

València amplia la seua xarxa de metro amb tres noves línies

## Una ciutat perforada

Les obres d'ampliació del metro han començat a posar València potes enlaire. El projecte de la Generalitat valenciana preveu la construcció de tres línies noves, una de les quals de superfície. Al final dels 90, la ciutat haurà modificat totalment el sistema de transport públic.

### de València

Longitud 22,70 m  
 Ançada 2,40 m  
 Alçada total 3,00 m  
 pes 27 Tn

**Característiques**

- 20 Passajeros
- 66 Asientos
- Puertas
- Climatización Aire acondicionado y calefacción
- Múltiples y radio comunicación
- Anunciador de paradas e indicadores de destino
- Fácil acceso plataforma baja
- Mismo nivel de rodaje
- Máxima luminosidad interior
- Armario visual con el entorno urbano
- Baja contaminación ambiental
- Facilidad de uso para personas de movilidad reducida
- Confort dinámico en arranques y paradas.
- Máxima seguridad
- Caja de acero inoxidable sobre armazón reforzado
- Triple sistema de freno
- Mecanismo especial de apertura y cierre de puertas



El conseller d'Obres Públiques, Eugeni Burriel, assegura que l'ampliació de metro dota València d'una infraestructura de transport públic amb vista al futur.

RAFA GIL

La ciutat de València està convulsada per les obres d'ampliació del metro. Els barris perifèrics de Benicalap, Benimaclet, Marxalenes, Zaïdia, Malva-rosa i Cabanyal, com també diversos carrers del centre de la ciutat, pateixen ara mateix les molèsties de les màquines treballant i els carrers oberts en canal. Les obres avancen a bon ritme i apunten el que en un futur serà una revolució del transport públic a la ciutat.

L'ampliació del metro, que ja fa més de deu mesos que està en acció, preveu la construcció de dues línies subterrànies (la 3 i la 5) i una altra, la 4, en forma de tramvia lleuger de superfície.

Aquestes línies s'han d'afegir a les dues ja existents: la 1, Castelló de la Ribera-Bétera, i la 2, València Sud-Llíria, que

travessen la ciutat pel mateix túnel; seguint les Grans Vies, a l'oest del centre històric. Entraren en servei a l'octubre de 1988, i van permetre unir les antigues línies de ferrocarrils de via estreta (popularment "trenets") que acabaven a l'estació de Fusta, pel nord, i a la de Jesús, pel sud. Es construïren cinc estacions totalment noves i es creà la xarxa actual de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, dependents de l'administració autonòmica.

Si les línies actuals asseguren una bona comunicació entre diferents sectors de l'Horta i altres comarques properes a València, les noves línies garantirán la mobilitat dels habitants de l'àrea metropolitana cap al centre mateix de la ciutat. Cal tenir en compte que la Línia 5 segueix en el seu tram central una part de la

ronda interior de circumval·lació (antigues muralles) i que la futura estació del carrer de Xàtiva quedarà al costat de l'estació del Nord de Renfe i de la plaça de l'Ajuntament.

Algunes de les noves línies també fan servir trossos dels antics traçats dels trenets. En concret, la Línia 3 aprofita bona part del tren de Rafelbunyol i la 4 -ja del tramvia- aprofita fragments del traçat de la línia del Grau i de la de Bétera-Llíria fins a l'antic enllaç d'Ademús. Totes dues eixiran de l'estació de fusta.

### FORTA INVERSIÓ

Per Eugeni Burriel, conseller d'Obres Públiques de la Generalitat valenciana, l'ampliació del metro "és l'única opció



DOMÈNEC ORRIT

que garanteix als ciutadans poder arribar als serveis situats al centre de la ciutat". En termes semblants es va manifestar el director gerent de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), empresa que gestiona el metro, Enric Villareal: "L'ampliació implica dotar la ciutat d'una xarxa de comunicacions amb vista al futur. Amb aquest projecte queda coberta la demanda de transport públic a València".

L'ampliació del metro implica per a la Generalitat valenciana una inversió de quasi 90.000 milions de pesetes. Des de la Conselleria d'Obres Públiques s'assegura que el retall pressupostari imposat des de Madrid no ha afectat l'execució del projecte perquè la Generalitat ha fet d'aquestes obres una prioritat. "No obstant, hem demanat la col·laboració de l'estat per tal d'assegurar la realització d'un projecte tan important i ambiciós com aquest", assenyala Burriel.

La Línia 3 del metro unirà la nova estació de l'Albereda (que es construirà sota el llit del Túria, amb un espectacular projecte de Santiago Calatrava) i la localitat de Rafelbunyol, travessant l'avinguda Blasco Ibáñez. Està previst que les obres

acaben el 1994, encara que no entrarà en funcionament fins al 1995. Aquesta línia anirà enterrada dins el terme municipal de València, mentre que la resta anirà en superfície. La línia es construirà amb doble via i la freqüència prevista de circulació serà de cinc minuts per al tram Palmaret-Albereda.

El sistema de construcció utilitzat serà el de "cel obert", en canvi en la Línia 5 es gastarà el del "talp", que permetrà obrir dos túnels a 20 metres de profunditat sense afectar la superfície de la calçada. La Línia 5 començarà al barri del Cabanyal i confluirà en l'estació central de l'Albereda amb la Línia 3, per a després creuar el centre de la ciutat i dirigir-se cap a Mislata. L'estació d'Àngel Guimerà servirà per a fer el transbordament amb les línies 1 i 2.

Els pressupostos de construcció són de: 8.172 milions de pesetes per a la Línia 3 i d'uns 23.000 milions per a la primera fase de la Línia 5 (Albereda-Avinguda). La segona fase (prolongació pels extrems fins al Cabanyal i el Nou Llit) estarà finalitzada en 1999. La Línia 4 (tramvia) costarà quasi 17.000 milions de pesetes.

La construcció del tramvia (Línia 4) és rebutjada per l'assemblea de veïns de Benimaclet, que demana l'enterrament de les vies.

#### BENIMACLET NO VOL TRAMVIA

Per aquest col·lectiu, el tramvia obre de nou el risc dels accidents que anys enrere van patir amb l'antiga línia del *trenet*. El director de FGV, Enric Villareal, rebutja aquestes afirmacions: "El que passa és que hi ha una tradició negra sobre el funcionament del tramvia". Segons Villareal, el tramvia ofereix, entre altres avantatges, "la permeabilitat del trànsit i més seguretat que els antics *trenets*".

Víctor Baeta, portaveu de l'assemblea de veïns, explica que demanen l'enterrament de les vies perquè fins ara no hi ha cap informe tècnic que especifique quins carrers quedaran oberts a la circulació, i afegeix que "mai s'ha estat en millor disposició que ara per fer de la Línia 4 una línia subterrània de metro". En resposta a aquestes afirmacions, el director de FGV afirma que aquesta línia no serà enterrada "per qüestions de rendibilitat. A més, la de-

manda de possibles utilitaris d'aquesta línia no és suficient per enterrar les vies”.

Per Baeta, el projecte de tramvia dissenyat per la Conselleria d'Obres Públiques no s'ajusta a la configuració urbanística del barri de Benimaclet. Segons ell, ni Benimaclet, ni Benicalap tenen l'amplària dels barris centroeuropeus que la Conselleria d'Obres Públiques ha agafat com a model. “Per això nosaltres pensem que, més que un tramvia d'Amsterdam, aquest s'assemblarà al que hi ha a Lisboa i que travessa el barri d'Alfama”.

#### METRO, TAXIS I BOTIGUES

A banda de l'oposició dels veïns de Benimaclet, també els taxistes i comerciants s'han mostrat en contra de les obres d'ampliació del metro. Segons el president de l'associació de taxistes, Jesus López, les obres “són una situació passatgera. El problema vertader pot ser la mateixa ampliació”. López explica que fins ara la falta d'una xarxa de transport públic adequada ha exagerat la funció del taxi. “Els taxistes hem estant suplint a València la mancança de transports públics. A hores d'ara tenim un nombre de cotxes excessiu amb vista a l'entrada en funcionament de les noves línies del metro”. Segons ell això obligarà a la reconversió del sector.

També als comerciants els afecten les obres. Els botiguers del carrer d'Emili Baró (barri de Benimaclet) han vist com es reduïen les vendes des que s'iniciaren. Baltasar Seguí, propietari d'un dels ce-



Les obres del metro han posat potes enlaire els barris perifèrics de la ciutat.

RAFA GIL

llers més antics de València, diu que les seues vendes han abaixat en torn a un 30%. Les obres a l'eixida de la botiga impedeixen que la gent s'acoste en cotxe fins al seu establiment. El 80% de la seua venda se centra en l'hostaleria: “Com que no es pot estacionar aquí, ens hem vist obligats a llogar un magatzem per a atendre els nostres clients”, declara. Pels comerciants, una eixida a aquesta situació pot ser la reducció de la quota del IAE.

No obstant, l'associació de petits i mit-

jans empresaris valencians (PIMEV) diu que si bé el metro representa ara una molèstia, després comportarà beneficis. Els botiguers dels barris perifèrics, com Benimaclet, mostren els seus dubtes sobre aquesta hipòtesi.

#### EL METRO TOPA AMB LA HISTÒRIA

La Línia 5 ha obligat, entre altres mesures, al desmuntatge del monument construït durant el franquisme als caiguts de la guerra civil de la cèntrica plaça de la Porta de la Mar, on s'han trobat vestigis arqueològics. Les obres també han topat amb les runes d'una muralla del segle XIV, situada en el subsòl de la plaça dels Pinazo. Les runes es troben en una àrea delimitada com a conjunt històrico-artístic i per tant qualsevol actuació allí necessita l'autorització dels responsables de patrimoni de la Generalitat valenciana. Per tal de preservar aquests vestigis, la Conselleria d'Obres Públiques ha signat un acord amb les empreses encarregades de la construcció i amb la Conselleria de Cultura.

Eugeni Burriel diu que “fins ara no es pot parlar de restes arqueològiques d'importància perquè no ha aparegut una muralla, sinó els seus fonaments”. Segons Burriel, les runes no són cap obstacle per a les obres, i indica que “primer cal estudiar si en té sentit o no la conservació i, després, si cal deixar-les allí o es poden portar a un museu”.

Vicent Lafora



La Conselleria d'Obres Públiques assegura que aquesta vegada no hi ha filtracions d'aigua, com va passar en la construcció de les línies 1 i 2 a l'estació d'Angel Guimerà.

RAFA GIL