

# Gijón estrena una estación compartida por los trenes de Renfe y Feve



**L**El pasado 28 de marzo la historia ferroviaria de Gijón acuñó una de sus fechas señaladas. El último tren, una unidad de Renfe, partió de la sesquicentenario estación del Humedal el día anterior. Al día siguiente, otro tren de Renfe entraba en la nueva estación gijonesa, la provisional de Sanz Crespo. Aquí no llegaban solos, ya que los trenes de Feve se les habían adelantado varias semanas, dejando su histórica terminal, en la cual había entrado la primera locomotora del Ferrocarril del Langreo en el año 1854. Una nueva estación, nacida en clave provisional, libera los viejos solares ferroviarios del Humedal y el más joven de Jovellanos.

Esta liberación permitirá afrontar el reto más ambicioso de todos: construir la nueva gran estación intermodal, un espacio ferroviario a varios niveles, en el cual confluirán todos los trenes, de vía ibérica, estándar UIC y los angostos métricos de Feve, tanto para servicios de cercanías, de grandes líneas o incluso los turísti-

Gijón, 158 años después de que el primer tren llegara a la ciudad, asiste al penúltimo episodio de un vasto proyecto de remodelación de la red ferroviaria. Una nueva estación y un túnel pasante articularán el futuro ferroviario de esta ciudad.

cos de Feve. Junto a ellos los autobuses de cercanías, regionales y largo recorrido recalarán junto a las dársenas ferroviarias. Finalmente, este proceso se complementa con otro dilatado proyecto que ya arrastra once años de historia. Se trata del nuevo túnel ferroviario que acercará los trenes a la fachada este de la ciudad, creando nuevas estaciones en pleno centro urbano.

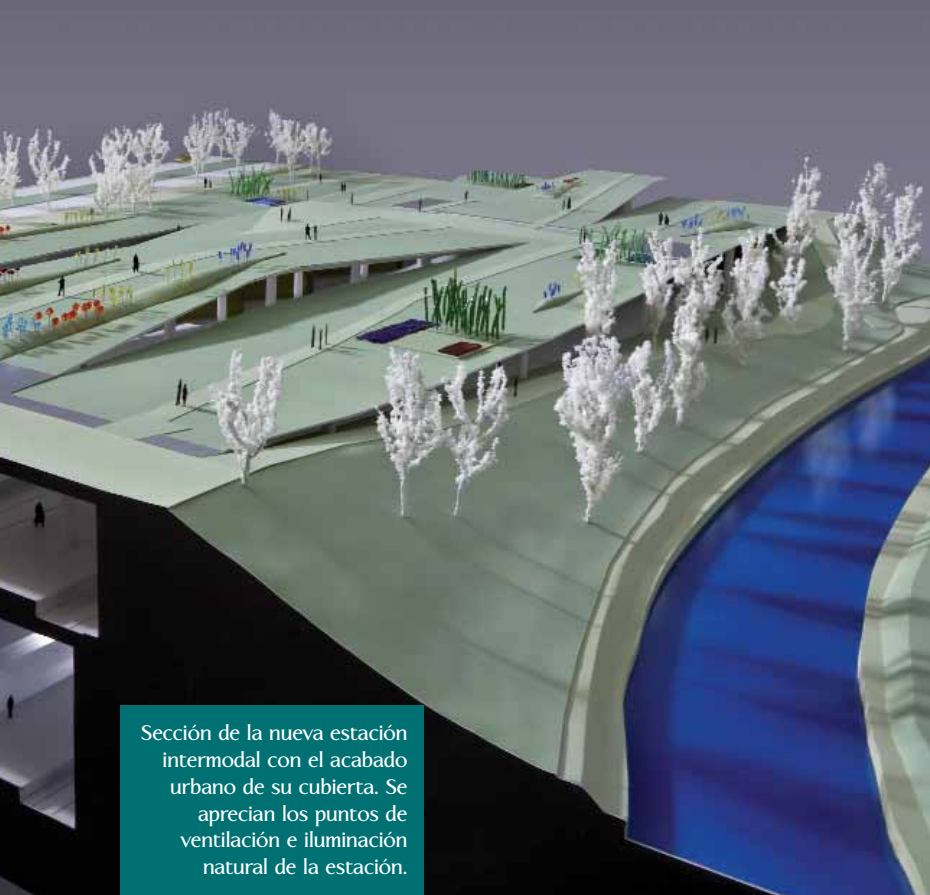
## ■ Un túnel de larga construcción

En abril de 2003 el ministro

de Fomento Francisco Álvarez Cascos inició el proceso de transformación del ferrocarril gijonés. En aquel momento se barajaba un proyecto con ciertos paralelismos con el que se está ejecutando en la actualidad, pero también con sensibles diferencias.

En aquellas fechas la palabra clave era "metro-tren" y planteaba la creación de una red integrada de servicios ferroviarios, dando una imagen conjunta de los servicios de Feve y Cercanías Renfe en el territorio asturiano, donde ambas empresas presentaban una oferta en cierto modo complementaria.

Era el caso de Gijón, donde las dos redes de transporte ya compartían estación, en El Humedal, desde 1990. Aquella primera reforma del arranque del 90 cerró la vieja estación de Norte y creó una nueva estación de Largo Recorrido, Gijón-Jovellanos, a



Sección de la nueva estación intermodal con el acabado urbano de su cubierta. Se aprecian los puntos de ventilación e iluminación natural de la estación.

poco más de 500 metros de la que sería estación conjunta de Cercanías en El Humedal. En ese enclave ya estaba la vía estrecha desde 1854 y aquel primer plan de Álvarez Cascos previó que bajo su solar se estableciera la nueva estación subterránea común para todos los servicios.

Desde aquí partiría un nuevo túnel, exclusivo para las cercanías de Renfe,

que atravesaría la ciudad hasta las proximidades del estadio del Molinón, en el barrio de Viesques. Las obras se iniciaron en aquel verano, pero en 2005 sufrieron un fuerte cambio. Así, en el mes de febrero, ya con Magdalena Álvarez al frente del Ministerio, se decidió, por un lado, crear una variante en el tramo inicial de la vía, que esquivara el paso por zonas de cierta dificultad geológica, en el cual se situaba la estación de Begoña.

La variante incluyó una

nueva estación en un enclave que se consideró daba una mejor oferta. En agosto de ese mismo año se aprobó prolongar el túnel original, de 3,9 kms, en otros 2,6 kilómetros para llegar hasta zonas de alta demanda, como la Universidad de Cabueñes, el Hospital y el Tanatorio.

Al mismo tiempo cambió el modelo de explotación exclusivo de Cercanías Renfe por un modelo con los dos operadores. Renfe y Feve entrarían al túnel, en el cual se operaría con dos vías únicas paralelas, una para cada empresa, con diferentes anchos, tensiones de catenaria y alturas de andenes.

El túnel, de casi siete kilómetros de longitud, incluiría cuatro estaciones para el servicio de viajeros. Plaza Europa y Bibio corresponderían al primer tramo de túnel (ya con la modificación de la variante de Begoña). A ellas se sumarían las de Universidad y Cabueñes, situadas en el tramo de la ampliación aprobada en 2005.

El replanteamiento de la ruta hizo que la estación concebida como término, Viesques, pasara a ser considerada como instalación técnica, para el cruce de trenes y para el estacionamiento de material. El túnel está ya ejecutado íntegramente entre El Humedal y Viesques desde diciembre de



Corte transversal de la nueva estación intermodal. El piso superior es para medias y largas distancia de Renfe, junto al Transcantábrico de Feve. A su lado la terminal de autobús y en el piso inferior las cercanías de Renfe y Feve.

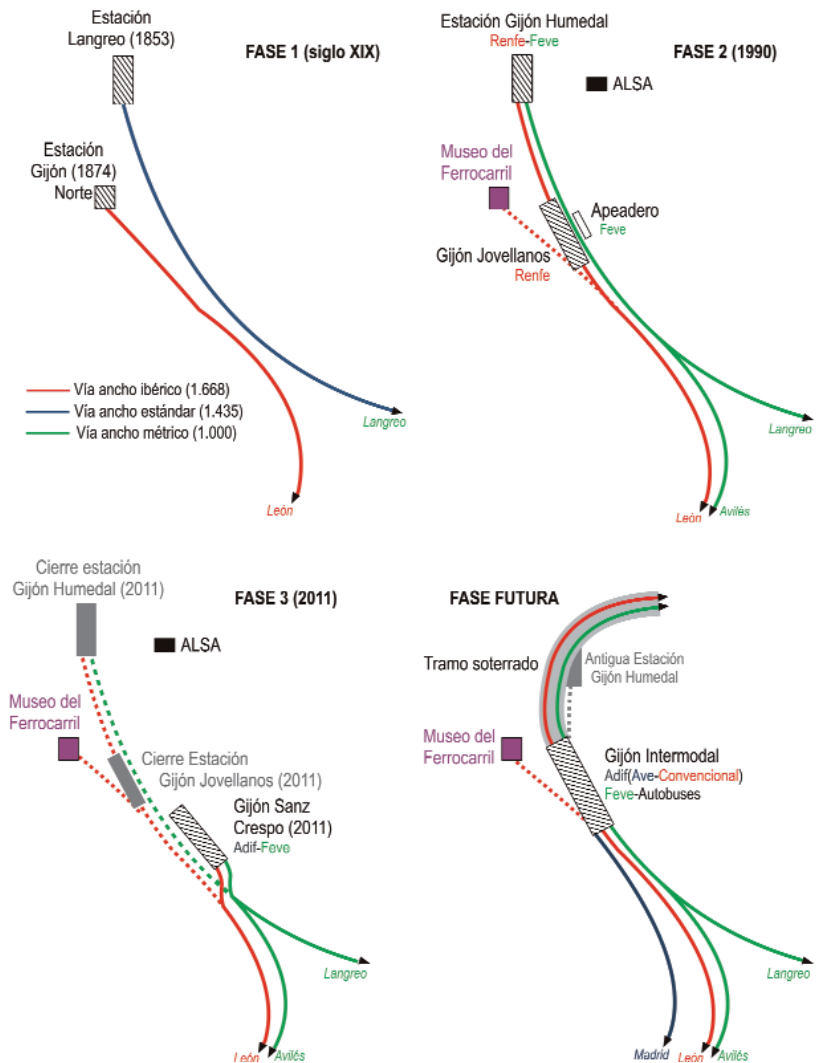
2006, y también terminada la estación de Bibio. Las otras estaciones están en diversas fases de planeamiento. En las obras ya concluidas se invirtieron 106 millones de euros.

## La estación intermodal, pieza clave

Si el túnel supone el acceso del ferrocarril a nuevas zonas de Gijón, la nueva estación intermodal es la imagen más evidente del tren en la ciudad. Cuando se comenzó a plantear el proyecto de nueva red ferroviaria se diseñó una nueva estación completamente enterrada en el emplazamiento de la antigua estación del Humedal. Aquella solución, aunque ciertamente muy céntrica, tenía severas limitaciones de espacio y contaba con tres niveles bajo rasante.

El nuevo proyecto ha concebido un nuevo recinto ferroviario en la zona de Moreda, a unos 500 metros del Humedal. Es un recinto intermodal, donde confluyen trenes y autobuses y, además, plantea niveles que están semisoterrados y niveles completamente enterrados.

La cubierta de la estación se ha conformado como un espacio urbano de diseño vanguardista y completamente transitable. Es una cubierta verde que da continuidad al Parque de Moreda, un espacio abierto, con ondulaciones, que permite la integración de la ciudad. Se diseña así una vía parque que cubrirá el tramo ferroviario y llegará hasta la zona del Humedal, donde se crearán zonas residenciales con un diseño de vanguardia. En la propuesta urbanística, concebida en el estudio de Junquera y Asociados, hay gran predominio del espacio público, con 32.000 m<sup>2</sup> de espacio libre, un 75 por ciento del total del suelo será destinado a nuevos equipam-



mientos ciudadanos y zonas verdes.

La nueva estación mantiene la actual rasante de vías en las zonas destinadas a largo recorrido, alta velocidad y Feve Transcantábrico. A pesar de que la rasante es la misma, el efecto paisajístico de integración de la terminal se consigue creando esa cubierta verde, generando esas colinas artificiales que, sin rupturas, integren ese espacio en la malla urbana. Esa solución permite crear vanos para la ventilación e iluminación natural, tanto del recinto ferroviario como de las dársenas de autobuses. Esto último es especialmente relevante dadas las necesidades especiales de aireación en las

zonas de estacionamiento de autobuses.

Bajo esta zona de vías, a 23 metros bajo la rasante actual, se situarían las vías de cercanías de Renfe y Feve. Éstas comienzan su depresión antes de ingresar en la zona de la estación, e incluirán la estación de La Calzada, otra estación más además de la Intermodal y las del túnel a Cabueñes. En este tramo, desde la Intermodal hasta el fin de actuación lado Oviedo, se invertirán otros seis millones de euros y para lo concerniente al recinto de la

# BcnRail 2011

## CONEXIONES SIN LÍMITE



**Fira Barcelona**

**Recinto Gran Via  
29 Noviembre  
al 2 Diciembre 2011**

### El futuro empieza en Barcelona

BcnRail, el salón de referencia en el sur de Europa para el sector ferroviario y sus proveedores industriales. Donde se unen la innovación y el conocimiento. Aquí podrá contactar con profesionales decisores de compra de la Administración y de empresas de la Industria Ferroviaria. Participe.



SALÓN INTERNACIONAL DE  
LA INDUSTRIA FERROVIARIA

[www.bcnrail.com](http://www.bcnrail.com)

Aerolíneas Oficiales



A STAR ALLIANCE MEMBER



## León, una estación para la alta velocidad

El camino de alta velocidad hacia Asturias tiene varios escenarios urbanos: Valladolid, Palencia, León, Oviedo y Gijón. Este último tiene ciertos paralelismos con el de la capital leonesa. Hace ahora justo un año en estas mismas páginas contábamos como se articulaba aquel vasto proyecto ferroviario y urbanístico leonés. Nuevos trazados exteriores, soterramientos, desplazamientos de las instalaciones logísticas y de talleres y, como en Gijón, un paso transitorio por una fase de estación provisional. Ese hito se ha culminado en León el pasado 18 de marzo.

Ese día el ministro de Fomento inauguró la nueva estación provisional, un recinto en fondo de saco y cuatro vías situado a escasamente 50 metros del borde de la histórica marquesina de la vieja estación leonesa, la cual quedó fuera de servicio en el mismo instante. Al igual que en Gijón, la construcción de la nueva estación, que también será semisoterrada, y la construcción de un tramo soterrado en la salida norte de la ciudad, permite la liberación del suelo ferroviario.

La nueva terminal cumple esa misión, ya que está situada fuera del eje en el cual se desarrollarán tanto las obras ferroviarias como los nuevos tratamientos del suelo urbano de superficie, en el cual se crearán nuevos viales, parques, dotaciones y edificios de viviendas.

La supresión de estas vías ha permitido también la eliminación del penúltimo paso a nivel con guardabarros de España, el del Crucero. Su eliminación ha sido un hecho de alto valor simbólico para los leoneses, que veían en esta intersección una potente barrera a la movilidad urbana. También la eliminación de las actuales vías permitirá la inmediata prolongación del crucial eje leonés, la calle de Ordoño, hacia las zonas del oeste de la ciudad, siendo así el primer jalón del gran proyecto de coser la ciudad que antes separaban las vías.

La nueva terminal provisional recibirá en 2012 a los nuevos trenes de alta velocidad procedentes de la línea que ahora muere en Valladolid. Para ellos se han reservado dos vías que, durante este primer año de estación provisional, se explotarán en ancho ibérico. Todo está dispuesto (catenaria y traviesas polivalente) para recibir estos trenes que, por ahora, tendrán que continuar su recorrido hacia Asturias por los nuevos trazados del enlace Sur, puestos en servicio en 2008 y que esquivan el paso por la clásica salida norte de la ciudad.

Intermodal está prevista una partida en torno a los 325 millones de euros.

## La estación provisional

Para poder iniciar las obras de la nueva estación intermodal, la vía parque y los nuevos desarrollos urbanísticos, era preciso liberar el suelo ferroviario. Para ello se ha construido una nueva estación provisional, situada en la calle Sanz Crespo, la cual acogerá durante todo este proceso todos los tráficos ferroviarios de Gijón.

La nueva terminal cuenta con seis vías, tres de ancho métrico para Feve y otras tres de ancho ibérico para trenes de Renfe. Es un edificio modular que puede ser desmontado y reinstalado en cualquier otra ubicación. La nueva estación, en la cual se han inverti-

(Ver esquema de vías en [www.vialibre.org](http://www.vialibre.org))



do 9,8 millones de euros, tiene tres andenes, de los cuales el central, compartido por los dos anchos, tiene 400 metros de longitud. La estación se puso en servicio para los trenes de Feve el pasado 31 de enero para los trenes de Feve, que abandonaron la estación del Humedal, siendo acompañados desde el pasado día 28 por los trenes de Renfe, que ese día abandonaron tanto la estación del Humedal como la de Jovellanos.

Inmediatamente se pasará a iniciar el desmantelamiento de las vías y estaciones actuales, tanto de Adif como de Feve. La primera en desmantelarse será la de Jovellanos, ya que la del Humedal deberá conservar algún tiempo más su edificio hasta que puedan realojarse en otro inmueble las oficinas de Feve. La partida prevista para estas demoliciones es de siete millones de euros.

## ■ Gijón al Norte

Como ha sucedido en casi todos los proyectos de grandes operaciones urbanístico-ferroviarios, se ha creado una sociedad pública que pilote todo este gran proyecto. Para este escenario ha nacido "Gijón al Norte SA", surgida del convenio de colaboración para la Integración del Ferrocarril que suscribieron en septiembre de 2002 el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón.

La sociedad nació dos meses más tarde y su capital social está formado por el Grupo Fomento, que

Perspectiva del ingreso de las vías en la futura estación intermodal. En el lado derecho entrada de las vías de Adif y Feve para servicios de cercanías. En el lado izquierdo la entrada para servicios de larga y media distancia de Renfe y Feve.



con sus entes ferroviarios, Renfe, Adif y Feve, asumen el 50 por ciento del total. El otro 50 por ciento está repartido a partes iguales entre el Principado y el consistorio gijonés. Su misión fundamental es gestionar el desarrollo urbanístico y efectuar las obras de infraestructura de los terrenos liberados en el entorno de la actuación. Es responsable también de la definición del plan de etapas y del balance económico de la operación resultado de la puesta en valor de los terrenos liberados.

La clave económica del proyecto planteaba de partida que todos los recursos económicos obtenidos del suelo ferroviario, tanto de Adif como de Feve, se destinarían a las actuaciones ferroviarias. En segundo lugar se financiarían las obras urbanísticas complementarias.

En cualquier caso, la actual coyuntura económica ha complicado esta fórmula de financiación, por lo cual desde el Ministerio de Fomento se trabaja, tanto aquí como en otros muchos proyectos

de grandes infraestructuras, en soluciones de financiación mixta, público-privada. Así, a comienzos de este año el ministro de Fomento indicó que los 360 millones de euros necesarios para completar los proyectos pendientes en el trazado del metrotrén se obtendrían a través de la colaboración público-privada contemplada den el Plan Extraordinario de Infraestructuras y Transportes (PEIT).

La nueva estación provisional está situada en la avenida de Sanz Crespo. De ahí ha tomado prestado el nombre con la que se viene a reconocer. Nemesio Sanz-Crespo Cifuentes fue alcalde de Gijón en el siglo XIX. Formaba parte del grupo de los apagadoristas, aquellos que defendían reformar el viejo puerto local ("Apagador") frente al proyecto del nuevo puerto del Musel. Presidió la Junta Revolucionaria del Ayuntamiento de Gijón, formada el 30 de septiembre de 1868, tras el destronamiento de Isabel II. ■

MIGUEL JIMÉNEZ