

Puesta en servicio de las unidades serie 200, de los Ferrocarriles Vascos

El pasado día 1 de febrero se produjo en Bilbao un importante acontecimiento ferroviario al ponerse en servicio las nuevas unidades, serie 200, de la línea Bilbao-Algorta-Plencia de los Ferrocarriles Vascos, S. A. Si el pasado 23 de enero había sido FEVE la que, sin ceremonia de ningún tipo, había puesto en servicio los nuevos automotores "mini-Apolo" entre Bilbao y León, dotados de video, hilo musical, máquinas expendedoras de bebidas y otras mejoras, a lo que hay que añadir la importante reducción de tiempo de viaje entre ambas capitales y una comodidad mayor a la ofrecida por el clásico "correo" de dicha línea (antes ferrocarril de La Robla), ahora le ha tocado el turno a la vieja línea de los Suburbanos.

En la estación de cabecera de Bilbao-Aduana (conocida también como la de San Nicolás, por estar junto a la iglesia de dicho nombre, en el Arenal bilbaíno), destacaban en medio del discreto despliegue de las Policías Autónoma y Municipal, unas elegantes azafatas con un bonito uniforme rojo, situadas allí para atender a los invitados y al público que en dicho día acudieron a la estación, la cual había sido pintada y retocada para la ocasión.

Asistieron al acto el lendakari, José Antonio Ardanza; el diputado general de Vizcaya, José María Makua; el consejero de Transportes, señor Estomba; el alcalde de Bilbao, José Luis Robles Canibe; el viceconsejero de Transportes, señor Larrondo (ex secretario general de la 6.ª Zona de RENFE), y otras autoridades, entre las que se encontraban los directores de la 6.ª Zona de RENFE, señor Silván, y el de la Zona Norte de FEVE, señor López. A la entrada del recinto ferroviario les recibieron el director general de Ferrocarriles Vascos, Juan Ramón Areitio; el subdirector, señor Albizuri, y el jefe de Material Móvil, señor Eizaguirre.



Una de las nuevas unidades vista por el frontal.



Ferrocarril del Urola.

Acto seguido, en unos paneles situados en el vestíbulo de la estación, el señor Areitio explicó las características técnicas del nuevo material y seguidamente los invitados subieron al tren inaugural, en este caso la nueva unidad 208, formada por dos coches-motores y un remolque intermedio (que en el futuro se aumentarán a dos), pintados de blanco y con unas vistosas franjas laterales en azul y amarillo.

Durante el viaje, la unidad efectuó breves paradas en las estaciones de Desierto-Erandio y Las Arenas para que subieran al tren los alcaldes de Erandio y Getxo.

La puesta en servicio de los nuevos trenes ha obligado a efectuar una renovación total de vía, catenaria e instalaciones, entre estas últimas las de la estación de Neguri, que al estar situada en curva y con un nivel de andenes excesivamente bajo, no ha sido posible elevarlos, por lo que ha habido que improvisar un apeadero a unos cien metros de distancia de la anterior estación. La parquedad de su construcción contrasta con el armonioso estilo de chalet inglés del edificio clausurado, por lo que es de esperar que dicho apeadero sólo sea una solución provisional que será pronto sustituido por una edificación más acorde con la categoría de la antigua estación.

En los escasos treinta minutos que duró el viaje hasta Algorta, final del trayecto del tren inaugural, la nueva unidad dio una buena impresión de comodidad gracias a la suspensión neumática y a los asientos, formados por grupos de cuatro butacas de color marrón. Sin embargo, se echa de menos algún tipo de rejilla sobre las ventanas para depositar bultos o paquetes. Como contrapartida, el interior de las unidades lleva unas curiosas papeleras en el costado de los tabiques, entre grupos de los asientos, al objeto de mantener lo más limpio posible el interior del tren, donde está

CARACTERISTICAS

COMPOSICION	Dos coches motores y un remolque
LONGITUD TOTAL UT.	51,65 m
N.º DE PLAZAS SENTADAS	192
N.º PLAZAS DE PIE	283
N.º PLAZAS TOTAL	475
N.º PLATAFORMAS	3 x 3
ACCIONAMIENTO PUERTAS	Automático
VENTILACION	Aire pulsado
TIPO DE SUSPENSION	Neumática
POTENCIA	1.500 CV
TENSION DE LINEA	1.500 V c/c
REGULACION	Chopper A.V.F.
ALIMEN. SERVIC. AUXIL.	Convert. Estático 1.500 V c/c - 380 V c/a y 110 V c/c
PESOS EN TONELADAS	33,5 + 27 + 33,5 total 94 t
ACELERACION	1,00 m/s ⁻²
DECELERACION	1,20 m/s ⁻²
VELOCIDAD MAXIMA	80 Km/h

Características de las unidades serie 200.

terminantemente prohibido fumar. La iluminación interior, por tubos fluorescentes y difusores, es excelente y la intercomunicación entre coches (ventaja que se aplica por primera vez en esta línea) se realiza por puertas de do-

ble hoja corredera, que cierran por accionamiento neumático.

Una vez descendidos del tren, los invitados fueron trasladados en autobús a la Ciudad Deportiva de Fadura, donde se sirvió un excelente "lunch".

Breve historia de los Suburbanos

Los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao se crean después de la guerra civil por el reagrupamiento de una serie de líneas de diversas compañías. La línea principal es la de Bilbao-Las Arenas-Algorta y Plencia, totalmente electrificada y en doble vía hasta Algorta (hoy llega hasta Larrabasterra). Otras líneas que se incorporaron fueron las de Bilbao-Lezama (hoy Ciudad Jardín-Lezama), Lutxana-Sondica, de la antigua línea Bilbao-Munguía (hoy desaparecida a partir de Sondica, por la ampliación del aeropuerto bilbaíno) y Matico-Azbarren, ramal Matico-Bilbao-San Agustín (hoy desaparecidas por un corrimiento de tierras que cegó un túnel entre Matico y Recalde), amén de los trolebuses Algorta-Bilbao y Las Arenas-Playa de Ereaga (hoy sustituidos por autobuses excepto la línea de la playa, que ha desaparecido, si bien se ha ampliado el servicio de autobuses con nuevas líneas). Suburbanos electrificó todas las líneas de FC (hizo subestaciones en Larrabasterra y Berreteagas), tendió una serie de empalmes

entre líneas en triángulo (Las Arenas, Sondica y Berreteagas) y construyó los primeros trenes-unidad partiendo de los viejos coches-motores de AEG de los años 20 y con coches furgón-pasajeros, en el extremo del furgón se les dotó de una cabina de conducción, creando "unidades reversibles".

En 1954 aparecen los primeros trenes unidad serie MTU hechos por la Naval. Al principio eran motor-remolque con cabina y circulaban dos trenes acoplados. Posteriormente se hicieron remolques intermedios, quedando todos M-R-Rc hasta nuestros días.

En 1967 aparece la serie 100 que se compone de M-R-Rc., es decir, cuatro coches. Esta serie en un futuro inmediato va a ser objeto de una gran transformación exterior e interior y va a ser destinada a la línea Bilbao-San Sebastián para las cercanías.

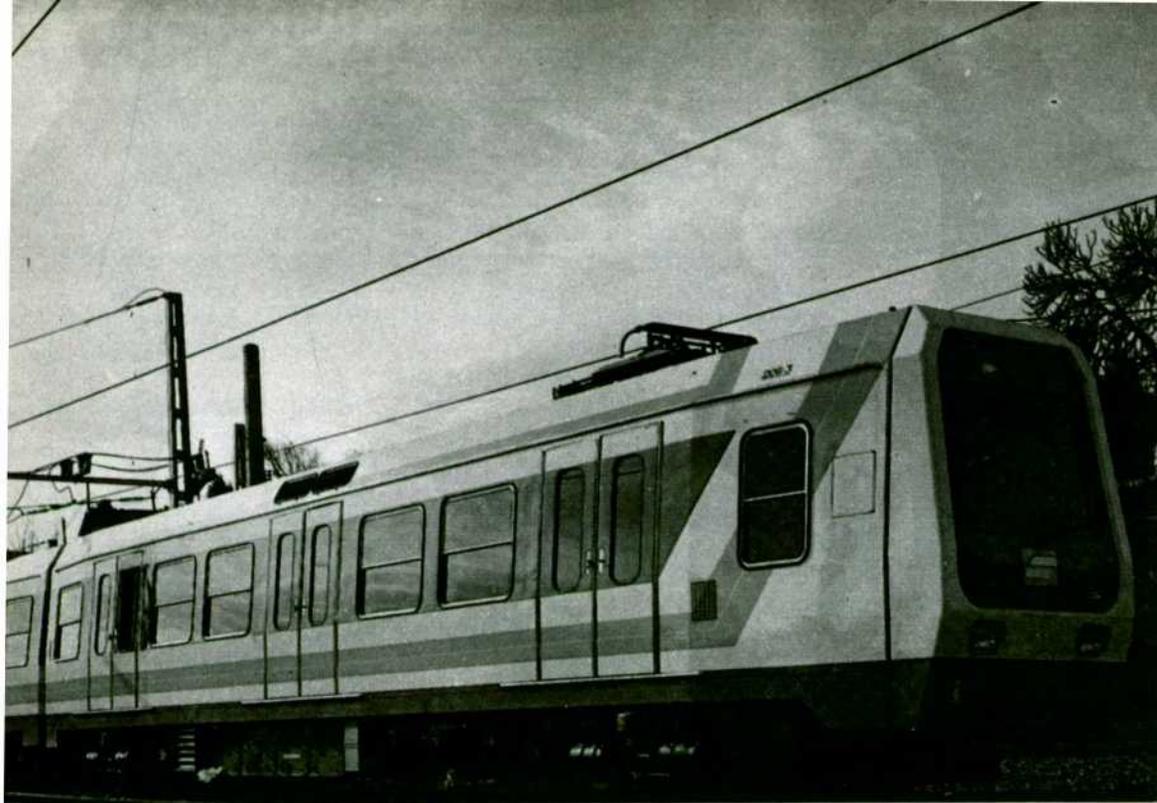
Debido al fuerte déficit económico, FTS pasa a manos de FEVE y con el desarrollo autonómico pasa toda la red de Suburbanos, los antiguos FF. CC. Vascongados, el "Topo" a Irún, al nuevo ente Euzko Trenbideak Ferrocarriles Vascos, S. A., sin olvidarnos de la línea Amorebieta-Ber-



FABRICA DE CONSERVAS DE PESCADOS

Tomás A. Alonso, 140
Apartado 357
Tels. (986) 23 31 00-23 10 72
Telex 83099 Orbe E

VIGO



Otra vista de las nuevas unidades, serie 200.

electrónica, suspensión neumática que mantiene constante la altura de los coches a la vía. Velocidad prefijada que puede ser ordenada desde el exterior del tren y, según el señor Areitio, desde el tren precedente, evitándose de ese modo cualquier colisión por alcance. Los asientos aumentan gracias a unos transportines situados en las plataformas. La ventilación-calefacción permite una renovación total del aire del tren en unos tres minutos.

Estas unidades están previstas para el futuro Metro de Bilbao.

En fin, cara y cruz del momento ferroviario, mientras la cruz lo representa el posiblemente inmediato cierre del ferrocarril del Urola, la cara la representan los modernos "mini-Apolos" y las unidades 200. Como profundo amante del Ferrocarril, ojalá que podamos seguir narrando inauguraciones como la del pasado día 1. En la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao así lo queremos. **JULIO IGNACIO GALLEGO.**

meo. Posteriormente ET/FV ha absorbido el Ferrocarril del Urola y el funicular de Larrañeta (propiedad de las Diputaciones guipuzcoana y vizcaína, respectivamente).

El nuevo material serie 200 de ET/FV

Han sido diseñadas por CAF y Westinghouse, colaborando Bab-

cock & Wilcox y GEE, con un presupuesto de 6.000 millones de pesetas. Tecnología española hecha por empresas del País Vasco menos algunos componentes japoneses. Aceleración

Con ello la Red del Ferrocarril alcanza los 108 kilómetros Nuevo tramo del Metro de Madrid

El ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, a quien acompañaban el presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, Joaquín Leguina; el alcalde de Madrid, Juan Barranco, y el presidente del Consejo de Intervención de la Compañía del Metropolitano de Madrid, Vicente García Álvarez, inauguró el pasado 24 de febrero un nuevo tramo del Metro, comprendido entre las estaciones de Sainz de Baranda y avenida de América en la línea 9, que ha quedado así completada.

Con la entrada en servicio de este tramo, al día siguiente de su inauguración oficial, la línea 9 comienza su recorrido en la estación de Herrera Oria, en el Noroeste de Madrid, y acaba en Pavones, en el barrio de Moratalaz, situado en el Sudeste de la capital, y el ferrocarril Metropolitano alcanza una longitud total de 108 kilómetros, con lo que sigue siendo una de las diez redes más importantes del mundo de este tipo de ferrocarriles.

La línea 9 empalma en plaza de Castilla con las líneas 1 y 8, en



avenida de América con las líneas 4, 6 y 7, en Núñez de Balboa con la 5, en Príncipe de Vergara con la 2, y en un futuro próximo con la 4, y en Sainz de Baranda con la 6.

En el nuevo tramo hay tres estaciones: Núñez de Balboa, Príncipe de Vergara e Ibiza. Para facilitar la fluidez y comodidad del tránsito peatonal en la correspondencia, la estación de Núñez de Balboa cuenta con pasillos rodantes, que se emplean por primera vez en el Metropolitano de Madrid.

La circulación de los trenes en esta línea está protegida con las más modernas tecnologías en cuestión de seguridad. Para ello

cuenta con el sistema de Protección de Frenado Automático de Trenes (ATP), Control de Tráfico Centralizado (CTC) y Conducción Automática de Trenes (ATO).

Para la entrada en funcionamiento de este nuevo tramo del Metro ha sido necesaria la construcción de una nueva subestación de alimentación de energía eléctrica, con una potencia de 6.000 KVA, situada en la estación de Núñez de Balboa.

El presupuesto total de la obra ha alcanzado 3.450 millones de pesetas, de los cuales 2.160 millones corresponden a infraestructura, y el resto a vía, electrificación e instalaciones mecánicas de seguridad. **F. S.**