

Bu litoral:
propuesta de creación de un
tranvía para el borde urbano
litoral de Arrecife y su
conurbación

Ciudadanos por Arrecife

“Siempre. Reducir toda clasificación al módulo tetrapartito. Clasificación la más cerrada. La más cíclica. Esto he pensado yo al ordenar los bu de Lanzarote. Así:

- 1. El BU ROJO (Bu cósmico)...*
- 2. El BU AZUL (Bu atlántico)...*
- 3. El BU NEGRO (Bu africano)...*
- 4. El BU ACROMO (Bu meteorológico)...*

Agustín Espinosa: *“Lancelot, 28º 7’ (guía integral de una isla atlántica)”*. Capítulo sobre el mapa búico.

Los debates surgidos en los últimos años sobre la sostenibilidad y sobre el frente marítimo de la ciudad ofrecen diversas oportunidades para reflexionar sobre el papel futuro de la capital en la el contexto insular. Ciudadanos por Arrecife, siguiendo en su línea de aportar materiales de reflexión al objeto de enriquecer el debate en torno a la construcción de la ciudad, se traza como objetivo introducir en la discusión la conveniencia de estudiar la viabilidad técnica y financiera de crear, a largo plazo, un tranvía urbano moderno o metro ligero en Arrecife y sus inmediaciones.

Llamamos BU Litoral al transporte público y colectivo que Ciudadanos por Arrecife propone para el **Borde Urbano Litoral**, en el que discurre el corredor de mayor demanda. Bajo la citada denominación se analiza la posibilidad de crear un tranvía que discurriría a través del borde urbano de Arrecife (incluida la Vía Medular) y la conurbación de la ciudad.

Enmarcado en la reflexión más global denominada *“Criterios para la construcción de Arrecife”*, que verá la luz en primavera de 2001, se hace referencia a un tranvía ligero, de superficie, no ruidoso, no contaminante (al contrario, alimentado por energías alternativas), barato, relativamente rápido siempre que no comprometa la seguridad vial, eficiente, autónomo (que no precise líneas de tendidos) y de calidad que enlace, inicialmente, la unidad urbanística que tiende a tejerse todavía más en el futuro, conformada por Costa Tegui-Puerto de Los Mármoles-Arrecife (incluida la Vía Medular)-Playa Honda-Aeropuerto-Puerto del Carmen.

Es preciso adelantar que el trabajo *“Criterios para la construcción de Arrecife”* persigue ofrecer una mirada de conjunto, integral e integradora sobre las direcciones y ejes que deben presidir la construcción de la ciudad (ampliando así a toda la capital la alternativa elaborada por esta asociación al Plan Especial del Puerto de Arrecife alrededor de la Marina de la ciudad),

La movilidad como factor de cohesión

Esta propuesta de transporte se traza un doble objetivo. En primer

lugar considerar el territorio antes citado y su población como un todo indivisible que posee unas necesidades de movilidad motorizada que deben ser convenientemente atendidas. En segundo lugar, favorecer la cohesión interna de dicho espacio desde una perspectiva supramunicipal, es decir, más próxima a una concepción de área metropolitana que a pequeños espacios acotados por artificiosos límites municipales. Afectaría un área que registra casi el 80% de la movilidad motorizada que contabiliza Lanzarote y, potencialmente, ofrecería una alternativa de transporte a una población total real de hecho (turística + no turística) que ronda las 100.000 personas, cifra a la que habría que añadir los usuarios que utilicen este sistema de transporte desde o hacia el Aeropuerto y el Puerto.

Inicialmente, este planteamiento requiere importantes niveles de coordinación interadministrativa, unificación de los recursos disponibles y concertación de los esfuerzos públicos y privados en aras de la consecución de la mayor eficiencia posible en el ámbito del transporte colectivo.

Se plantea la propuesta en el horizonte del largo plazo por razones de estudio, económicas y de gestión, al considerar que Lanzarote adolece de una adecuada cultura del transporte público y colectivo, merced a la primacía otorgada al automóvil privado como medio de transporte generalizado. Por lo tanto, se requiere, como primer paso, fortalecer la red de guaguas en Arrecife y en el resto de la Isla para robustecer la débil cultura del transporte colectivo hoy existente

para, después, potenciada la demanda, atenderla adecuadamente por medio del BU Litoral para el tramo de referencia, cuyas ventajas frente a otros sistemas de transporte colectivo son reconocidas universalmente. No obstante, desde ahora se debe planificar su futura instalación reservando, como primera medida, las piezas de suelo en los viales que se precisan para llevar a cabo el proyecto. Como se puede deducir fácilmente, la propuesta de BU Litoral lleva aparejada un determinado modelo de ocupación de los viales públicos y sus espacios circundantes, modelo de ocupación éste que debe estar presidido por la primacía de lo público y por la relegación del automóvil privado.

El tranvía urbano y la sostenibilidad

El BU Litoral responde a la necesidad de transportar de forma pública y colectiva a los usuarios que demanden este servicio en un área típicamente urbana como la que ha sido definida. Además de aliviar sobremanera los problemas derivados del tráfico rodado en el territorio mencionado, el BU Litoral ofrece otras ventajas que deben ser consideradas por su importancia cualitativa y, en consecuencia, de cara a retejer el espacio citado y reorientar su modelo de ocupación.

En primer término desplazaría al automóvil privado de su actual situación de hegemonía en el transporte de personas en el frente litoral que discurre entre Costa Teguise y Puerto del Carmen, lo cual aportaría sosiego, seguridad vial y una evidente invitación a abrir dicho territorio al mar a residentes y transeúntes, cualificando

Lanzarote adolece de una adecuada cultura del transporte público y colectivo, merced a la primacía otorgada al automóvil

**Desplazaría al
automóvil de su
hegemonía en
el transporte de
personas en el
frente litoral
que discurre
entre Costa
Tegui y
Puerto del
Carmen**

por tanto las características intrínsecas de cada uno de sus tramos y proponiendo a la vez un uso público de sus infraestructuras públicas presentes y futuras.

En segundo término, propicia que el litoral se erija en un punto de encuentro peatonal, pudiendo favorecer el desarrollo de otros medios de movilidad no motorizada como la bicicleta. Además de eliminar en gran medida algunos efectos nocivos provocados por el automóvil privado, como la contaminación acústica o atmosférica, o reducir notablemente la inseguridad vial, incorpora otros beneficios como serían unir los accesos a la ciudad o a los núcleos turísticos desde grandes infraestructuras de almacenamiento de automóviles (aparcamientos disuasorios en las afueras), desincentivando de varias maneras el uso del automóvil dentro de las tramas urbanas, facilitando la movilidad y fortaleciendo la solidaridad ciudadana.

En tercer lugar, mejora la accesibilidad a los centros de actividad (Arrecife, zonas turísticas, aeropuerto y puerto), especialmente al centro de la capital insular, a la vez que favorece la provisión de aparcamientos en la periferia urbana, las zonas peatonales y las restricciones de aparcamiento, tanto en el centro de la capital como de sus núcleos adyacentes.

Por todo ello, podría afirmarse sin temor a equívoco, que el BU Litoral podría erigirse en un factor de cohesión desde el punto de vista de la movilidad motorizada y de la reconstrucción del modelo de ocupación del tejido urbanístico, a la vista del carácter emblemático y fácilmente reconocible que adquiriría de inmediato

el citado medio de transporte, sin desdeñar que el frente litoral descrito se convertiría en un punto de referencia para la resolución sostenible del problema de la movilidad motorizada en un espacio urbano, enlazando con las ideas básicas que se exponen en la *Estrategia Lanzarote en la Biosfera*.

Ventajas del tranvía moderno frente a la guagua

Frente a la guagua, aún reconociendo que su expansión en la Isla y, sobre todo, en el tramo definido en esta propuesta, es un paso indispensable para generar demanda, el BU Litoral ofrece las siguientes ventajas:

- Mejor imagen y mejor identificación de las líneas (tecnología ferroviaria).
- Vehículos más amplios y confortables.
- Mayor capacidad para captar nuevos usuarios (resultado de las dos anteriores).
- Niveles de ruidos más bajos y sin emisión de sustancias contaminantes.
- Mejores prestaciones de los vehículos debido a la tracción eléctrica.
- Mayor capacidad de transporte. Se puede alcanzar sin problemas una capacidad de 20.000 pasajeros/hora/sentido mientras que con las guaguas de plataforma reservada difícilmente se pueden superar los 8.000.
- Mayor eficiencia económica como consecuencia de la utilización de vehículos de mayor capacidad. Ello conduce, en muchos casos, a menores cos-

tes de explotación y mantenimiento.

- Mayor capacidad estructurante para el desarrollo urbano.

Con el BU Litoral se pueden conseguir frecuencias de tránsito muy altas, desde intervalos entre tranvías de 1.5 a 3 minutos en horas punta, con tiempos de espera mínimos, a períodos entre 5 y 15 minutos en horas valle.

Sobrepasar la frecuencia entre 10 y 15 minutos es desaconsejable si se quiere mantener una calidad de servicio alto.

La velocidad comercial es otro parámetro que define la calidad del servicio. Esta depende del grado de independencia de la infraestructura que se precisa o de la distancia entre paradas. En términos generales, y a la vista de otras experiencias, podría afirmarse que el BU Litoral podría circular a velocidades del orden de 20 a 25 km./h en zonas urbanas densas, cuando otros sistemas de transportes de superficie se sitúan entre 12 y 16 Km./h. El BU Litoral se vería favorecido mediante la introducción de medidas de paso preferencial frente a otros medios de transporte motorizado.

El BU Litoral se erigiría en el modo de transporte principal para el tramo de referencia, jugando la guagua un papel complementario como alimentador/distribuidor.

Objetivos e impactos potenciales del BU Litoral

Aún reconociendo las dificultades que la implantación de un proyecto de BU Litoral pudiera generar en lo que se ha dado en llamar la conurbación de Arrecife si no se actúa con prudencia y rigor, cabe citar como objetivos generales e

impactos potencialmente positivos del sistema los siguientes:

- Regeneración urbana de los tramos transitados por el BU Litoral.
- Aumento de los niveles de accesibilidad y movilidad urbana.
- Mejora de la calidad ambiental urbana.
- Reducción del gasto público en transporte.

Complementariamente, y en aras de la comprensión, otros objetivos a conseguir que incorporan intrínsecamente esta propuesta, son, entre otros, los siguientes:

- Sensible mejora del sistema de transporte colectivo.
- Reducción de las necesidades de construcción de carreteras urbanas.
- Aumento en la eficiencia del transporte público y, en consecuencia, reducción de las subvenciones que se precisan para su mantenimiento.
- Espectacular aumento de la capacidad de transportar viajeros.
- Sensible reducción de la duración de los tiempos de viaje.
- Mejora de la calidad del servicio prestado.
- Reducción de los accidentes debidos al transporte colectivo.
- Disminución de los niveles de ruido y contaminación atmosférica.
- Aumento del número potencial de usuarios del transporte.
- Reducción de la congestión debida al tráfico.

Propicia que el litoral se erija en un punto de encuentro peatonal, pudiendo favorecer el desarrollo de otros medios de movilidad como la bicicleta

- Reducción de los costes de explotación.

Aproximación a los costes del BU Litoral

La experiencia de la introducción del tranvía moderno de superficie en los países industrializados en los años 80 indica que su coste global, incluidas las infraestructuras, operaciones de urbanización y de renovación urbana asociadas al sistema, la construcción de talleres y cocheras y el material móvil que se precisa, oscila entre los 600 y los 800 millones de ptas. por kilómetro, dada la orografía insular.

Aunque su implantación debería abordarse por fases debidamente temporalizadas, mediante inversiones plurianuales, completar la red supone hablar de un itinerario de aproximadamente 25 km. de longitud.

Podría utilizarse como referencia el ejemplo de la Comunidad de Valencia: Vehículos movidos por alimentación eléctrica autónoma, de 2,40 metros de ancho y 23,78 metros de largo con capacidad de transporte de 201 personas, con 65 plazas de asientos y 136 de pie y capaz de recorrer curvas de hasta 20 metros de radio. En este caso, los costes de implantación se pueden dividir en los siguientes apartados: Infraestructuras básicas, 28.6%; urbanización y renovación urbana, 22.9%; talleres y cocheras, 9.4%; y, por último, material móvil (21 unidades): 39.5%

Una propuesta de financiación del BU Litoral

Desde la perspectiva política, el BU Litoral ofrece enormes expectativas de financiación por parte de la Administración Central, que ha

corrido con los costes de la implantación de una amplia red ferroviaria en territorio peninsular, no así en los territorios insulares. Entendida como una deuda histórica pendiente con Canarias, como se ha planteado para propuesta similares en Gran Canaria y Tenerife, no es descabellado plantear una propuesta de financiación en la que tanto el Gobierno del Estado como la Unión Europea (enormemente sensible de cara a cofinanciar estos proyectos a través de sus programas, máxime en el marco de la *Estrategia Lanzarote en la Biosfera*) corran con la mayor parte del coste de su implantación.

No debe desdeñarse que la iniciativa privada estaría interesada en coparticipar en una iniciativa de estas características. El ahorro enorme empresarial acumulado en los últimos años a través de la Reserva de Inversiones de Canarias, y el que podría acumularse en el futuro, tendría aquí una oportunidad de realizarse, aliviando de paso la presión que ejerce sobre el crecimiento de la oferta turística. Difícilmente la Comunidad Autónoma podría darle la espalda a este proyecto, al igual que el Gobierno insular y los cuatro ayuntamientos implicados en la red. (Teguise, Arrecife, San Bartolomé y Tías).

No es descabellado que tanto el Gobierno Central como la Unión Europea corran con la mayor parte del coste de su implantación