



LA DE MAYOR DEMANDA, AL ESTE DE LA ISLA, CONECTARÍA LAS PALMAS Y MASPALOMAS

Gran Canaria estudia la implantación de dos líneas ferroviarias

Desde hace varios años, las instituciones autonómicas, Gobierno de Canarias y, especialmente, el Cabildo Insular de Gran Canaria, están estudiando seriamente la posibilidad de establecer un sistema ferroviario en la isla de Gran Canaria. En 1999, una UTE de consultoras elaboró un primer estudio de viabilidad de una línea ferroviaria para los corredores Las Palmas-Maspalomas (aproximadamente 50 km de longitud), al este de la isla, y Las Palmas-Arucas (15 km de longitud), al norte.

Posteriormente, el Cabildo Insular de Gran Canaria encargó a la UTE Sener-Typsa un estudio de viabilidad para prolongar el corredor norte, entre Arucas y Agaete, lo que supondría añadir en este corredor un tramo de aproximadamente 25 kilómetros. También

La isla de Gran Canaria, una de las pocas zonas de España donde no existe trazado ferroviario alguno, podría contar en un futuro con una red de ferrocarril, que conectaría en una primera fase la capital, Las Palmas, con Maspalomas, el núcleo turístico más importante de la isla.

encargó a la UTE Sener-La Roche el Estudio Informativo y el Plan Territorial Especial -requisito imprescindible en las islas canarias para la construcción de infraestructuras- de la línea Las Palmas-Maspalomas, que discurre por la costa este de la isla y conecta la capital con el centro turístico más importante.

En la costa este, donde se sitúa el corredor Las Palmas-Maspalomas, se concentra el 80 por ciento de la población de la isla, es decir, casi 700.000 habitantes, y también la mayor parte de la actividad económi-

ca. Se trata de una zona industrial, residencial y turística que tiene todavía, según recogen las previsiones del Plan Insular de Ordenación -actualmente en tramitación- y los distintos planeamientos municipales, un gran potencial de crecimiento.

En la actualidad, la movilidad en este área se resuelve mediante transporte por carretera -autobuses y vehículo privado-, principalmente a través de la autopista GC-1, vial que presenta un importante grado de congestión. En los últimos años, se ha producido un incremento importante de la cir-

culación, a razón de un 5 por ciento anual de vehículos -la intensidad media diaria (IMD) es en las proximidades de las Palmas superior a 110.000 - y las previsiones apuntan a que la demanda de transporte seguirá creciendo.

La UTE Sener-La Roche ya ha entregado la Memoria-resumen del impacto ambiental y está preparando el Avance del Plan Territorial Especial. "En Canarias existe una gran sensibilidad desde el punto de vista ecológico, el territorio es limitado por su carácter insular y se han establecido muchas áreas protegidas medioambientalmente. El Plan Territorial Especial obliga a analizar cuidadosamente la afección medioambiental de la nueva infraestructura en todas las zonas atravesadas, y a estudiar su integración en el planeamiento urbanístico", afirma **Pelayo**

Suárez, arquitecto de Sener responsable del estudio.

Trazado. En la actualidad, se está estudiando el trazado, que admite varias alternativas. En principio, el ferrocarril tendría su origen en Las Palmas, pasaría por el aeropuerto de Gando, por el núcleo urbano de Vecindario, que ha crecido notablemente en los últimos tiempos, y llegaría hasta Maspalomas.

Una de las opciones analizadas contempla una variante que pasa por el núcleo urbano de Telde, municipio cercano a Las Palmas. Desde el punto de vista constructivo el tramo más complejo es, previsiblemente, el comprendido entre Las Palmas y Telde, por su difícil orografía, y la propia penetración en el núcleo urbano de Las Palmas, por las características geológicas del subsuelo. "La penetración en Las Palmas y el tramo hasta Telde va a exigir, probablemente, la construcción de hasta 8 kilómetros de túnel. El Cabildo de Gran Canaria va a encargarse de una prospección del terreno mediante una importante campaña de sondeos, pues hasta ahora no se han construido túneles profundos en la ciudad de Las Palmas. Pueden presentarse algunos problemas con la rocas volcánicas existentes en el subsuelo y con el nivel freático, pues la zona por donde discurriría la línea está muy próxima al mar", afirma el arquitecto responsable del proyecto.

Una vez que se pasa el Aeropuerto de Gando las condiciones orográficas mejoran significativamente. "Del aeropuerto hacia el sur, para minimizar el impacto ambiental y el posible efecto barrera, el trazado podría ir en paralelo con la autopista GC-1, prestando servicio a poblaciones como Carrizal, Arinaga y Vecindario", explica **Pelayo Suárez**.

La elección entre una u otra opción de trazado no implica grandes variaciones en la lon-



gitud de la línea, que oscilaría entre 50 y 52 kilómetros. A ello, habría que añadir los cuatro kilómetros de la penetración en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Otra cuestión por resolver es qué tipo de ferrocarril se elegirá finalmente: tren-tranvía o ferrocarril convencional. El tren-tranvía puede circular como máximo a 110 km/h. Tiene la ventaja de que se pueden programar más paradas y tiene un mejor acceso a los núcleos urbanos. En este caso, el tiempo de viaje entre Las Palmas y Maspalomas sería aproximadamente de 45 minutos.

La otra opción, el ferrocarril convencional, puede alcanzar una velocidad más elevada, de entre 160 y 200 km/h, y realiza menos paradas. Por lo tanto, el tiempo de viaje entre la capital de la isla y Maspalomas sería menor, aproximadamente, 30 minutos.

Material. Para la adquisición del material, ya ha habido contactos con suministradores. La idea es que cada vehículo, independientemente de que sea tren-tranvía o ferrocarril convencional, tenga una capacidad para 200 personas.

El intervalo de servicio sería de 10 minutos en hora punta,



aunque este parámetro podría variar en función de los resultados del nuevo estudio de demanda, que se está realizando en la actualidad. En un estudio de demanda realizado anteriormente, se apuntaba a una cifra de 9.400.000 viajes anuales.

En cuanto a la vía, cabe decir que está ser de ancho internacional, decisión basada en que no hay ningún otro sistema ferroviario preexistente en la isla. También influye el hecho de que se cumpliría así uno de los requisitos del Ministerio de Fomento —interoperabilidad de redes europeas— para optar a su financiación mediante fondos europeos. En la financiación del proyecto, cuyo coste oscilaría entre 360 y

540 millones de euros, participarían también el Cabildo de Gran Canaria, el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento.

El Cabildo de Gran Canaria está interesado en que el proyecto se acometa a través de una fórmula BOT, siglas inglesas que hacen referencia a la construcción, operación y traspaso del sistema a la administración al cabo de cierto período de años.

Aunque no se ha fijado un calendario definitivo, a mediados de 2003 podría adjudicarse la concesión de la nueva línea.

Del corredor norte, cuyo estudio de viabilidad se está elaborando, cabe decir que existe un tramo de 15 kilómetros, entre Las Palmas y Arucas, que tiene posibilidades de ser viable. El resto del tramo, hasta Agaña, resulta complicado por su orografía, y tampoco cuenta con la misma demanda, por lo que sería menos rentable a corto y medio plazo. **Yolanda del Val**