

[El 'cifuentazo' de la línea 1 de metro afectará a 13.000 viajeros cada hora durante cuatro meses](#)

Enviado por ter el Vie, 02/19/2016 - 12:07

Antetítulo portada:

Madrid

Foto portada:



Antetítulo (dentro):

Madrid

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

La línea de metro más antigua de la capital, operativa desde 1919, echará el cierre para su remodelación, desde el día 21 de mayo hasta el 30 de septiembre. Así lo comunicó la semana pasada [Cristina Cifuentes](#), presidenta de la Comunidad de Madrid. El cierre se produce para llevar a cabo un proceso de "renovación", en el cual se invertirán más de 69 millones de euros. La labor consiste en "**modernizar**" e "**incrementar**" la calidad del servicio que ofrece el metro en este tramo. También, "para reducir hasta en un 50% las incidencias" debido a su antigüedad.

La línea 1 de Metro, es la segunda más utilizada tras la línea circular L6. El año pasado contó con un total de 85 millones de usuarios, según la Comunidad, lo que supone un total de **233.000 personas** que usaron este servicio a diario. La primera fase de las obras, que finalizará el año que viene, atañe al tramo que va desde Plaza de Castilla hasta Sierra de Guadalupe y afectará a **25 de las 33 estaciones** de esta línea del metropolitano. La remodelación supone un obstáculo para la arteria que comunica el norte y el sur de Madrid.

Diferencias con el Ayuntamiento

Inés Sabanés, concejal de Movilidad y Medio Ambiente, ha propuesto **realizar las obras en tres tramos**. El primero, a realizar este año, iría de Atocha Renfe a Tribunal este año. En 2017 se abarcaría el tramo entre Tribunal y Plaza de Castilla; y, por último, de Atocha Renfe hasta Sierra de Guadalupe, en 2018. Las obras tendrían una duración de entre tres meses y tres meses y medio. "No hay nada que indique que no se puede hacer de este modo", ha garantizado. Además, desde el Ayuntamiento han lamentado que no se les haya informado desde el principio sobre las obras en esta línea de metro

Un planteamiento similar comparte, Miguel Álvarez, ingeniero de Caminos y miembro del colectivo [Nación Rotonda](#), para el cual hay dos opciones, la primera consistiría en "**ejecutar las obras por tramos**, cortar cuatro meses el tramo sur y en otros cuatro meses el tramo norte el año siguiente". La segunda opción planteada sería hacerlo en un mayor plazo, dividiendo la obra en más tramos, de forma parecida a la planteada por la concejal de Movilidad y Medio Ambiente, aunque añade que "esta segunda opción supone emplear más tiempo, lo que conlleva un incremento de los costes. Sin embargo, **es la opción más habitual**".

Aunque para Nación Rotonda, las remodelaciones planteadas tienen lógica, puesto que se trata de una vía antigua que hay que remodelar, Miguel Álvarez considera que el motivo de hacerlo de una tacada tiene relación con el tiempo que queda hasta las próximas elecciones: "Si tu haces una obra y luego tienes tres años para que el ciudadano la olvide, no es igual que si la realizas a tramos durante los próximos años, en este último caso la percepción que tienes como ciudadano es de un mayor hartazgo".

Críticas al servicio sustitutorio por insuficiente

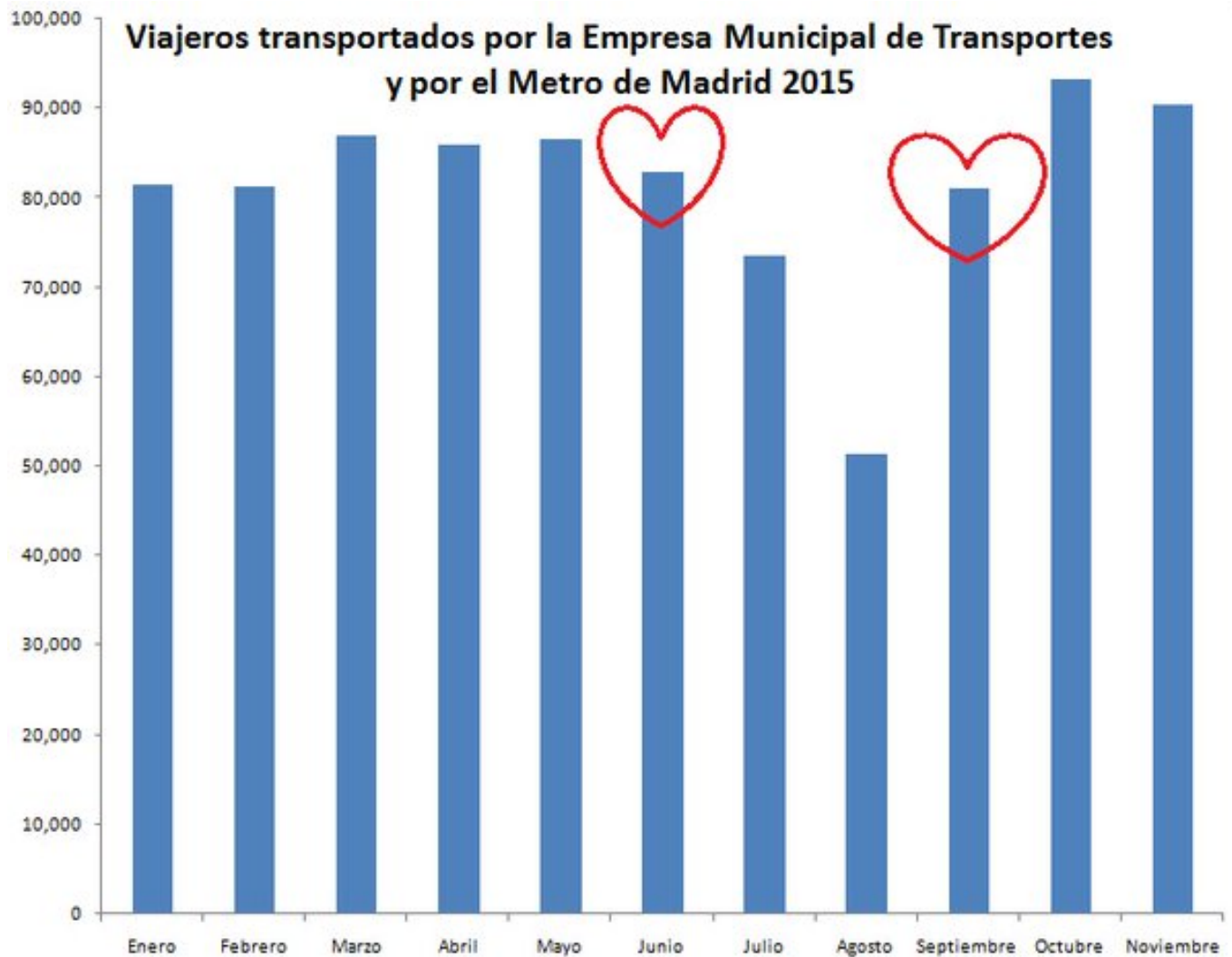
Las obras propuestas por la Comunidad afectan de forma especial a los habitantes de Puente de Vallecas y Villa de Vallecas, unos **300.000 habitantes**, que estarán varios meses sin poder utilizar estas paradas de metro, contando con la dificultad añadida que supone la lejanía del servicio de Cercanías Renfe y la incomodidad de utilizar un servicio de autobuses, que soporta atascos a diario.

Álvaro Fernández de Heredia, gerente de la Empresa Municipal de Transporte (EMT), cree que el cierre de la línea 1 arrojará más de 25.000 coches cada día a las carreteras de la capital. Desde la empresa de autobuses, además, se ha rechazado participar en el concurso de la línea sustitutoria de autobuses que propone la Comunidad para mitigar las consecuencias que supone esta paralización. El equipo de Cifuentes propone la creación de una línea de autobuses independiente y gratuita, que contará con 50 vehículos para cubrir el mismo recorrido que el suburbano y con la misma frecuencia. Pero, para el gerente de la EMT, la propuesta de solución es "de saldo" y **dejará sin una solución viable a cien mil usuarios de metro**.

"La ausencia de un billete intermodal imposibilita la combinación de estos modos alternativos sin tener que pagar otro billete adicional"

Para Samir Awad Núñez, miembro de Ecomovilidad, especialista en el impacto de la planificación territorial y urbana en el transporte y la movilidad, no es posible un sistema de transporte que "haga el mismo recorrido y mantenga la frecuencia del metro", debido a que "la L1 de Metro transporta unos 13.000 usuarios por hora en hora punta, así que **harían falta unos 150 autobuses**".

Desde Ecomovilidad señalan que "es una obra cuya ejecución **no resulta urgente**", ya que podría realizarse en varios veranos, un sistema que "se ha utilizado en otras ocasiones para causar los menores trastornos posibles", debido a que "junio y septiembre son meses donde hay una mayor demanda de viajes que en verano", añaden.



Para Awad Núñez, “no es posible reproducir en superficie el mismo recorrido que tiene la L1 circulando en subterráneo”, por ello la solución pasa por garantizar la coordinación de los servicios de EMT (dependiente del Ayuntamiento de Madrid) y el servicio de Cercanías Renfe, algo que pasa por informar a los usuarios y prestar servicios que completen esta red existente.

No obstante, destaca que existe un problema importante para quienes no dispongan de Abono Transporte: “La **ausencia de un billete intermodal** imposibilita la combinación de estos modos alternativos sin tener que pagar otro billete adicional. Quizá esta experiencia sea el momento perfecto para adelantar la llegada de este tipo de billete.”, concluye.

Una postura equivalente comparte Miguel Álvarez, quien considera que “no se va a poder garantizar la movilidad tal y como ofrece el servicio suburbano, donde entre otras cosas, no hay atascos. Por ello, una parte del recorrido de la L1 es prácticamente imposible de reproducir en superficie, en otros tramos será necesario dedicar carriles bus exclusivos, ahora inexistentes. Decir que el servicio sustitutivo de autobuses va a ser igual, es una falacia”. A pesar de todo, defiende que la solución pasa por llevar a cabo **medidas de sustitución** en coordinación con el Ayuntamiento.



Pie de foto:

La estación Sol, del Metro de Madrid, será una de las afectadas por el cierre de la L1.

Temáticos:

[movilidad](#)

Geográficos:

[Madrid](#)

Nombres propios:

[Metro de Madrid](#)

[Cristina Cifuentes](#)

[Ines Sabanés](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría foto:

[Álvaro Minguito](#)

Autoría:

[Youssef Ouled](#)

Formato imagen portada:

grande