

Publicat el 24-7-2005 a "Levante - EMV".

Tunelitis

Vicent Torres *

La construcción de nuevas líneas de tranvía en Valencia (Pont de Fusta, Barrio de Ayora) ha provocado airadas reacciones de los vecinos de estas zonas, que entienden que "el Metro ha de ir enterrado". Los vecinos, en realidad, de lo que protestan es de las rampas de bajada-subida frente a sus domicilios, con las molestias y efecto barrera que producen. Pero es la Administración valenciana la que induce a confusión a los vecinos, al enterrar tramos de lo que denominan tranvía. La anomalía es, precisamente, que el tranvía se plantee bajo tierra.

La Generalitat tiene en ejecución la nueva línea T-2, que ha de unir los barrios de Orriols y Torrefiel con Natzaret, pasando por el centro histórico, la Estación de RENFE, y el *Parque Temático de Calatrava* (Ciudad de las Artes y las Ciencias). El Plan General de 1987 contemplaba la creación de una red de tranvías, entre el centro y los principales barrios, que nunca se ejecutaron. Me parece perfecto introducir ahora nuevas líneas de tranvía por Valencia, pero discrepo de la conveniencia de hacerlas enterradas, y menos a través del Centro Histórico de Valencia.

La nueva línea T2 tiene el loable objetivo de proporcionar transporte público a Ciutat Vella: vecinos, oficinas y comercios de la zona, y en particular al Mercado Central (que repetidamente la ha reclamado). ¿Por qué hay que enterrar dicha línea? ¿No había alternativas de trazado en superficie? El ferrocarril o el metro alcanzan velocidades altas y necesitan distancias largas para frenar. Por estas razones, sus paradas son escasas y están separadas entre sí (al menos 500 metros en el caso del metro), y las líneas están valladas o enterradas.

El tranvía, por el contrario, alcanza velocidades más reducidas, propiamente urbanas; acelera y frena suavemente, y permite paradas a distancias más cortas (unos 200 metros), con lo que tiene mejor accesibilidad. Sus vías pueden ser atravesadas tranquilamente por los peatones (y en ocasiones, con demasiada facilidad, por los vehículos). De hecho, en toda Europa se trazan líneas de tranvías por calles peatonales céntricas. Al circular en superficie, su accesibilidad real es mucho mayor que un Metro subterráneo. El Mercado Central, será menos accesible desde un pseudo-tranvía enterrado a 28 metros, aunque tenga una parada contigua, que desde un tranvía de verdad con plataforma baja, desde una parada en San Vicente, y con la calle Maria Cristina peatonal.

Sería mucho más conveniente para la ciudad un tranvía en superficie, que

entrara por un Puente de los Serranos libre de tráfico, bordeara el casco histórico por Pintor López hasta Tetuán, y entrara por La Paz y a lo largo de las calles de San Vicente y Marqués de Sotelo, hasta la Estación del Norte, para seguir (siempre en superficie) por Antic Regne. Son calles suficientemente anchas, la accesibilidad del casco histórico sería mayor, y se podría construir con gran rapidez. Con el dinero que nos ahorraríamos en túneles, y en su mantenimiento, podríamos construir varias líneas más de tranvía, a lo largo de las principales avenidas, y dispondríamos así de una verdadera red homologable (tanto que nos preocupa estar al día) con las principales ciudades europeas. Sólo tendría un "inconveniente": habría que reducir el espacio destinado a los automóviles.

¡Con el coche hemos topado! Como la política de transporte de nuestras ciudades -oficial u oficiosa- consiste en favorecer el tráfico privado, cualquier restricción o "molestia" al mismo se ve como inadecuada. Por ejemplo, reducir la entrada de coches que asfixian el centro urbano, o darle prioridad al transporte público. Ésta es, seguramente la principal razón por la que se pretende hacer un tranvía enterrado: para que no moleste al tráfico... Pero precisamente para eso se ha reintroducido el tranvía en muchas ciudades francesas: para restar espacio al automóvil y poder introducir medidas restrictivas del tráfico, mejorando la calidad ambiental urbana y la accesibilidad general.

Después de la catástrofe (afortunadamente incruenta) de El Carmel, en Barcelona, se afrontan los proyectos de túneles urbanos con mucha mayor precaución, tanto cuando afectan a vecinos como al patrimonio histórico. Aquí, sin embargo, planteamos bajo el casco histórico un túnel para el tranvía, y un túnel para el tren de Alta Velocidad. Y con la excusa del nuevo estadio del Valencia, se ha resucitado la idea de un túnel bajo Benicalap. Antes se habían perpetrado una serie de túneles que convirtieron las marginales del viejo cauce en una autopista urbana, y el absurdo túnel de Ángel Guimerá, para más escarnio, a costa del Metro. Tunelitis.

Se nos asegura que los túneles bajo el casco histórico no afectarán a los monumentos ni a los restos arqueológicos, a tanta profundidad. No nos dicen que la extracción de materiales, las estaciones, la ventilación y la seguridad, obligan a una serie de pozos a través de los estratos arqueológicos. ¿Y quien se atreve a comprometer la estabilidad de los monumentos históricos ante posibles corrimientos de tierra?

Mientras tanto, la Generalitat se resiste a comprometer, o incumple sus compromisos, de solucionar las actuales travesías de ferrocarril por áreas urbanas consolidadas, como Benetússer, Burjassot, Godella..., donde se generan graves problemas y se registran frecuentes accidentes. Puestos a hacer túneles, háganse donde no haya más remedio, o trácenlos con prudencia por donde no haya riesgos (como la Avenida del Marqués del Turia), pero no construyan más túneles urbanos para automóviles, ni tracen temerarias líneas bajo el casco histórico. Y el tranvía, por favor, déjenlo en superficie.



Imatge: Tramvies a París i Àmsterdam

* Dr. en Economia. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>