

EL METRO DE BUDAPEST



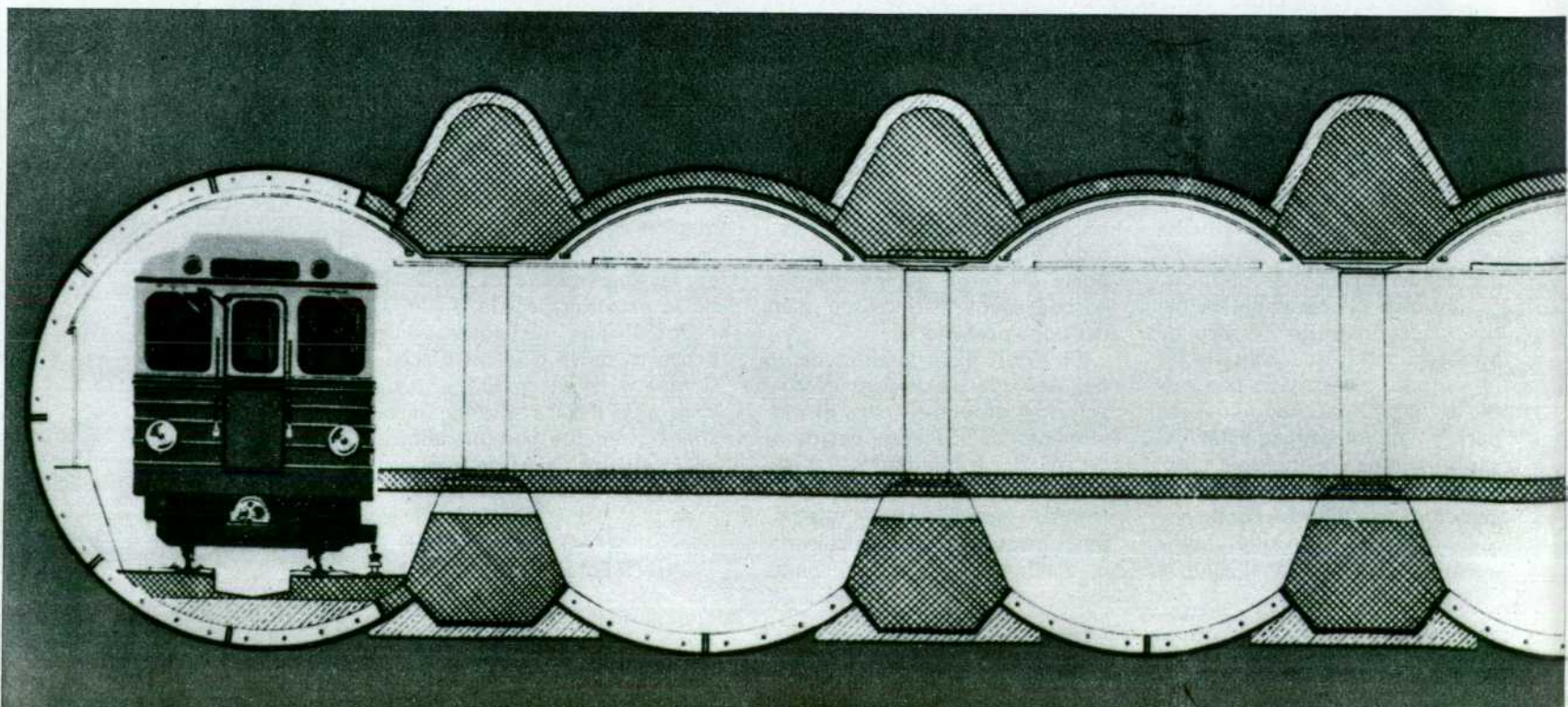
DESDE el año 1896, la capital de Hungría disponía de una pequeña línea de ferrocarril metropolitano, cuya longitud total era de sólo 3,8 kilómetros y que nacía en el mismo centro de la ciudad. En años sucesivos no fue ampliada, pues las líneas de tranvías cubrían perfectamente las necesidades del tráfico urbano.

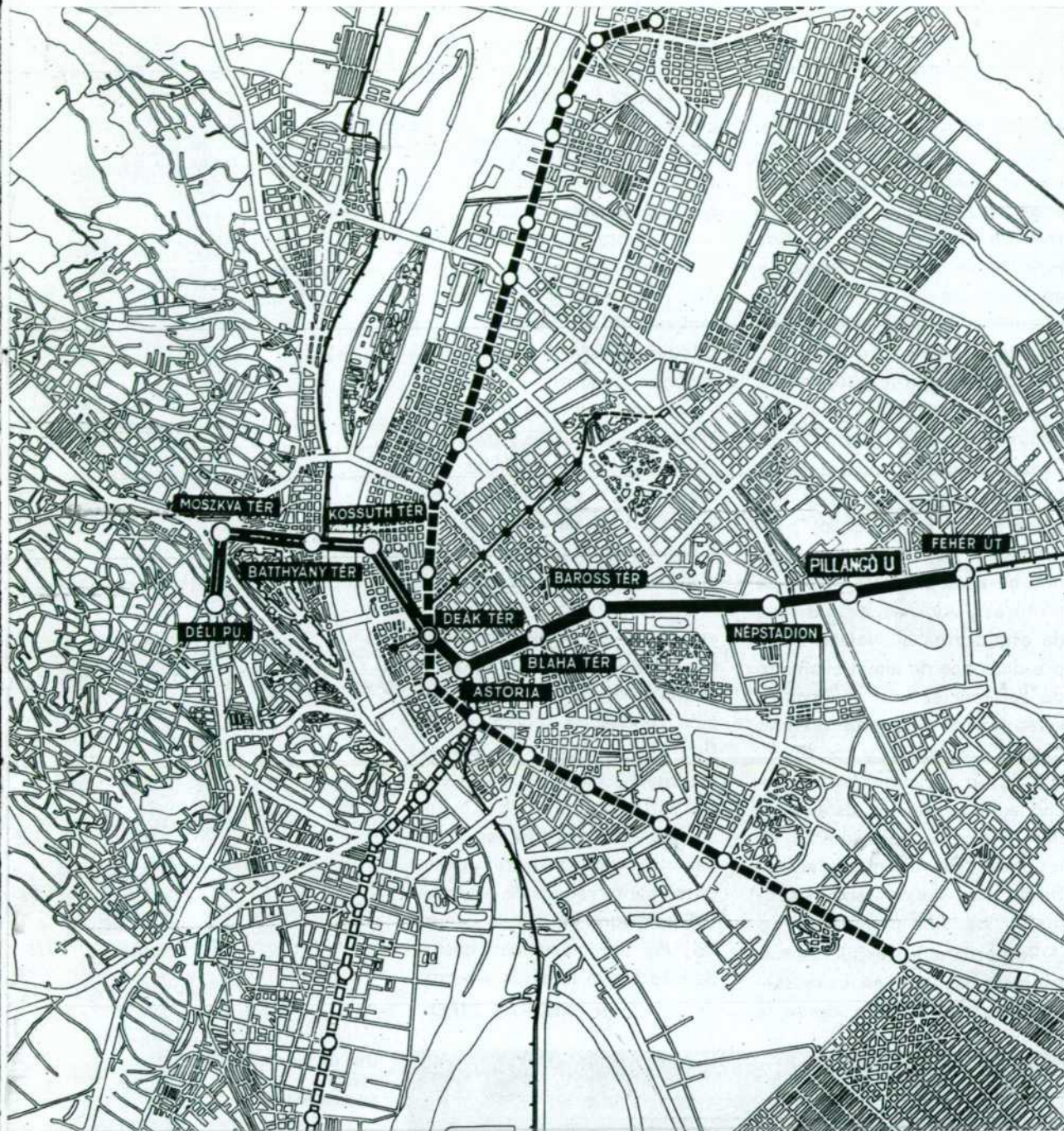
Pero con el paso de los años, Budapest se ha convertido en una ciudad con dos millones de habitantes, y en el momento que ha tenido una fuerte aglomeración urbana, han caído sobre la ciudad toda clase de problemas que implica una gran urbe. Por esta razón, se estudió hace años la construcción de un sistema de ferrocarril metropolitano a base de iniciarse por medio de dos grandes líneas. Una Este-Oeste y otra Norte-Sur, completándose ésta por medio de otra titulada Sur-Buda. Todas estas líneas formarán una red de 37 kilómetros.

Hace poco tiempo, en el pasado mes de abril, se ha inaugurado parte de la línea Este-Oeste, desde la estación de Deák Tér hasta Fehér Ut, y se está trabajando activamente para terminar el último trozo, desde Deák Tér (en el centro de la ciudad) hasta Déli Pu.

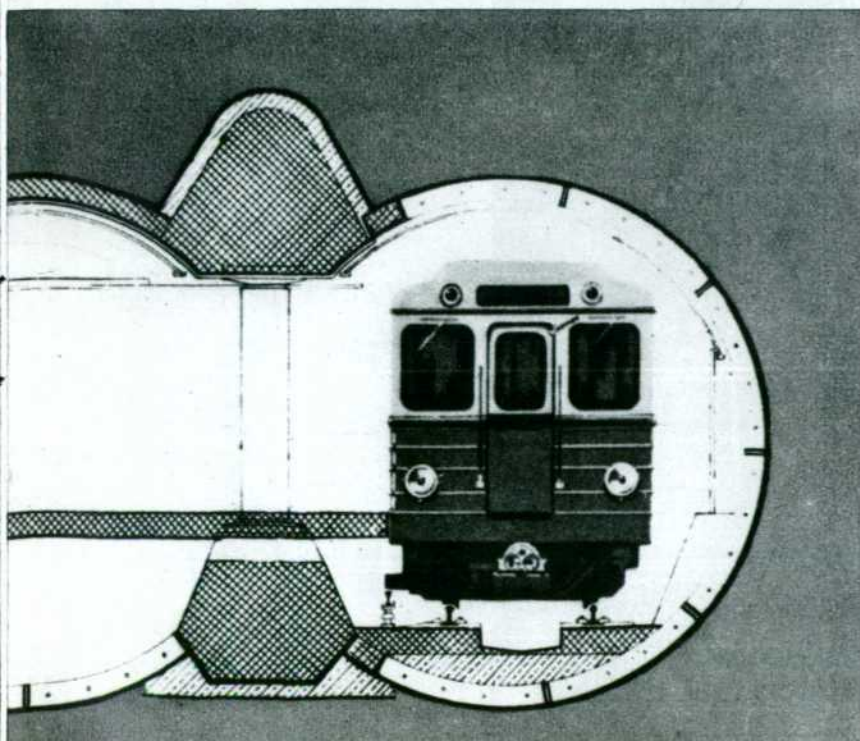
Esta línea Este-Oeste, cuando esté comple-

SIGUE





crónicas



Plano general de las líneas del «metro». Trazo negro grueso continuado, línea en servicio de la sección Este-Oeste; trazo negro con línea blanca interior, ampliación de la sección Este-Oeste. Trazos discontinuos, tanto en negro como en blanco, futura línea Norte-Sur y ramal Sur-Buda. Las dos líneas finas continuas, respectivamente, al primitivo «metro» de 1896 y a un ferrocarril suburbano. A la izquierda, perspectiva de una estación con las dos líneas de servicio y, en medio, gran andén central para servicio de ambas. Y en la foto superior, empleados masculinos y femeninos, tanto para servicio de trenes como de estaciones.

EL METRO DE BUDAPEST

ta, tendrá una longitud de 10,1 kilómetros, con once estaciones y una capacidad de tráfico entre los 50 y 53.000 viajeros/hora, con una velocidad media de 33 km/h., con lo cual la capacidad de tráfico superará en mucho a los 16.000 viajeros/hora que actualmente cubre los tranvías, que siguen itinerarios parecidos a esta línea de «metro».

Para la construcción del túnel se ha empleado especialmente el revestimiento de hormigón armado, aunque en algunos lugares, en razón de la debilidad del suelo y subsuelo de la ciudad (es terreno de aluvión, a causa del río Danubio), ha habido que construir verdaderos tubos de hierro, para una mayor seguridad y solidez. Los túneles son de forma circular, con un diámetro interior de 7,8 metros.

En cuanto a las estaciones, se ha buscado dar la mayor amplitud posible, con el fin de que el público pueda transitar

por los andenes fluidamente, sin producir aglomeraciones, siendo los andenes lo suficientemente anchos para no producir agobios en el caso de estar parados en una estación dos trenes al mismo tiempo, aunque el andén sea único, por ser central. La longitud total de cada estación es de 120 metros, y en razón de la profundidad a la cual va la línea, a cada una de aquéllas se les ha provisto, para poder llegar a la superficie, de escaleras mecánicas, con una inclinación de 30 grados.

Si bien, prácticamente, todas las estaciones son iguales, sin embargo se ha buscado, para diferenciarlas, emplear en cada una de ellas distintas clases de pinturas y adornos, a fin de que de esta forma el viajero siempre disponga de algún elemento de referencia. Los pavimentos están hechos a base de grandes losetas de granito y los bordillos llevan un cinturón de caucho aglomerado. El sistema de iluminación es por medio de unidades de aluminio «Luxaflex», no siendo abovedados los techos, sino planos.

Respecto a las escaleras mecánicas, hay tres en cada salida: una que marcha desde la

superficie a la estación, otra que va en sentido opuesto y una tercera, normalmente parada, que se usa de reserva. La velocidad de las mismas es de 0,92 metros/segundo, con una capacidad para cada una de ellas de 8.000 personas/hora.

Por ahora, cada tren va formado por tres o cuatro unidades, pero la longitud de las estaciones (120 metros) está calculada para trenes de seis vagones. Cada uno de éstos lleva su propio motor y su capacidad está calculada para ciento setenta personas, de ellas, cuarenta y dos sentadas. Sin embargo, en las horas punta, aunque bien apretados, caben doscientos cuarenta pasajeros.

En la estación de Fehér se encuentra el parque completo de talleres, mientras en la de la plaza de Deák está la estación central de control de tráfico. Por otra parte, en algunas estaciones, como las de la calle Rákóczi y de la plaza Batthyany, se han aprovechado las entradas del «metro» para instalar pasos subterráneos de peatones.

Estas son, en líneas generales, las características básicas de esta nueva línea de «metro».

Dr. ANDRAS BIRO



Uno de los trenes, parado en una estación.