

## El 9 de octubre inauguración del metropolitano

El 9 de octubre. Día de la Comunidad Valenciana, será oficialmente inaugurado el primer metropolitano de Valencia. El nuevo trazado bajo las calles y avenidas de la ciudad enlazará los ferrocarriles suburbanos de Llíria y Bétera en la zona norte con el ferrocarril a Villanueva en la zona sur.

Esteban Gonzalo Rogel

**D**os UTA (Unidad Tren Articulada) con autoridades nacionales, autonómicas, medios de comunicación y representaciones de entidades varias de la vida valenciana, circularán entre las estaciones de Ademuz (ex Empalme) y Plaza España. Cerrará siete años de obras, con paralizaciones y reanudaciones y terminaciones varias veces postergadas. La última a causa de la aparición de un río subterráneo al ir a construir la estación Jesús que ha obligado a utilizar sofisticadas técnicas italianas de inyección de nitrógeno a 196 grados centígrados bajo cero para congelarlo y poder perforar los 150 metros de tunel que faltaban y la estación Jesús. La obra ha sido un éxito y el día 8 quedará el tramo

apto para la circulación de trenes. Unicamente la estación que estará ubicada en la zona congelada tardará algún tiempo en poder ser utilizada por los usuarios.

Contrastando con lentitudes anteriores en los últimos meses las empresas contratadas para los diversos servicios están trabajando a ritmo frenético para que todo esté en condiciones el 9 de octubre. En superficie han sido construidos en un tiempo récord los andenes elevados en 24 estaciones de la zona norte, la sur ya los tenía, y la moderna estación de Ademuz, donde enlazarán los trenes de las líneas de Llíria y Bétera con servicio que por el viejo trazado, que en breve proyectan transformar en tranvía, enlazará hacia la ter-



E. GONZALO

minal Puente Madera y Grao. Polémica línea de tranvías que saldrá a concurso a final de año, así como el estudio sobre trazados y alternativas para prolongarlo desde Ademuz hacia el nuevo Campus Universitario de Burjassot, Urbanización Terremelar y Feria de Muestras.

También y según últimas noticias, antes de que finalice el año quiere sacar la Consejería de Transportes a concurso el "proyecto de trazado" para la segunda línea metropolitana, la penetración urbana del ferrocarril de Rafelbuñol, el que más viajeros lleva de la red, hasta la Plaza

de España, enlazando zonas deportivas, asistenciales, culturales, comerciales y la terminal de RENFE. Una línea estimada como "vital" en todos los comentarios y manifestaciones desde muchos años atrás, que permitiría dos magníficas transversales, Llíria-Valencia-Rafelbuñol y Bétera-Valencia-Villanueva, con trayecto común entre las estaciones de Ademuz y Plaza de España, pero con proyecto de terminación hacia 1995. Ferrocarril metropolitano en el que los valencianos podrán viajar gratuitamente cuanto deseen el citado día 9 de octubre. ■

**A**lgo menos de un mes para conocer la resolución definitiva del concurso de alta velocidad que el ministro de Transportes, José Barriónuevo, anunció se produciría el 21 del presente mes de octubre, el panorama de candidatos con posibilidades parece haberse reducido a dos opciones: la alemana y la francesa. La ventaja inicial con la que contaban los galos al tener firmado el contrato con el INI, para la compra de Maquinista y Ateinsa, parece haber disminuido algo, ya que el pasado 27 de septiembre el consorcio alemán daba por finalizadas sus negociaciones con el INI y todo quedaba listo para la firma que, según fuentes bien informadas, podría producirse en

## Finalizada la negociación alemana con el INI

la última semana de septiembre o en la primera de octubre.

El mismo día 27 de septiembre, por la mañana el director general de Alsthom, Jean Pierre Desgeorges ofreció una rueda de prensa a los medios de comunicación españoles para hablar sobre la oferta que la multinacional francesa ha presentado al concurso de material para alta velocidad de RENFE.

Pocas cosas nuevas en la comparecencia, salvo que, por primera vez, se da el pre-

cio aproximado que los franceses han ofertado al concurso y que ronda los 100.000 millones de pesetas, cifra superior a los presupuestos que RENFE manejaba para el concurso (80.000 millones) porque la multinacional francesa piensa que no se está vendiendo un tren, sino todo un sistema. Tras la firma con el INI del contrato para la adquisición de una participación en las empresas ferroviarias del Instituto, los franceses parecen haber cumplido los requisitos previos necesari-

os para optar al concurso español del siglo, habida cuenta de que en su oferta figura Cenemesa y según Desgeorges, también CAF estaría vinculada al grupo de conseguir el pedido.

Se ratifican sin embargo la multinacional gala en que los acuerdos sobre las empresas del INI sólo serían válidas tal como están concebidos si Alsthom se llevase los dos concursos.

Y en el capítulo de las incógnitas queda la de Macosa que forma parte del consorcio alemán pero que Desgeorges reconocía se había mostrado interesado en tener una participación en Maquinista si los franceses se quedaban con el concurso. **A. Suárez.**