

La Consejería de Política Territorial del Cabildo de Gran Canaria propone para el corredor Arucas - Las Palmas - Maspalomas un metro ligero que reduciría la creciente necesidad de presionar sobre el medio ambiente a través de la sucesiva ampliación y uso masivo de las carreteras, además de convertirse en un instrumento de articulación territorial y de sostenibilidad de la vida en los parajes de la naturaleza canaria.



La inversión necesaria para implantar el tranvía o metro ligero en el corredor Arucas - Las Palmas - Maspalomas, 54.000 millones de pesetas, es viable, según se desprende de los estudios previos realizados por la Consejería de Política Territorial, con la colaboración de las empresas de ingeniería y consultoría Prointec, I 3 Consultores, Spim, Arthur Andersen, Corporación 5 e ITC. EL Tren de la Isla Gran Canaria, TGC, queda incluido en el Plan Insular de Ordenación Territorial e integrado y coordinado con el tranvía que propone la Consejería de Transportes en el casco urbano de Las Palmas, según estudio realizado por la consultora Sener.

El trazado en vía doble, en planta y perfil longitudinal, ha resultado muy condicionado por la compleja superficie geomorfológica del territorio insular gran canario y por la búsqueda del equilibrio más idóneo entre el tiempo de viaje mínimo y la ampliación al máximo de las áreas urbanas atendidas. "La solución encontrada" afirma **Joaquín Martínez Vilanova**, director general de Prointec & Inocsa, "estriba

en priorizar la atención a la demanda dando servicio de transporte a los núcleos más importantes, y recurriendo a un sistema de explotación flexible, alternando trenes directos exprés, que paren en pocas estaciones, con servicios convencionales que paren en todas ellas". Las estaciones estarán por tanto clasificadas en terminales, estaciones intermedias y simples paradas.

La clave del éxito, rendimiento y eficacia del TGC se basa en que conecte adecuadamente con la ciudad de Las Palmas, ya que este caso urbano resulta, con diferencia muy apreciable, el primer foco de generación de viajes. El tipo de tren propuesto, metro ligero, ha sido concebido con el objetivo de que pueda circular por el interior del casco urba-

no de Las Palmas utilizando de forma compartida las vías del sistema tranviario allí previsto. Los dos intercambiadores modales más importantes en el interior de Las Palmas serán San Telmo y Santa Catalina.

Entre Arucas y Tamaraceite el trazado presenta el paso,

por medio de un elevado y limpio viaducto, del barranco de Tenoya, con especial atención ambiental para preservar la Vega y recuperar las balsas de agua. La penetración en Las Palmas desde Tamaraceite debe salvar un gran diferencial de cotas utilizando un trazado

CORREDOR ARUCAS - LAS PALMAS - MASPALOMAS DE 15

Propuesta de construcción de metro ligero para Las Palmas de Gran Canaria



Integración del transporte público



Los intercambiadores con líneas de autobuses, vehículos conocidos en la Islas Canarias con la denominación de guaguas, serían elementos imprescindibles para generar un sistema integrado de transportes dotado de accesibles, rápidos y cómodos transbordos. Las dos estaciones terminales del TGC, intercambiadores de alto nivel, serían Arucas y Maspalomas, con valor equivalente a la parada de Plaza de España en el casco urbano de Las Palmas. Las doce estaciones intermodales se distribuirán 4 en el corredor norte y 8 en el corredor este.

La demanda captable por el metro ligero de la Isla de Gran Canaria supera la cifra de 14,5 millones de viajeros anuales, con absorción de 5 millones de usuarios del vehículo privado, e incremento del porcentaje de participación del transporte público hasta el 22,5 por ciento. La generación del corredor ferroviario se complementará con la reestructuración de la red de líneas de guaguas. La simulación adoptando los criterios contenidos en el Libro Blanco de los Transportes de Canarias señalan que en el año 2020 la línea del TGC podrá atender a 21 millones de viajeros anuales, en el escenario de menor crecimiento, o a 31 millones de viajes/año en el escenario de mayor incremento.

La inversión inicial en material móvil se considera de 25 unidades de tren a unos 400 millones de coste por unidad, lo que representaría un gasto de 10.000 millones de pesetas. En el corredor norte de realizarían 9 servicios por cada hora, 6 de carácter exprés, y en el corredor este, 8 servicios por hora, con también 6 de tipo exprés. Las tarifas, de casi 12 pesetas por kilómetro en las actuales guaguas se reduciría a 9 pesetas por kilómetro de media a través de los mecanismos habituales de incentivación, como bonos, tarjetas de 10 viajes, etc.

Los estudios previos indican que la empresa de transporte ferroviario que explote el TGC deberá contar con la presencia de los actuales operadores de las guaguas para crear un sistema integrado de transporte colectivo de gran calidad, con capacidad de desarrollo y de adaptación a la evolución de la accesibilidad y movilidad, incrementando al máximo el número de usuarios del transporte público.

Para coordinar la organización y gestión, determinar el marco de tarifas, regular los Contratos Programa, potenciar el interés social en el nuevo modo de transporte, y mantener la regulación del servicio y la titularidad pública del transporte, las conclusiones de los análisis realizados proponen la creación de una Autoridad Única del Transporte donde estará presente la administración pública a través de las instituciones afectadas, como Consejería de Transportes, Consejería de Política Territorial, Cabildo, Ayuntamientos, etc. y los representantes de los diversos operadores de transporte urbano e interurbano. □

KILOMETROS

un metro n Canaria

situoso ejecutado en gran parte en túnel o falso túnel y dando servicio al populoso barrio de Escaleritas.

Desde Puerta de Las Palmas a Telde, se utiliza el estrecho pasillo costero en compatibilidad con el nuevo túnel de la Laja, y a través de obligados túneles y viaductos se superan las dificultades orográficas. Tras dejar Telde el trazado desciende hacia el aeropuerto dando servicio también a los núcleos de Garrizal e Ingenio.

El TGC constituye una verea en el territorio del casi continuo urbano Cruce de Arinaga - El Doctoral, donde destaca el gran impacto ambiental del concentrado viario de autopistas y carreteras. El cruce del barranco de Tirajana se realiza en viaducto. El cruce del enlace de la autopista GC-1 se eje-

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL METRO LIGERO TGC		
Trazado	Arucas - Las Palmas	Las Palmas - Maspalomas
Longitud total (km)	15,1	50,1
Túneles (km)	7,5	6,8
Viaductos (km)	1,1	3,6
Sobre superficie (km)	6,5	39,7
Radio mínimo	De 1.000 m, en general, a 150 m en algún caso concreto y 25 m en el área urbana de Las Palmas	
Pendientes máximas	30 milésimas	
Aceleraciones centrífugas máximas	0,6 metros por segundo al cuadrado	

cutará en falso túnel lateral, con parada en el borde del barranco Tirajana, situada muy próxima ala carretera del Doctoral, para poder atender así en el futuro al propuesto Parque Temático de Santa Lucía.

Entre el barranco de Tirajana, San Agustín, Maspalomas y Faro existe un amplio territorio sin núcleos urbanos hasta que

en Maspalomas, ciudad turística del sur de Gran Canaria, y una de las bases fundamentales del TGC, se consolida el urbanismo y se abre la posibilidad de introducir líneas de tranvías que contribuyan a la articulación territorial de dicho núcleo. En el subtramo final, Maspalomas-Faro se construirá en vía única.

Los tiempos de recorrido de Arucas a Las Palmas serían de 12 a 14 minutos en los servicios exprés, y de 20 a 22 min en los servicios con parada en todas las estaciones. Los tiempos de viaje entre Las Palmas y Maspalomas serían de 44 a 45 min. en los servicios exprés y de 56 a 59 min. en los convencionales.

José Luis Ordóñez □