## Próxima parada: la Cabezuela

*Tras décadas de proyecto y reivindicación, el Puerto de Cádiz estará conectado con el ferrocarril a través de un ramal para mercancías que empezará a construirse de inmediato y entrará en servicio en 2012*

**Fuente informativa:** Diario de Cádiz (www.diariodecadiz.es).
**Fecha:** 31 de octubre de 2009.

Hay quienes recuerdan que el proyecto estaba ya esbozado a principios de los 70. Muchos saben que la reivindicación oficial data de 1998 y que es uno de los incumplimientos del Plan Estatal de Infraestructuras para el periodo 2000-2007. La mayoría cree que, después de tantos años, no habría salido del cajón de no ser porque se ha convertido en una infraestructura fundamental para el futuro polígono de Las Aletas. Y nadie duda de que el puerto de la Bahía de Cádiz sería hoy en día bien distinto si el ramal ferroviario de La Cabezuela se hubiese construido antes.

Este salto del papel al terreno se dio definitivamente el pasado 14 de julio con la adjudicación del proyecto de obra a la UTE formada por las empresas Ploder Uicesa y Vialobra, y aunque habrá que esperar para valorar si desencadena una revolución portuaria y logística, las expectativas son ya bastante halagüeñas.

El ramal conectará el muelle de La Cabezuela-Puerto Real con la línea del ferrocarril Sevilla-Cádiz y dará una nueva dimensión al Puerto de la Bahía de Cádiz, que hasta ahora sólo contaba con una pequeña vía auxiliar en la capital que lleva meses inutilizada y que en los últimos años se limitó al convoy del correo canario.

Con 4,65 kilómetros de longitud, el nuevo tendido férreo nacerá a poco más de 500 metros del apeadero actual de Las Aletas (Universidad) y tendrá tres tramos. El primero discurrirá por la espalda del polígono puertorrelaño de El Trocadero y aprovechará la senda de una vieja vía que desemboca en la factoría de Delphi. El ferrocarril se reemplazará por uno nuevo y se mantendrá, como una bifurcación, la parte final que conduce a la planta automovilística para permitir posibles usos futuros. Después avanzará en paralelo a las naves, dejando a un lado la factoría de Airbus y al otro la propia multinacional.

La segunda parte es la más compleja porque corresponde con la zona de marismas de la Isla del Trocadero. Para superar este espacio natural, se construirá un viaducto de 934 metros de largo, 37 pilas y una altura máxima que rondará los 10 metros. Esta estructura no sólo sobrevolará los esteros, sino también el nudo de carreteras de La Cabezuela que actualmente está cercado por las obras del segundo puente y del desdoblamiento de la N-443 (autovía CA-35). Aquí no acaba la dificultad de esta sección, ya que el viaducto desemboca en los astilleros de Navantia Puerto Real, junto al edificio principal de oficinas. Una parte de esta superficie, aún pendiente de definir, será expropiada a la compañía naval.

El tercer y último tramo va completamente en superficie y en paralelo al cantil del dique de Matagorda y muere a la entrada del muelle de la Cabezuela. Debido a que atraviesa un cruce interior de carreteras del polígono, es probable que se incorpore un paso a nivel para regular ambos tráficos.

Aquí termina la intervención del Ministerio de Fomento porque la integración en el propio dique ya está finalizada y ha corrido a cargo de la propia Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Sencilla, con un coste de cuatro millones y

agilizada para aprovechar un fondo presupuestario, la obra comprendía 2,7 kilómetros y se ejecutó el año pasado por las empresas Tecsa y Flota. En su desembocadura, el tendido ferroviario se subdivide en tres, según la carga prevista: graneles sólidos (cereales fundamentalmente y minerales) y graneles líquidos (aceites y productos petrolíferos). El ramal de la Cabezuela será de una única vía y se reservará exclusivamente para el transporte de mercancías. Dado que la actividad principal de esta dársena es de tipo ro-ro (graneles sólidos), el nuevo enlace ferroviario eliminará gran parte del tráfico pesado de camiones de la Bahía y descongestionará considerablemente el polígono puertorrealeño.

La previsión de la comunidad portuaria es que, además, propicie un aumento del 25% del movimiento portuario, es decir, unas 700.000 toneladas más anuales (cálculos efectuados sobre el ejercicio 2007) y genere hasta 2.000 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos. Para comprobar el alcance final de esta infraestructura todavía habrá que esperar 32 meses, que es el plazo establecido en el contrato de obra. Este largo periodo supone que el tren no entrará en servicio hasta, al menos, la primavera de 2012. Otra infraestructura más que apuntar para el Bicentenario.

El coste será 19,45 millones de euros, a los que hay que sumar los 4 millones ya invertidos en el tercer tramo. En total, la inversión se acerca a los 25 millones de euros y el mayor bocado se destinará al viaducto. Traducido en pesetas, 4.500 millones que dan una idea clara de la magnitud de la obra.

Cuando se ponga en servicio esta infraestructura, el acceso a la capital gaditana por Puerto Real será irreconocible. Pasará de una simple carretera nacional de dos carriles y un puente a convertirse en un nudo de dos alturas compuesto por: una autovía (la CA-35), dos puentes (La Pepa y el Carranza, con siete carriles en total), un ferrocarril para el Cercanías y para el Tranvía, y, sobrevolando todo lo anterior, dos viaductos: el del segundo puente y el ferroviario del Bajo de la Cabezuela. El scalextric está a la vuelta de la década, es cuestión de tres años y todavía hoy resulta difícil de imaginar.