LAS PROVINCIAS

Examen al metro de Ribarroja

Ferrocarrils aprovecha las clases prácticas para realizar el perfil del trazado, que permitirá asignar las velocidades máximas de cada tramo.

Los maquinistas ya circulan en pruebas por la nueva línea que se abrirá en marzo

ISABEL DOMINGO – 15/02/2015

Doce minutos. Es el tiempo que transcurre entre la parada de Rosas, en Manises, y la de Ribarroja, punto final de la prolongación de la nueva línea de Metrovalencia que podría inaugurarse en la primera semana de marzo.

Tras la electrificación de la línea a comienzos de mes, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) realiza desde el pasado miércoles la formación práctica de los maquinistas, es decir, «la consolidación de los conocimientos teóricos que aprendieron en noviembre: localización de estaciones, códigos de velocidad y adaptar la conducción ATP (sistema automático) al nuevo tramo».

Como mínimo, los conductores realizan tres recorridos de este trazado que arranca en la parada subterránea de Rosas, donde toma el ramal derecho del túnel para continuar hasta La Cova en un tramo de vía doble. Si el convoy optara por el ramal izquierdo, continuaría hasta el aeropuerto, como pudo comprobar LAS PROVINCIAS en uno de los trayectos en pruebas que se efectúan estos días.

Son 124 trabajadores los que van a recibir las clases prácticas, acompañados de un técnico de formación. Disposición de señales, enclavamientos ferroviarios o, incluso, las características geográficas de la zona (toda vallada) son algunos de los aspectos que van observando durante el recorrido. Si exceden la velocidad recomendaba, una señal sonora les da la primera advertencia pues si persisten, el tren se frenará automáticamente.

Por ello, estos viajes en pruebas se utilizan para «mapear el nuevo tramo» gracias a unas balizas (unas cajas amarillas sobre las traviesas) que localizan las estaciones y el perfil de vía para marcar la velocidad que debe llevar el metro en cada momento. En realidad, es una prolongación del sistema que se emplea en toda la red de Metrovalencia. Por ejemplo, 50 kilómetros por hora al pasar por un andén o 30 km/h en las agujas desviadas, mientras que la velocidad máxima es de 80 km/h.

La ventaja del trazado de la prolongación del metro a Ribarroja es que, al haberse adaptado a la plataforma de la antigua línea de Cercanías de Renfe, es prácticamente recto y sin pasos a nivel. Al ser en superficie, las distancias

entre paradas son mayores, lo que da mayor comodidad al viajero pues no percibe los cambios de velocidad que se producen en subterráneo.

32 minutos desde Xàtiva

Las comprobaciones continuarán hasta finales de mes, mientras los operarios continúan con la adecuación de las paradas. Los bancos, por ejemplo, ya se han instalado y permanecen tapados con plásticos.

A partir de la próxima semana, Metrovalencia comenzará a cambiar los planos de red, pues el metro a Ribarroja se convertirá en la línea 9 (y no la 5 como siempre se había denominado), según avanzó la consellera de Infraestructuras, Isabel Bonig, a finales de año.

Así, la red pasará de cinco líneas (tres de metro y dos de tranvía) a nueve (seis de metro y tres de tranvía). En concreto, la 1 será Bétera-Villanueva de Castellón; la 2, Llíria-Torrent Avinguda; la 3, Rafelbunyol-Aeroport; la 4, Mas del Rosari-Doctor Lluch; la 5, Marítim Serrería-Aeroport; la 6, Tossal del Rei-Marítim Serrería; la 7, Marítim Serrería-Torrent Avinguda; la 8, Marítim-Serrería-Marina Real; y la 9, Alboraya Peris Aragó-Ribarroja.

En este último caso, la frecuencia aproximada de paso será de 30 minutos y la previsión de viajeros que maneja la conselleria es de 700.000 viajeros al año. Los vecinos de la localidad del Camp del Turia podrán viajar a hasta Valencia en 32 minutos si bajan, por ejemplo, en la estación de la calle Xàtiva.