

LAS LINEAS DE MONTJUICH Y BARAJAS A CONCURSO

# Tecnología francesa también favorita en los nuevos metros

El sistema de ferrocarril metropolitano VAL, de patente francesa Matra, se ha convertido en la opción favorita para adjudicarse el concurso para la construcción de la línea 2 del metro de Barcelona, tras la sorprendente eliminación, en la selección previa, de su más directo competidor, el sistema M-BAHM de patente alemana AEG. Por otra parte, el proyecto de la línea de unión con el aeropuerto de Barajas del metropolitano de Madrid, será presentado en los próximos días.

Roberto Carballo

Las empresas Matra, Mitsubishi y la canadiense UTDC, ultimán en estos días sus ofertas y proyectos constructivos para el concurso de adjudicación de la línea 2 del metro de Barcelona. La nueva línea unirá el centro de la ciudad con el anillo olímpico de Montjuich.

Tras la eliminación por el Consejo de Administración de Transportes de la ciudad de las candidaturas de Euro-

tren Monoviga y AEG, los finalistas se encuentran embarcados en una ronda de negociaciones que persigue tres objetivos fundamentales. En primer término, ofrecer un proyecto tecnológico eficaz, experimentado, de rápida construcción y ajustado en precio. Segundo, definir una fórmula de financiación del sistema y su infraestructura. Esta fórmula deberá incluir una inversión inicial mayoritaria por parte

de la opción que se haga con la victoria en el concurso, y también una propuesta de explotación en régimen mixto durante los primeros años de servicio, teniendo como socio al Consorcio de Transportes barcelonés. El último objetivo consiste en conseguir socios españoles y ajustar con ellos una intervención en el proyecto, que asegure una significativa presencia de la industria nacional en el desarrollo del programa.

Tras la eliminación de AEG, la oferta de Matra es la que parece contar con mayores posibilidades de adjudicarse el concurso, con lo que, en la pugna franco-alemana por introducir sus respectivas tecnologías en nuestro país, la opción gala cobraría una grandísima ventaja.

Fuentes relacionadas con este consorcio estatal francés, no han querido hacer



Estación "República" en Lille.



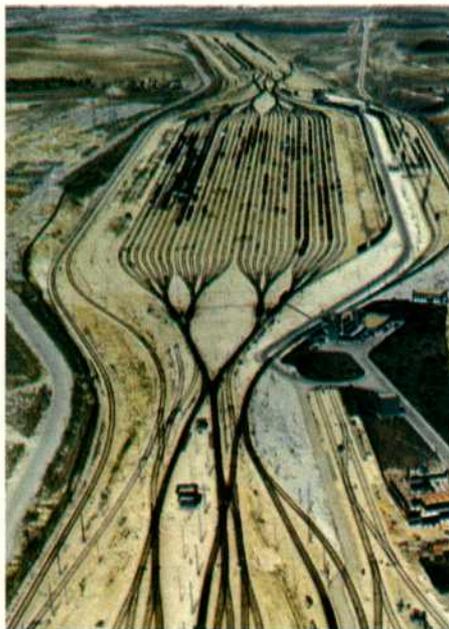
Metro sin conductor de Val.

# talleres de amurrio, s. a.

FABRICANTE DE MATERIAL FERROVIARIO DESDE 1880

MATERIAL FIJO Y MOVIL PARA FERROCARRILES, PUERTOS Y MINAS  
Desvios, travesías, cruces, juntas aislantes encoladas y de dilatación,  
bogies, cajas de grasa, parachoques, etc.

FUNDICION DE ACEROS  
AL CARBONO Y ALEADOS



FABRICACION DE  
EQUIPOS INDUSTRIALES



FABRICA Y OFICINAS GENERALES: Maskuribai, 10. 01470 AMURRIO (Alava)

TELEFONO (945) 89 16 00

TELEFAX (945) 89 24 80

TELEX 32218 TAMUR-E



## M-BAHN: LA OPCION MAGNETICA

La multinacional alemana AEG quiere introducir en el mundo del transporte urbano por ferrocarril en España, el sistema M-BAHN, desarrollado por la empresa Magnetbahn. La principal aportación técnica de este sistema consiste en la tracción mediante campo variable migratorio electromagnético, con motor lineal sincrónico de estator longitudinal. El soporte de los vehículos se realiza por "levitación magnética", a través de imanes permanentes, que generan también la excitación del motor.

La sociedad Magnetbahn patentó el sistema en 1973. El ministerio federal alemán de Investigación y Tecnología decidió integrarlo al programa marco de "Investigación de tráfico de cercanías" en 1975. En 1978 la empresa se asocia con AEG.

Las primeras instalaciones de pruebas, construi-

das en Braunschweig en 1974, alcanzan una longitud de 1.400 metros. Distribuidas en dos circuitos cerrados, se pueden simular en ellos todas las circunstancias del tráfico comercial.

En 1983 se inicia la construcción para la Compañía del ferrocarril metropolitano de Berlín del primer tramo, que entra en servicio en 1984. Este trazado inicial es completado hasta alcanzar una longitud de 1,6 km. entre las estaciones de Gleisdreieck y Kemperplatz.

El M-BAHN, junto a la tracción magnética, ha desarrollado un sistema de control de marcha automático sin conductor, con mando y vigilancia centralizada. Los vehículos, con capacidad para 50/80 pasajeros por unidad, no tienen elementos activos de tracción, y su trazado puede establecerse, indistintamente, por vías elevadas o subterráneas. □

## VAL: METRO SIN CONDUCTOR

La compañía francesa Matra presenta su sistema de ferrocarril metropolitano VAL, con un slogan que puede resultar negativo en principio para el usuario: "un metro sin conductor". Pero el mensaje es bien recibido por las empresas administradoras de este tipo de servicios, que ven en los sistemas automatizados una fórmula eficaz para reducir los gastos de explotación.

La automatización integral del VAL permite asegurar un tráfico de 6.000

pasajeros por hora, en base a composiciones de 400 viajeros con frecuencias de cuatro minutos, composiciones de 200 viajeros cada dos minutos, o composiciones de 100 pasajeros cada minuto.

Pero la experiencia de seis años prestando servicio en la ciudad de Lille, con más de 200 millones de viajeros transportados, es lo que confiere a la oferta de Matra una indudable ventaja con respecto a sus competidoras. □

ningún tipo de declaración en torno a sus posibilidades de adjudicación de la línea 2 del metro de Barcelona ya que, en el momento de redactar esta información, se encuentra a la espera de conocer el fallo sobre la empresa que construirá el satélite de comunicaciones español Hispasat, en el que también cuenta con importantes posibilidades. Los responsables de prensa de Matra consideran que aparecer como favorito en varios concursos, puede resultar perjudicial para su interés.

Matra pertenece al grupo Alsthom, que fabricará los nuevos TAV españoles, y un número significativo de locomotoras de gran potencia, con patente alemana. La importante presencia que Alsthom ha tomado en nuestro país, al convertirse en accionista mayoritario del consorcio ferroviario en el que se ha integrado Ateinsa, Maquinista y Macosa, favorece la mejor articulación de la participación española en el proyecto.

Fuentes de la empresa japonesa Mitsubishi se han mostrado también muy cautas al ofrecer información sobre el sistema de transporte que presentarán al concurso. Igualmente guardan en secreto la identidad de los grupos españoles con los que están manteniendo negociaciones. Confirmaron, eso sí, que su propuesta será global, y solventará no sólo la cuestión tecnológica, sino que dará también soluciones a problemas de construcción de la infraestructura, de financiación y, por fin, de explotación de la línea. □

Ejecutivos de Mitsubishi se encuentran estos días en Barcelona haciendo contactos con entidades financieras, empresas constructoras e ingenierías. VIA LIBRE ha podido saber que ya se ha llegado a un acuerdo de colaboración con Infersa para el desarrollo de la oferta definitiva que la empresa japonesa presentará ante el Consejo de Administración de Transportes de Barcelona.

**METRO BARAJAS.** El Consorcio de Transportes de Madrid, por otra parte, presentará próximamente el proyecto base para la construcción de una línea de acceso por ferrocarril metropolitano desde el centro de Madrid al aeropuerto internacional de Barajas. Las bases sobre las que se convocará el concurso serán muy similares a las exigidas por el Consejo de Administración de Transportes de Barcelona. Se pedirá a los candidatos soluciones tecnológicas, participación en la financiación, y participación en la gestión durante los primeros años de explotación. Las multinacionales Matra, AEG y Mitsubishi, así como la española Eurotren Monoviga, tienen previsto formalizar ofertas en esta nueva convocatoria.

El trazado de la nueva línea conectaría el aeropuerto de Barajas, con la zona comercial de Cuzco y Nuevos Ministerios, con parada en los Recintos FERIALES de la ciudad. A lo largo del recorrido la infraestructura estaría en varios tramos soterrada, y en otros discurriría sobre viaducto. □



Val de Lille.