

Un desig anomenat tramvia

Mentre a València el tramvia ha tingut èxit entre els usuaris i se'n planteja l'ampliació a Barcelona es fan proves per recuperar-lo. Es tracta d'un mitjà de transport amb alguns avantatges, tant ambientals com per als usuaris.

Un dijous, el dia 18 de març de 1971, un dels tramvies barcelonins va fer un viatge molt especial: era el darrer d'aquest mitjà de transport a la ciutat comtal. No es tractava d'una decisió tècnica, sinó, com era usual en aquell temps, deguda a interessos i manies diversos. Calia promoure el cotxe i —per què no?— l'autobús, amb fàbriques que donaven llocs de treball. Calia promoure el consum de benzina, que semblava —i, a alguns, encara els ho sembla— un indicador de progrés.

Com era també usual, la visió de les autoritats franquistes no era a llarg termini, però aquest cop no va ser ni tan sols a curt. El 1973 esclata la crisi del petroli i es comença a enyorar el tramvia. D'aquest mitjà només en quedaven nombroses vies, que es convertien en una molèstia i un perill per a motociclistes i vianants i que van trigar molt a ser eliminades.

Avui, Barcelona torna a provar el tramvia. No sols s'emmiralla en ciutats estrangeres, sinó que també observa l'èxit del mitjà de transport a València. En tres anys el tramvia —o metro lleuger— valencià ha transportat més de tres milions de viatgers. La línia 4, entre la Malva-rosa i Ademús, té un recorregut de quasi dotze quilòmetres —la majoria de via doble—. Fruit de l'èxit, la companyia pensa perllongar-lo fins al campus universitari de Burjassot i als estudis de Canal 9.

I és que, malgrat les dèries d'alguns, el tramvia és un mitjà de transport de futur i no de passat. Ja

no es tracta de l'encant que atorguen a diverses ciutats europees (Lisboa, Amsterdam, Berna, Praga, etc.), sinó de l'estalvi energètic, i la disminució de contaminació atmosfèrica i acústica.

La Barcelona de Porcioles no va ser l'única que va eliminar el tramvia per enyorar-lo més endavant. A Los Angeles, van construir, els anys 30, la primera ciutat pensada bàsicament per al cotxe.

El tramvia és un mitjà de transport de futur, per l'estalvi energètic, per la disminució de la contaminació i pel seu encant.

Van eliminar les dues xarxes de tramvies urbans i suburbans, però la congestió de les autopistes els anys 80 va fer repensar la decisió. No debades s'anomena síndrome de Los Angeles el fet que, per moltes autopistes i carreteres que es facin, tard o d'hora acaben saturant-se. Hi van construir una nova xarxa de tramvies que, sovint, coincidia amb la que havien eliminat. En definitiva: molta despesa per a acabar gairebé allà mateix.

Els avantatges ambientals del

tramvia són molts, però també en té per als usuaris. D'entrada, cal pensar en el cost. El metro no té problemes relacionats amb la circulació, però construir una línia de metro és entre quatre i cinc vegades més car que no fer-ne una de tramvia. Respecte a l'autobús, el consum d'electricitat fa que no es desprenguin fums ni olis, cosa que disminueix la contaminació urbana. Si, a més a més, l'electricitat que l'impulsa s'ha obtingut amb energies renovables, oli en un llum. Finalment, també disminueix la contaminació sonora.

La capacitat del tramvia se situa entre l'autobús i el metro. L'autobús porta uns 2.000 viatgers/hora en cada sentit, quan el metro en transporta de 18.000 a 40.000. El tramvia en transporta entre 3.000 i 12.000 l'hora en cada sentit. D'una altra banda, la regularitat del tramvia és més elevada que no la de l'autobús. Amb unes vies per a ell sol i amb preferència a gairebé totes les cruïlles, el tramvia assoleix una gran regularitat en el servei i arriba a una velocitat mitjana de 20-25 quilòmetres l'hora, quan la de l'autobús, amb els embussos de trànsit, és de 12 a 16 quilòmetres l'hora.

El tramvia modern també és molt més còmode que no pas el tradicional. Anomenat metro lleuger per les seves característiques, és còmode, estable i de fàcil accés.

Finalment, el tramvia té una gran utilitat per a unir gran àrees. És probable que la instal·lació de línies de tramvia al centre de Bar-



celona sigui una incomoditat. Però, quan es tracta d'establir línies cap als afores o d'unir poblacions properes, el tramvia és un mitjà ideal. No debades a València es plantegen, com hem dit, l'ampliació cap a Burjassot, com també de prolongar la línia 5 de metro, des de l'Albereda fins als barris marítims, també amb tramvia.

L'experiència que es realitza a Barcelona consisteix en un metro lleuger que fa un trajecte per la part alta de la Diagonal. Es tracta d'observar el rendiment de models diversos —aportats per les empreses que els fabriquen— i també d'estudiar l'impacte en la circulació i la reacció de la gent. Cal veure si l'automobilista barceloní encaixa bé la reimplantació i si la gent s'acostuma a tenir novament el tramvia en el paisatge urbà.

Però el desig és de construir una xarxa de setze quilòmetres que uniria Barcelona amb Esplugues, Cornellà, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí. El cost s'avalua en 16.000 milions de pessetes d'infraestructura i 5.000 milions més de material mòbil. Es calcula que

aquestes línies transportarien de 12 a 16 milions de viatgers l'any.

Un segle de tramvia elèctric.

Si Barcelona recupera finalment aquest sistema de transport, ho farà més d'un segle després de l'aparició del tramvia elèctric. Però la història del mitjà ve de més lluny. Hi ha qui diu que el 1775 l'anglès John Outram —de cognom premonitori per això de "tram"— va inventar una mena de tren que anava per dos carrils, però tirat per cavalls. El que és segur és que el primer tramvia del món tirat per cavalls va funcionar a Nova York el 1832. Però no hi va haver una línia regular ben asentada fins el 1853, entre Nova York i Harlem.

Més tard es varen crear tramvies de vapor. Les molèsties que produïen es van eliminar quan el 1879 l'alemany Werner Siemens va inventar la locomotora elèctrica. El 1881 ell mateix va inaugurar les primeres línies de prova a Berlín i a París. Però no va ser fins el 1888 quan es va construir la primera línia operacional. La va construir l'americà Frank Sprague

a Virgínia. Només deu anys més tard, ja hi havia 40.000 tramvies a tots els Estats Units.

Als Països Catalans el primer tramvia de tracció animal va ser el de Carcaixent a Gandia (1864) i el primer tramvia elèctric va funcionar a València el 1900.

El parent del tramvia, el troleibús, uneix els avantatges energètics del tramvia amb l'estalvi de construir vies. Mena d'autobús que s'alimenta d'electricitat, és, òbviament, més barat i evita la molèstia dels rails. Sigui amb rails o sense, recuperar el trolei —el pal que capta l'alimentació elèctrica— a les nostres ciutats seria una bona notícia ambiental. I potser algun poeta modern faria com Salvat-Papasseit, que unes quantes vegades s'inspirà en el tramvia. Com ara en aquells versos que equiparen el trolei a una estilogràfica: "No he vist més majestat que en lo stylo de foc/ Trolley Trolley Trolley". Un trolley-estilogràfica que pot escriure una nova pàgina en la racionalització del transport urbà.

Xavier Duran

L'experiència que es realitza a Barcelona consisteix en un metro lleuger que fa un trajecte per la part alta de la Diagonal. Als Països Catalans, el primer tramvia de tracció animal va ser el de Carcaixent a Gandia (1864) i el primer tramvia elèctric va funcionar a València el 1900.