



Aumentará la capacidad, velocidad y calidad del transporte urbano

Siemens presenta el proyecto para el metro ligero Atlántico para Las Palmas

Amparo Suárez

La saturación del tráfico en Las Palmas y las imposibilidad de mejorar el servicio de las "guaguas" hace aconsejable la puesta en servicio de un metro ligero que podría transportar entre 2.400 y 8.000 personas según que, la cadencia de servicio se estableciera en 5 ó 3 minutos.

La primera de las líneas iría desde Plaza de las Américas al Teatro Pérez Galdós con una longitud de 4,8 km, y una extensión hasta el Hospital Insular de 1,7 kilómetros. La segunda, iría desde el Puerto por la Avenida Mesa y López hasta Las Chumberas con una longitud de 5,4 kilómetros. La línea 1, contaría con 8 paradas distantes entre sí 690 metros aproximadamente para hacer competitivo este medio de transporte frente al automóvil. La línea 2, por su parte, tendría 4 paradas que estarían separadas entre sí 680 metros.

La señalización en las líneas utilizaría semáforos en los cruces a nivel, equipados con microprocesador que cambiarían los ciclos de las fases en relación con la marcha de los trenes. La transmisión de los datos de la llegada de trenes a los semáforos se haría por radio o cableado desde las balizas al paso del tren.

La alimentación de la catenaria se suministraría por medio de subestaciones recti-

Siemens presentó su proyecto de Metro Ligero Atlántico durante las jornadas que recientemente se han celebrado en Las Palmas de Gran Canaria sobre los Transportes Terrestres en Canarias. El proyecto de Siemens contempla para la ciudad de Las Palmas dos líneas en doble vía en ancho de 1,435 metros, con una longitud total de 9,3 kilómetros, alimentadas por catenaria de 750 voltios en corriente continua.

ficadoras de 1000 KVA, situadas cada dos o tres kilómetros a lo largo de la línea. Los postes de sustentación de catenaria serían de acero a uno o a ambos lados de la vía y podrían ser aprovechados para la iluminación pública.

El material que Siemens propone es un vehículo articulado de piso bajo de 23,80 metros de largo y 2,40 de ancho con una sola cabina de conducción si existe lazo de vía en las terminales o con dos cabinas si no. Esta segunda solución es más flexible y tiene una mayor capacidad de operación. El vehículo tendría 4 puertas dobles y la altura

del techo sería de 3,40 metros sin pantógrafo. El interior estaría dispuesto para 65 plazas sentadas y 136 plazas de pie, unos doscientos pasajeros en total.

El peso en vacío del vehículo sería de 30 toneladas y estaría dotado de 2 motores trifásicos en los dos bogies extremos. La aceleración promedio hasta 40 km/h sería de 1,0 m/s² y la deceleración normal llegaría a 2,7 m/s² mediante frenado magnético por patines. La velocidad máxima sería de 70 kilómetros a la hora.

El sistema de telecomunicaciones se haría por medios diferentes: la radio en cada cabina de conducción, en el Puesto de Control Central y en los Talleres aseguraría la comunicación continua. Los teléfonos en los terminales, en el PCC y en los talleres para las comunicaciones internas. En estos puntos se instalarían también relojes para asegurar la simultaneidad de los horarios y actividades. En el interior de los vehículos y en las paradas habría altavoces para información a los clientes.

Esta línea de metro reemplazaría alguna de las líneas de "guaguas" existentes, se redefinirían para que alguna de ellas terminaran su recorrido cerca de una de las paradas del metro ligero, con lo que la cantidad de "guaguas" circulando se reduciría aumentando, sin embargo, la capacidad de transporte, su velocidad comercial y el confort del viaje. □

