



Una nueva línea de cercanías conectará la estación de Madrid-Chamartín con la terminal T-4 del aeropuerto de Barajas. Estas obras, a las que el Ministerio de Fomento destinará cerca de 162 millones de euros, permitirán la conexión entre la capital y el aeropuerto en tan sólo diez minutos, y desde Sol, en 22 minutos.

Una línea de cercanías unirá Chamartín con el aeropuerto de Barajas en diez minutos

Una nueva línea de cercanías, de alrededor de 9 km de longitud, conectará la estación de Chamartín, en Madrid, con la terminal T-4 del aeropuerto de Barajas. El pasado 6 de noviembre, se procedió al calado del túnel de la futura línea ferroviaria, que está construyendo el Ministerio de Fomento. Las obras comenzaron en abril de 2007, y está previsto que se concluyan este año. Su coste ron-

da los 162 millones de euros.

El nuevo trazado tiene sus extremos en dos estaciones ya construidas, Chamartín y Barajas (T-4). La estación de Barajas se construyó en las obras correspondientes a la T-4 del aeropuerto.

El nuevo acceso ferroviario incorporará tres nuevas estaciones a la red de cercanías de Madrid: Manoteras, Valdebebas y estación de Barajas T-4.

El ministro de Fomento, José Blanco, ha calificado esta infraestructura como "obra referente" del impulso que el gobierno desea dar a Madrid, en su objetivo de "potenciar un sistema de transporte limpio, seguro, energéticamente eficiente y que contribuya a la cohesión social y territorial de España".



El nuevo acceso ferroviario, al que el Ministerio de Fomento destinará 162 millones de euros, incorporará tres nuevas estaciones: Manoteras, Valdebebas y estación de Barajas T-4.

■ Dos tramos

La nueva línea ferroviaria entre Barajas y Chamartín posibilitará la reducción de tiempos de viaje al aeropuerto, hoy en día sólo conectado con la

red de metro. Así, el recorrido entre las estaciones Ave de Chamartín y Atocha y el aeropuerto de Barajas (T-4) se podrá realizar en 10 y 24 minutos, respectivamente. Además, desde el centro de Madrid (Puerta del Sol), se accederá a la terminal T-4 en 22 minutos.

Las obras del acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas se dividen en dos tramos. El primero consiste en un primer tramo de cuadruplicación de la doble vía de contorno de Hortaleza, con una longitud aproximada de 4,1 km, que va desde la cabecera norte de la

■ El calado del túnel

El pasado 6 de noviembre, se produjo la excavación del último avance del túnel ejecutado desde el lado Chamartín. Se han unido de este modo los dos frentes de ataque que, durante los últimos meses, se venían excavando desde ambos sentidos: Chamartín y Valdebebas.

Este túnel se ha construido por el método belga, que consiste en ejecutar su sección por avances de unos dos metros y medio de longitud. La excavación del túnel se realiza por procedimientos manuales, en fases de sección reducida, de manera que según se va excavando se va realizando la entibación.

En primer lugar, se excava una pequeña sección, denominada "mina", situada en la clave del túnel. Una vez sostenida ésta, mediante entibación de madera, se empieza a abrir lateralmente su sección hasta tener completamente excavada y sostenida la bóveda en toda la longitud del avance, momento en el que se procede a su hormigonado. Esta operación se suele completar cada 24 horas, de manera que la sección del túnel queda ya con el que será su revestimiento definitivo.

Posteriormente, unos metros más atrás del frente, se procede a la construcción de la totalidad de la sección del túnel, ejecutando sus hastiales o paredes laterales, y, finalmente, la contrabóveda, con la que se concluye la excavación.

Este método tradicional pretende contar en cada momento con pequeños frentes de excavación abiertos, aumentando así la seguridad de todo el proceso constructivo.



Está previsto que las obras de la nueva línea a Barajas se concluyan este año.



estación de Chamartín hasta el cruce con la M-40.

En este tramo, además, se construirá la estación de Manoteras, que permitirá el intercambio de viajeros con la línea de metro ligero entre Pinar de Chamartín y Las Tablas.

El segundo tramo consiste en una doble vía de nuevo trazado soterrado en su totalidad. Su longitud es de 4,7 km. Cabe destacar que aquí se construirá la estación de Valdebebas, también subterránea, que dará servicio al nuevo complejo urbanístico, a la ampliación de los recintos feriales Juan Carlos I (IFEMA), a la Ciudad Deportiva del Real Madrid y a la Ciudad de la Justicia.

■ Vía en placa

Este último tramo soterrado está equipado con siete pozos de ventilación y salida de emergencia. También contará con dos rampas de acceso de vehículos ligeros y pesados; y acceso al túnel mediante ascensor para ambulancias en las estaciones subterráneas.

El tramo se construirá en vía en placa sobre plano único para facilitar la evacuación.

La línea dispondrá además de cable de detección de incendios y telefonía móvil, incluso en el tramo soterrado.

Las nuevas estaciones que se incorporarán a la red de cercanías de Madrid permitirán la conexión

entre la red de cercanías, la EMT (Empresa Municipal de Autobuses) y las redes de metro ligero en Manoteras (Fuente de la Mora) y Valdebebas. También, conectará con la red de metro y con la EMT en Barajas. ■

YOLANDA DEL VAL

