

INAUGURADA LA LÍNEA EXPLOTADA POR TRANSPORTES FERROVIARIOS DE MADRID

# El metro de Madrid sale de la ciudad para llegar a la localidad de Arganda

El pasado 7 de abril se inauguraba la línea ferroviaria entre Puerta de Arganda y Arganda del Rey en Madrid, continuación de la línea nueve del metropolitano madrileño pero explotada por una nueva empresa, Transportes Ferroviarios de Madrid. Los 18,3 kilómetros de nueva línea suponen varios hitos, la explotación por una sociedad privada que no gravita sobre presupuestos de la administración, la entrada de Metro en un servicio clásico de cercanías y la primera vez que el Metro de Madrid sale del municipio de la capital.

RIVAS  
VACIAMADRID



Salvo dos falsos túneles en los extremos, el recorrido se realiza a cielo abierto.

**E**n febrero de 1997, la consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Madrid adjudicó la construcción y explotación de la línea ferroviaria entre el intercambiador de transportes de Vicálvaro, al este de la capital, y la localidad de Arganda del Rey, a la agrupación de interés económico formada por Metro de Madrid, Cubiertas-Entrecanales, FCC y OCP.

Posteriormente se incorporó como socio Caja Madrid –financieramente también ha participado el Instituto de Crédito Oficial– y 25 meses después, el pasado siete de abril se inauguraba la línea que enlaza la estación de Vicálvaro, ahora denominada Puerta de Arganda, con las localidades de Ri-

vas Vaciamadrid y Arganda del Rey.

La traza de la línea se basa en el ferrocarril cementero existente entre ambos extremos de la línea cuya concesión a Portland Valderrivas fue rescatada por la Comunidad de Madrid, lo que supuso una simplificación y mejora de las obras y la eliminación del anacronismo que suponía el tren cementero, con numerosos cruces en su traza y las consiguientes incomodidades para la población de la zona.

El trazado de la línea es en vía doble y trinchera profunda en su mayor parte, lo que reduce el impacto acústico y visual y permitirá su soterramiento futuro, cuando el entorno urbano del trazado así lo recomiende, mediante la insta-

lación de pantallas sobre las que colocar una losa.

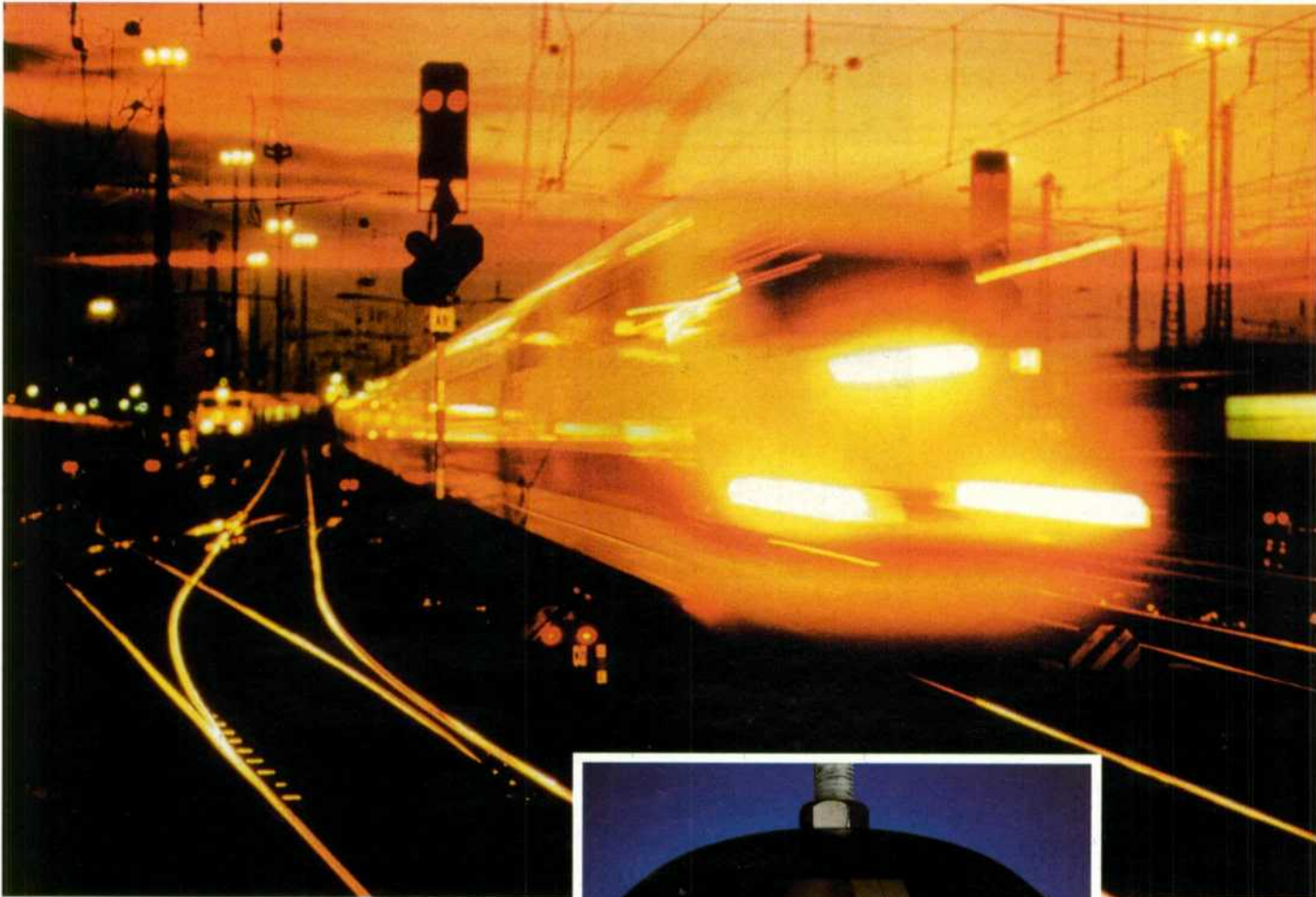
El material móvil que presta servicio en la línea está compuesto por siete unidades de la serie 6000, idénticas a los que circulan por la línea 9 del Metro –Herrera Oria-Puerta de Arganda–, de la que la nueva línea es continuación, diseñados en su día para recorrer tanto tramos de metro clásico en túnel, con una aceleración de 1 m/sg<sup>2</sup> y una deceleración de 1,2 m/sg<sup>2</sup>, como descubiertos, que exigen similares prestaciones a las de los trenes de cercanías, como su velocidad punta de 110 km/h.

Este material, en cuya construcción han participado CAF, Alstom, Adtranz y Siemens, cuenta con aire acondicionado, videovigilancia, sistemas



# REHAU

## Aislador para Catenaria Rígida La solución para el perfecto aislamiento de catenaria



Con un diseño específico, gran simplicidad de montaje y unas elevadas características técnicas de robustez y fiabilidad

**INDUSTRIAS REHAU,S.A.** pone a su disposición con este producto toda su experiencia y servicio.

Dr. Trueta, 11  
Apartado de Correos 225  
08860 Castelldefels / Barcelona  
Tel.: 93 635 09 09 Fax: 93 665 58 54  
Hermanos Lumiere s/n  
Pol. Ind. San Marcos  
28906 Getafe / Madrid  
Tel.: 91 683 94 25 Fax: 91 683 10 63





de información y transmisión de datos, indicadores de destino y fuelles de intercomunicación entre coches, además de sistemas de seguridad, ATP y ATO, de última generación.

Cada unidad tiene dos coches motores, ambos con cabina de conducción y un equipo de tracción trifásica, con dos filtros, dos onduladores directos de red con tecnología IGBT y cuatro motores de tracción de inducción. Las unidades están diseñadas para poder formar dobles y triples composiciones e incluso séxtuples en circulación sin viajeros.

**Estaciones.** La línea tiene una longitud de 18,3 kilómetros con cuatro estaciones nuevas, Rivas Urbanizaciones, Rivas Vaciamadrid, La Poveda y Arganda del Rey, en cuyo entorno, unas de las zonas de mayor crecimiento de los alrededores de Madrid, residen actualmente unos 28.500 habitantes, lo que hace prever a Transportes Ferroviarios de Madrid un volumen de viajeros superior a los cinco millones y medio anuales.

La inversión total realizada ha sido de 18.850 millones de pesetas para los cuatro tramos situados entre Puerta de Arganda y Rivas Urbanizaciones, donde se encuentran las cocheras de la línea y se construirán en el futuro las estaciones de Vicálvaro y Vicálvaro Este; Rivas Urbanizaciones y Rivas Vaciamadrid, entre las que se construirá la estación de Rivas Centro; Rivas Vaciamadrid, y La Poveda, entre las que se encuentra el viaducto del Campillo sobre el río Jarama, junto a la N-III, Madrid-Valencia; y La Poveda y Arganda del Rey, en cuya estación entra la línea en falso túnel, como en la cabecera de línea en Puerta de Arganda.

De las cuatro estaciones construidas, dos son semienterradas, las de Rivas Urbanizaciones y Arganda del Rey y las otras dos en superficie. Todas ellas disponen de ascensores,



Interior de una unidad 6000.



El recorrido se realiza en 23 minutos.

escaleras automáticas y de aparcamientos libres con un total de 1.054 plazas de las que 30 se reservan para vehículos de personas con movilidad reducida.

En el interior existen locales comerciales, sistemas de venta de billetes automáticos y puestos de control local y paneles de información al usuario. En el exterior la estaciones tienen accesos directo para autobuses de línea regular y cuentan con un punto de información interactivo sobre transportes, SIT (ver VIA LIBRE nº418), con teléfono y terminal bancaria.

Las estaciones semienterradas tienen un vestíbulo de planta circular al nivel de la calle y andén subterráneo de 115 metros de longitud y nueve de ancho entre ambas vías. En caso de las estaciones de superficie, los andenes, de la misma longitud y 4,5 metros

ancho, son laterales y elevados y están cubiertos por una marquesina en 80 de sus 115 metros. Las estaciones están diseñadas para atender una demanda de 20.000 viajeros día.

El servicio que se prestará en al nueva línea será ininterrumpido desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche, y es este temprano cierre, comparado con el de la red de Metro, junto con el del precio de los billetes, uno de los aspectos más polémicos de la inauguración que ha provocado quejas entre los potenciales usuarios del servicio.

La frecuencia de o paso será de doce minutos en los días laborables y de 27 en sábados, domingos y festivos, y el tiempo de recorrido se sitúa en los 23 minutos entre ambas cabeceras de línea. Una vez superada la estación de Puerta de Arganda, donde se enlaza con las cercanías de Renfe, los

trenes entrarán en la línea 9 hasta la estación final de Herrera Oria, con posibilidad de realizar transbordos a las líneas Circular (6), en Sainz de Baranda – primera posibilidad de cambio, hasta donde se tarda 40 minutos desde Arganda- 2 en Príncipe de Vergara, 5 en Núñez de Balboa, 7,6 y 4 en Avenida de América, y 1 y 10 en Plaza de Castilla.

Sólo quedan fuera de las posibilidades de transbordo directo las líneas 3 Moncloa-Legazpi, la 8, Mar de Cristal-Campo de las Naciones (en el futuro Aeropuerto y Barajas), y la 11, Plaza Elíptica-Pan Bendito.

A efectos de los abonos de transportes del Consorcio Regional de Transportes, la fórmula de pago que se prevé más utilizada en la nueva línea, la estación de Rivas Urbanizaciones se encuentra en la corona B-1 cuyo precio mensual de abono es de 5.165 pesetas, Rivas Vaciamadrid en la B-2, 5.895, y La Poveda y Arganda en la B-3, 6.625 pesetas.

En cuanto a los billetes para viajeros ocasionales combinados con metro, los precios son de 300, 315 y 410 pesetas desde, Rivas Urbanizaciones, Rivas Vaciamadrid y La Poveda y Arganda, respectivamente. Los precios de los billetes de diez viajes son en los tres casos de 1880, 2.030 y 2.750 pesetas. Los precios para recorridos dentro de la línea oscilan entre las 80 y las 280 pesetas, y los abonos de diez viajes entre las 1.200 y las 2.070.

Con la puesta en servicio de esta línea que se une a reciente inauguración de último tramo de la línea 7 hasta la estación de Renfe de Pitis, en el noroeste de Madrid, sólo queda, para completar el plan de ampliación del Metro de Madrid previsto hasta 1999, la apertura del último tramo de la línea 8 desde el Campo de las Naciones hasta el Aeropuerto y el barrio, antiguo pueblo, de Barajas que previsiblemente se concretará en el mes de julio.

Angel Rodríguez □