



Uno de los viaductos que ha habido que construir entre Elvas y Évora. JOSÉ VICENTE ARNELAS

La línea de alta velocidad Elvas-Évora se atasca a falta de la certificación

El diario luso Público se hace eco de que una inversión de 460 millones no abre por una cuestión burocrática

J. LÓPEZ-LAGO
Badajoz

La Unión Europea plantea que el tiempo de viaje en tren entre Madrid y Lisboa se reduzca a tres horas en el año 2034, con lo que habría que aplicar parámetros y tecnología de una alta velocidad que en Portugal aún no existe. Para hacer de este objetivo algo progresivo, fija que, al menos para 2030 cuando tenga lugar el próximo Mundial de Fútbol que involucra a España y Portugal, ese mismo viaje entre las dos capitales ibéricas dure unas cinco horas.

De momento, entre Badajoz y Madrid aún se tardan más de cuatro horas en el servicio más rápido, el Alvia, y entre Badajoz y Lisboa el viaje no baja de cinco horas e incluye dos transbordos. El país vecino quiere evolucionar y está enfrascado ahora mismo en completar su primer corredor de alta velocidad. Este proyecto lo ha dividido en tres fases, siendo la primera en desarrollar la que conecta los noventa kilómetros que hay entre Elvas y Évora y por tanto el tramo más próximo a Extremadura.

Se trata del proyecto 'Alta velocidad ferroviaria de Portugal', para el cual en marzo de 2024 se anunció que ese primer segmento —que ya acumulaba entonces tres años de retraso— entraría en servicio en 2025, según manifestaron los responsa-

bles de Infraestructuras de Portugal (IP), el organismo adscrito al Ministerio de Economía luso, que tiene como único accionista al Estado y que gestiona las redes de comunicación del país.

Pero las obras en este tramo, en el que ha habido que construir hasta 15 viaductos, algunos de hasta setenta metros de altura para salvar los desniveles del terreno, se han retrasado. Con todo, los trabajos habrían concluido y lo que queda en esta primera fase ya es papeleo. El problema es quién tiene que tramitarlo. Según ha publicado este martes el diario portugués Público, la construcción de la Línea Évora-Elvas terminó oficialmente en enero de 2026, pero IP (Infraestructuras de Portugal) aún no ha entregado al IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) el proceso de entrada en servicio y no sabe cuándo esta línea será inaugurada.

'Obra ferroviaria de 460 millones de euros está parada a la espera de certificación', titulaba en portada el rotativo portugués esta semana. En el interior, explicaba que, aunque las obras constructivas concluyeron de forma oficial a principios de año, la infraestructura no puede utilizarse porque está completamente paralizada a nivel administrativo a la espera de las certificaciones de seguridad correspondientes. Y añadía que no tiene fecha de apertura porque la entidad pública Infraestructuras de Portugal (IP) todavía no ha remitido la documentación necesaria al regulador de transportes luso (IMT), por lo que aún no existe una fecha prevista para su inauguración ni para la entrada en circulación de los trenes.

Este tramo Elvas-Évora es uno de los tres previstos para conectar la po-



Aspecto de la vía por estrenar y su catenaria esta semana. JOSÉ VICENTE ARNELAS

blación fronteriza con Lisboa. La fase dos es Elvas-Poceirao, y la tercera Poceirao-Lisboa, la cuales estaba previsto que culminaran antes de 2030, por lo que en esa fecha ya sería posible enlazar por tren de pasajeros Elvas y Lisboa en una hora y cincuenta minutos. La plataforma está preparada para trenes que alcancen hasta los 300 kilómetros por hora, aunque en la parte más próxima a la frontera no podrán superar los 250.

No obstante, los plazos será complicado cumplirlos por los retrasos que se han ido acumulando. De hecho, fue durante la XXXIV Cumbre Hispanolusa celebrada en Lanzarote en

marzo de 2023 cuando el entonces primer ministro Antonio Costa anunció junto a Pedro Sánchez que este tiempo inferior a dos horas para atravesar el país en tren sería una realidad en el año 2024, lo cual no ha ocurrido.

De momento, el tramo Elvas-Évora sería el primero en entrar en servicio, ya que la Comisión Europea estableció los hitos clave y los plazos para completar la línea de alta velocidad entre Madrid y Lisboa antes de 2034 como uno de los proyectos transfronterizos emblemáticos de la destinado a mejorar la conectividad entre España y Portugal e integrar plenamente a ambos países en la red europea de alta velocidad.

El otro eje Oporto-Vigo

Pero hay que saber que el país vecino también está enfrascado en otro tramo de Alta Velocidad, el comprendido entre Lisboa y Oporto, donde hay mucho mayor densidad de población y se concentran las principales industrias. De hecho, en la

ALGUNAS CLAVES

► **Proyecto Europeo.** La Comisión Europea fijó los plazos para completar la línea de alta velocidad entre Madrid y Lisboa antes de 2034 como uno de los proyectos transfronterizos más emblemáticos de la red Transeuropea de Transporte (TEN-T)

► **Tiempos.** Por un lado, los proyectos ya acumulan retraso en cuanto a plazos. Por otro, el objetivo es enlazar las dos capitales europeas en aproximadamente tres horas en el futuro. Los trenes circularán a 300 km/h como máximo.

► **Tres fases.** La parte portuguesa con vía electrificada se hará en tres fases. La primera, con la obra concluida, es Elvas-Évora; la segunda, Évora-Poceirao; la tercera Poceirao-Lisboa, que requiere de un puente sobre el Tajo

XXXVI Cumbre Hispano-Portuguesa celebrada en La Rábida, el pasado mes de marzo se redefinieron y oficializaron los plazos y prioridades de las conexiones transfronterizas. Entonces el primer ministro portugués, Luís Montenegro, confirmó que la conexión con Galicia (Oporto-Vigo) tiene prioridad temporal frente a Madrid. Se estima que esa línea de alta velocidad de norte a sur esté concluida en 2033, reduciendo el viaje entre Vigo y Oporto a unos 50 minutos (actualmente operado por el lento Tren Celta) y conectando Vigo con Lisboa en 2 horas y 20 minutos.

La parte española

Miguel Fuentes, responsable del sector ferroviario de Comisiones Obreras, ya ha visto con sus ojos que la obra entre Évora y Elvas ya está hecha, incluida la instalación de la catenaria para que pueda circular un tren electrificado, «más fiable, económico y potente que los de gasoil», recuerda. Desconoce si esa catenaria ya tiene tensión y cuándo quiere poner en marcha el Gobierno portugués esa línea cuyo último tramo, hasta Lisboa incluye un puente sobre el Tajo que podría demorar esa conexión con la capital lusa, si bien reconoce que se sorprendió cuando Portugal ejecutó el puente Vasco de Gama entre 1995 y 1998 en un plazo relativamente corto.

Preguntado por la parte española, de lo que duda es de que la conexión Madrid-Lisboa por alta velocidad esté lista en 2030 para el mundial. Para eso habría que avanzar en el tramo Madrid-Badajoz, obra que podría acelerarse no obstante, cree, al aparcarse la opción de pasar por la ciudad de Toledo y hacerlo por Pantoja (al noreste de Toledo) de manera provisional, una solución que no cree que termine siendo eventual por las altas inversiones que contempla, en torno a 350 millones de euros, dice.

En cuanto a la conexión entre Elvas y Badajoz, esa plataforma ya existe, aunque justo en ese tramo de transición entre los dos países haya que reducir ostensiblemente la velocidad por las características actuales de la vía.