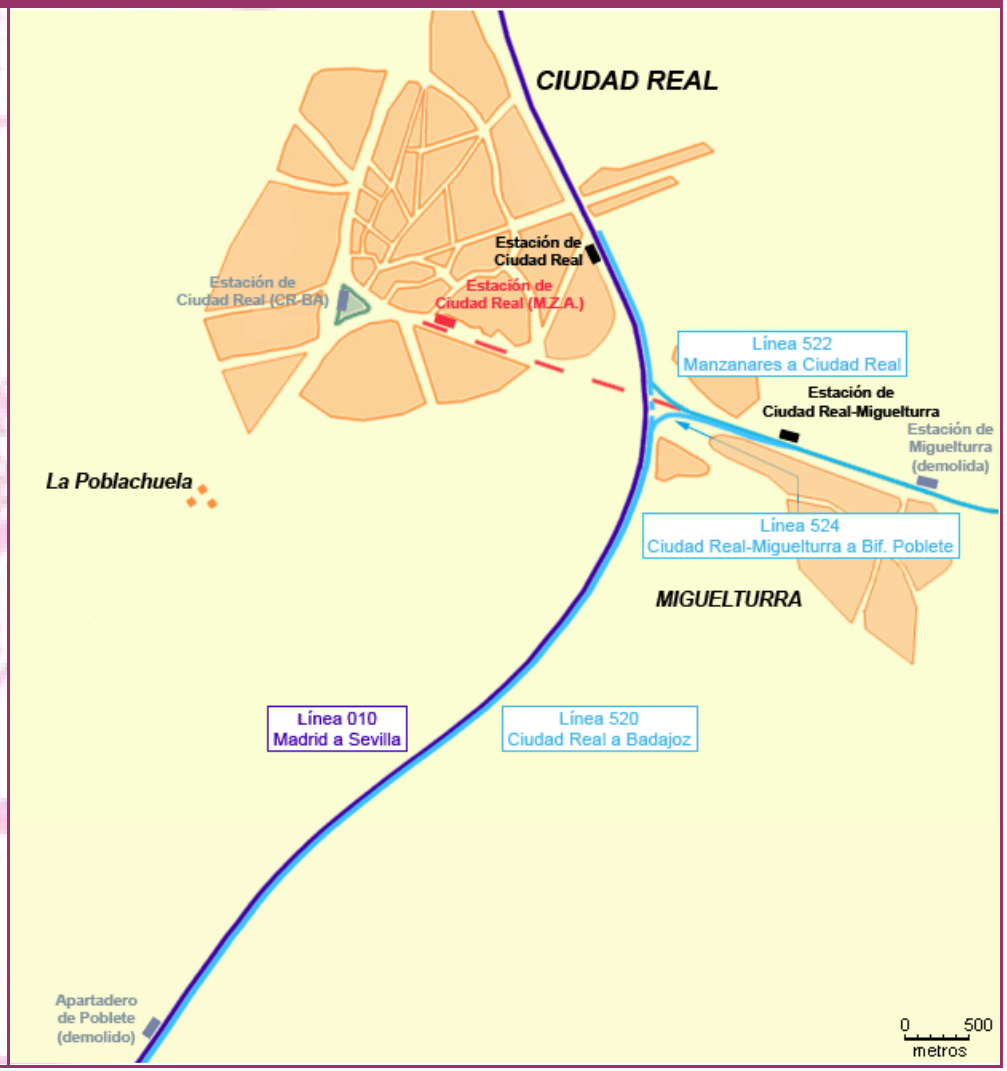
Descripción

Con la entrada en servicio de la nueva estación AVE de Ciudad Real y la clausura de la estación de Ciudad Real (M.Z.A.), fue necesario un cambio de trazado en el tramo final de la Línea Manzanares a Ciudad Real.

Para ello se construyó una nueva traza en ancho ibérico desde la estación de Ciudad Real-Miguelturra, situada en el p.k. 259/470, hasta la topera de vía de la nueva estación de Ciudad Real, p.k. 261/947.

Como obra más significativa del tramo destaca un viaducto en curva, situado en el p.k. 260/749, de 432 m.

Al mismo tiempo se da de baja el trazado hasta la estación de Ciudad Real (M.Z.A.) y se pone en servicio el nuevo tramo Ciudad Real - Bif. Poblete (trazos discontinuos).



7.3. NUEVO TRAMO CIUDAD REAL - BIF. POBLETE

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)

Entrada en servicio

21-4-1992

Longitud

1,2 km

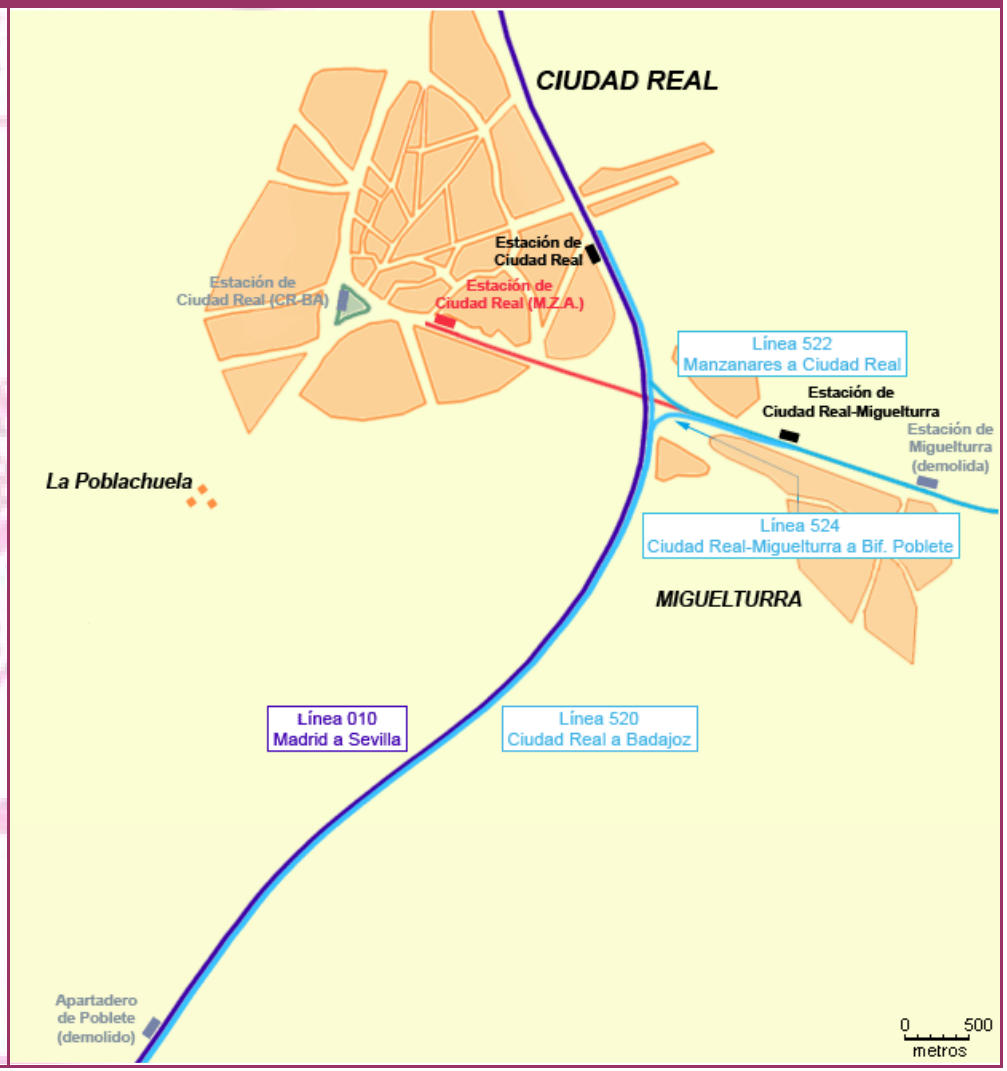
Descripción

Nuevo trazado desde la topera de la nueva estación AVE de Ciudad Real, situada en el km 175,0 (ya que se mantiene la kilometración de la anterior Línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz), hasta la Bif. Poblete (km 176,2), desde donde ya enlaza con el tramo abierto el 5-9-1991, concretamente desde la estación de Ciudad Real-Miguelturra hasta el km 180,8 de la Línea Ciudad Real a Badajoz.

En el nuevo trazado destaca la construcción del viaducto de Ciudad Real, p.k. 175/468, de 936 m, paralelo al de la Línea AVE Madrid a Sevilla.

Con la puesta en servicio de este último tramo se cierra el nuevo "Triángulo" de Ciudad Real, la mayor parte construido en viaducto, que afecta a 3 líneas:

- Línea 520 Ciudad Real a Badajoz.
- Línea 522 Manzanares a Ciudad Real.
- Línea 524 Ciudad Real-Miguelturra a Bif. Poblete.



7.4. TRAMO POBLETE - CAÑADA DE CALATRAVA (salto de carnero nº 1, p.k. 187/468)

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)

Entrada en servicio

5-9-1991

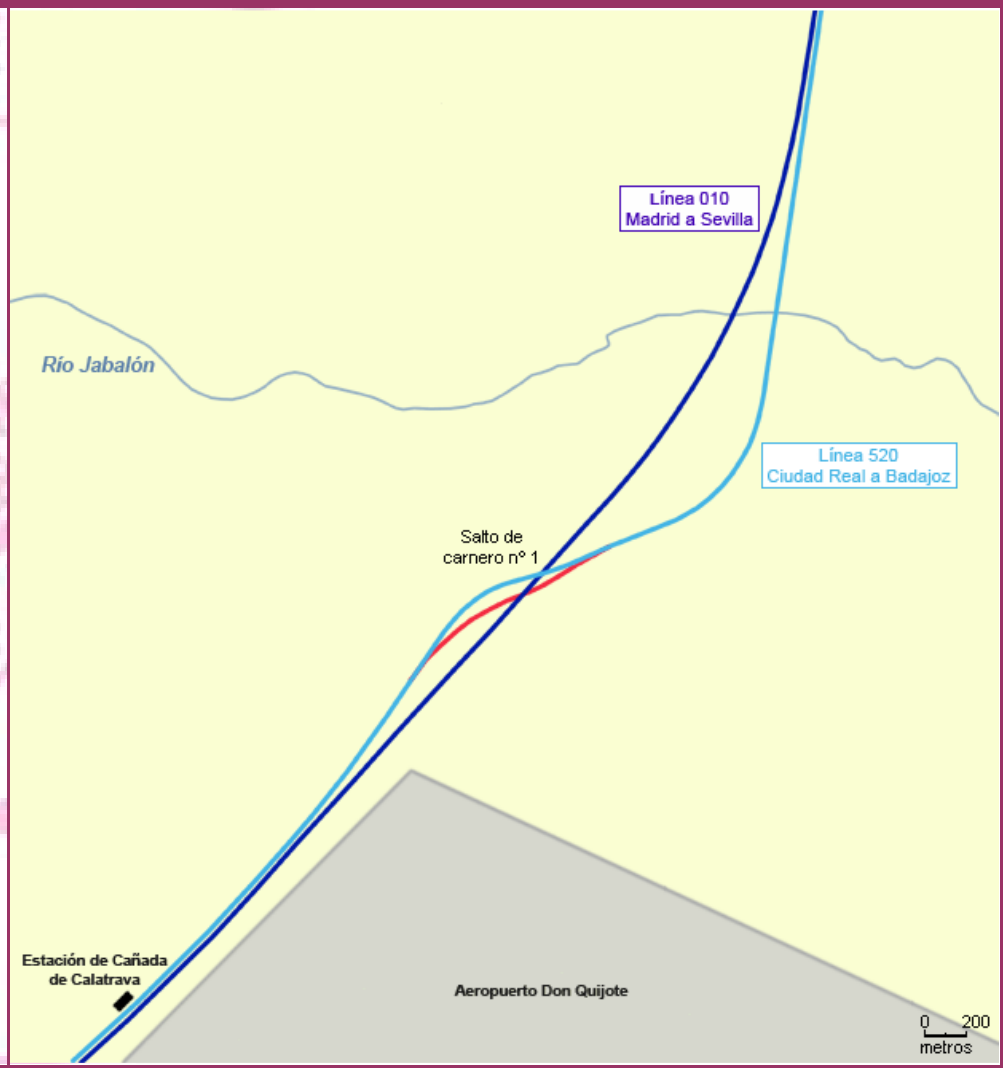
Longitud

1,5 km

Descripción

Dado que la Línea Ciudad Real a Badajoz parte de la capital manchega a la izquierda de las vías de la Línea AVE Madrid a Sevilla, fue necesaria la construcción del salto de carnero nº 1 (p.k. 187/468) para situarlas a la derecha de dicha línea, toda vez que en la estación de Puertollano, el haz de vías de la línea convencional está a la derecha.

En el resto del tramo Cañada de Calatrava - Puertollano, la traza actual es prácticamente la misma que la original, salvo una pequeña variante entre los km 205,2 y 206,3 junto a la laguna Blanca o de Argamasilla de Calatrava.



7.5. NUEVA CONFIGURACIÓN DE LA ESTACIÓN DE PUERTOLLANO

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)

Entrada en servicio

28-1-1991

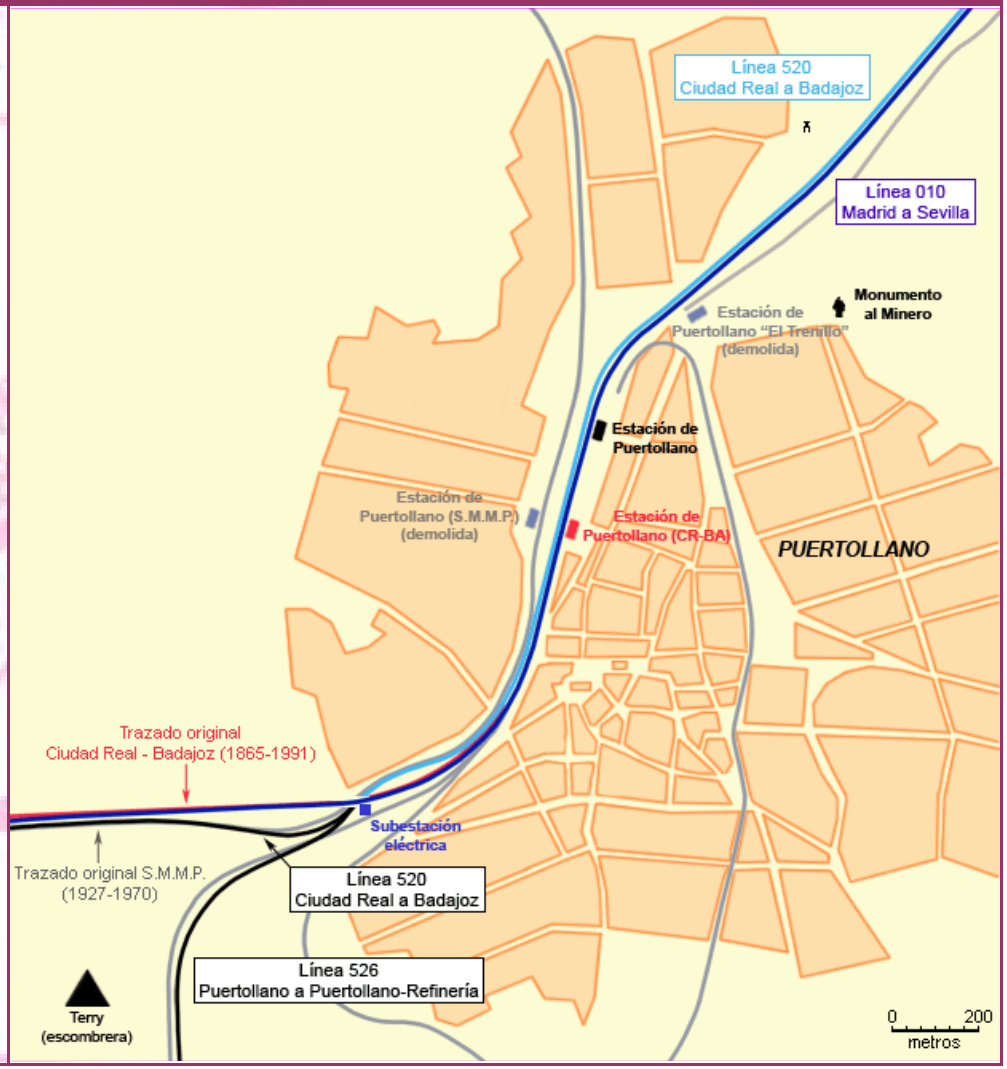
Longitud

Descripción

La construcción de la Línea AVE Madrid a Sevilla, supuso una remodelación integral de la estación de Puertollano, donde había que compatibilizar las nuevas vías de ancho 1.435 mm, con las de 1.668 mm de la línea convencional Ciudad Real a Badajoz.

Entre otras, la novedad más importante fue la salida por el sur de la estación de Puertollano de las líneas Ciudad Real a Badajoz y de Puertollano a Puertollano-Refinería, utilizando el paso inferior por el que antes discurría el Ferrocarril de Peñarroya a Puertollano y Fuente del Arco (clausurado el día 1-8-1970) y el de la mina Asdrúbal. Mientras que las vías AVE irían por encima de dicho puente.

Por otra parte, la Línea AVE Madrid a Sevilla aprovecha hasta La Nava de Puertollano (actualmente Puertollano-Mercancías) parte del trazado original de salida de la Línea Ciudad Real a Badajoz, y ésta a su vez el de Peñarroya.



7.6. TRAMO PUERTOLLANO - BRAZATORTAS-VEREDAS (salto de carnero nº 2, p.k. 226/887)

Línea

Ciudad Real a Badajoz (actual Línea 520)

Entrada en servicio

28-1-1991

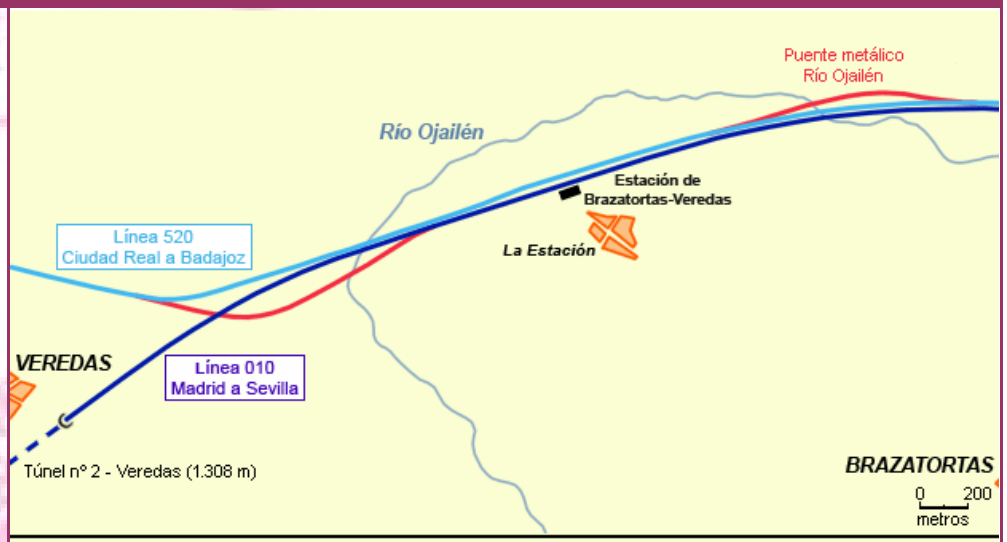
Longitud

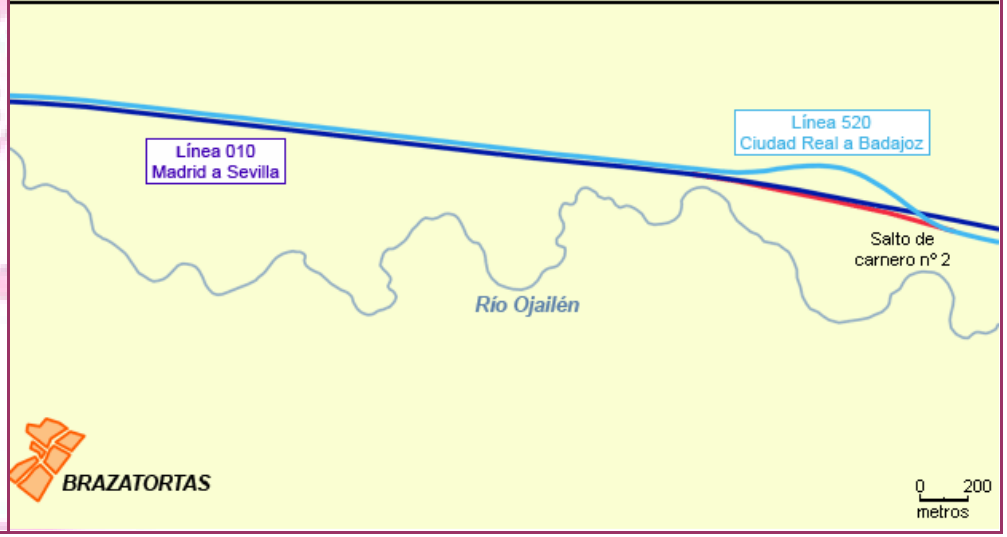
5.260 m

Descripción

Puesto que la Línea AVE Madrid a Sevilla gira hacia sur en Brazatortas, fue necesaria la construcción del salto de carnero nº 2 (p.k. 226/887) para situar de nuevo la Línea Ciudad Real a Badajoz al norte de la del AVE. Para ello se construyó una nueva variante entre el p.k. 225/600 y el 230/860.

En el resto del tramo Puertollano - Brazatortas-Veredas, la traza actual es prácticamente la misma que la originaria, salvo una modificación de trazado desde la salida de Puertollano hasta la entrada a la estación de La Nava de Puertollano, ahora Puertollano-Mercancías, así como otra en la entrada a la estación de Brazatortas-Veredas, en donde se construyó un nuevo puente de hormigón sobre el río Ojailén quedando abandonado el antiguo tramo metálico situado en el p.k. 231/525, que se conserva.





8. VARIANTE DE SOCUÉLLAMOS

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

30-11-1997

Longitud

8 km

Descripción

Desde el p.k. 182/070 hasta el p.k. 190/390.

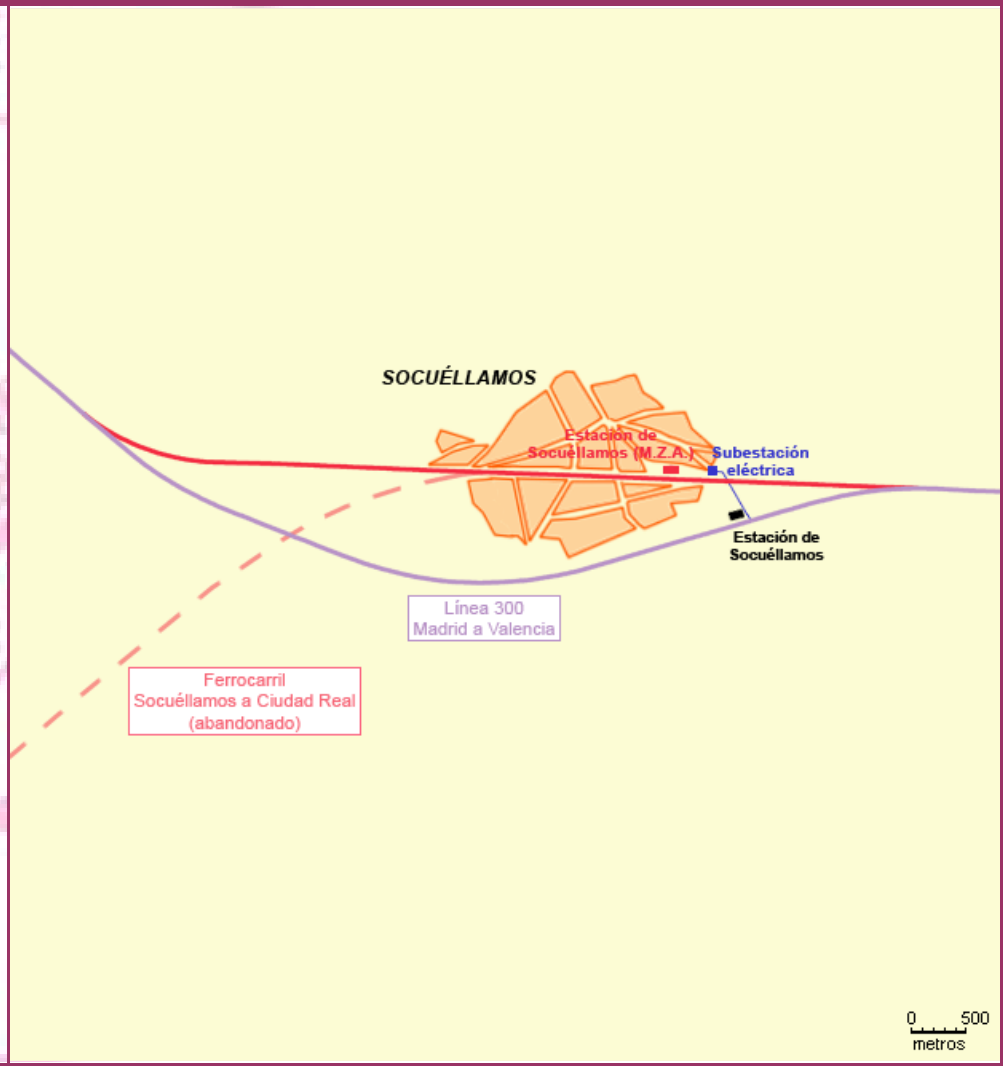
Nuevo trazado por el sur de la población para evitar el paso del ferrocarril por el núcleo urbano y la eliminación de los 6 pasos a nivel existentes en el anterior tramo, que luego se desmanteló.

Se mantiene en servicio la subestación eléctrica situada en el antiguo trazado, cuyos *feeders* van aéreos unos 500 m hasta la nueva variante.

Incluye la construcción de la nueva estación de Socuéllamos (km 188,7).

Referencias

Revista Líneas del Tren nº 167, de 16 de enero de 1998, pp. 18 a 20.



9. VARIANTE DE VILLAR DE CHINCHILLA

Línea
Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio
15-2-1998

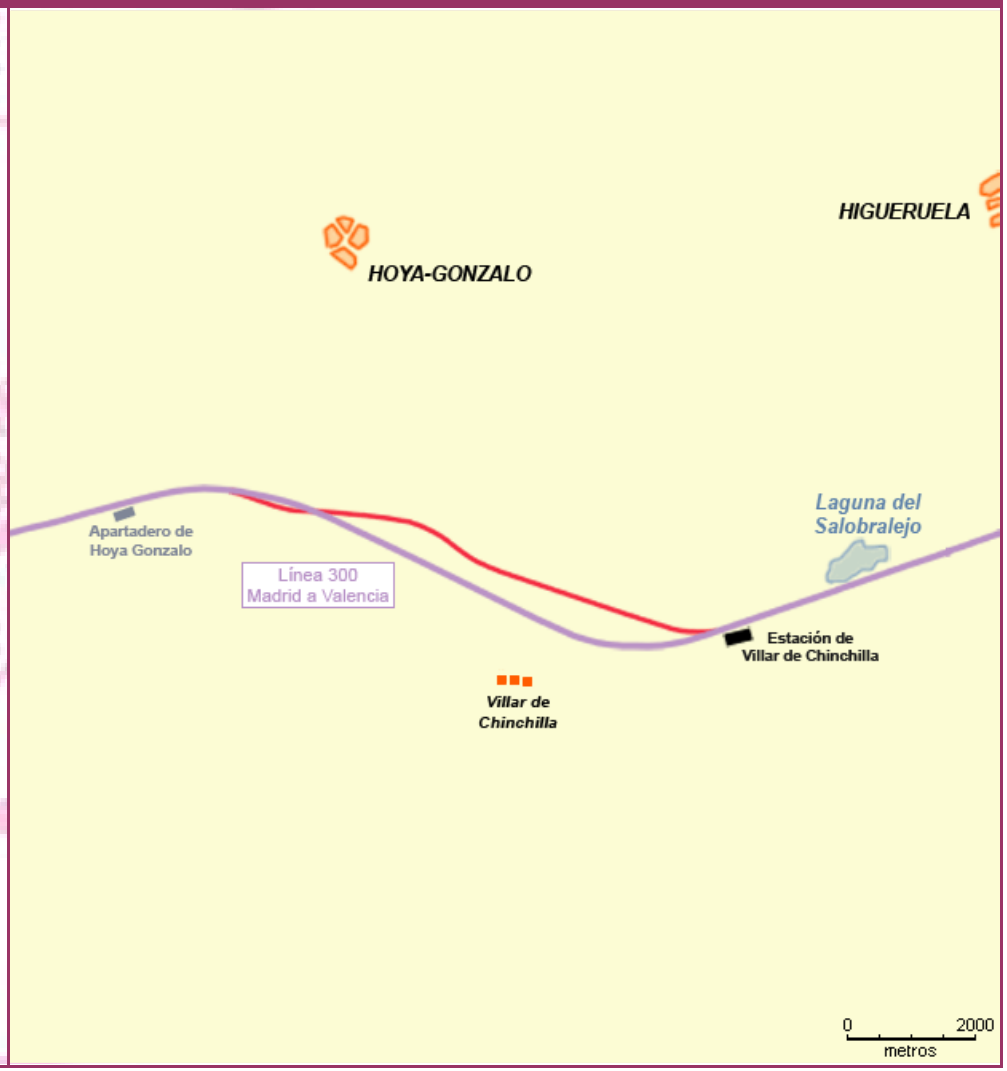
Longitud
8 km

Descripción
Desde el km 308 hasta el km 316.

Rectificación del antiguo trazado de M.Z.A. para adaptarlo a velocidades superiores a 200 km/h.

Causa baja en la línea el día 12 de febrero de 2011, para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042), recuperándose desde ese mismo día el antiguo trazado.

Referencias
Revista Líneas del Tren nº 171, de 17 de marzo de 1998, pp. 10 a 12.



10. VARIANTE DE CHINCHILLA II

Línea
Chinchilla a Cartagena

Entrada en servicio
23-5-1998

Longitud
15.869 m

Descripción
Desde el km 286 hasta el 302.

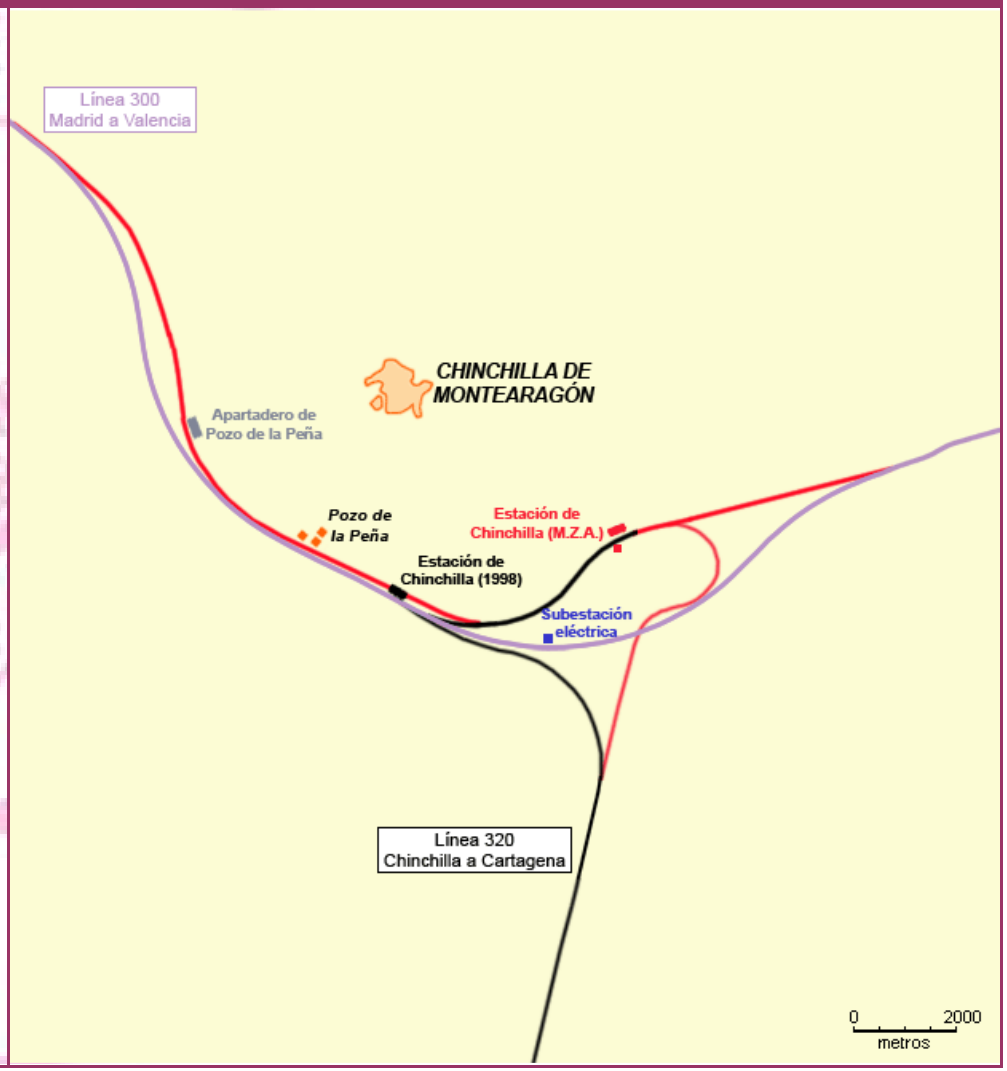
Nuevo trazado por el sur de la estación para adaptarlo a velocidades superiores a 200 km/h.

Incluye la construcción de una nueva estación de Chinchilla –Chinchilla (1998)– situada en el km 294,7, como punto de arranque de la línea de Chinchilla a Cartagena, con lo que se abandona el trazado de la Variante de Chinchilla I del año 1979, quedando la estación de M.Z.A. como apartadero en fondo de saco, sobre todo para trenes militares.

Posteriormente se desmanteló el tramo desde la estación de Chinchilla (1998) a la de Chinchilla (M.Z.A.)

Causa baja en la línea el día 1 de octubre de 2011, para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042).

Referencias
Revista Líneas del Tren nº 177, de 15 de junio de 1998, pp. 10 a 12.



11. VARIANTE DE ALPERA

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

6-2-2006, a las 10:30 h

Longitud

28,6 km

Descripción

Desde el p.k. 317/520 hasta el p.k. 353/255 (p.k. 346/100 del nuevo trazado).

Diseñada con parámetros de alta velocidad, acorta el anterior trazado en 6,8 kilómetros.

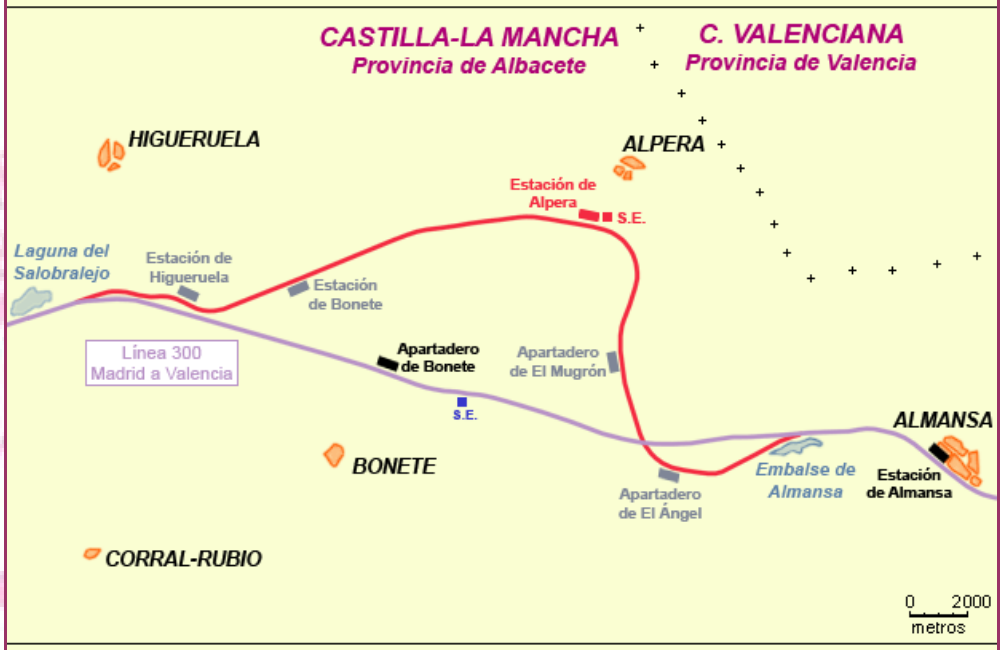
Incluye la construcción del apartadero de Bonete (p.k. 330/947) y una subestación eléctrica (p.k. 333/847).

Supone dejar sin servicio la estación de Alpera, desmantelándose posteriormente vía, catenaria e instalaciones eléctricas.

Causa baja en la línea el día 19 de febrero de 2012 para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042), al tiempo que se repone el antiguo trazado.

Referencias

Artículos y reportajes: La variante de Alpera.
Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril (http://www.fcmaf.es).



12. VARIANTES ALBACETE - ALMANSA (línea de alta velocidad a Levante)

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Objeto

Serie de actuaciones ejecutadas en el tramo Albacete - Almansa dentro del proyecto de construcción de la LAV a Levante, desarrolladas en dos fases. La fase I consistió en la construcción de una variante de doble vía de ancho ibérico para desviar el tráfico ferroviario de mercancías y de servicios regionales de viajeros, para una vez liberado el trazado ocupado por la vía convencional, proceder a su adaptación a la alta velocidad (fase II).

Con objeto de compatibilizar las obras con el mantenimiento del tráfico, se pusieron en servicio en varias fechas, llevándose a cabo los siguientes tipos de actuaciones:

- **Reposición de trazados abandonados en anteriores variantes:**
  Para aprovechar al máximo los trazados ya existentes aptos para permitir circulaciones de alta velocidad (Variante de Chinchilla II, Variante de Villar de Chinchilla y Variante de Alpera), la actuación consistió en el cambio de ancho ibérico a ancho UIC, dando continuidad a la línea de ancho convencional mediante la reposición de los antiguos trazados.

- **Mantenimiento del trazado:**
  Entre el Puesto de Banalización de Villar de Chinchilla (p.k. 316/341) y el p.k. 317/878.

- **Tramos de nueva construcción:**
  Para liberar el trazado y conexionar los tramos repuestos con los que mantienen el trazado original, la actuación consistió en la construcción de nuevas variantes por desplazamiento de la traza original:

  - Albacete - P.K. 287/260, de 8,6 km de longitud.
  - Desde el km 301,0 hasta el km 309,4, de 9,4 km de longitud.

12.1. TRAMO CHINCHILLA (1998) - VILLAR DE CHINCHILLA

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

12-2-2011

Longitud

21 km

Descripción

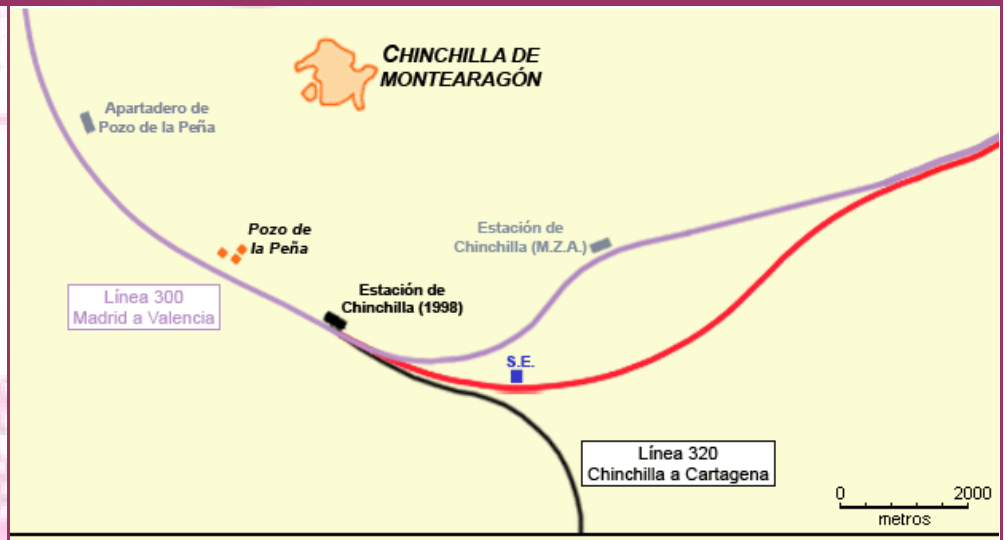
Desde el km 295 hasta el km 316.

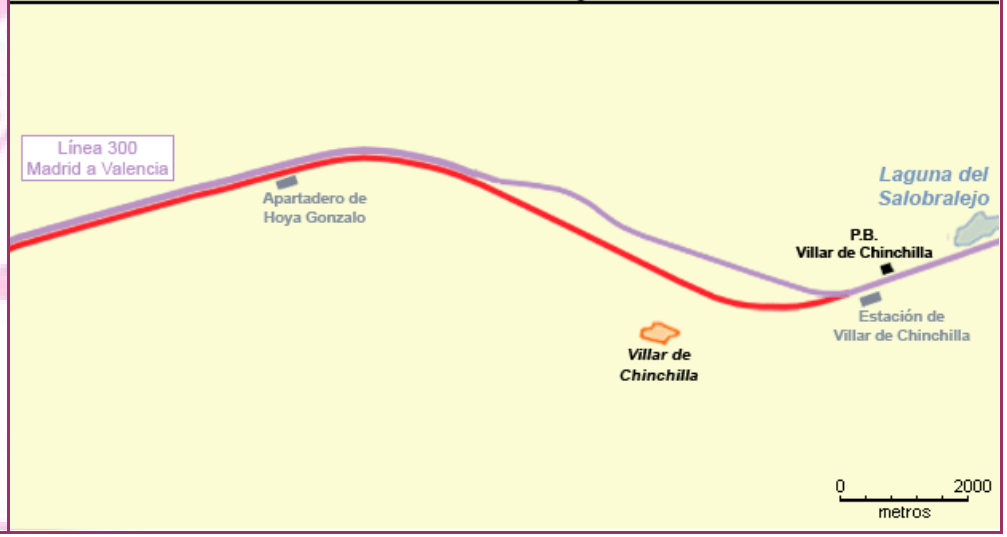
Reposición de los tramos originales construidos por M.Z.A., que habían sido modificados el día 15 de febrero de 1998 (Variante de Villar de Chinchilla) y 23 de mayo de 1998 (Variante de Chinchilla II) para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042).

Incluye el tramo de nueva construcción entre ambas variantes desde el km 301,0 hasta el km 309,4 para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042).

Referencias

Modificación de itinerarios en torno al nudo de Chinchilla.
Hemeroteca Vía Libre, 14-2-2011.





12.2. TRAMO ALBACETE - CHINCHILLA (1998)

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

1-10-2011

Longitud

14,5 km

Descripción

Desde el km 280,6 hasta el km 295,1.

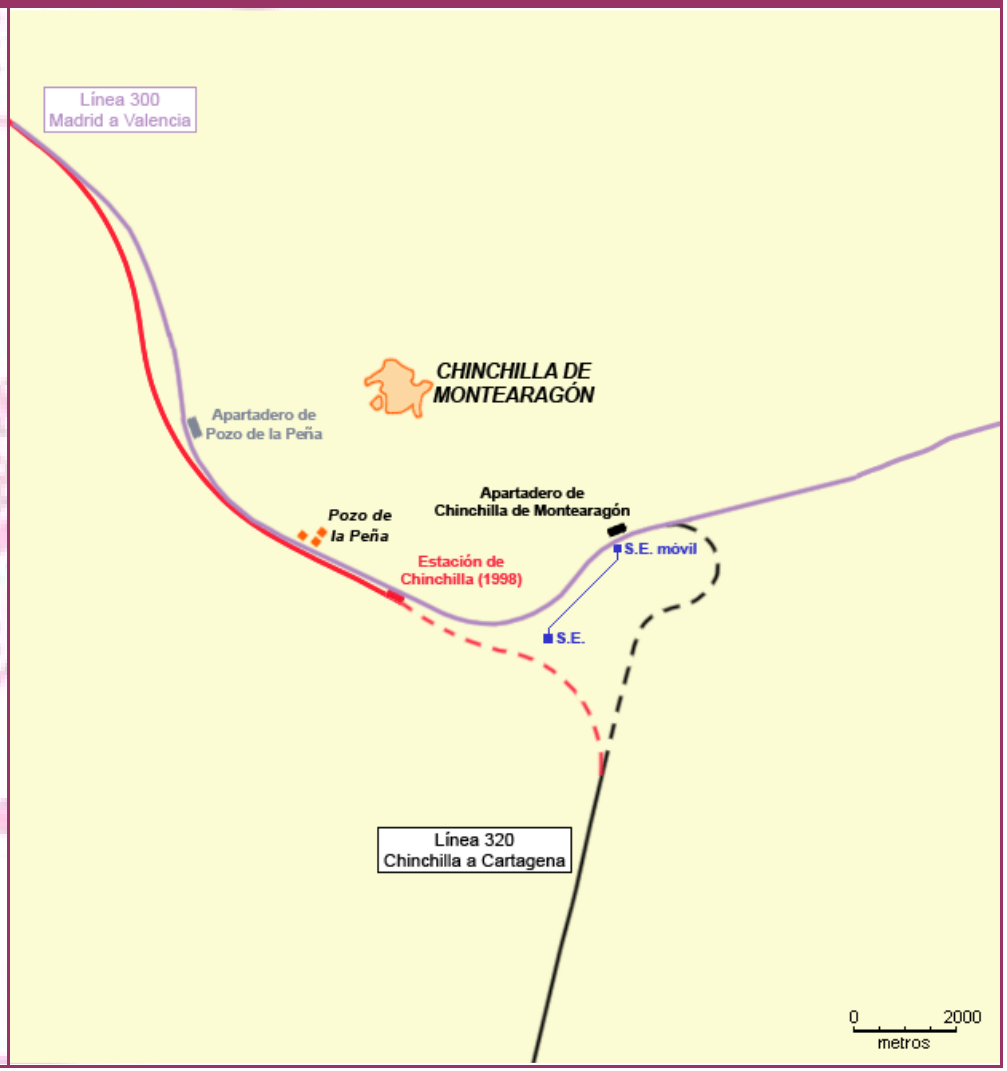
Reposición del tramo original modificado por la construcción de la Variante de Chinchilla II puesto en servicio el día 23 de mayo de 1998, desde el p.k. 287/260 hasta la estación de Chinchilla (1998).

Incluye el tramo de nueva construcción desde Albacete hasta el p.k. 287/260 (donde destaca la construcción del nuevo viaducto José Antonio Lara de 562 m) para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042).

Al mismo tiempo se pone en servicio la variante de Chinchilla III (trazos discontinuos) que supone la vuelta de Chinchilla a su configuración del año 1979.

Referencias

En servicio el tramo de línea convencional Albacete - Chinchilla.
Hemeroteca Vía Libre, 3-10-2011.



12.3. VARIANTE DE CHINCHILLA III

Línea
Chinchilla a Cartagena

Entrada en servicio
1-10-2011

Longitud
4,6 km 297/0 a 301/2

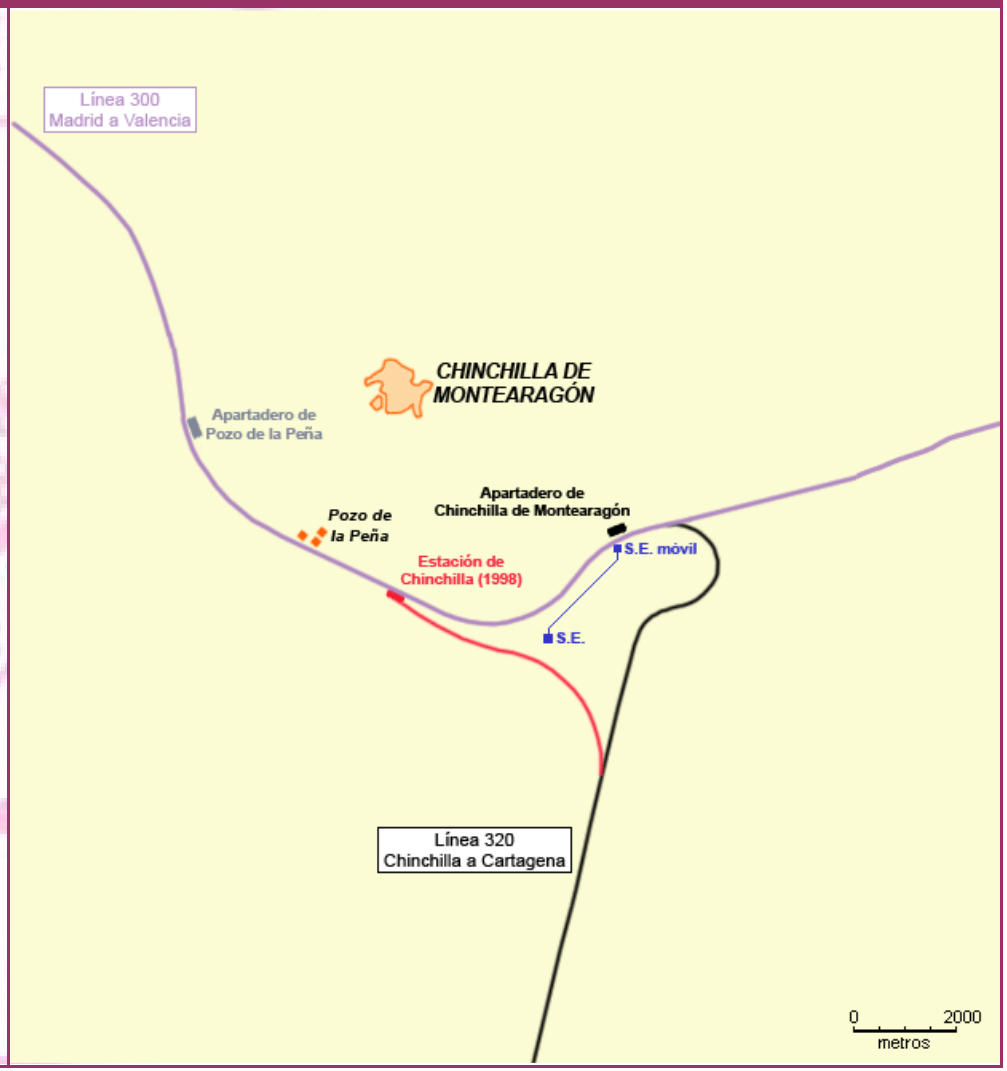
Descripción
Desde la estación de Chinchilla (M.Z.A.) hasta el km 301,2.

Se abandona el trazado puesto en servicio con la variante de Chinchilla II el día 23 de mayo de 1998, desde la estación de Chinchilla (1998) hasta el enlace con la línea de Cartagena (km 301,2).

La estación de Chinchilla (1998) pasará a ser el PAET de Chinchilla AV (p.k. 337/3), una vez puesta en servicio la LAV el 18 de junio de 2013.

De esta forma, la estación de Chinchilla (M.Z.A.) vuelve, reconvertida en apartadero, a la configuración del año 1979 (Variante de Chinchilla I) con la reposición de la curva de herradura hasta el anterior enlace, pasando a denominarse como la localidad; Chinchilla de Montearagón.

Referencias
En servicio el tramo de línea convencional Albacete - Chinchilla.
Hemeroteca Vía Libre, 3-10-2011.



12.4. TRAMO VILLAR DE CHINCHILLA - ALMANSA

Línea

Madrid a Alicante (actualmente Madrid a Valencia)

Entrada en servicio

19-2-2012

Longitud

35,4 km

Descripción

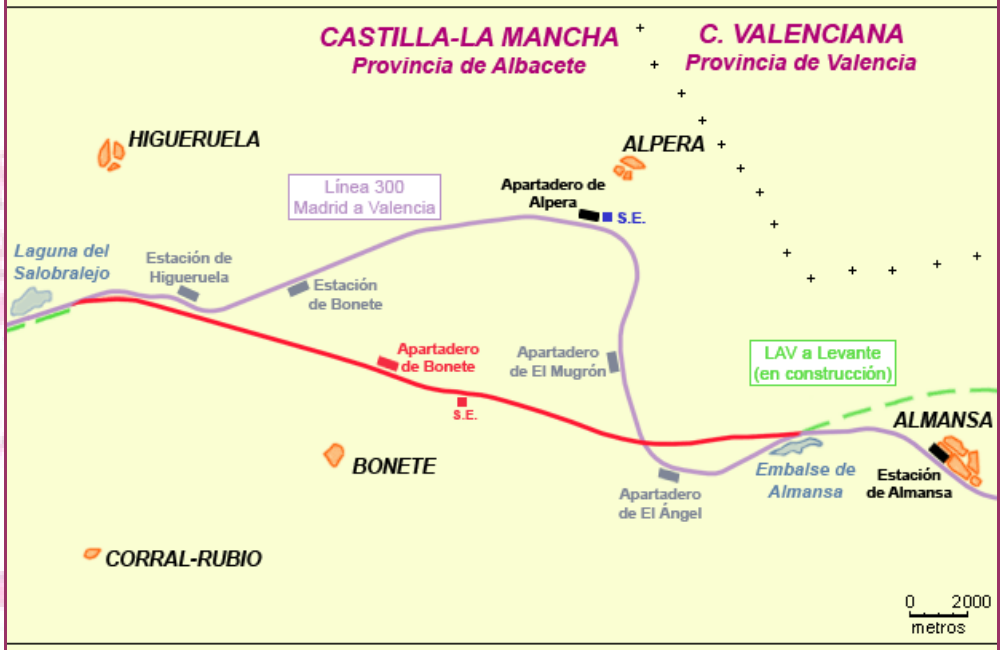
Desde el p.k. 317/878 hasta el p.k. 353/255.

Reposición del trazado original de M.Z.A., que había sido dado de baja y desmantelado por la entrada en servicio de la Variante de Alpera el día 6 de febrero de 2006, para liberar el trazado y reconvertirlo en tramo de alta velocidad dentro de la nueva LAV Madrid a Levante (actualmente Línea 042).

Supone la reapertura de la estación de Alpera (p.k. 337,791), que se reabre como apartadero y la baja del apartadero de Bonete (p.k. 330,947) situado en tramo de la Variante de Alpera, que pasará a ser el PAET de Bonete AV (p.k. 373,5) una vez puesta en servicio la LAV el 18 de junio de 2013.

Referencias

Se recupera, después de seis años, el servicio ferroviario en Alpera. Hemeroteca Vía Libre, 23-2-2012.



13. VARIANTE DE CAMARILLAS II

Línea
Chinchilla a Cartagena

Entrada en servicio
20-3-2019, a las 23:00 h

Longitud
18,3 km

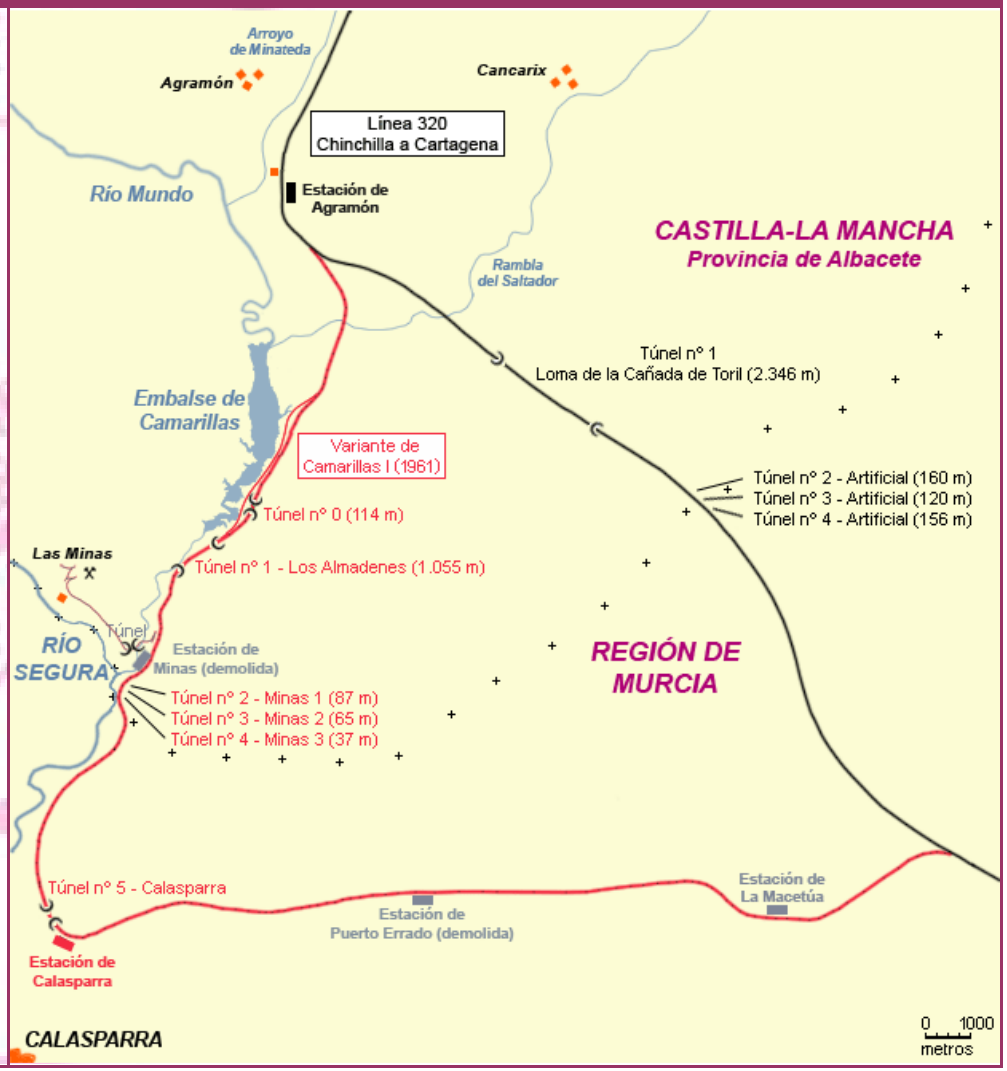
Descripción
Desde el p.k. 368/750 hasta el p.k. 387/100.

Adaptación de la línea a Cartagena a la alta velocidad con plataforma para albergar vía doble aunque actualmente se ha montado en vía única sin electrificar y ancho 1.668 mm (ibérico).

El trazado atraviesa perpendicularmente la Sierra de la Cabeza del Asno, dejando sin servicio la anterior Variante de Camarillas I y la estación de Calasparra.

Incluye un túnel bitubo (solo construido uno de ellos), 3 túneles artificiales, 5 viaductos (con estribos para doble vía pero un solo tablero montado) y un PAET del que solo se ha realizado la explanación del terreno.

Referencias
En servicio la nueva variante de Camarillas.
Hemeroteca Vía Libre, 22-3-2019.



14. VARIANTE DE HERRERA DE LA MANCHA

Línea

Alcázar de San Juan a Cádiz

Entrada en servicio

En construcción

Longitud

3,5 km

Descripción

Desde el p.k. 184/540 hasta el p.k. 188/100.

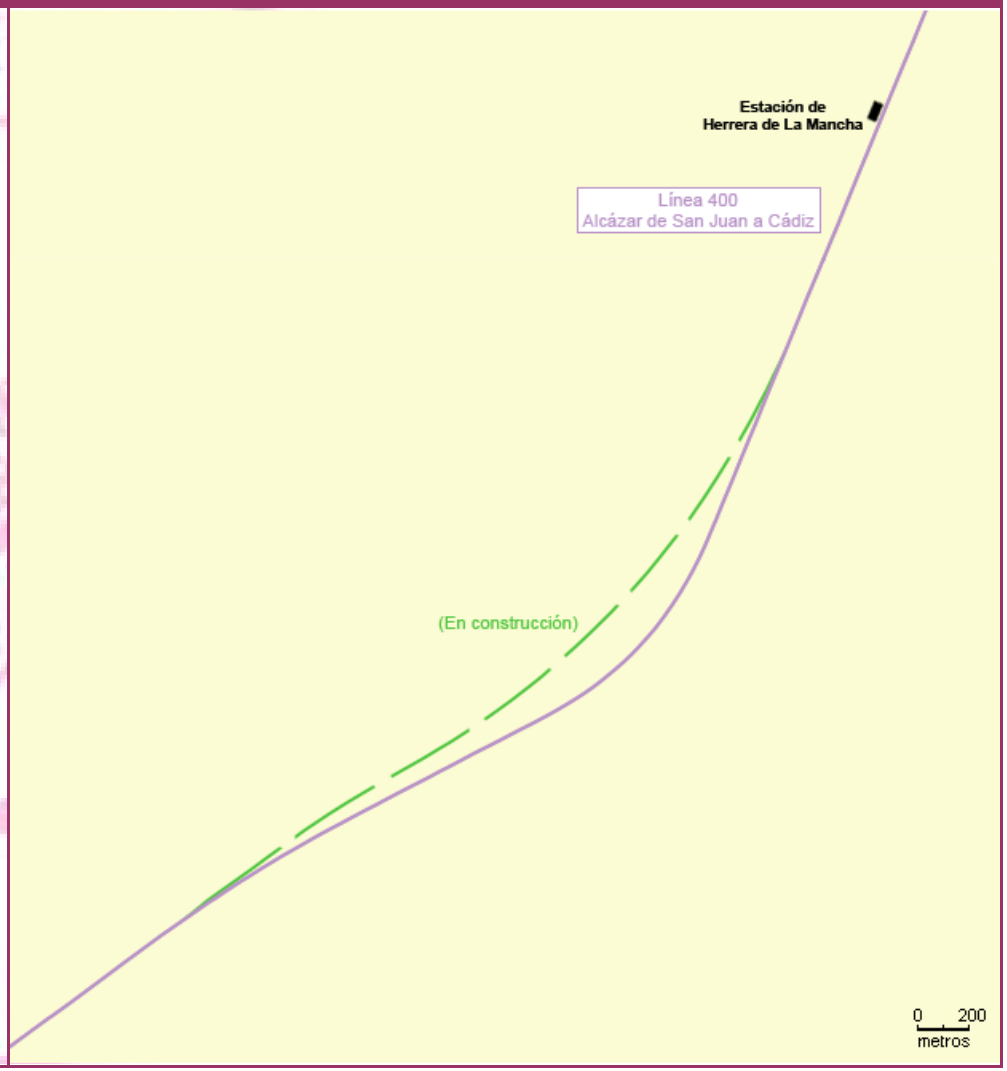
Encuadrada dentro del proyecto LAV Madrid - Alcázar de San Juan - Jaén que en su tramo Alcázar de San Juan - Manzanares contempla la mejora de la plataforma ferroviaria existente y la sustitución de la superestructura y la electrificación para permitir la circulación a una velocidad superior a 250 km/h, compatible para trenes de mercancías, ya que se mantiene el carácter de línea para tráfico mixto.

Tiene una longitud de 3,5 km y supone la modificación de la curva situada en las cercanías del Centro penitenciario de Herrera de la Mancha para dotarla de un mayor radio adaptado a los parámetros de diseño de la línea.

Se encuentran concluidas las obras de plataforma, a la espera del montaje de vía, electrificación e instalaciones de seguridad.

Referencias

Infraestructuras ferroviarias: Línea de alta velocidad Madrid - Alcázar de San Juan - Jaén.
Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril (http://www.fcmaf.es).



FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL