

Publicat el 5-10-2003 a "Diari Levante - EMV".

La mala movilidad urbana en el área de Valencia

Manuel Pérez Montiel *

El lunes se celebró el día sin coches al que la ciudad de Valencia se apuntó con un fracaso memorable: la ciudad siguió llena de coches -como siempre- y el tráfico estuvo imposible -como siempre-. Pero si esta exótica conmemoración no sirvió para el propósito para el que fue convocada, al menos puede servir para reflexionar sobre las posibilidades que tenemos de desplazarnos por nuestra ciudad y por nuestra área metropolitana.

El lunes se hizo evidente que por nuestra área metropolitana circulan todos los días -bastante lentamente y bastante mal, todo hay que decirlo- cientos de miles de vehículos de todas clases: coches, camiones, autobuses, alguna moto... ¡incluso alguna bicicleta! Como el asunto es amplio y complejo, voy a limitar este comentario a los Ferrocarriles de la Generalitat, también conocidos por "Metro". Claro que, a poco que uno haya viajado por el mundo, la denominación de Metro para nuestra red de ferrocarriles metropolitanos es un eufemismo desmesurado.

La red de metro de Valencia es una modesta ampliación del antiguo trenet que se ha limitado a conectar por el subsuelo el Palmaret (a las afueras de Alborada) con Mislata, y el Empalme con Patraix. Punto. Y se pensó y proyectó tan bien y con tanta visión de futuro, que se olvidaron de hacer una estación entre Colón y Jesús. Más que nada para conectar el metro con la Estación del Norte. El resto es la misma red que existía a principios del siglo pasado. Hasta Rafelbunyol, Bétera, Liria y Castelló de la Ribera hay la misma infraestructura -supongo que con algunos arreglos- que hace cincuenta años o quizás más.

Siempre me intrigado las inmensas dificultades que la empresa, la Generalitat y los municipios afectados han tenido para desdoblarse la vía a partir de Paterna, de Moncada o del Palmaret. Es curioso que Liria esté conectada con Valencia por una Autovía, conectada a su vez con el bypass, y que la vía doble del trenet se acabe en Paterna. Supongo que es porque la Generalitat no tiene dinero para esa inmensa obra de ingeniería que es desdoblarse las vías de un modesto ferrocarril de vía estrecha en un trayecto de longitud algo menor que al transiberiano: Paterna- Liria. Como me parece ridículo que, según me dicen, el soterramiento de la vía del trenes a su paso por Alborada sea la propuesta estrella de todos los partidos en casi todas las elecciones municipales habidas desde que se implantó la democracia. Y sigue igual que hace 100 años.

Pero si la infraestructura es una vergüenza -por obsoleta-, el servicio NO

ES el de un Metro normal. La frecuencia máxima es de 7 minutos por tren entre Palmaret y Almassil. No está mal, pero no es para echar cohetes. En todo caso, la frecuencia de paso de trenes en cualquier red de metros de cualquier ciudad equiparable a la nuestra es inferior a los 5 minutos. Para el resto de líneas, la frecuencia de paso es mala: de Paterna a Valencia y de Moncada a Valencia, cada quince minutos. Desde Rafelbunyol, cada 20 minutos y desde Torrent cada 12 minutos. Como dice un amigo mío potencial usuario del metro, pero que usa su coche para desplazarse por el área metropolitana: "açó no es un metro, es un pam, com a molt un pam i mig". Por otra parte, la velocidad del sistema no es precisamente su punto fuerte: la duración de los viajes es excesiva.

En fin, que nuestro sistema de "metro" (o palmo, según los irónicos) metropolitano es muy malo y muy deficiente. O, si les gusta la corrección política, manifiestamente mejorable. La consecuencia cotidiana de esta deficiencia es el uso generalizado del vehículo privado. Lo terrible de esta situación es que, si se pensara en mejorar la red y transformar el actual "trenet" en un metro convencional, se necesitarían años para conseguirlo. Como soy de natural pesimista y melancólico, sospecho que tardaremos no menos de diez años en disponer de una red de transporte público metropolitano moderna, rápida y eficiente. Y eso poniéndonos ahora mismo a invertir y a trabajar –lo que parece altamente improbable. Así pues, prepárense a soportar durante muchos años una movilidad metropolitana lenta, pesada y cara. Circular y desplazarse por nuestra área metropolitana es una forma incómoda y cara de perder el tiempo y los nervios. Con el agravante de que el otro medio de movilidad urbana –su coche privado– es más caro, más ineficiente, más lento y más incómodo que el trenet actual.

* Universitat Politècnica de València

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