

# Inauguración Príncipe Pío



AMBAS CIUDADES TIENEN PROYECTOS PARA FUTURAS AMPLIACIONES DE LA RED

## Madrid y Valencia prolongan sus líneas de metro

Las seis nuevas estaciones de la línea 6 del metro de Madrid suponen mucho más que 7 kilómetros nuevos. En realidad significan 24 kilómetros y 24 estaciones ya que han conseguido cerrar la línea circular del Metro de Madrid, una aspiración que se remonta a 1981. De este modo la nueva línea 6, al unir las estaciones de Laguna con Ciudad Universitaria, permite realizar trayectos en un cuarto de hora cuando antes se llegaba a tardar una hora.

Cerrar esta línea con seis nuevas estaciones ha costado 40.000 millones de pesetas. La importancia de la "M-30 del metro", como se la ha venido a llamar, estriba en que a lo lar-

Las ciudades de Madrid y Valencia estrenaron en el pasado mes de mayo nuevos kilómetros de red de metro. La capital de España con nuevas estaciones cerraba la línea circular del metro y, por su parte Valencia inauguraba la línea 3 de 14 kilómetros de longitud.

go de sus 24 kilómetros de recorrido conecta con las demás líneas del metro madrileño. De esta forma, en muchos casos se simplifica y agiliza la conexión entre líneas por lo que se espera que el número de viajes de la línea 6 pase de los 380.000 actuales a 600.000 en octubre de este año.

La línea más larga del metro de Madrid permite realizar ahora trayectos en 15 minutos cuando antes se tardaba entre 45 y 60 minutos. También ha mejorado la explotación de la

línea. Hasta el cierre de la línea, en hora punta y sentido norte-sur, los viajeros tenían que soportar una aglomeración de 6 personas por metro cuadrado (47.000 viajeros/hora) mientras que en el sentido contrario sobaban plazas de asiento (17.000 viajeros/hora). Además de tener dos correspondencias con cada una de las demás líneas del metro, ahora la línea 6 facilita el transbordo con 107 líneas de autobuses, 44 líneas de autobuses metropolitanos y

con cuatro de las más importantes estaciones de ferrocarril.

De los 40.000 millones de inversión, 6.000 millones corresponden al material móvil, los coches modelo 5000, los más anchos de toda la red. También se han tenido que construir dos cocheras: la de Lucero, con 25 vías donde duermen las composiciones, y la de Ciudad Universitaria, con ocho vías.

Para futuras ampliaciones de la red del metro madrileño están previstas inversiones de 72.000 millones de pesetas para los próximos cuatro años.

**Valencia.** Por su parte, Valencia, también en el pasado mes de mayo inauguró su línea 3 del metro, que ha quedado conformada por 11 km

# Hacemos Trenes para todo el Mundo



Tren de Pasajeros, Senegal



Unidades de Cercanías, España



Tren de Pasajeros, Moche/Piurco, Perú

El transporte es nuestro medio, los trenes nuestra especialidad  
y la satisfacción de nuestros clientes nuestro objetivo.

Con la experiencia de más de 150 años en España, la tecnología  
más avanzada del mercado y 2000 profesionales españoles altamente cualificados, en  
GEC ALSTHOM Transporte trabajamos siempre al servicio del Transporte Ferroviario Mundial.

Diseñamos, producimos y mantenemos Trenes de Calidad para todos,  
con el soporte de una Organización implantada en más de 25 países.

**Trenes Españoles para el Mundo**

  
**GEC ALSTHOM**  
TRANSPORTE



Tren inaugural de la línea 3 del metro de Valencia.

de trazado de superficie del ferrocarril de Rafelbunyol y los 3 km de su nuevo acceso soterrado bajo viarios de Valencia que entre las estaciones de Palmaret y Alameda sustituyen al viejo recorrido de 2,5 km que llegaba hasta la centenaria terminal Pont de Fusta (más información en el nº 376 de VIA LIBRE).

Según informa **Esteban Gonzalo Rogel**, el tren inaugural -unidad GEC Alstom 3907-6907-3957- salió de Rafelbunyol a las 10 de la mañana y se detuvo en todas las estaciones del recorrido en superficie, que disponen de peculiares diseños y equipamientos, entre los que destacan los murales y esculturas

realizados por famosos artistas plásticos contemporáneos como son **Rafael Armengol, José María Iturralde, Jorge Teixidor, Artur Heras y José Iranzo**. Embellecimientos entre los que también destaca el peculiar reloj que para la estación Benimaclet, donde la línea 3 enlaza con el tranvía, han construido **Ramón Dolz Tortajada** y sus hijos **Empar y Ramón**.

Una vez realizado el viaje inaugural, se abrió a la circulación el espectacular puente metálico que forma conjunto con la estación Alameda y comenzó el servicio ferroviario con frecuencias de 7,5 minutos en las circulaciones de ambos sentidos en el tramo soterrado

y la mitad en la continuación en superficie.

El mejor acceso a centros asistenciales, lectivos, deportivos, comerciales, distractivos y financieros, facilitarían a este ferrocarril aumentar su número de viajeros, que en el año 1994 fue de 2.700.000.

Esta línea 3, está previsto que a partir de 1998 llegue hasta la estación Avinguda por el tramo central de la línea 5 que ahora está excavando el "topo".

**Pont de Fusta.** Con la supresión del tramo urbano en superficie del ferrocarril de Rafelbunyol ha quedado clausurada tras casi 103 años de

continuados servicios la estación Pont de Fusta, ya que el tranvía que circula por donde estuvo la playa de vías no precisa de sus servicios. El cierre supone la desaparición de los 600 voltios en la estación de los ferrocarriles valencianos y la jubilación de los "Macosa", trenes unidad que iniciaron su andadura entre 1953 y 1955 en el ferrocarril de Villanueva de Castellón y que en parte fueron reformados por Miró Reig de Alcoy para mejorar la calidad del servicio en la línea ahora modernizada. Se han suprimido también los últimos pasos a nivel del antaño llamado "cinturón de hierro" de Valencia. Más de doscientos pasos a nivel por los trazados en superficie de cinco líneas de Renfe y seis de vía estrecha que habían quedado englobadas en la expansión urbana de la ciudad. Queda únicamente pendiente el llamado Parque Central, para trasladar hasta Fuente San Luis algunas instalaciones de Renfe en Valencia Nord o Término y solucionar los adentramientos urbanos de los trenes de viajeros.

Proyectada por el arquitecto provincial **Joaquín Belda** en 1892 la estación Pont de Fusta era la terminal más antigua con servicio de viajeros de Valencia. Cabecera de una red de 66 km de longitud, que tuvo su cénit de tráfico con 178.000 tn en 1947 y con 25 millones de viajeros en 1971, ha quedado libre para su posible utilización en servicios sociales.

Jubilación que también les ha llegado a los recarrozados "bujías" 4 y 15, y al 2, nueva numeración que le pusieron al 52.

Queda como pendientes urgentes de realizar en la línea 3 la prolongación soterrada hasta después de la estación de Alboraya y la vía doble, por la menos, hasta Almassera, la siguiente estación, que permita prolongar el servicio intensivo de cercanías. □



La unidad eléctrica 3503-6503, coche motor ex-Bombo 203 y remolque Macosa ex 1053, fue la el día 4 de mayo de 1995 cerró la circulación de trenes a la estación término Valencia Pont de Fusta y al tramo de 2,5 km hasta el apeadero de Palmaret.