

La nueva línea 6 del Metro
★ La Circular ★

Siendo Julián Revenga
Consejero de Transportes
y Emilio Miralles Viceconsejero,
se ha culminado por
la Dirección General de
Infraestructuras la obra de
terminación de la línea circular
del Metro, correspondiente
al tramo
Laguna-Ciudad Universitaria
y sus correspondientes cocheras.

Los trabajos han sido coordinados
por Vicente Gago, Director General
de Infraestructuras, Manuel Arnaíz,
Jefe del Servicio de Construcción
y Jesús Trabada,
Jefe del Servicio de Proyectos.
En la dirección de obra han
participado también
Juan Alonso, Carmen Benedicto,
Isidoro Carretero, Julián Cuartero,
Isabel García, Manuel Herrera,
Daniel Martín, Ildefonso de Matías,
Juan Pérez, Valentín Rodríguez,
Fernando Sanz y Angel Vila.

Mayo 1995.

La finalización de la línea 6 del Metro de Madrid como línea circular es el fruto del esfuerzo inversor que ha llevado a cabo la comunidad de Madrid en materia de infraestructuras de transportes en los últimos años y refleja el decidido apoyo al transporte público que se propugna desde el Gobierno Regional.

La nueva línea circular, que se completa con la inauguración del tramo de 7 km entre Laguna y Ciudad Universitaria, se configura como la gran línea distribuidora de viajes tanto metropolitanos como urbanos; está destinada a ser la M-30 del Metro. La inversión realizada, tanto en la construcción como en la adquisición del material móvil necesario, es la más importante acometida por la Comunidad de Madrid esta legislatura con 40.000 millones de pesetas. La rentabilidad social de esta inversión será muy elevada pues por esta línea se desplazarán diariamente más de medio millón de viajeros.

Esta gran obra va a facilitar enormemente la movilidad, no sólo en Madrid sino en todo su entorno metropolitano; es clara la importancia que para la vida cotidiana de los madrileños tiene el hecho de que exista un buen transporte público. De ahí, la apuesta decidida que se hace desde la Comunidad de Madrid por la construcción de infraestructuras y la potenciación del transporte público para mejorar la calidad de vida de los madrileños.

Joaquín Leguina
Presidente de la Comunidad de Madrid



Ciudad Universitaria
Metropolitano

Guzmán el Bueno
Cuatro Caminos
Nuevos Ministerios

República Argentina

Avda. de América

Diego de León

Manuel Becerra

O'Donnell

Saiz de Baranda

Conde de Casal

Pacifico

Mentez Alvaro

Legazpi

Usara

Plaza Elíptica

Opañel

Oporto

Carpetana

Laguna

Lúceró

Alto de Extremadura

Puerta del Ángel

Príncipe Rie

Arguelles

Monsios

COCHERAS





La potenciación del transporte público

Desde su constitución, la Comunidad de Madrid apostó decididamente por la potenciación del Transporte Público como única solución para hacer frente al grave problema de congestión de tráfico, y consiguiente deterioro de la calidad de vida que sufre Madrid.

Instrumento fundamental de esta política fue la creación, en 1985, del Consorcio Regional de Transportes, elemento clave para la coordinación, la financiación y la promoción del transporte público en la Comunidad de Madrid.

La implantación –en 1.987– del Abono de Transportes supuso un importante salto cualitativo y cuantitativo en el transporte público madrileño, en la medida en que facilitó a los ciudadanos el uso combinado de los distintos medios y se tradujo en un importante y constante aumento del número de viajeros.

A ese crecimiento de la demanda han contribuido también las mejoras en la calidad del servicio que prestan los distintos medios, a las que se han destinado cuantiosas inversiones. En particular, en los últimos cuatro años se han invertido 70.000 millones en mejorar el Metro, principalmente en renovación del material móvil, remodelación de estaciones y modernización de todo tipo de instalaciones.





Ampliación del Metro

En el sistema integrado de transporte público, el Metro, por su elevada capacidad, se configura como el modo de transporte básico de la ciudad. Es también el principal medio de transporte colectivo que distribuye por Madrid los viajeros que acuden desde los municipios del entorno.

Desde su creación la Comunidad de Madrid se planteó la mejora y ampliación de la red de Metro como uno de los objetivos fundamentales de su política de transportes. Así en 1.991 firmó un Convenio con el Estado para acometer dos importantes actuaciones:

- ★ La prolongación en 2 km de la línea 1 en Vallecas, con tres nuevas estaciones –Buenos Aires, Alto del Arenal y Miguel Hernández–, junto con la construcción de cocheras y un estacionamiento de disuasión. Inaugurada en la primavera de 1.994, ha hecho posible acercar el Metro a 100.000 nuevos usuarios potenciales.
- ★ La prolongación en 7 kilómetros de la línea 6, entre Laguna y Ciudad Universitaria, ha hecho realidad la creación de una gran línea circular que, con 24 kilómetros y 27 estaciones, es la más larga de la red y será también la que más viajeros transporte.





La función estructurante de la línea circular

La nueva línea 6, al transformarse en circular, se configura como la línea fundamental de la red. Es la única no radial y su circularidad la convierte en la gran distribuidora de viajes. Así, la línea circular potenciará aún más la función intercambiadora que tiene la actual línea 6, aumentando los puntos de intercambio con el resto de medios de transporte.

La línea circular tiene dos correspondencias con cada una de las demás líneas de Metro. Igualmente facilita el transbordo con 107 líneas de la EMT, con 44 líneas de autobuses metropolitanos y con 4 de las más importantes estaciones del ferrocarril de cercanías.

El aumento de viajes en la línea 6 permitirá descargar los tramos centrales de las líneas radiales, los de mayor demanda. Asimismo, los viajeros se distribuirán mejor entre los dos sentidos de la propia línea, aligerando los tramos más congestionados.

Al poner en servicio esta prolongación, la línea circular transportará diariamente medio millón de viajeros y pasará a ser la más utilizada de la red de Metro de Madrid.







El Metro llega a nuevos barrios

Junto a su función estructurante de la red, el objetivo de la Comunidad de Madrid al prolongar la línea 6 es también acercar el Metro a barrios que hasta ahora no tenían acceso directo al mismo, en concreto al distrito de Latina, uno de los más poblados de Madrid.

Con la próxima puesta en servicio de esta prolongación y la construcción de la nueva estación de Eugenia de Montijo en la línea 5, entre las de Aluche y Carabanchel, el distrito se dotará de 4 nuevas estaciones de Metro.

Tres de las seis nuevas estaciones de la línea circular, Lucero, Alto de Extremadura y Puerta del Angel, se sitúan en la parte del distrito que actualmente no está servida directamente por el Metro, en los barrios de Lucero y del Paseo de Extremadura, con una población de 90.000 habitantes.

El Consorcio Regional de Transportes estima que, en conjunto, esas tres estaciones serán utilizadas por unos 60.000 viajeros diarios.







El intercambiador de Príncipe Pío

La estación de intercambio de Príncipe Pío, con una inversión próxima a los 4.000 millones aportados por el MOPTMA y la Comunidad de Madrid, ha entrado en funcionamiento en abril de 1995.

Utilizada diariamente por casi 300.000 viajeros, será, junto con Atocha, una de las grandes estaciones de intercambio y correspondencia de Madrid. En ella confluirán:

★ La línea 6 de Metro.

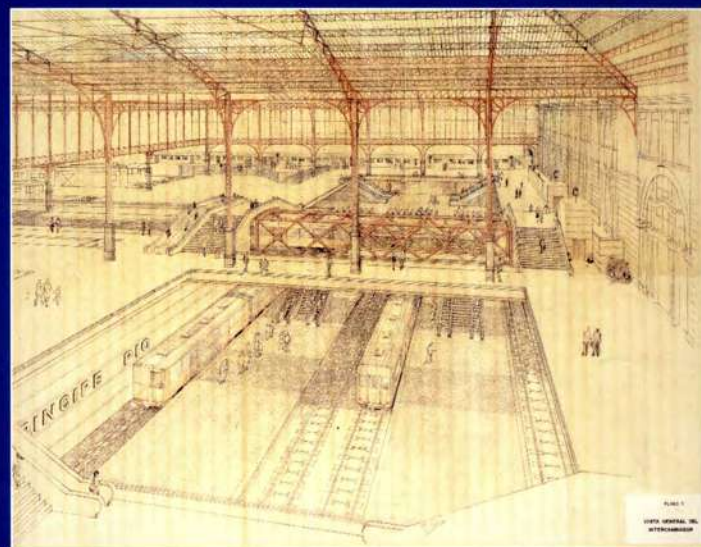
★ El Ramal a Opera, cuya estación se ha remodelado por completo.

★ La línea 10 de Metro, cuyo trazado se modifica.

★ El Pasillo Verde Ferroviario, que prolonga hacia Atocha la línea C-7 de Cercanías.

★ Las líneas de autobuses que discurren por la N-V, cuyas terminales se integrarán en una gran estación subterránea.

El intercambiador se ha diseñado de manera que las correspondencias entre los diferentes medios de transporte sean rápidas y sencillas. Así, el transbordo entre las líneas 6 y 10 del Metro - las dos que más viajeros transportarán- se ha proyectado de manera que se realice sobre el mismo andén, con la mayor comodidad posible.







El intercambiador de Moncloa

En el intercambiador de Moncloa confluyen las Líneas 3 y 6 del Metro con la práctica totalidad de las terminales de las líneas de autobuses que discurren por la Carretera N-VI.

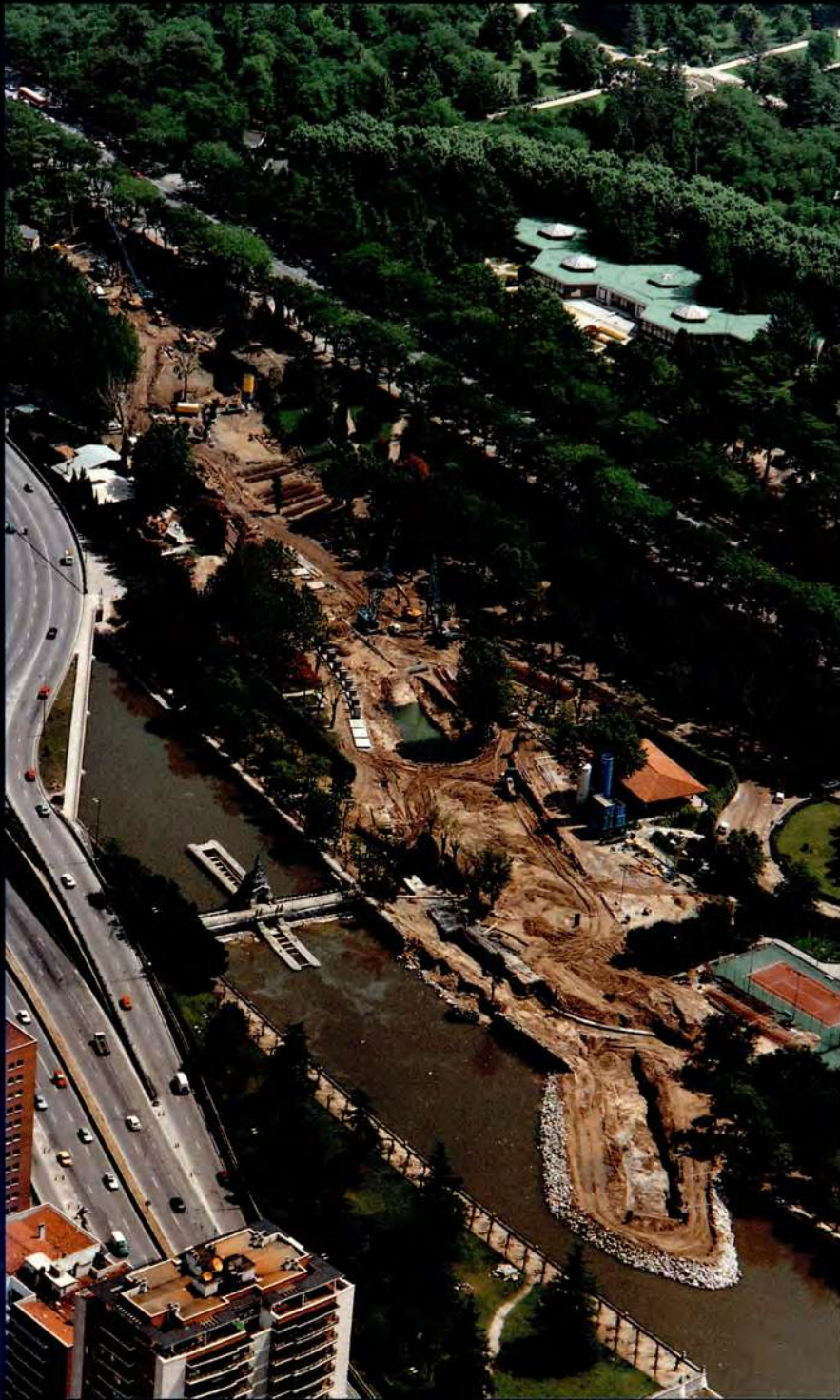
Se ubica de forma inmejorable, bajo la calle Princesa y la explanada situada frente al Cuartel General del Aire, justamente frente a la salida del carril reservado para autobuses de la N-VI. Será utilizado diariamente por más de 200.000 viajeros.

El nuevo intercambiador es un espacio subterráneo de gran amplitud, concebido de forma que el acceso peatonal y la correspondencia entre los diferentes medios de transporte sean óptimas.



Tiene tres niveles, En el superior se sitúa una estación de autobuses de gran capacidad, en el inferior la estación de la línea circular del Metro y, en el intermedio, una planta de transbordos, desde la que se accede también a los andenes de la línea 3.





Una obra compleja

La prolongación de la línea 6 en 7 km ha requerido, por su dimensión y complejidad, más de cuatro años de trabajo. Para su ejecución ha sido necesario considerar las circunstancias que existían en cada tramo y salvar los complejos problemas que plantea construir este tipo de infraestructura bajo las calles y plazas de una gran ciudad.

El método constructivo ha debido adecuarse a las características del terreno atravesado, para garantizar siempre la seguridad durante la obra. La mayor parte del túnel se ha construido en mina, por los procedimientos más adecuados en cada caso –tradicional, precorte o austríaco–. El paso bajo la N-VI y el cruce del río Manzanares han debido ejecutarse a cielo abierto. En este cruce fue preciso construir sucesivas plataformas auxiliares en cada margen desde donde ejecutar los muros-pantalla, garantizando así el fluir normal del río.

Las estaciones de Argüelles, Puerta el Angel y Alto de Extremadura han sido construidas en mina, mientras que las obras de Lucero y la gran estación de intercambio de Moncloa han sido realizadas a cielo abierto.

Para completar la línea circular ha sido preciso, además, la construcción de las cocheras. La principal, en las cercanías de Laguna consiste en una gran nave que alberga 25 vías paralelas para otros tantos trenes. Otra cochera subterránea, para 8 trenes, ha sido también construida en Ciudad Universitaria, y sobre ella un gran estacionamiento para 1.900 coches.





Una gran obra

La dimensión del esfuerzo realizado por la Consejería Regional de Transportes en la ampliación de la línea 6 se percibe claramente en el presupuesto de la obra: treinta y cuatro mil millones de pesetas.

Además del túnel de la línea y de las estaciones, ha sido necesario construir importantes obras complementarias, como:

- ★ Las cocheras a cielo abierto de Laguna y los dos ramales en túnel de acceso desde la línea a dichas cocheras.
- ★ Las cocheras subterráneas de Ciudad Universitaria.
- ★ La nueva estación de Príncipe Pío del Ramal a Opera, integrada en el intercambiador.
- ★ La ampliación de los vestíbulos y accesos de las estaciones de Argüelles y Ciudad Universitaria.
- ★ El intercambiador de Moncloa, con una estación de autobuses.
- ★ Un paso subterráneo para el carril-bus de la nacional VI, construido sobre el túnel del Metro.

A la inversión en la construcción de la línea hay que añadir seis mil millones de pesetas destinados a la adquisición del material móvil necesario para atender debidamente al aumento de viajeros esperado.





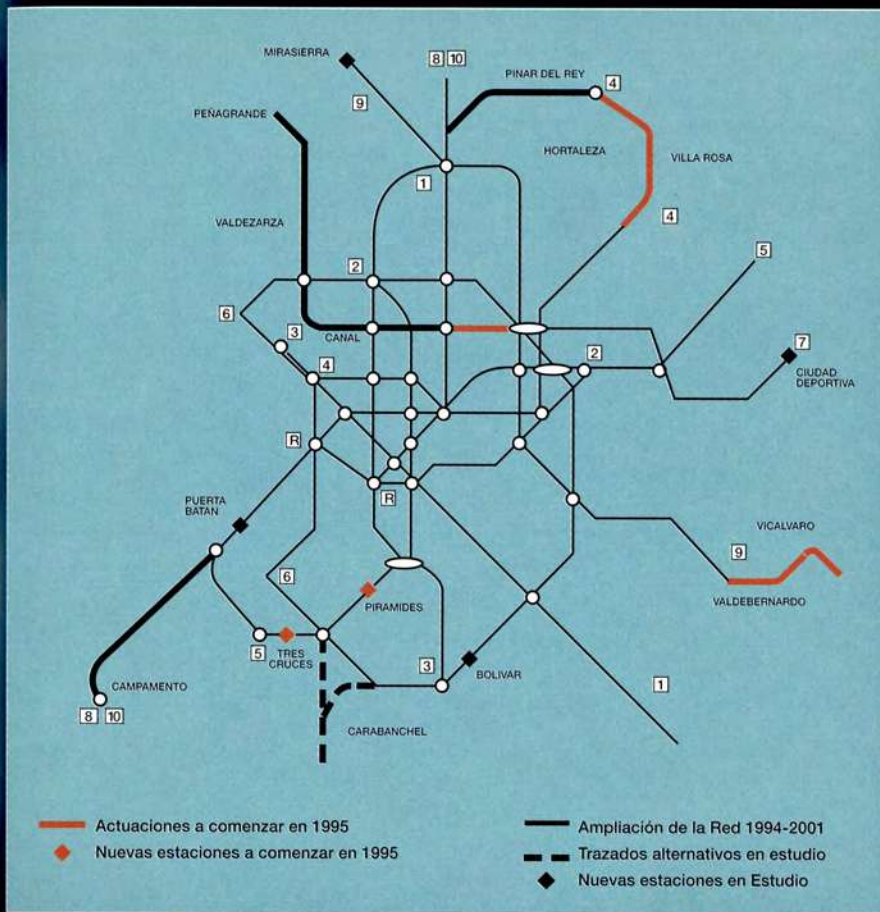
Las estaciones

En el diseño de las estaciones se ha partido de espacios dimensionados con notable amplitud, así como con generosa iluminación y moderna decoración que no sólo garantizan la máxima funcionalidad sino también una imagen agradable.

Asimismo se incorporan elementos que las convierten en modelo para futuras actuaciones:

- ★ Se ha cuidado especialmente la calidad de los acabados, realizados con materiales modernos y antivandálicos que confieren una nueva imagen a vestíbulos, accesos y andenes.
- ★ Se introduce el arte en estos espacios públicos mediante murales diseñados por alumnos de la Facultad de Bellas Artes.
- ★ Se instalan ascensores especialmente diseñados para personas con limitaciones de movilidad, aunque podrán ser utilizados por todos los usuarios.
- ★ Se colocan en el suelo bandas de textura más rugosa para advertir a los invidentes de la presencia de obstáculos como puertas y escaleras.





El Metro del 2001

La ampliación de la red del Metro emprendida por la Comunidad de Madrid, no termina con lo realizado en las líneas 1 y 6.

En 1995 se inician dos importantes actuaciones en la línea 10, de gran interés estructurante para la red:

- ★ La desviación entre Lago y Plaza de España para que tenga estación en el nuevo intercambiador en Príncipe Pío.
- ★ La prolongación desde Alonso Martínez hasta Nuevos Ministerios para conectar con la línea 8 y de esta manera, unificar ambas líneas.

Asimismo, la “Estrategia Regional de Transportes” de la Comunidad de Madrid contempla un conjunto de proyectos para extender la red hacia barrios densamente poblados que ahora carecen de servicio directo de Metro, así como la construcción de nuevas estaciones en algunos puntos de la red existente.

En concreto, la Consejería de Transportes emprende, también en 1995, las siguientes actuaciones, prioritarias por el número de vecinos que se verán beneficiados:

- ★ Prolongación de la Línea 4 hacia Villa Rosa y Hortaleza.
- ★ Prolongación de la Línea 9 hacia Valdebernardo y Vicálvaro.
- ★ Prolongación de la Línea 7 desde Avda. de América hasta la Plaza de Gregorio Marañón.
- ★ Y, en la línea 5, creación de una nueva estación en Eugenia de Montijo y un intercambiador con el Pasillo Verde Ferroviario en Pirámides.

Seguirán las restantes actuaciones previstas, que atenderán entre otros, a los barrios de Manoteras, Apóstol Santiago y Pinar del Rey con la línea 8, Valdezarza y Peña Grande con la línea 7 y Carabanchel Alto con una nueva línea.



La Consejería de Transportes agradece el esfuerzo y entusiasmo de todas las personas que han trabajado en la realización de esta obra.

**En la ejecución de esta
obra han participado
las siguientes empresas:**

Infraestructura:

Auxini, Entrecanales y Tavora,
Cubiertas y Mzov, Agromán,
Fomento de Construcciones y
Contratas y Vías y
Construcciones.

**Superestructura
e Instalaciones:**

Dimetronic, Macosa Elevación,
Austral Ingeniería, Isolux Wat,
Sociedad Española de
Montajes Industriales, Electren,
Entrecanales y Tavora, Auxini,
ABB Tracción, Alcatel Standard
Eléctrica, Revenga Ingenieros,
Cobra, Thyssen Boetticher y
Cubiertas y Mzov.

Asistencia Técnica:

Carlos Fernández Casado,
Eptisa, Euroconsult, Incoydesa,
Geocisa, Geoconsult, Geoteyco,
Iberinsa, Initec, Ofiteco, Pycsa,
Typsa y Vigiconsult.



Comunidad de Madrid
Consejería de Transportes