

Mi nombre es Fernando Vega García, promotor del Museo del Ferrocarril de Asturias y editor de la revista Amigo Tren.

Me dirijo a vosotros, para pedir apoyo contra el derribo de la estación de Gijón, que por lo que parece va a ser inminente, con el siguiente comunicado que puedes reproducir en todo o en parte, con o sin mi firma o crear tu propio comunicado.

NO SE PUEDE DESTRUIR EL EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL QUE TIENE 161 AÑOS DE HISTORIA

Aún estamos a tiempo

Se han cumplido 161 años de la inauguración de la primera estación de ferrocarril de Gijón, que se situó precisamente en la actual ubicación de la Estación del Humedal.

El Ferrocarril de Langreo, inaugurado el 25 de Agosto de 1852 eligió ese lugar con una clara idea de servicio a los gijoneses.

Ahora, 161 años después, no se puede consentir que se prive a los gijoneses de una estación emplazada en un lugar privilegiado de Gijón, a escasos metros del centro.

Cuando tanto se habla de servicios a la comunidad, 161 años después se pretende privar a Gijón de ese emplazamiento y derribar la estación con otras ideas y justificaciones.

Perjuicio para los gijoneses y perjuicio para el ferrocarril medio social de transporte por excelencia, que está perdiendo viajeros día a día.

En su momento quise presentar ante la opinión pública por medio de un diario local, una idea que aunaba una serie de ventajas para todos los usuarios del transporte público y que suponía un costo cinco veces inferior al propuesto soterramiento.

Se trataba de utilizar la Estación del Humedal y sus instalaciones para unificar las estaciones de ferrocarril y autobuses, con el consiguiente ahorro económico que eso supondría y una gran ventaja. Estación de autobuses y ferrocarril, ambos servicios unidos en un mismo edificio, en claro beneficio para los gijoneses.

Si a ello añadimos que en el Paseo del Humedal está el centro neurálgico de los servicios de autobuses Municipales, el emplazamiento de la estación que se quiere derribar es único.

La idea propuesta es que en cota 0 estaría la estación de autobuses y en cota superior la plataforma de andenes de ferrocarril que circularían por un trazado elevado, como en miles de ciudades del mundo, Miami, Tokio, Berlín, Nueva York, Chicago, etc. etc. etc. eliminando totalmente el aislamiento de las dos partes occidentales de Gijón divididas por las vías.

El proyecto respeta totalmente el planteado en su día por Gijón al Norte, empresa tripartita Fomento, Principado y Ayuntamiento, salvo que la estación del Humedal seguiría siendo la estación de Gijón y no el Centro Comercial propuesto, Centro Comercial que por otra parte en nada beneficiaría a los pequeños comerciantes, sino todo lo contrario. Los ingresos municipales por construcción no se perjudicaban y sin embargo supondría un gran ahorro de muchos millones, por no tener que destinar dinero para dos estaciones una de ferrocarril y otra de autobuses, a lo que hay que añadir el ahorro del derribo.

Les pareció muy bien, pero el medio informativo no lo publicó. Pienso que Gijón al Norte fue informado del proyecto y no era de su gusto.

Analizando la historia reciente de los ferrocarriles en Gijón vemos que siempre se ha movido desde un punto de vista meramente especulativo, con grandes movimientos de dinero y poco ánimo de servicio al ciudadano.

En los años 80 se insta a RENFE para levantar las antiguas vías y que ceda estos terrenos al Ayuntamiento, llevando a cabo un nuevo trazado que dejaba mucho que desear para la circulación rápida de trenes, por las curvas y contra curvas en el acceso a Gijón desde la estación de La Calzada.

Una compensación fue la construcción de una nueva gran estación, la de Jovellanos y la prolongación del trazado de RENFE, hasta el Humedal antigua estación del FC de Langreo donde ya estaba FEVE, con la clara idea por parte de los ejecutivos de RENFE de la época, de potenciar el ferrocarril y acercarlo al centro de Gijón.

Al poco, cambio de vientos. La potencialización del ferrocarril se convierte en todo lo contrario. Se suprimen trenes, se suprimen servicios: auto tren, expreso a Madrid, Ruta de la Plata, el correo y los rápidos a León, son ejemplos claros. La estación de Jovellanos se infrautiliza, hasta prácticamente abandonarla.

En la misma época también se paraliza la variante de Pajares. En la videoteca de TVE Regional de Asturias, están las declaraciones de un gran mandatario en su visita a Asturias, que cuando le preguntaron por el paro de las obras de la variante de Pajares lacónicamente contestó: "Primero Despeñaperros".

Después de todo este trabajo en contra del ferrocarril, en Gijón y con el sistema de "tierra quemada" se derriba la estación de Jovellanos, se levantan las vías para que el asunto sea irreversible y el que venga poco pueda hacer. Costo: 5.914.253 de euros, muchos millones.

Mientras tanto se ha construido una nueva estación "provisional" alejándola visiblemente del centro. Costo, 9.850.000 euros, más millones.

Ahora aunque no tengo una clara información, ni creo que ellos tampoco, por lo recabado, está en estudio, el nuevo plan de Gijón al Norte que parece ser que va a haber un nuevo movimiento de la estación, seguimos con millones, pero siempre alejada del centro, así como la necesidad de más perforación del Metrotrén, que por otra parte desde mi modesto entender, no creo que enlace nunca con vía general RENFE, posiblemente por las variaciones del trazado que se llevaron a cabo en el proyecto del Metrotrén, que en estos momentos no es sino un gran agujero fagocitador de dinero. Parece ser que ese enlace puede ser con vía estrecha, antes FEVE.

Pero la línea a Madrid, alta, baja o la velocidad que sea, se quedará fuera del centro. Solo es cuestión de análisis de cotas, Metro tren cota punto final actual, según informaciones no confirmadas es sobre MENOS 25 ó 23 metros. Estación de la Calzada, cota MÁS 8 metros (nivel mar Gijón, no Alicante). Diferencia entre cotas unos 33, 31 metros, distancia de la actual perforación a la salida prevista más menos 1.500 metros. Pendiente, 22 por mil. ¿...?

Alguien habló de un falso túnel. Que lo expliquen. Un falso túnel no deja de ser un túnel. Luego hay que bajar el nivel de la vía ¿Si se baja la vía ancha o RENFE, no va a tropezarse con el paso inferior, que se ha hecho no hace mucho, en la Estación de la Calzada?

Por lo tanto parece y solo parece, que la que se bajará para uniría con el Metrotrén será la estrecha (¿Langreo o Ferrol?) desde bastante atrás para que llegar a la altura actual del Metrotrén, ¿Costo? Ni se sabe.

Y los viajeros y estudiantes de León, Pola de Lena, Mieres y estaciones intermedias, se quedan sin poder llegar a las Facultades o a la Residencia idea fundamental del Metrotren. Al final trasbordo, pues para eso no gastemos el dinero.

Según mi modesta opinión, sigo pensando que vamos de una en otra.

Y ahora definitivamente se pretende derribar el edificio de la Estación del Humedal para construir edificios. Dicen que para sacar dinero, precisamente en el momento que nadie compra, para seguir con el plan de vías, Seguimos gastando millones. Y en 20 años esto no está acabado lo veremos, perdón, lo veréis yo ya no llevo.

Pensemos en los gijoneses

¡No al derribo de la Estación del Humedal!

¡Estación de ferrocarril en el Humedal!

Si estás de acuerdo con que no se derribe la estación del Humedal envía el comunicado:
NO AL DERRIBO DE LA ESTACION DEL HUMEDAL, a fernandorailway@yahoo.es

Fernando Vega García.

Promotor del Museo del Ferrocarril de Asturias
Editor de la revista Amigo Tren
Ex Presidente de la Asociación de Amigos de Ferrocarril de Asturias.
Creador de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Gijón.