

CIRCULARA POR EL SUR DE LA CAPITAL Y LLEGARA HASTA WIMBLEDON

## Londres prepara la vuelta del tranvía con la construcción de tres líneas

**Yolanda del Val**

Los tranvías en Londres sobrevivieron a los bombardeos alemanes de la segunda guerra mundial, pero en 1952, la popularidad del automóvil forzó su paulatina desaparición, y los últimos ejemplares se enviaron a museos o fueron a parar a manos de coleccionistas. Sin embargo, antes de finales de siglo los tranvías volverán a poblar el paisaje urbano del sur de la capital.

El proyecto consiste en tres líneas, con una longitud total de 28 kilómetros, que enlazarán Wimbledon, al suroeste, con Beckenham y New Addington, al sudeste.

**Demanda.** A lo largo de los últimos años 15 años Londres ha sufrido una gran transformación urbanística, lo que ha obligado a replantearse la organización de la red de transportes. El elevado precio de los alquileres ha empujado a muchas empresas a abandonar el centro financiero de la ciudad, la City, y trasladarse a los nuevos barrios. El más conocido, los Docklands, posee un sistema de metro elevado desde 1987. Otras empresas se han decantado por los alrededores de la ciudad, sobre todo por Croydon, a medio camino entre la estación Victoria y el aeropuerto de Gatwick. Como la red existente no cubre debidamente estas zonas, ha sido necesario plantearse la construcción de un enlace transversal para descongestionar las carreteras.

El tranvía, con un coste de

En 1952 Londres dijo adiós al último tranvía. Sin embargo, la invasión del automóvil y la transformación económica de la ciudad han hecho posible la vuelta de este medio de transporte, prevista para el año 2000. A pesar de las buenas perspectivas económicas del proyecto, el tranvía no contará con subvenciones estatales.



Una empresa privada cubre los dos tercios de la inversión del futuro tranvía. En la imagen el metro elevado de los Docklands que circula con éxito en Londres desde 1987.

unos 30.000 millones de pesetas, se ha impuesto como la solución menos cara. Utilizará una antigua vía de ferrocarril a lo largo de 17 kilómetros y dis-

currirá en paralelo a una línea en servicio durante tres kilómetros, de manera que sólo será necesario construir ocho nuevos kilómetros.

El tranvía conectará también con siete estaciones de cercanías de British Rail, con la estación de metro de Wimbledon y con la red de autobuses. El proyecto, denominado Tralink, lo desarrollará una sociedad mixta. Alrededor de dos tercios del capital que aportará esta sociedad procede de un operador privado, que se responsabilizará de la construcción y de la explotación de la nueva línea durante un período de 99 años, mientras que un tercio lo aportará el municipio de Croydon.

Croydon posee más de un millón de metros cuadrados de oficinas y espacios comerciales, lo que garantiza la utilización del tranvía desde el momento en que este funcione.

Sin embargo, a pesar de que los cálculos realizados indican que alrededor de 25 millones de personas lo utilizarán anualmente, el proyecto no recibirá subvenciones estatales. Los responsables políticos británicos no son muy entusiastas de los tranvías, y se basan en que en 1992, tras la inauguración del Metrolink en Manchester, el número de automóviles sólo disminuyó en un 3 por ciento. No obstante, el organismo que gestiona la línea, Passenger Transport Authority, ha manifestado que en las carreteras que discurren en paralelo al trazado del tranvía la circulación ha disminuido en un 10 por ciento. Tanto es así que se invertirán cerca de cien mil millones de pesetas para triplicar la longitud de esta red. Las obras de la línea que conectará el centro urbano con el aeropuerto comenzaron el pasado mes de junio. □