

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) decidirá, previsiblemente en este mes de diciembre, la adjudicación del contrato de construcción, equipamiento y explotación por un período mínimo de cinco años del enlace ferroviario mediante un sistema automático de alta frecuencia -people mover- entre las actuales terminales del aeropuerto de Barajas y el nuevo edificio que servirá a la tercera pista, ahora en construcción.



LUNA

AENA DECIDIRA EN DICIEMBRE ENTRE LAS PROPUESTAS DE ADTRANZ Y SIEMENS-MATRA

A concurso el enlace entre las terminales del aeropuerto de Barajas

Angel Rodríguez

El Concurso se refiere a la construcción de un enlace ferroviario entre el edificio actual que alberga tres terminales, lo que supondrá efectuar tres paradas en el mismo- y el que se construirá para dar servicio a la futura tercera pista, ya en construcción. El plazo de ejecución se ha establecido en 36 meses de modo que el tren pueda entrar en servicio a primeros del año 2001, un año después de la propia terminal.

El presupuesto no superará los 18.500 millones de pesetas e incluye la obra civil para una longitud de línea de algo más de cinco kilómetros que se construirá en su mayor parte elevada sobre pilares y sólo a nivel de suelo en la nueva terminal, el equipamiento de ma-



"Metromover" de Adtranz en funcionamiento en Miami.

terial móvil y sistemas de control y seguridad y la explotación y el mantenimiento duran-

te los primeros cinco años de funcionamiento del sistema.

Al concurso optan dos con-

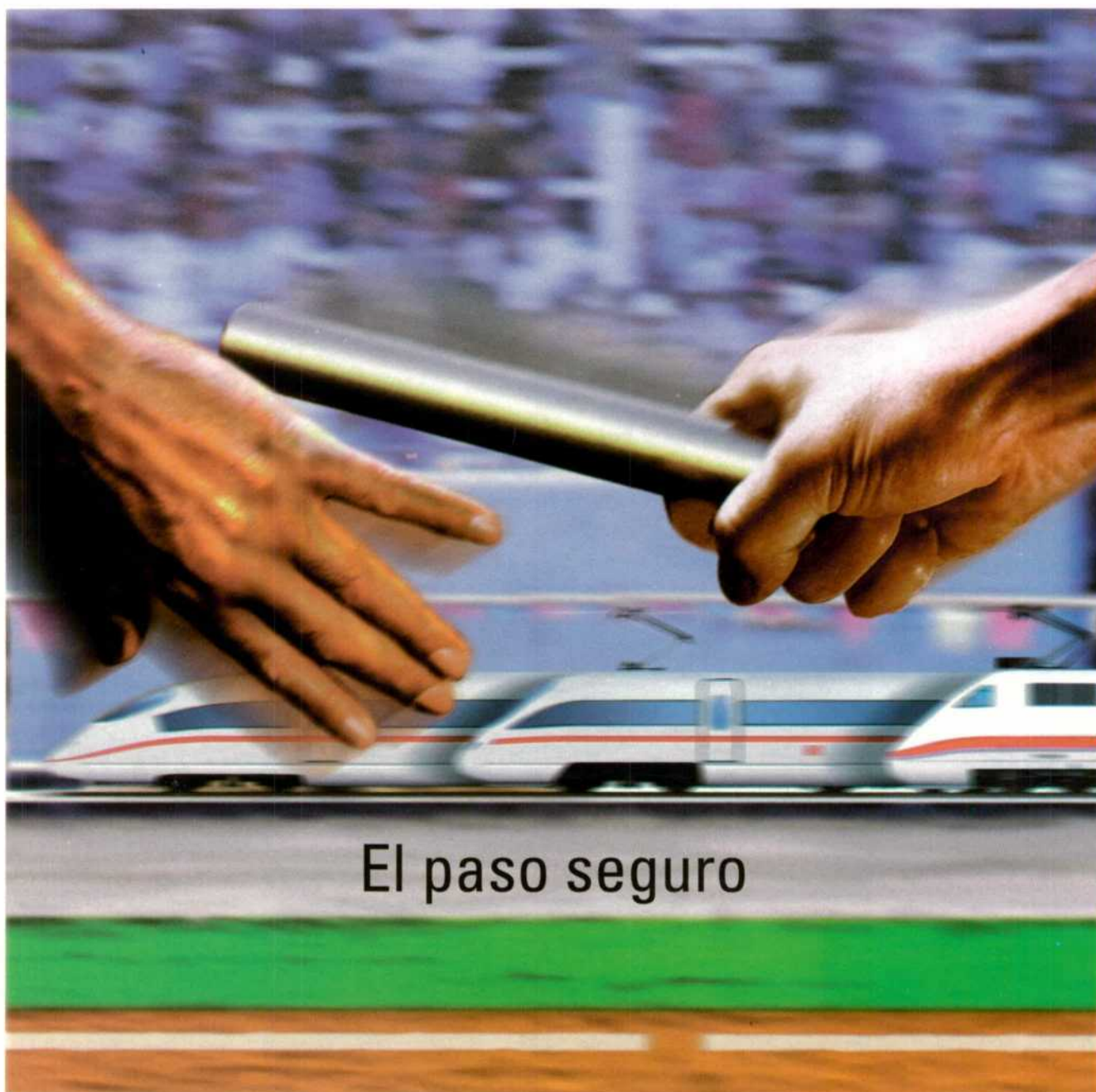
sorcios, el formado por Siemens, y Matra con las constructoras Ferroviaria y Necso (Cubiertas MZOV y Entrecanales) y el encabezado por Adtranz e integrado por las constructoras Fomento de Construcciones y Contratas y Dragados y Construcciones. Finalmente, otras uniones de empresas que se estructuraban en torno a las fabricantes de material ferroviario Gec Alstom, Bombardier y Mitsubishi renunciaron a presentarse al concurso.

Los objetivos de Aena son ofrecer con el sistema una capacidad de transporte no inferior a los 3.600 pasajeros por hora y sentido con frecuencias de paso en torno al minuto y medio. Características muy similares se dan en el sistema instalado por Adtranz en el centro comercial y de negocios

SIEMENS

FTGS.

Donde comienza la seguridad de los trenes



El paso seguro

Circuito de vía FTGS. Alta tecnología al Servicio de la Seguridad

Siemens, S.A.
División Transporte
Orense, 2
28020 Madrid - Telf.: 514 81 64

En metro al aeropuerto

de Las Colinas entre el aeropuerto de Fort Worth y la ciudad de Dallas, en el estado de Texas.

Este "people mover", en servicio desde 1989 tiene un recorrido elevado de 4.900 metros con cuatro estaciones y una capacidad máxima de 4.800 pasajeros a la hora, para lo que dispone de 4 vehículos para 45 pasajeros que pueden circular a una velocidad máxima de 46 kilómetros por hora. La construcción de las cajas de los vehículos la realizó la estadounidense Intermountain Design y su rodadura es sobre neumáticos lo que minimiza el ruido de circulación.

Adtranz suministró en los años 70 los primeros sistemas de transporte automático de cortas distancias en el aeropuerto de Tampa (Florida), que se instaló en 1971 para enlazar cuatro diques aéreos con la terminal y que fue mejorado con otros dos enlaces con sendos nuevos diques en 1987 y 1995, en el aeropuerto Internacional de Tacoma en Seattle, instalado en 1973 para enlazar con dos bucles la terminal y el aparcamiento con los dos satélites, norte y sur, del aeropuerto, y en el parque de ocio Busch Gardens en Williamsburg en Virginia, donde en 1975 se puso en funcionamiento un tren que enlaza, con una línea de 2,1 km, de la cual 1.070 metros están nivel del suelo, la entrada del parque con dos estaciones situadas en su interior.

Ya en la década de los 80, además del ya mencionado de Las Colinas, Adtranz suministró sus equipos para los sistemas de los aeropuertos de Miami y Atlanta en 1980, Orlando en 1981, Gatwick en Londres en 1983, McCarran en Las Vegas

en 1985 y para el Miami Metro-mover en 1989. En la década actual Adtranz ha equipado los sistemas de los aeropuertos, Changi de Singapur en 1990, Stansted de Londres en el 91, Pittsburgh en el 92, Denver y Frankfurt en el 94, Newark, en el área de Nueva York, en el 96 y Kuala Lumpur en el 97; y ampliará el sistema de McCarran, equipará el del aeropuerto de Roma y suministrará el primer sistema de transporte completamente automático en Singapur que se convertirá en

Para el segundo trimestre de 1998 está prevista la inauguración del tramo del Metropolitano de Madrid que prolonga la línea 4 desde su actual estación término de Esperanza hasta Parque de Santa María, al norte, con dos estaciones intermedias, Canillas y Mar de Cristal. En esta última está previsto el comienzo de la futura línea 8 con estaciones en los Recintos Feriales, en el aeropuerto de Barajas y en el pueblo de Barajas.

Sin embargo, la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Madrid anunció que trabaja en el proyecto de un enlace distinto, que recuperaría parte del antiguo proyecto-que fue objeto de un concurso de ideas que preveía tramos subterráneos, al nivel del suelo y sobre pilares- de una línea rápida entre el aeropuerto y la estación de Nuevos Ministerios con una única parada en la actual estación de metro de Colombia.

El nuevo proyecto en el que trabaja la Consejería incluiría dos estaciones más que el antiguo, en los Recintos Feriales -un punto de destino para muchos de los viajeros que llegan al aeropuerto madrileño- y Mar de Cristal, y tendría una longitud de unos seis kilómetros. Su construcción evitaría un largo recorrido con numerosas paradas a los usuarios del aeropuerto, en una línea normal -sin facilidades para equipajes por ejemplo- del metro lo que sería un argumento más en contra para su uso pa los viajeros de la terminal aérea

Además el enlace con Nuevos Ministerios tendría posibilidad de transbordo a la red de metro en Mar de Cristal, línea 4, Colombia, línea 9 y en Nuevos Ministerios líneas 6 y 10, donde también se enlaza con el tramo Atocha-Chamartín de las cercanías de Renfe. Por último otro de los argumentos a favor del proyecto es la centralidad de Nuevos Ministerios, situada en el núcleo madrileño de los negocios y muy cerca de la zona con mayor densidad de hoteles de la capital de España. □



el más largo del mundo de su clase con 15 km de vía, y 13 estaciones servidas por 18 vehículos.

En cuanto al otro competidor en el concurso, el consor-

cio Siemens-Matra, cuenta con la tecnología y experiencia en transportes hectométricos de su socio francés que no en vano fue quien realizó uno de los primeros ensayos de un

sistema de ese tipo, el Aramis, que si bien no obtuvo el éxito comercial, sirvió de base para el sistema VAL que une el centro de París con el aeropuerto de Orly. □