

ALEGACIONES FRENTE AL PROYECTO DEL TUNEL DE PENETRACIÓN DEL FERROCARRIL EN GIJÓN

IZQUIERDA ASTURIANA, IAS, con nº de C.I.F G.33554775 y domicilio a efectos de notificaciones en Plaza Primo de Rivera nº 1 entlo oficina 9, Uviéu, en tiempo y forma comparece y manifiesta lo siguiente:

La eliminación de la barrera ferroviaria de Xixón es uno de los temas más importantes en el desarrollo futuro de nuestra ciudad. Desde hace años, viene especulándose con diversas alternativas sobre esta cuestión, cuyo planteamiento podemos remontar hasta el año 1983, cuando el derribo de la antigua estación del Ferrocarril de Llangréu y la construcción de la actual terminal de cercanías iniciaron un periodo de modificaciones severas en la traza ferroviaria de la ciudad. El posterior abandono de la antigua estación de R a principios de los 90 y la final unificación de todos los haces de vías, métricas e ibéricas, en un solo corredor, dejó al Xixón actual con un peculiar diseño ferroviario en el que dos estaciones se ubican una a menos de 700 metros de la otra, dejando entre ellas una gran playa de vías que, junto a la fractura de la calle Sanz Crespo (a todos los efectos prolongación de la autopista Uviéu-Xixón) segregaban el centro de la ciudad en dos bloques.

Las fracturas ferroviarias (el haz de vías se divide hacia el sur tomando cada línea su propia dirección) se adentraba asimismo por los barrios más periféricos como La Calzada o El Natahoyo, por entonces más industrializados pero cuya creciente urbanización ha venido a hacer más evidente la incómoda presencia de la línea férrea.

Así, durante toda la segunda mitad de la pasada década de los 90, la eliminación de toda, esta barrera ferroviaria, o de alguna de sus partes, se convirtió en un Guadiana que aparecía periódicamente en el debate político municipal. Sería prolijo enumerar todas las alternativas propuestas hasta hoy en día, pero sí deseamos aclarar de antemano que la solución escogida para la eliminación de la barrera ferroviaria no nos parece la mejor de las posibles, motivo por el que presentamos las siguientes **ALEGACIONES**:

PRIMERA: *Izquierda Asturiana (IAS)* considera que de eliminarse la barrera ferroviaria, esta debería desaparecer de toda la ciudad, sin marginar los barrios periféricos. Las operaciones comprendidas dentro del proyecto del metrotren deben enfocarse a construir ciudad con vistas a los próximos siglos, no de realizar nuevas costuras en un plano lleno de remiendos. Por lo tanto, no nos parece justificable el plan presentado, que solamente contempla la eliminación de la barrera en el centro de la ciudad. En este sentido, deseamos también que se realice un plan que contemple la desaparición del acceso ferroviario por el sur al Puerto de El Musel.

SEGUNDA: En segundo lugar, proponer la edificación en el suelo liberado como vía de financiación del proyecto nos parece más bien un intento de justificación de los intereses especulativos en juego. Aunque afortunadamente se ha reducido la superficie edificable sobre la que se planteó en un primer momento, esto incrementará el precio de las viviendas que se construyan, generando un barrio de élite en el centro de la ciudad.

De realizarse el presente proyecto, solicitamos que se tenga en cuenta, a la hora de edificar en el suelo liberado, la elevada presión urbanística a la que están siendo sometidos los terrenos del histórico barrio del Natahoyo, actualmente rebautizados como Poniente. Estos terrenos están situados en una fachada marítima virgen hasta el momento de grandes edificaciones en altura que no debería convertirse

en un muro de hormigón. Nuestra ciudad ya vivió un proceso parecido durante los años 60 con la construcción masiva en la línea de costa de la Playa de San Llorienzu.

No deseamos concluir este apartado sin indicar que la creación de una sociedad mixta entre ayuntamiento y ministerio para gestionar el suelo liberado no nos parece la mejor de las soluciones, visto el caso de Uviéu.

TERCERA: Ya introducidos en el proyecto de túnel propiamente dicho, queremos hacer notar que el hecho de plantear el equivalente a un trazado de metro suburbano con una línea de ancho ibérico nos convertiría en un caso único en la península. Ninguna de las urbes que han acometido obras de este tipo (véase el caso de Bilbao) se han decantado por utilizar ex novo estos anchos de vía que encarecen sustancialmente las obras sin mejorar el servicio. Las unidades Renfe que circularían por el túnel no tienen los criterios necesarios en cuanto a aceleración, frenada y capacidad de entrada y evacuación de pasajeros de una unidad tranviaria convencional, amén de su falta de modularidad para adaptarse a periodos de mayor o menor demanda. Las unidades de vía estrecha de FEVE cumplen mucho mejor con estos requisitos, además de necesitar un túnel de menores dimensiones, tanto en ancho como en altura.

Por otra parte, la elección de prolongar por el túnel el servicio Renfe y no el de Feve es una alternativa que debería justificarse cumplidamente. Escoger ancho Renfe beneficiaría el tránsito directo desde la línea Uviéu-Xixón, a la que evitaría transbordos, pero perjudicaría los tránsitos de viajeros FEVE desde la Cuenca del Nalón, Siero y Avilés, que, sumados, no resultan en absoluto despreciables y que seguirán creciendo con las duplicaciones de vía en estos trazados de vía estrecha que aumentarán la cantidad de viajeros que se desplacen por ellos. La cercana privatización de los servicios de cercanías de Renfe que el Ministerio de Fomento planea aparece como única justificación de esta elección.

CUARTA: La realización de una obra de este calibre, más allá de los informes técnicos, debería ir acompañada de un estudio detallado en el que se recoja la incidencia del Metrotren en el tráfico de la ciudad. Realizar una obra tan costosa ha de servir para que la trama urbana se vea aligerada de la pesada carga automovilística que soporta cada día. Repetimos una vez más lo dicho en el preámbulo: se trata de diseñar una ciudad para el siglo XXI, no de dejarlo todo al albur de los acontecimientos. La introducción a calzador de este macrotúnel en el subsuelo urbano no ha venido acompañada de un estudio serio que sopesase otras alternativas de transporte colectivo, como la recuperación del tranvía de superficie que llegó a plantearse desde el propio consistorio hace unos años. Izquierda Asturiana solicita la paralización de este proyecto hasta que se analicen con rigor todas las alternativas posibles.

QUINTA: En *Izquierda Asturiana (IAS)* somos de la opinión de que, si realmente se piensa dotar a la ciudad de un transporte suburbano, este debería responder a las necesidades de los polos de crecimiento de la misma y a los centros de servicios como el Hospital de Cabueñes, opción que no aparece en el proyecto, y el Campus de Viesques, pero siempre aplicando soluciones racionales desde el punto de vista técnico. Saliéndonos de la línea trazada por este proyecto, deseamos reseñar que el crecimiento de la ciudad hacia el sur, con barrios de nueva planta como el de Montevil, debería ser también objeto de estudio.

Por todo lo expuesto,

solicitamos que los esfuerzos y cantidades destinados a este proyecto, que estimamos innecesario, y que **en ningún momento fue solicitado** por los ciudadanos y ciudadanas de Xixón a través de ningún cauce, ni tampoco por las fuerzas políticas de la ciudad, se destinen a investigar una solución global de transporte público para Xixón que satisfaga a todos los barrios, ayude a disminuir el tráfico rodado, mejorando las condiciones medioambientales de la ciudad, y resulte menos gravosa para los bolsillos de todos los contribuyentes, sobre los que finalmente descansará el coste del proyecto.

Xixón, a 23 de mayo de 2.002.

Estaya de mediuambiente d'Izquierda Asturiana