

En Brasil, son ya ocho las ciudades que contarán con redes de metro de algún tipo. En 2000, comenzó la construcción del metro de Fortaleza y Salvador. En Recife, se ha empezado también a construir una segunda línea de metro, al tiempo que Río de Janeiro, que cuenta con la segunda red de metro más importante de Brasil, tiene ambiciosos planes para ampliar la red. De este último proyecto, Vía Libre informará próximamente.



SALVADOR Y FORTALEZA CONSTRUYEN SUS PRIMERAS LINEAS

Brasil amplía sus redes de metro

La ciudad brasileña de Salvador tendrá en 2003 su primera línea de metro. Con una población metropolitana de unos tres millones de personas, dicho proyecto era algo que se consideraba esencial para la ciudad desde hace mucho tiempo. Salvador cuenta en la actualidad con un ferrocarril de cercanías poco demandado, algo que se comprende porque la terminal más céntrica se encuentra a siete kilómetros del centro urbano.

La primera línea de metro, que conectará Lapa y Pirajá, tendrá una longitud de 11,9 kilómetros, de los cuales, 1,4 serán subterráneos, 4,8 elevados, y el resto discurrirá en superficie. Habrá ocho estaciones, y cuatro de ellas actuarán de intercambiador con los autobuses.

Contrariamente a todos los metros que se han construido recientemente en Brasil, excepto el de Brasilia, el metro

de Salvador no utilizará vías existentes o vías abandonadas. Otra diferencia es que la red será de ancho internacional, a diferencia de la mayor parte de los metros brasileños, que tienen un ancho de 1.600 milímetros. La electrificación se realizará a 3 kV corriente aérea.

Se calcula que la primera línea costará más de 55.000 millones de pesetas, de los cuales, unos 27.000 procederán del Banco Mundial, alrededor de 7.200 del gobierno federal de Brasil, 12.000 del Estado de Bahía y Salvador, y, aproximadamente, 9.000, del sector privado.

El metro lo está construyendo un consorcio formado por la empresa alemana Siemens y las empresas brasileñas Carmargo Corrêa y Andrade Gutierrez. Salvador, al igual que Río de Janeiro, tiene previsto operar el metro de forma privada. En estos momentos, 14 empresas, organizadas en siete grupos están pujando por una

concesión -renovable- a 25 años, que implica la explotación y mantenimiento del servicio.

Inicialmente, la flota estará formada por 11 trenes de cuatro coches, que incorporan aire acondicionado y tienen una capacidad para 1.250 pasajeros. Los estudios realizados arrojan una demanda de 200.000 pasajeros diarios.

En una segunda fase, la línea se ampliará en 2,9 kilómetros, hasta Pau de Lima. Esta extensión se realizaría antes de 2005, y contribuiría a aumentar los tráfico en un 50 por ciento.

En el futuro, también hay planes para ampliar la Línea 1 hasta Cajazeiras, y construir una segunda línea de 9,4 kilómetros de longitud, desde Calçada (la terminal de cercanías) a Rodoviária (la terminal de autobuses interurbanos).

Posiblemente, la Línea 2 podría ampliarse hasta Mussu-

runga, lo que supondría otros 14,5 kilómetros más.

Fortaleza, con una población aproximada de tres millones de habitantes, cuenta con una red ferroviaria de cercanías de ancho métrico, cuya flota está formada por trenes -arrastrados por locomotoras- de seis coches. Las frecuencias son de 30 minutos en una línea y cada 45 en la otra. El servicio, que utilizan diariamente alrededor de 30.000 pasajeros, sólo funciona en días laborables. Parte de la red es aún de vía única y está compartida por trenes de mercancías y un tren de viajeros semanal.

El Metro de Fortaleza (Metrofor), propiedad del gobierno del Estado, está sustituyendo la saturada red de cercanías por un nuevo metro. La transformación ha comenzado por la Línea Sur, la de mayor ocupación de las dos líneas de cercanías, que se convertirá en una doble vía electrificada, de



ancho métrico, electrificada a 3 Kv corriente aérea. Se ha empezado a construir un túnel de cuatro kilómetros de longitud para desviar la Línea Sur bajo el centro urbano. Metrofor también está construyendo un nuevo centro de mantenimiento y uno administrativo, siete estaciones nuevas, con andenes de 110 metros de longitud y tres nuevas estaciones eléctricas.

Mercancías. Por otra parte, se construirá una vía exclusiva para mercancías, de 29 kilómetros de longitud, paralela en parte a las vías existentes y al nuevo trazado. Con esta iniciativa desaparecerán los trenes de mercancías del centro de la ciudad.

Según las previsiones, el metro se inaugurará a finales de 2002. La flota que circulará estará formada por automotores eléctricos de 10 coches, con aire acondicionado y capacidad para 940 pasajeros. Las frecuencias iniciales serán de seis minutos entre Joao Felipe y Conjunto Esperança y cada 12

minutos a partir de Vila das Flores.

El metro lo construye un consorcio formado por Adtranz, Alstom, Siemens y varias empresas brasileñas. Alstom, que tiene una planta en Brasil, construirá los trenes.

El proyecto tiene un coste de casi 59.000 millones de pesetas, 48.000 de los cuales proceden del Eximbank de Japón.

La red se ampliará por etapas. Al final, tendrá 43 kilómetros y por ella circularán 49 automotores eléctricos de cuatro coches, con intervalos de cinco minutos. Metrofor, además, tiene intención de reabrir la línea de Maranguape, de siete kilómetros de longitud y abandonada hace muchos años. Para ello, se aprovecharían trenes diesel ya existentes.

Recife, con una población de unos tres millones y medio de habitantes, es la ciudad más importante del noreste de Brasil, y es la única ciudad de la región que posee metro.

La Línea Central, de 20,5 kilómetros de longitud y vía ancha, la explota en la actualidad Metro Recife (Metrorec), filial

de la Compañía Brasileña de Trenes Urbanos (CBTU), que es una empresa federal. Sin embargo, la compañía va a traspasarse al Estado de Pernambuco.

En estos momentos, se está construyendo una ampliación de 4,7 kilómetros del ramal de Rodoviária hasta Timbi. Todos los trenes de metro, 25 en total, se están renovando y dotando de aire acondicionado.

Metrorec también explota trenes de cercanías diesel, de ancho métrico, desde Recife a Cabo. Ahora se está renovando un tramo de 12 kilómetros de esta línea, desde Joana Bezerria, hasta Cajueiro. El objetivo es lograr una línea de metro de vía ancha, electrificada, de 14,3 kilómetros, desde Central hasta Cajueiro Seco, con 10 nuevas estaciones.

Se dispondrá de una línea exclusiva de mercancías de ancho métrico y vía única, y durante las obras de transformación, los trenes de cercanías circularán temporalmente entre Cabo y Curado.

Asimismo, se renovarán los trenes diesel y se construirán

nuevos talleres en Cajueiro Seco. Entre Cajueiro Seco y Cabo, y una vez los 11 kilómetros de vía única de la línea de 18,5 kilómetros se hayan doblado, las frecuencias serán de 20 minutos. Además, se modernizarán las cinco estaciones al sur de Cajueiro Seco.

Cuando se concluyan estos proyectos, Recife contará con una red de dos líneas de metro de casi 40 kilómetros, y con una línea de cercanías de ancho métrico y casi 19 kilómetros.

Pensando en la accesibilidad del metro, se encuentran igualmente tres proyectos en marcha. Uno de ellos, la conexión directa entre la estación de Rodoviária y la terminal de autobuses. Otro proyecto consiste en la implantación de un pasillo rodante para conectar la estación del Aeropuerto con el aeropuerto de Guararapes. Y el tercer proyecto, por último, consiste en la construcción de un monorail que conectaría el centro comercial de Recife con una estación de metro ya existente. **Yolanda del Val** □