



CORTESÍA DE ALBERTO MARÍN www.guagua.com

## Tenerife desarrolla su futura red ferroviaria Dos ciudades y un tranvía

**En sus 4 primeros meses de funcionamiento, la segunda línea del tranvía que une Santa Cruz y San Cristóbal de la Laguna recibe 4.500 usuarios al día. Se trata de un paso más hacia la creación de una red en la isla, cuyo único precedente fue el tranvía eléctrico desaparecido en 1957. INECO TIFSA participa en la consecución de este objetivo.**

Redacción **itransporte**. Fotos: Metropolitano de Tenerife.

La isla sin trenes ha dejado de serlo desde que el 2 de junio de 2007 se inaugurara la primera línea del tranvía de Tenerife, La Trinidad-Intercambiador, con un recorrido de 12,5 km y 21 paradas. Con ella se unían de nuevo, medio siglo después de la desaparición del antiguo tranvía, las localidades de Santa Cruz y San Cristóbal de La Laguna, que entre ambas reúnen la mayor concentración urbana de la isla, con cerca de 400.000 habitantes. El pasado 30 de mayo se puso en servicio la segunda línea, La Cuesta-Tíncer, con 4 nuevas paradas y 3,6 nuevos kilómetros. Hasta el momento los datos de uso superan las expectativas de sus gestores: más de 4.500 viajeros utilizan a diario la nueva línea y en el conjunto de 2008 se contabilizaron 13 millones de usuarios.

La red continuará expandiéndose, y el próximo paso será la entrada en servicio del nuevo intercambiador de Padre Anchieta, en San Cristóbal de la Laguna. Metropolitano de Tenerife adjudicó las obras en pasado mes de agosto, con un plazo inicial de ejecución de 12 meses. La nueva estación contará con una superficie de más de 5.000 m<sup>2</sup>, repartidos en 3 niveles, y permitirá el intercambio entre los diferentes modos de transporte: tranvía, autobús, taxi, vehículo privado y el futuro ferrocarril. Otros proyectos pendientes a medio plazo son las

prolongaciones de la Línea 1 del tranvía, desde la avenida de La Trinidad hacia Los Rodeos, y de la Línea 2, desde Tíncer hacia hasta el barrio de La Gallega y el litoral de Santa Cruz.

### Tenerife mira al ferrocarril

Si bien la recuperación del metro ligero y el tranvía, tras décadas de abandono, es un hecho irrefutable tanto en España como en otros países de Europa, para los territorios insulares tiene una relevancia especial. Tras la decadencia generalizada de los tranvías de finales del



### Asistencia técnica de INECO TIFSA

La Agrupación, que participa en el accionariado de MTSA, ha realizado la asistencia técnica de las instalaciones: catenaria, energía, comunicaciones fijas y móviles, vídeo e integración en el puesto de mando.

siglo XIX y primera mitad del XX, Tenerife se vio privada de la única infraestructura ferroviaria de la que disponía, por lo que su sistema de transportes interno quedó condicionado al vehículo privado y a las líneas regulares de autobuses, conocidas como guaguas. Como resultado, el Cabildo de Tenerife calcula que con sus 550.000 automóviles, la isla cuenta actualmente con uno de los índices de vehículos privados por habitante más elevados de la UE, con las repercusiones medioambientales, económicas y de congestión de las vías terrestres que ello conlleva. De hecho, las previsiones del Gobierno local apuntan a que, al actual ritmo de crecimiento del parque automovilístico, las carreteras se colapsarían hacia 2010.

La creciente congestión del tráfico rodado se perfila como una tendencia global que ha convertido al tranvía, y el ferrocarril en general, en la apuesta más clara de las administraciones, tanto europeas como estatales y locales, por un modo de transporte más sostenible y eficiente, que además representa una oferta de transporte accesible para los ciudadanos con dificultades de movilidad. Según el Cabildo, a este colectivo pertenece el 25% de sus 886.033 habitantes. Por todas estas razones Tenerife, al igual que Gran Canaria y otras islas, se ha volcado en la construcción de una red ferroviaria que ofrezca una alternativa viable al coche y al autobús. Esta red no sólo está integrada por las líneas 1 y 2 del tranvía, sino también por los futuros trenes Norte y Sur, cuyos proyectos se encuentran en fase de redacción, coordinados por INECO TIFSA, que participa también en el accionariado de Metropolitano de Tenerife. ■

### DEL ÓMNIBUS DE CABALLOS AL METRO LIGERO

El primer tranvía eléctrico de Tenerife, que al igual que el actual unía Santa Cruz y La Laguna, se inauguró el 7 de abril de 1901. Se abría así una etapa en el transporte entre ambos municipios, que hasta entonces sólo disponían de omnibuses tirados por caballos.

En 1904 se amplió la línea hasta Tacoronte. A comienzos del siglo XX, el número de automóviles matriculados en la isla apenas llegaba al medio centenar, pero ya sumaban 5.000 en 1950, en pleno declive de un tranvía que sufría dificultades técnicas y financieras. A partir de 1957 comienzan a retirarse los carriles de las calles. Entretanto,

diversas compañías privadas fueron cubriendo desde los años 20 la demanda de transporte por carretera, hasta fusionarse en 1978, cuando se constituyó Transportes Interurbanos de Tenerife, la actual Titsa. La titularidad inicial fue de Renfe (85%) y el Cabildo. Luego pasó al Gobierno de Canarias en 1986 y desde 2007 al Cabildo de Tenerife en exclusiva.



### CRONOLOGÍA

**1999** Se presenta públicamente la iniciativa para construir un tranvía moderno.  
**2001** Se termina el proyecto básico en el área metropolitana y se pone en marcha la empresa Metropolitano de Tenerife.  
**2003** Se convocan los concursos de obras y suministro de material móvil.

**2004** El Cabildo de Tenerife adjudica las obras y el suministro de los vehículos del tranvía, y arrancan las primeras obras.  
**2005** Llega a la isla la primera unidad de los tranvías y comienzan las pruebas de vía.  
**2007** El 2 de junio se inaugura la Línea 1 y se adjudican las obras de la Línea 2.

**2008** Empiezan las obras de la Línea 2, que unirá las localidades de La Cuesta y Tíncer. La Línea 1 suma 13 millones de pasajeros al cierre del ejercicio.  
**2009** El 30 de mayo se inaugura la segunda línea y se adjudican las obras del nuevo intercambiador en La Laguna.



**EL REGRESO DEL TRANVÍA**  
Entre estas dos imágenes median 77 años: a la izquierda, billetes de 1930; a la derecha, moderno 'Bonovia', válido para tranvía y autobús. El tranvía ha resurgido en Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Tenerife, Valencia y Vitoria, y hay proyectos para instalarlo en otras 10 ciudades españolas.



**UN MODELO A SEGUIR DENTRO Y FUERA DE ESPAÑA**  
El tranvía de Tenerife ha recibido desde su inauguración la visita de una decena de delegaciones técnicas españolas y de otros países, entre ellas la de la ciudad israelí de Haifa, la estadounidense de San Antonio (Texas) y la suiza Lausana, así como representaciones

alemanas y francesas. Metropolitano de Tenerife presta, además, su colaboración al Gobierno de Baleares para la implantación de un sistema de metro ligero en Bahía de Palma.

## El impacto del tranvía

**La incorporación del metro ligero está modificando el esquema de movilidad de los ciudadanos; ha descendido el número de viajeros de autobús, pero se ha incrementado el número total de usuarios del transporte público.**

Desde su puesta en marcha ha tenido una indudable repercusión en el modelo de transporte de su área de influencia. Según datos de Metropolitano de Tenerife, la Línea 1 evita 3 millones de desplazamientos en automóvil entre los municipios de Santa Cruz y La Laguna, a los que habría que añadir otros 350.000 de la Línea 2. El ferrocarril metropolitano se perfila así como una alternativa de comunicación entre los dos mayores núcleos urbanos de la isla frente a la autopista TF5, que soporta un tráfico diario de 100.000 vehículos. Construida ésta en los años 40 para comunicar el área metropolitana con el nuevo aeropuerto de Los Rodeos, las sucesivas ampliaciones a las que ha sido sometida no han logrado absorber el creciente flujo de vehículos, provocando intensos colapsos de tráfico.

La transformación del esquema de movilidad también se ha dejado notar en el servicio de *guaguas* o autobuses, gestionado por Titsa –empresa pública propiedad del Gobierno insular–, que perdió alrededor de 3 millones de pasajeros en 2008. Sin embargo, de forma paralela, se ha incrementado en 10 millones el número total de usuarios de la red de transporte público de Tenerife desde la llegada del tranvía.

La implantación del metro ligero ha supuesto la revitalización de áreas comerciales en los municipios de Santa Cruz y La Laguna, como han constatado diversos estudios. Según

datos de Metropolitano de Tenerife, el 22% de los usuarios recurre al metro ligero para actividades de consumo y ocio (11% para ir de compras y otro 11% para ocio), mientras que el 28% lo usa para ir al trabajo y el 17%, a clase. Los estudiantes universitarios se revelan como un colectivo al que beneficia especialmente el nuevo medio de transporte y que genera un gran número de desplazamientos: unos 70.000 diarios, según datos del Cabildo de Tenerife. La cifra es similar a la originada por los dos



### Transformación en movilidad

La llegada del tranvía a la isla ha supuesto la transformación del esquema de movilidad. El servicio de autobuses ('guaguas') gestionado por Titsa perdió alrededor de 3 millones de pasajeros en 2008, pero la red de transporte público de Tenerife ha ganado 10 millones de usuarios desde que se inaugurara el tranvía.

grandes centros sanitarios que se encuentran en el recorrido de las dos líneas del tranvía, el Hospital Universitario de Canarias y el de La Candelaria, que cuentan con otras tantas paradas.

### Otras mejoras en infraestructuras

La construcción de las dos líneas ha supuesto la mejora de diversas infraestructuras y servicios urbanos: se ha instalado, por ejemplo, una red de fibra óptica en La Laguna, se han remodelado 13 rotondas a lo largo de todo el recorrido y creado 1,5 km de nuevas avenidas, se ha renovado el mobiliario urbano y repavimentado numerosas calles. Asimismo, se han llevado a cabo mejoras de la red de saneamiento y canalización de aguas con la instalación de casi 40 km de nuevas tuberías de suministro y renovación de más de 25 km de conducciones de aguas residuales, además de diversas obras de drenaje de aguas pluviales.

Otra consecuencia de la llegada del ferrocarril metropolitano ha sido la aportación de un nuevo elemento, la existencia de una conexión ferroviaria, al debate que desde hace décadas se desarrolla en la isla sobre la fusión de los municipios de San Cruz y La Laguna. De llegar a producirse generaría uno de los 10 núcleos urbanos más grandes de España, con una población de alrededor de 400.000 habitantes, superior a la de Bilbao. Según una encuesta realizada en 2007 por el Gabinete Canario de Estudios de Mercados y Opinión Pública entre 3.000 tinerfeños, 6 de cada 10 apoyaban la fusión de ambas ciudades. Ya desde finales de la década de los 90 forman parte de una mancomunidad creada para mejorar los servicios de la zona, que incluye en el área metropolitana los municipios de El Rosario, Tegueste, Tacoronte y El Sauzal, que entre todos rondan los 30.000 habitantes. ■

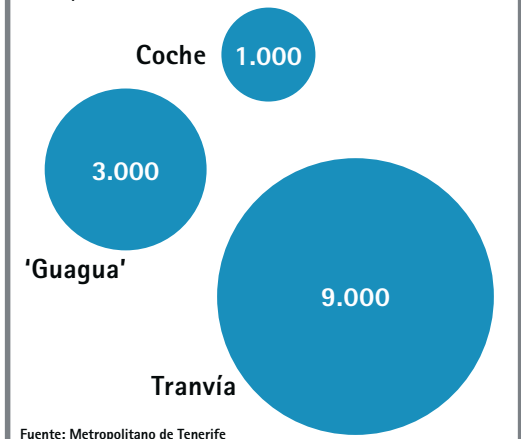


**LA LÍNEA 2, A VISTA DE PÁJARO**  
La segunda línea, La Cuesta-Tincer, incrementa en un 18% la red de metropolitano tinerfeño y presta servicio a un área urbana en expansión y densamente poblada.



### COMPARATIVA DE CAPACIDAD

Capacidad máxima de transporte de personas de una calle con un solo carril y en una hora.



Fuente: Metropolitano de Tenerife