

LAS LINEAS 1 Y 5 SON LAS PRIMERAS EN MEJORAR SU ASPECTO

El metro de Madrid afronta un plan de modernización de estaciones

Angel L. Rodríguez

La línea 1, la más antigua del metro de Madrid, ha sido la primera en experimentar los trabajos de mejora incluidos en el Plan que se ha venido desarrollando durante 45 semanas con actuaciones simultáneas en cuatro o cinco estaciones. El presupuesto inicial de las obras que está llevando a cabo Ferrovial se elevaba a algo más de 172 millones y medio de pesetas, si bien a medida que avanzaron los trabajos la necesidad o la oportunidad de realizar acciones complementarias lo ha elevado al entorno de los 200 millones.

Los trabajos se han realizado principalmente en vestíbulos y cañones y se ha tratado de evitar el cierre de vestíbulos al públi-

Durante el presente mes de septiembre se están rematando, en la línea 1 del Metropolitano de Madrid, las actuaciones englobadas en el Plan de Modernización de estaciones que durante 45 semanas ha mejorado el aspecto de quince estaciones y, a partir del final del verano, lo hará en otras doce de la línea 5.

co, y que las obras fueran simultáneas en las estaciones que tuvieran más de uno, para evitar en lo posible las incomodidades a los usuarios.

El plan se ha estructurado en dos niveles, el primero de ellos contempla el solado de baldosa de terrazo en vestíbulos y cañones en los que todavía existía pavimento de baldosa hidráulica, el peldañado de terrazo con doble banda antideslizante en los vestíbulos y cañones donde

se haya cambiado el solado y el alicatado con baldosa blanca biselada a las cuatro caras y unas cenefas de remate superior e inferior en media caña verde.

Asimismo, se han tabicado, alicatado y dotado de puerta los huecos de las antiguas taquillas, se han impermeabilizado totalmente con planchas de poliéster y fibra de vidrio los vestíbulos y cañones con múltiples filtraciones, así como las bóvedas de andén, vestíbulos y cañones con

morteros, y, sólo en el caso de la estación de Antón Martín, la bóveda de andén.

También se están realizando trabajos de sustitución de pasos enclavados mecánicos en los vestíbulos donde se cambia el solado, se han pulido los suelos de granito en las estaciones de Atocha-Renfe y Sol, y se está procediendo a la pintura integral de las estaciones incluyendo pintura antipintadas en los elementos metálicos.

Por último este primer nivel de actuaciones está suponiendo la revisión y reparación de todas las papeleras y otros trabajos menores, como, por ejemplo, los de reparaciones eléctricas.

En un segundo nivel se está realizando la sustitución de puertas cortavientos por unas nuevas de acero inoxidable, reti-

CONSOLIDACION DE TUNELES

Dentro del Plan General de Consolidación de Túneles de líneas antiguas que se está llevando a cabo en el Metro de Madrid, durante el verano se ha realizado una actuación de refuerzo en "la interestación" San Bernardo-Quevedo, en la línea 2, que ha mantenido interrumpida la circulación de trenes durante todo el mes de agosto y la segunda quincena de julio.

Los trabajos, que se han realizado por turno durante veinticuatro horas diarias, han venido a corregir el proceso de degradación de la bóveda de ladrillo y las filtraciones a través de los hastiales que se registraban y que podrían haber estado provocando arrastres en el terreno y, en un futuro, huecos en el trasdós del revestimiento y una descompensación de la sección, con aparición de fisuras u otras inestabilidades.

Las obras realizadas han consistido, fundamentalmente, en la reparación de enfoscados, tratamiento de fisuras y protección del ladrillo que se encuentra al descubierto, mediante gunitado. Asimismo, se ha consolidado el revestimiento del túnel, mediante un programa de inyecciones convencionales que tiene por objeto rellenar los huecos existentes en la mampostería.

El mismo sistema de inyecciones se ha utilizado para la consolidación del trasdós del túnel con objeto de mejorar el contacto revestimiento-terreno e impermeabilizar las zonas de filtraciones. Por último se ha procedido a un drenaje, mediante la capta-



DIEGO P.F.

ción de aguas cercanas al túnel que pudieran circular por el terreno, por una serie de secciones de drenaje compuestas cada una de ellas por drenes taladro en dirección radial a la sección del túnel. □



Obras en la estación de Antón Martín.



Nuevo aspecto de la estación de Bilbao.



Durante 45 semanas las estaciones de la línea 1 han estado en obras para mejorar su imagen.

rando las puertas de fuentes actuales y uniformando los bancos de andén.

Estas actuaciones se están llevando a cabo con distinta intensidad, en las estaciones de Plaza de Castilla, Valdeacederas, Tetuán, Estrecho, Ríos Rosas, Iglesia, Tribunal, Gran Vía, Sol, Tirso de Molina, Antón Martín, Atocha, Atocha-Renfe, Menéndez Pelayo y Pacífico.

Las últimas en comenzarse

han sido las de Iglesia, Tetuán y Valdeacederas que junto a la de Antón Martín, una de las que más obras va a sufrir, serán las últimas en terminarse. Otras como la de Atocha-Renfe, en la que sólo se ha procedido a pulir y abrillantar los suelos de granito, apenas han registrado cambios en su aspecto.

Al margen de las actuaciones señaladas hay otras estaciones en las que aún teniendo los anti-

guos revestimientos de gresite, solados de baldosa hidráulica y peldaños de cemento, su estado actual permite retrasar las actuaciones a una segunda fase.

Tal es el caso de Alvarado, uno de los vestíbulos de Ríos Rosas, Iglesia y Tirso de Molina, y las estaciones de Atocha, Pacífico y Gran Vía, estación esta última en la que los accesos a los andenes de las líneas 1 y 5 se encuentran en buen estado

pero se recomienda la supresión de escaleras mecánicas exteriores de dos de los accesos y la remodelación completa de los cuatro accesos existentes.

Una vez finalizado el Plan en la línea 1 y antes del final del verano se pretende afrontar su inicio en la línea 5, con mayor presupuesto, unos 360 millones, y profundidad en las actuaciones que se afrontarán en doce de las estaciones de la línea. □