



PLAN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ASTURIAS

EN los últimos tres años, RENFE ha invertido más de 1.000 millones de pesetas para aumentar la capacidad de transporte de la línea férrea entre Asturias y León, y están en fase de ejecución obras por importe de otros mil millones. Los próximos proyectos previstos en el Plan de Infraestructura Ferroviaria de Asturias, cuya realización está programada entre los años 1973 y 1976, requerirán unas inversiones cercanas a los 3.000 millones de pesetas.

El citado Plan, que ha sido presentado al Gobierno en el Consejo de Ministros celebrado en La Coruña, se inició en 1970, y cuando se concluya en 1976, Asturias contará con una red ferroviaria suficiente para atender la gran expectativa de desarrollo de la región hasta un horizonte mínimo de 1990.

Estas obras de infraestructura permitirán incrementar los actuales tráficos de RENFE en nueve millones de toneladas, con gran beneficio para la economía regional y nacional, ya que canalizarán a través del ferrocarril tráficos pesados que ahora discurren por carretera.

PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE EN ASTURIAS

Dos hechos fundamentales condicionan el transporte interior en Asturias y su relación, en dirección Sur, con el resto de la Península. El primero de ellos reside en la existencia de una extraordinaria concentración industrial en el centro de la región, y el segundo está constituido por el formidable obstáculo que opone la cordillera Cantábrica. Asturias, con su industria hullera y siderúrgica,

tiene unas necesidades de transporte de graneles sólidos que originan tráfico de millones de toneladas. De hecho, el 90 por 100 del tonelaje total de mercancías por ferrocarril está compuesto por carbón, mineral de hierro, productos siderúrgicos y cales y calizas. Todo este tráfico circula entre empresas como Hunosa, Ensidesa, Uninsa, etcétera, el parque de Aboño y el puerto del Musel. Precisamente la eficaz labor realizada en las obras de ampliación del mismo y la mejora de su infraestructura han supuesto un notable aumento del tonelaje recibido y enviado, al permitir atracar a buques de hasta 100.000 toneladas.

Por otra parte, el tránsito hacia el Sur está dificultado por la quebrada orografía y las alturas que deben superarse, que en la época invernal resultan, a veces, infranqueables. La dificultad de salvar el Pajares queda de manifiesto cuando se considera que desde Busdongo hasta Puento de los Fierros el ferrocarril debe atravesar 61 túneles, que van desde longitudes

inferiores a los 100 metros hasta el de Congostinas (1.168 metros), el túnel del Capricho (1.882 metros), y el de mayor longitud, el de la Perruca, con 3.075 metros.

RENFE EN ASTURIAS.—El volumen de tráfico y el tipo de mercancías transportadas, eminentemente ferroviaria, han hecho que RENFE dedique a Asturias una especial atención, dentro de los planes de extensión de su servicio y de las posibilidades de inversión. El Plan contempla en primer lugar el acceso a Asturias desde León, y en una segunda fase —según se ha indicado—, la infraestructura interior de la región.

Las obras de esta primera fase, ya iniciadas, para aumentar la capacidad de la línea entre Asturias y León, abarcan la renovación de la vía en todo el trayecto, alargamiento y ampliación de vías en 27 estaciones, y el refuerzo de potencia de la electrificación con la construcción de cuatro nuevas subestaciones (Mieres, Villamanín, Linares y Villabona), y dotar de telemando tanto a éstas como a

las siete ya existentes (La Robla, Pajares, Corbetoira, Oviedo, Veriña, Villalegre y Peñarrubia). Se prevé que estas obras quedarán terminadas en abril de 1974.

TRAFICO ACTUAL Y FUTURO. Los tonelajes transportados por RENFE durante 1971, en la zona centro y Norte de Asturias, alcanzaron un total de 6,9 millones de toneladas. Sin embargo, teniendo en cuenta los transportes derivados de los planes de reestructuración de las industrias hullera y siderúrgica, de la reordenación de los tráficos portuarios y de la evolución de las restantes industrias en desa-

rollo, los tráficos previstos, vía RENFE, para 1976 suman un total de 15,9 millones de toneladas. Esta previsión de aumentos de tonelaje transportado refleja un incremento del número de circulaciones que, superpuesto con el de viajeros y parásitarias, pone de manifiesto el grado de saturación que se produciría en los diversos tramos. Para evitarlas se hace, pues, necesaria aumentar paulatinamente la capacidad de oferta de RENFE con la puesta en práctica de la segunda fase del Plan.

SEGUNDA FASE.—Las acciones previstas en la segunda fase del Plan de Infraestructura Ferroviaria de Asturias, con una inversión de 2.784 millones de pesetas, son las siguientes: 1) Establecimiento de doble vía en el tramo Pola de Lena-Serín. 2) Vía de apartadero en el tramo Villabona-Nubledo. 3) Supresión del cruce a nivel Carreño-RENFE, en Aboño. 4) Reestructuración de las líneas, playas, haces y vías RENFE en la zona Uninsa-Veriña, Veriña, Aboño, Musel y Gijón. 5) Acceso Sur al puerto del Musel, vía RENFE. 6) Variante en doble vía, ancho RENFE, Serín-Sotiello-Gijón, o bien doble vía, Serín-Veriña-Gijón.

CONCLUSIONES.—Al margen de los beneficios ya citados, el Plan influirá favorablemente en las operaciones de carga y descarga de los diversos muelles del puerto del Musel, y la reducción de costes, fluidez de tráfico y acortamiento de plazo de transporte desplazará hacia el ferrocarril un tráfico de mercancías que siempre ha sido claramente ferroviario, y que al realizarse ahora por camión produce congestión y deterioro de la difícil red de carreteras asturianas, con un desproporcionado aumento del coste del transporte para la comunidad.

EL PROYECTO CONSTA DE DOS FASES: EN LA PRIMERA SE AUMENTARA LA CAPACIDAD DE LA LINEA QUE UNE ASTURIAS CON EL INTERIOR DE LA PENINSULA; EN LA SEGUNDA, SE ABORDARA LA REFORMA DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR.

GRAFICO COMPARATIVO DE LOS TRAFICOS VIA RENFE EN 1971 Y 1976

