

Llum al final del túnel

23/02/2013

**ALBERT PUNSOLA**(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

El 1862 el *The Times* donava per mort abans de néixer un nou sistema de transport urbà: "un tren subterrani sota Londres suggereix túnels foscos i fètds, anar enterrats en profunditats més enllà de l'abast de la llum de la vida, per passatges habitats per rates, amarats de greix de clavegueram i enverinats per les fuites de la xarxa de gas.

Sembla un insult al sentit comú suposar que les persones que podrien viatjar per la ciutat a l'aire lliure preferiran ser conduïts enmig de la foscor". Però el diumenge 10 de gener de 1863 Londres estrenava el metro i 30.000 persones hi van pujar. Un any després l'*underground* havia registrat 11,8 milions de viatges, quatre vegades la població de la ciutat en aquell moment.

The Times la va encertar parcialment al referir-se al problema de la mala qualitat de l'aire subterrani, tot i que no provenia de la xarxa de gas, sinó d'incidents relacionats amb la combustió de les màquines dels trens. La ventilació dels túnels i estacions era deficient i l'aire sempre estava enrarit, amb episodis d'emissions realment perillosos pels usuaris i treballadors. Aquest problema es va solucionar amb l'electrificació a la primera dècada del segle XX però, mentre va durar, no va ser un obstacle per l'expansió imparable de vies i estacions.

(F)

Gràcies a l'existència d'una xarxa molt extensa, als anys 40 l'*underground* es va convertir en un instrument crucial de salvaguarda de la vida durant els bombardejos alemanys, tot i que es van produir algunes catàstrofes puntuals per la penetració de bombes a les estacions. Més de 30.000 londinencs van morir durant el *blitz*. Ningú s'atreveix a especular quines haguessin estat les xifres sense la infraestructura del tren subterrani que tanta malifiança havia provocat a la premsa al segle XIX.

El metro va néixer com una reacció als embussos permanents de trànsit que hi havia als carrers de la capital, és a dir, com una solució purament urbana. Però a principis del segle XX, algunes línies van ampliar-se cap a zones rurals força allunyades del centre. De fet, els mateixos operadors del servei ferroviari compraven terres per edificar i fer negoci immobiliari amb el metro. Es tractava de vendre vida al camp i treball a la ciutat. Un estímul que explica en bona part l'existència del Gran Londres i que, dècades després, encara passa factura a través dels costos derivats d'una mobilitat desbordant. Tan convençuts estaven els promotors de les seves propostes que dissecaven i exhibien a les andanes de les estacions els animals salvatges morts per culpa de les obres, com autèntics trofeus del progrés.

Amb les seves llums i ombres el metro és avui un mitjà de transport utilitzat a unes 200 ciutats del món. No a tot arreu aconsegueix els mateixos objectius. I de vegades genera paradoxes com que l'augment del nombre de línies no va acompanyat d'una millora de les condicions del trànsit de la ciutat. Aquest seria el cas de Madrid on la xarxa del metro ha doblat el nombre de quilòmetres en 15 anys, però els embussos són creixents. La situació de la capital espanyola no és òbviament culpa del ferrocarril metropolità, que manté intactes les seves virtuts, sinó d'un equivocat estímul del trànsit privat que s'ha fet en paral·lel. A Londres s'ha optat pel contrari: seguir apostant pel metro i, simultàniament, limitar la circulació de vehicles en el cor de la ciutat.

(F)

L'estratègia recent de la capital britànica en aquest àmbit ha passat de l'*underground* a l'*overground*. En tant sols 10 anys, Londres s'ha dotat d'una impressionant xarxa de metro aeri amb 86 quilòmetres (35 km més que la inacabada línia 9 de Barcelona) i 83 estacions. L'*overground* va tancar el passat mes de desembre un cercle sobre la ciutat que permet connectar amb moltes altres línies i augmentar així la seva eficàcia. Per aconseguir-ho no han fet falta inversions mastodòntiques. L'*overground* discorre en gran part per viaductes ferroviaris de l'era victoriana que havien estat abandonats durant molt de temps i que ara han estat habilitats i connectats per nous traçats allà on havien quedat interromputs.

No és d'estranyar que, en un món on el transport de sang era hegemònic, la idea de construir un tren sota terra pogués semblar temerària. Certament diu molt de l'esperit d'un moment històric en què els avenços tecnològics semblaven inesgotables i les idees més disruptives tenien un component d'aventura. Un segle i mig després, ser trencador passa per aprofitar millor els recursos disponibles. Les ciutats del futur no s'assemblaran ni a la Metropolis de Lang, ni a EPCOT. I si volen veure la llum d'una nova època hauran de fer la síntesi de dos conceptes que la modernitat va voler convertir en antagònics: conservació i innovació.

Periodista **Etiquetes:** [Món](#) (/etiquetes/mon)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/llum-al-final-del-tunel>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/llum-al-final-del-tunel>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors](#) (/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu](#) (/arxiu)

[Continguts per categoria](#) (/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta](#) (/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi](#) (/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)

 (<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)  (<http://www.twitter.com/xarxasost>) 
(<http://youtube.com/xarxasost>)  ([rss.xml](#))
