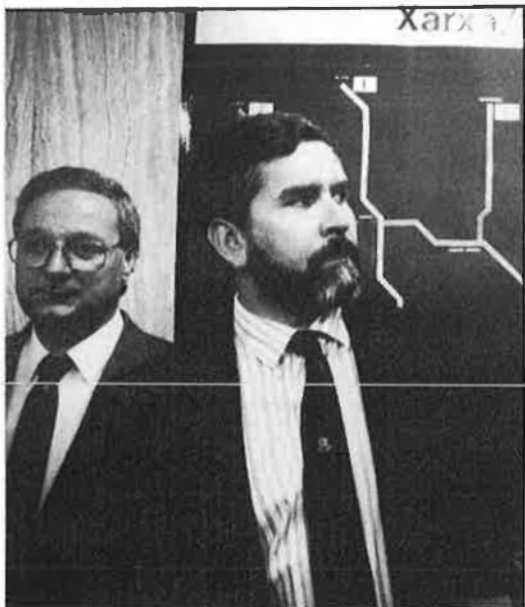


Un cuquet recorre la metròpoli

València, una ciutat amb el trànsit eternament col·lapsat, inaugurarà el 9 d'Octubre una línia suburbana de transport. Amb la seua posada en funcionament, les comarques més pròximes a la ciutat queden, per primera vegada, connectades a través del subsòl.

Tona Català

Si la lluna de València ens acompanya, la calor no descongela el riu subterrani de Giorgeta i els vagons del tren poden fer sense problemes els revolts, el 9 d'Octubre s'inaugurarà oficialment la penetració dels ferrocarrils de la Generalitat a la Ciutat de València. Perquè el que s'ha construït al cap



Joan Lerma i Pérez Casado durant una visita a les obres del suburbà.

i casal no és tant un metropolità com una penetració. D'altres en diuen suburbà.

El fet és que la posada en funcionament de la línia del suburbà representarà dins del transport urbà i interurbà de València un canvi espectacular. Hem de tenir en compte que la ciutat no està sola, sinó que es troba immersa en una àrea metropolitana molt densa, en què més de 30 municipis i més de 450.000 habitants es mouen en un espai de tot just 20 km. La conseqüència és que la major part del trànsit intern de València —en algunes àrees arriba al 40%—, és metropolità o comarcal. Amb el suburbà, milers de viatgers podran prescindir dels vehicles particulars i utilitzar un mitjà de transport ràpid i adequat a les seues necessitats, ja que els deixarà al mateix centre de la ciutat.

Els viatgers podran arribar més d'hora als seus llocs de destinació i acostar-s'hi més. Uns baixaran a la plaça d'Espanya o a Àngel Guimerà, a la Gran Via de Ferran el Catòlic, des d'on podran arribar en cinc minuts a la plaça de l'Ajuntament i prop de l'estació del Nord de Renfe. També podran baixar prop de l'estació d'autobusos, la Ciutat Sanitària la Fe, el complex comercial de Nuevo Centro i d'altres àrees comercials. Aquesta secció del suburbà facilitarà també el transbord dels usuaris, que podran accedir perfectament a les 19 línies de l'Empresa Municipal de Transports (EMT) des de les 8 estacions subterrànies i a tots els serveis interurbans que parteixen de l'Estació Central d'Autobusos.

A més de tots aquests avantatges en la comunicació, les comarques pròximes a València, com l'Horta Nord, l'Horta Sud, Camp de Túria i Ribera Alta, quedaran connectades per primera vegada a través del subsòl de la ciutat. Fins aquest moment un viatger de l'Alcúdia o de Castelló de la Ribera —per citar un exemple— no podia desplaçar-se directament fins a Lliria, Paterna, Torrent o Bétera perquè es trobaven amb una sèrie de dificultats que es concretaven en transbords, pèrdua de temps i diners.

El naixement de la idea

La idea de construir un metro a la ciutat de València és molt antiga. El primer projecte va ser presentat el 1932 per l'enginyer en cap municipal, Vicent Pietro. El projecte, però, no es va dur endavant per qüestions econòmiques i pel començament de la guerra civil. No és fins el 1975, que es reprèn la idea, quan el Ministeri d'Obres Públiques trau a la llum l'«Estudi Integral de Transports de l'Àrea de València» (EITAV), en el qual es preveu una xarxa de metro amb cinc línies. Aquestes idees es desenvolupen posteriorment amb més detall en el document publicat també per aquest ministeri el 1979 denominat «Xarxa ferroviària metropolitana de l'estudi integral dels transports de València», que manté l'estructura d'una xarxa amb cinc línies subterrànies i serveix de base per a pro-

gramar les inversions i iniciar les obres de les dues primeres línies el 1980. Quan van començar les obres van sorgir els primers conflictes entre el Ministeri d'Obres Públiques i l'ajuntament, que es va resoldre unint les dues línies iniciades —una, que procedent del nord-est, entrava per la Gran Via, amb l'altra, que procedent del sud-oest, s'adreçava cap a l'estació de Renfe— i que es resolen en el traçat que actualment s'està enllestint a correu.

La línia que s'inaugurarà el pròxim dia 9 té una longitud de 7.422 m. i ix de l'actual estació de l'Empalme —al terme municipal de Burjassot—, i discorre paral·lelament a l'accés d'Ademús, tot i creuar sota l'antic llit del Túria, per prosseguir pel centre de la Gran Via Ferran el Catòlic fins arribar a la plaça d'Espanya, on gira, per a prendre el carrer de Sant Vicent. Després creua l'avinguda de Giorgeta, per a trobar, a través del carrer de Mora de Rubielos, la secció existent de la línia



de Castelló de la Ribera. En aquest punt es produeix l'eixida a la superfície del suburjà una mica abans d'arribar al nou llit del Túria.

El suburjà té un total de vuit estacions, situades a una distància mitjana de 800 m. i estan dotades d'unes andanes de 96 m. on s'han instal·lat escales mecàniques per a facilitar els moviments dels viatgers. La decoració de cada estació s'ha format en base a un color diferent amb la finalitat que l'usuari habitual identifique de manera ràpida el seu itinerari.

La xarxa subterrània estarà constituïda per quatre línies i el seu funcionament serà el següent: La Línia 1, Bétera-Ademús-València-Castelló de la Ribera, tindrà 72 Km, 20,1 dels quals seran de via doble i hi haurà 39 punts de parada per a la pujada i baixada de viatgers. Funcionaran 14 trens amb una freqüència de 10 minuts en les seccions de via doble i de trenta minuts en la via senzilla. Entre l'Alcúdia i Castelló de la Ribera la freqüència serà de 60 minuts.

La Línia 2 enllaçarà Llíria-Ademús-València Sud i tindrà 32,4 Km de via, 12 dels qual seran dobles, amb 25 punts de parada. Hi funcionaran 9 trens amb una freqüència de 10 minuts en les seccions de via doble i de trenta minuts en les de via senzilla en cada sentit. Com les línies 1 i 2 són comunes en l'enllaç subterrani, la freqüència de trens en aquest trajecte serà de cada 5

minuts. La Línia 3 de València Pont de Fusta-Rafelbunyel és de 13,4 Km i té 11 punts de parada per a la pujada i baixada de viatgers. Hi passaran 9 trens cada 15 minuts. La Línia 4, que va des del Grau-València Pont de Fusta-Ademús, té 9,8 Km. de línia, quatre dels quals són en via doble amb 14 punts de parada. Aquesta línia serà transformada en poc de temps i es convertirà en el primer pas cap a la futura xarxa tramviària amb una inversió inicial que superarà els mil milions de pessetes.

El suburjà valencià funcionarà des de les 5,30 h. del matí fins a les 23,30 de la nit. Quant al preu i els tipus de bitllet, podem avançar que la línia subterrània costarà 55 pessetes, i n'hi haurà de senzills que serviran per a un sol viatge i tindran un preu més elevat. Hi haurà també targetes «Multiviatges» que permetran realitzar 10 viatges sense límit en el temps però sí amb validesa zonal. Seran de diferents colors segons la zona i el suport físic serà en paper del tamany d'una targeta de crèdit amb una banda magnètica. El seu preu estarà entre les 450 pessetes en una de les zones i de 500 a la resta. Per a interconnectar entre dues zones, la targeta en qüestió costarà 750 pessetes i 1.175 si l'usuari pretén connectar amb totes les zones. Finalment, es podran adquirir targetes d'abonament temporal que seran de lliure circulació i amb caràcter personal i intransferible. □

«14.000 milions per un pam de metro»

Segons les dades facilitades per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (l'ens públic que gestiona i explota l'antiga FEVE, ja transferida) les despeses en infraestructura, superestructura i instal·lacions han arribat a la xifra de 6.833 milions de pessetes. A aquesta xifra hem d'afegir els 5.000 milions que han costat les trenta unitats de tren i les inversions a realitzar en els nous tallers situats al costat de l'estació de València Sud i que serviran per a mantenir el material mòbil i la remodelació d'estacions en les línies de Llíria i Bétera. Això representa 2.194 milions de pessetes més. En total, 14.027 milions de pessetes que han pagat el Ministeri d'Obres Públiques i la Generalitat valenciana.

Quant a l'expansió del suburjà, de moment s'ha previst començar amb la línia 2, que permetrà la penetració subterrània de la línia de Rafelbunyel, a partir d'Alboraia, passant per sota de l'actual estació del Pont de Fusta i pel carrer de Colom, i connectar amb la línia actual a l'altura de l'estació de Jesús. Aquesta segona línia de 5,3 Km de longitud es pretén que estiga acabada abans del 95 i hi ha en principi un pressupost de 7.140 milions de pessetes. També hi ha previst iniciar el projecte de construcció de les vies de tramvia que uniran la secció de l'estació de l'Empalme, que passa a denominar-se Ademús —amb el Grau i la prolongació de l'actual línia Paterna-Llíria amb connexions amb les instal·lacions de la futura TVV, la Fira de Mostres i el Campus Universitari de Burjassot.

Segons Victòria Sánchez Barcaiztegui, cap del servei de transports i comunicació de l'Ajuntament de València, com Antoni Osorio, assessor del regidor d'Urbanisme, el que en definitiva pretenen l'ajuntament i la Generalitat és resoldre el problema del trànsit amb un bon sistema complementari de transport públic metropolità/comarcal. Aquesta interconnexió de la xarxa de transports metropolitana amb la urbana a través d'estacions d'intercanvi donarà com a resultat una xarxa de transport públic terrestre totalment enllaçada en els seus nivells: llarga distància (RENFE), metropolitana/comarcal (RENFE i FGV) i urbana. □