

...I València no tindrà metro

Durant molts anys, els habitants de la ciutat de València i de la seua àrea metropolitana han somiat amb un metro. Malgrat tota una pila d'obres que tots identifiquen amb aquest projecte, la ciutat tindrà «trenet», però no metro.

J. R. Lluch

nia del jutge que ens toqués. El de la sala segona era un pixapiles que cada dia abans d'anar al jutjat oïa missa. Explica a aquell paio les històries del déu. Era paro segur. En canvi, el de la quarta era un borratxo i un maçó. Aquell, per assumptes de religió mai no et fotia un puro. Ara bé —diu J. L. en un parèntesi— tinc entès que, com que el seu fill era drogaaddicte, si hi anaves per algun *lio* de drogues, et queia el pèl.»

L'últim judici que varen tenir va ser l'any 1984 per una història del déu de J. L. Martín, publicada l'any 1980.

Per evitar més problemes dels que tenien en aquest sentit, a dos dels seus col·laboradors, a l'Oscar i al Josep Maria Bachs, quan tenia al seu càrrec la secció de sexe del professor Max de Max, se'ls va haver d'imposar censura a la mateixa redacció.

En el cas de l'Oscar, per assumpte de portades. Dues li n'han vetat, per «xarones i horteres», explica el mateix Oscar. I al Josep Maria Bachs, pel contingut de les cartes de la seva secció. «Quan entrava en Bachs dient: mireu això, que em sembla que m'ha sortit una mica fortet, ja tremolàvem. Feia follar fins la reina.»

I així, entre el Max de Max, el Martínez el Facha de Kint, —el personatge més antic de la revista—, el professor Cojonciano, els grisos, el déu, directors periodístics, com Erviti o Quique Arias, fins l'any 1982. L'any 1982, els d'Edicions Zeta volia fer neteja de les oficines del carrer de Rocafort de Barcelona i anar-se'n a Madrid. Manera: demostrant que revistes com *El Jueves* o *Lib* no els sortien a compte. «Ells podien dir que no els sortien rendibles, però no era l'única raó. Els responsables d'Edicions Zeta eren conscients que eren catalogats com a editors de productes poc prestigiosos. Per això, treuen el setmanari *Tiempo*, la revista de l'Alfa Romeo, *Viajar*, *Dinero*, etc., i es desprenen, entre d'altres, de productes més ínfims com *El Jueves*».

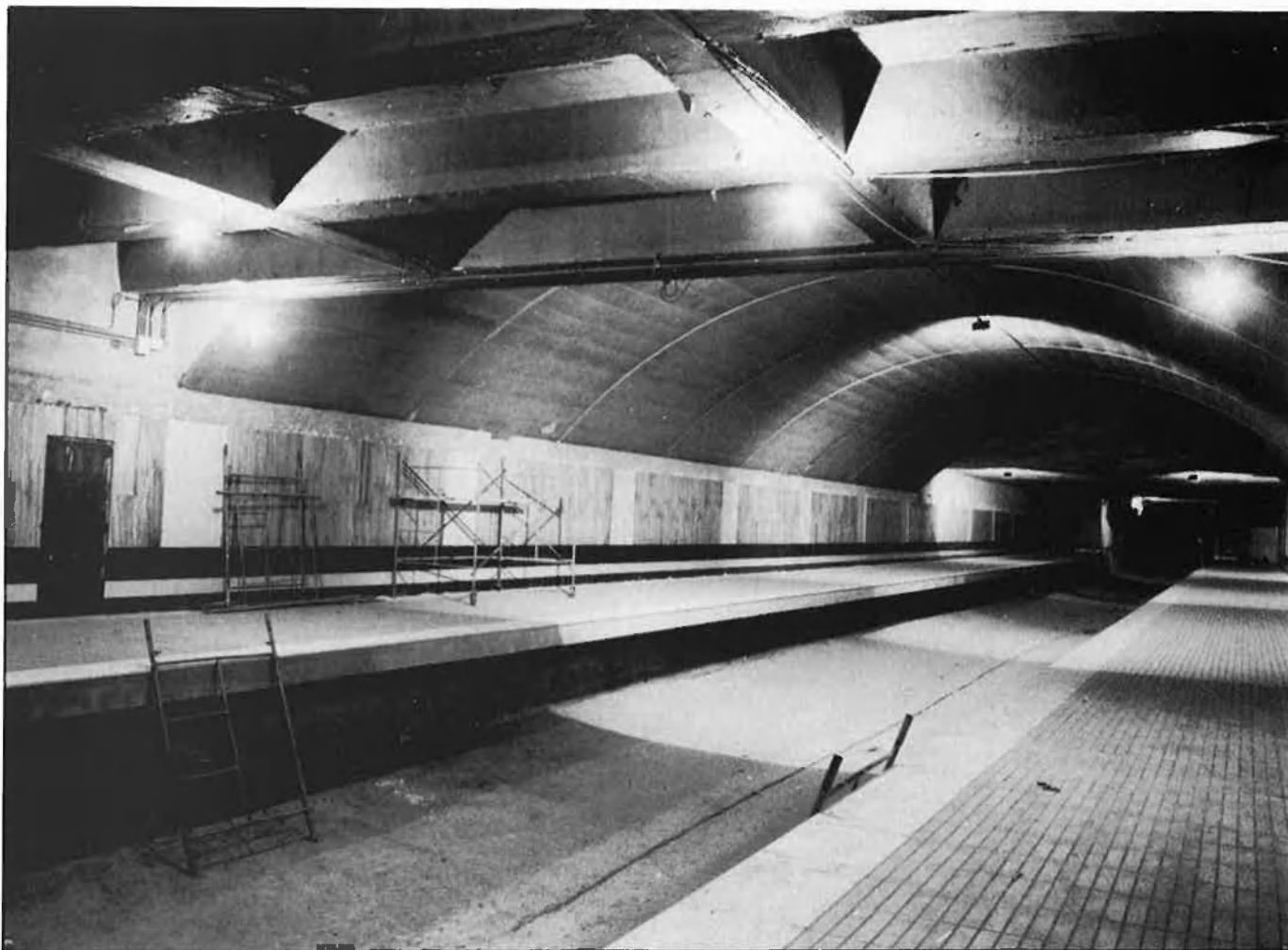
Antonio Asensio ven la capçalera de la revista a Oscar, a Gin, i a José Luis Martín. Tenien tres anys per pagar-la. No només han pagat el deute, sinó, que, a més, *El Jueves* els és rendible. A més de rendible, és una de les revistes més llegides arreu de l'estat. «Segons l'*Estudio General de Medios*, que és una cosa molt seriosa —diu J. L. Martín— tenim més de mig milió de lectors cada setmana. A un tiratge de 50.000 setmanals, vol dir que, cada *Jueves*, se'li llegeixen deu persones.» Poca broma. □

Les darreres estadístiques indiquen que la ciutat de València té uns 740.000 habitants, als quals cal afegir els 600.000 que viuen en allò que s'anomena Gran València o Àrea Metropolitana, és a dir, una conurbació formada per quasi 30 municipis —alguns dels quals tenen més de 50.000 habitants— i que estan separats de la capital del país, del centre d'aquest hinterland, per només una vorera, un

pas a nivell o uns pocs quilòmetres. València actua, doncs, de focus d'atracció sobre tota aquesta gran àrea d'influència, de manera que tots els dies arriben a la ciutat centenars de milers de persones procedents de les comarques de l'Horta, la Ribera, Camp de Túria, Camp de Morvedre o la Safor per treballar-hi, per anar a l'especialista, per comprar en els grans magatzems, dinar en un bon restaurant o assistir a la Universitat. Hi van en autobús, amb la RENFE o amb els *trenets*, la xarxa de ferrocarrils de via estreta (antiga FEVE) que el juny passat va ser transferida a la Generalitat, però sobretot utilitzen el cotxe particular, un dels motius pels quals València és coneguda a tot arreu com el semàfor d'Europa i que un gran embús col·lapsa el trànsit urbà pràcticament cada dia.

Aquestes dades són necessàries per comprendre la magnitud del problema del transport urbà i interurbà en tota l'àrea metropolitana de València i la necessitat de trobar-ne solucions adequades. El metro, la construcció d'una xarxa de transport massiu subterrani, ha estat durant molts anys una de les possibles eixides al problema, del qual la premsa local s'ha fet ressò cada vegada que el ministre d'Obres Públiques o de Transports corresponent ha visitat la ciutat i ha promès a les autoritats municipals una «ràpida i definitiva solució» al maremàgnum que pateixen els veïns de fa molts anys.





La idea del metro per a València ja és vella, potser per mimetisme amb d'altres grans ciutats del món o perquè es pensava que l'augment de la població que tindria la ciutat faria necessària la instal·lació d'un mitjà de transport massiu i ràpid que permetés la intercomunicació entre les àrees industrials, comercials i residencials de la gran urbs en pocs minuts.

Es en plena època d'eufòria econòmica i d'expansió demogràfica quan l'equip tecnocràtic de torn va realitzar des de Madrid un pla d'ordenament del transport urbà i metropolità de l'àrea d'influència de València en el qual es dissenyava una àmplia xarxa de línies de metro que cobriren les necessitats d'una població que, segons les previsions d'aquells moments, hauria d'haver arribat a hores d'ara als quatre milions d'habitants.

La crisi de mitjan dècada dels 70 va desbaratar tots aquells plans, ja que el creixement econòmic precedent esdevingué recessió i l'explosió demogràfica que s'augurava per a la capital del país, estancament o, almenys, un creixement molt més moderat.

El projecte de dotar València de metro no ha estat, però, desestimat en cap moment, fins i tot per no ser menys que la ciutat de Sevilla, on després de diversos estudis de dubtós ri-

gor es van començar les obres de construcció dels túnels i infraestructura, les quals ha calgut abandonar per l'aparició d'una sèrie de problemes tècnics i, sobretot, per l'absoluta inviabilitat del projecte.

En el primer projecte seriós de construcció del metro a València —realitzat fa més de 15 anys i reprès més tard durant el govern de la UCD pels tècnics del MOPU— es preveia la construcció de tres o quatre línies que unirien els punts neuràlgics de la ciutat. Les veus en contra d'aquell projecte faraònic menat des de Madrid es

van alçar des del primer moment, especialment pel que fa a l'Ajuntament de València, que sempre s'ha manifestat favorable a realitzar només les línies 1 i 2, de manera que l'ambiciosa xarxa quedàs reduïda a la penetració subterrània de les actuals línies de Castelló de la Ribera, Bétera i Llíria i la interconnexió en el centre de la ciutat.

Aquest és, finalment, el projecte que va posar-se en marxa fa més de sis anys i que, si les obres no s'endarrerixen més encara, entrarà en funcionament durant el primer trimestre



A l'esquerra i a la dreta, instal·lacions i vagons de l'actual trenet. Dalt, línia subterrània a València.

de 1988. Dues línies que deixaran en el mateix centre de la ciutat els viatgers de Carlet, l'Alcúdia, Torrent, Paiporta, Llíria, la Pobla de Vallbona, Bétera o Burjassot, gràcies al soterrament abans d'entrar en el nucli urbà de les actuals línies de Ferrocarrils de la Generalitat valenciana a Castelló de la Ribera, Llíria i Bétera. Defugiu, doncs, la idea d'una xarxa subterrània urbana, ja que es tracta de menys de vuit quilòmetres de vies i vuit estacions a les quals s'unirà, en una fase posterior, una altra línia que faria arribar l'actual de Rafelbunyol fins a cent metres de la plaça del País Valencià.

La qüestió, però, sorgeix immediatament... això, així, és un metro? ¿Un metro de només un pam i mig?

Segons Josep Maria del Rivero, director-gerent de l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), òrgan de gestió del patrimoni que tenia FEVE al País Valencià i que va estar transferit al govern valencià el passat estiu, i concessionària de l'exploració de les noves línies subterrànies, «no podem parlar de metro perquè això és tota una altra cosa.

El metro és un sistema que comunica diferents punts d'una mateixa ciutat i té una filosofia diferent del servei que posarem en funcionament d'ací a uns mesos a València. La finalitat que persegueix la posada en marxa d'aquest nou mitjà de transport és que els ciutadans que viuen als

afores de la capital o en les comarques pròximes —com ara la Ribera, l'Horta o el Camp de Túria— no es queden en l'extraradi, sinó que tinguen a l'abast la possibilitat d'entrar directament al centre de la ciutat sense necessitat de fer transbords. Com veieu, no es tracta de crear unes línies interurbanes...». I afegeix, per deixar-ho ben clar, «el metro de València, o l'interurbà o el ferrocarril de rodalies o el pre-metro (encara cal trobar-li el nom adequat) té caràcter de xarxa de servei, enllaç i connexió, tot diferenciant-se de les xarxes metropolitanes de Barcelona o Madrid, és a dir, es tracta de millorar o ampliar un sistema ja existent que, alhora que presta un servei al casc urbà de la ciutat

enllaçarà —a través de les línies de FGV— un volum importantíssim de ciutadans i pobles que acudeixen a la ciutat a treballar o viceversa...».

Un altre aspecte que diferencia el «metro» de València d'un veritable metro, com ara el de Barcelona, és el sistema d'exploració. Segons Crescencio Fernández, cap d'exploració dels Ferrocarrils de la Generalitat valenciana, «a Barcelona, la freqüència del pas dels trens del metro no depèn d'un horari concret (cada cinc, set o deu minuts), sinó de la demanda de servei en cada moment del dia, és a dir, són menys rígids en les eixides i

lions, tots els quals han estat aportats pel ministeri d'Obres Públiques, Transports i Comunicacions. La Generalitat, per la seua banda, ha invertit ja més de 5.000 milions per a l'adquisició de les trenta unitats que cobriran les línies de València a Castelló de la Ribera, Llíria i Bétera que penetren en l'interior de la ciutat.

Les obres de condicionament de les vuit estacions subterrànies estan molt avançades, ja que només resta la instal·lació dels rails i les catenàries; tindran un sol vestíbul tret de les de Túria (pròxima a Nuevo Centro) i la d'Àngel Guimerà que en tindran dos, i estaran dotades —segons els responsables de FGV— per un únic agent, ja que els sistemes de seguretat que s'hi instal·laran permetran una vigilància constant des d'un punt de control central. Pel que fa als trens, sembla que seran novedosos quant a la comoditat, rapidesa i seguretat... aire condicionat, neteja diària, etc., ben diferents dels que actualment recorren l'Horta Nord. Tercermundisme pur.

Els ferrocarrils de via estreta valencians tenien un volum de viatgers a principis dels 70 de més de 30 milions de viatgers a l'any, mentre que durant el 1986 aquesta xifra va quedar reduïda a poc més de 17 milions d'usuaris. Recuperar viatgers és, doncs, la tasca que s'haurà de proposar la nova empresa de la Generalitat... «en aquests moments ens hem quedat —assegura Josep Maria del Ribero— amb un sector d'usuaris de baix poder adquisitiu que utilitzen el *trenet* perquè no tenen cotxe propi... ames de casa, obrers durant les primeres hores del dia, estudiants i parats. Volem aconseguir que tornen al tren els professionals —la gent de jaqueta— que ara utilitzen d'altres mitjans per venir a València...»

¿Com s'ho faran, això? De moment, asseguren que oferint al públic comoditat i rapidesa. Segons les previsions realitzades pels equips tècnics de FGV, quan entrarà en funcionament el nou servei augmentarà notablement la freqüència de pas dels trens: cada deu minuts en els trajectes on hi ha via doble (fins a Paterna, Montcada-Seminari i Torrent) i cada trenta minuts fins als finals de línia en Llíria, Bétera i Carlet. En els trajectes subterrànies la freqüència serà major, ja que hi coincideixen les dues línies del nord i hi haurà trens cada cinc minuts en cada sentit. Els càlculs avançats que es podrà anar de Torrent a l'estació de Jesús en onze minuts i en disset fins a l'estació de Nuevo Centro. Ja ho veurem. □



Xarxa actual, conflictiva i perillosa.

són capaços de respondre a la demanda de trànsit. En el nostre cas, però, els combois passaran en funció d'un horari determinat, de manera que els usuaris sabran en cada moment quan haurà de passar un tren i la major demanda que hi haurà en les hores punta no es cobrirà posant-hi més combois en servei, sinó augmentant-ne la capacitat, afegint-hi més vagons als trens...»

¿Resoldrà per fi el problema del transport col·lectiu dels valencians? ¿Quants diners ens costarà? ¿Pagarà la pena? De moment s'hi han invertit més de 7.500 milions de pessetes en l'obra civil (túnel, estacions, etc.) i s'han adjudicat les últimes obres bàsiques per valor de més de 1.000 mi-