

EL FERROCARRIL LIGERO CIRCULARIA LAS 24 HORAS DEL DIA

Nueva York recuperará el tranvía para la calle 42

Yolanda del Val

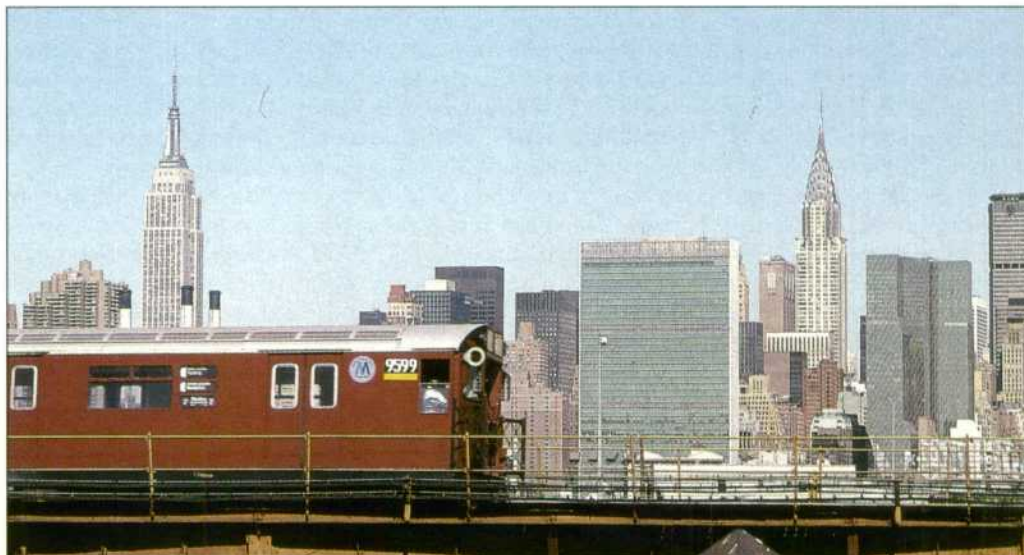
El ferrocarril ligero discurriría por la calle 42, entre el edificio de Naciones Unidas hasta el Javits Convention Center, junto al río Hudson.

En 1979 se propuso la construcción de un tranvía por esta misma calle, que contó con este tipo de vehículos hasta 1946.

La ciudad preseleccionó en mayo de 1993 a varios consorcios, que pujarán por una concesión de 20 años. Las empresas que aspiran a la adjudicación son Siemens, AEG Westinghouse, Bombardier, ICF Kaiser Engineers, Parsons, Brinckerhoff, Quade, Douglas y LS Transit Systems.

El proyecto no está exento de dificultades, ya que deberá superar un complicado proceso de revisión del uso de la tierra, que culminará con la redacción de un informe de impacto medioambiental. Una vez aprobado el proyecto, el Ayuntamiento pedirá a las empresas candidatas su propuestas.

Las reuniones públicas que hasta ahora se han celebrado sobre el tema han resultado polémicas y tensas. Los Consejos Locales de la Comunidad, encargados de asesorar a la ciudad en materia de uso de tierras, han mostrado su preocupación sobre el proyecto. Su inquietud se debe a que el proyecto implica desviar los tráfico de carretera que se dirigen al este hacia calles adyacentes que ya están bastante saturadas. Los Consejos locales desean que se garantice la



Nueva York es una de las ciudades de Estados Unidos que más depende del transporte público.

El ayuntamiento de Nueva York deberá pronunciarse próximamente sobre la construcción de una línea de ferrocarril ligero en la famosa calle 42. De momento, se han preseleccionado varios consorcios, que presentarán sus ofertas para la construcción y explotación de la línea.

existencia de espacios peatonales adecuados cerca de las estaciones, al tiempo que han

mostrado su desconformidad respecto a la eliminación de una ruta de autobús.



El proyecto se financiará de forma privada.

Sin embargo, el departamento de transportes de la ciudad está a favor del proyecto. Este departamento tiene previsto destinar casi 5.000 millones de pesetas a la reconstrucción de la calzada de la calle 42, con lo cual los dos proyectos se podrían realizar al mismo tiempo.

Financiación. El nuevo alcalde republicano de Nueva York, **Rudolph Giuliani**, es un firme partidario de la financiación privada del proyecto. El plan también lo apoyan algunos senadores; incluso los Consejos Locales de la Comunidad aseguran que apoyarán el proyecto siempre que se introduzcan las modificaciones oportunas.

El departamento de transportes de la ciudad se ha asociado con la Development Corporation de la calle 42, una entidad privada no lucrativa, con el objeto de lograr que el

Las redes urbanas más densas del mundo

Ayuntamiento apruebe finalmente el proyecto. La iniciativa adoptará la fórmula denominada en inglés BOOT, que comprende una licencia de construcción, propiedad, explotación y transferencia de la línea. Si todo va bien, las obras podrían comenzar en 1995, y el ferrocarril ligero podría entrar en servicio a finales de 1996.

Por el momento, se ha presentado un borrador de impacto medioambiental que se debatirá en público próximamente.

La línea, de doble vía, tendría una longitud de 3,5 km y contaría con diez estaciones y un derecho de paso exclusivo.

El proyecto, que asciende a más de 10.000 millones de pesetas, se ha concebido para ser rentable, y se calcula que sus costes de explotación se podrían recuperar mediante los ingresos procedentes de las tarifas, que se calculan en unos 2.000 millones de pesetas.

Explotación. En 1992, se calculó que los gastos anuales de explotación de esta red, que se piensa construir sin ayudas públicas, rondarían los 800 millones de pesetas.

Este pronóstico tan optimista se basa en que la calle 42 es una de las rutas de transporte público más activas de Nueva York, que, a su vez, es una de las ciudades de Estados Unidos que dependen más directamente del transporte público. La calle 42 conecta puntos tan importantes de tráfico como la Grand Central Terminal, donde convergen varias líneas de cercanías de la zona norte; Times Square, cuya estación de metro es la más frecuentada de Nueva York; el distrito de los teatros y la terminal de autobuses del puerto, término de la mayor parte de rutas de autobuses suburbanas y regionales de Nueva York. Esta calle también cruza o va en paralelo con varias líneas metropolitanas de Manhattan y con varias líneas de autobuses de la ciudad.

Los autobuses que pasan

Con una población de alrededor de 7,5 millones de habitantes y de 14 millones en el área metropolitana, Nueva York cuenta con una red extremadamente densa de transportes tanto públicos como privados.

A través de sus filiales, la Metropolitan Transport Authority (MTA), que es el organismo encargado del transporte público en la ciudad, administra el metro (City Subway), los autobuses urbanos y suburbanos y los ferrocarriles de cercanías. Todas estas redes transportan en días laborables alrededor de 5,7 millones de personas. Asimismo, existe un metro regional, denominado Path que utilizan unos 56 millones de pasajeros al año, y que conecta Nueva York con Newark, en Nueva Jersey, al oeste de Manhattan. Esta red, que atraviesa el río Hudson, la explota el puerto de Nueva York (Port Authority). Este mismo organismo explota los

servicios de transbordadores que enlazan Stanten Island, New Jersey y Long Island, y que sólo en 1992 transportaron 2,4 millones de viajeros.

Además, existen varias líneas privadas de autobuses que conectan el Estado de Nueva Jersey y el de Nueva York, así como varias líneas de microbuses que realizan servicios puerta a puerta y líneas express que se dirigen a Manhattan.

La red ferroviaria de Long Island (520 km) atraviesa Brooklyn, Queens y Nassau hasta Manhattan (Penn Station) y transporta unos 70 millones de pasajeros al año.

Existe otra red de ferrocarril urbano, la Metro-North, que utilizan unos 60 millones de personas que residen al norte de Nueva York y que desemboca en la Gran Central, la principal estación de Manhattan. □

Los gastos de explotación de la línea podrían cubrirse con los ingresos procedentes de las tarifas.



por la calle 42 transportan al año entre siete y ocho millones de personas al año, a pesar de los 38 minutos que invierten en cruzarla. Los atascos son algo común en la zona, más graves si cabe en las horas punta, ya que los conductores no respetan los carriles bus. En cambio, todas las previsiones apuntan a que el ferrocarril ligero transportaría entre 25.000 y 30.000 personas en un día laborable, gracias a un tiempo

mucho más reducido de viaje, unos 20 minutos.

En un principio, se prevé que los coches circulen cada tres minutos por las mañanas y durante las horas punta de la tarde. Por las noches y durante los fines de semana las frecuencias serán de ocho o nueve minutos. Al igual que los otros medios de transporte, el ferrocarril ligero de la calle 42 circulará durante las 24 horas del día.

Para empezar, se pondrían en servicio 13 coches articulados, probablemente de piso bajo. La ley exige que los nuevos modos de transporte público dispongan de fácil acceso para las sillas de ruedas. Los vehículos se conbebirán para albergar como máximo a 250 pasajeros.

El nuevo ferrocarril ligero se alimentará a 600 V c.c. a través de una línea aérea, que también suministra energía al metro. □