



## **Aportaciones de AFFECOM a la mejora del ferrocarril en Asturias**

Desde la Asociación de Usuarios de Renfe Feve España y desde la Asociación para el Fomento del Ferrocarril Convencional y la Movilidad (Affecom) proponemos:

El tramo ferroviario entre Oviedo e Infiesto fue inaugurado por la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias en 1891. Los criterios de diseño utilizados se regían principalmente por una estricta economía en la construcción. De este modo, el trazado se ciñó lo más posible al terreno resultando tremendamente sinuoso.

En 1972 finalizó el periodo de gestión por parte de la compañía privada, pasando a partir de entonces a la empresa estatal Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), hoy integrada en Adif y Renfe. Hasta entonces, apenas se realizaron algunas pequeñas variantes de trazado en puntos muy concretos. En época ya de FEVE, a comienzos de los años 80, se abordó la realización de grandes variantes para eliminar muchas de las zonas con trazados más comprometidos.

Con estas actuaciones, la mejora en las velocidades y la seguridad fueron muy notables, con una clara repercusión en el incremento de las prestaciones.

Perviven a día de hoy algunas zonas del trazado ferroviario con las mismas características de radios reducidos con que fueron diseñadas hace 133 años. A saber: Fuente del Río, entre Oviedo y Colloto; La Carrera-Pola de Siero y salida de Pola de Siero hacia Infiesto; entrada de Lieres y tramo entre Lieres y Reanes; entre Nava y Fuensanta y Pintueles, entre Carancos e Infiesto. Son tramos de relativa pequeña longitud, con velocidades reducidas, a 40 km/h, que se sitúan entre otros tramos con velocidades más elevadas.

Interesa especialmente la zona situada en La Carrera y La Pola Siero, y a la salida de esta estación. Son dos zonas que mantienen ese trazado complicado, con velocidades limitadas por esta circunstancia. Además, a la salida de la estación, hay un paso a nivel muy transitado.

Hace más de 20 años se iniciaron los trabajos para la duplicación de vía entre El Berrón y La Pola Siero. En aquella ocasión se realizó un estudio informativo para analizar algunas posibilidades, incluyendo la realización de una variante de trazado. No obstante, la duplicación solamente se ejecutó entre El Berrón y La Carrera, quedando por tanto el resto del tramo sin sufrir ningún tipo de actuación de duplicación o de modificación de trazado.

En la actualidad, está en proceso nuevamente la duplicación de este tramo. En esta ocasión no hay ni estudio de alternativas, ni estudio informativo y la duplicación está prevista por el trazado existente.

Ello supone mantener una situación de seguridad degradada por la presencia de una curva de radio menor de cien metros, con la consiguiente limitación de velocidad. Con ello, el servicio ferroviario seguirá sin ser competitivo con otros modos que ven continuamente mejoradas sus prestaciones. Y no solamente afecta a La Pola Siero, sino a todos los servicios de ancho métrico con el oriente. No es una actuación acorde con las directrices europeas de apoyo al ferrocarril como el medio más eficiente para conseguir los objetivos de descarbonización que se propugnan desde las instituciones comunitarias.

Es llamativo, como decíamos, que ni siquiera se hayan analizado otras alternativas de actuación, considerando posibles variantes de trazado, que solucionarían a la vez varios de los problemas que se presentan en la actualidad y que seguirán presentándose tras la cuantiosa inversión

prevista: seguridad en las circulaciones, limitación de velocidad, tiempos poco competitivos con respecto a otros modos.

Si a ello añadimos la presencia de un paso a nivel a la salida de La Pola Siero (El Bayu) se deberían coordinar las actuaciones, elevar un poco el foco y aprovechar para, en la medida de lo posible, satisfacer los requerimientos para solucionar cuantos más problemas mejor.

En particular, se puede mencionar la posibilidad de realizar un nuevo trazado desde el apeadero de La Carrera, donde ya se habían hecho actuaciones para la mejora del trazado cuando se realizaron los trabajos de duplicación de la vía entre El Berrón y este apeadero. Desde allí, la solución plausible, giraría hacia la derecha desde poco antes del solar de la antigua champanera para discurrir bajo los viales, entre la glorieta y la gasolinera de Ullaga. De este modo, no habría necesidad de cruzar bajo la N-634, como sucede ahora en dos ocasiones. Por el contrario, se cruzaría el río Nora en dos ocasiones, cosa que ahora no sucede (para lo cual el actual trazado da el rodeo y traza la curva que limitan sus prestaciones y seguridad).

La playa de vías y los andenes podrían estar girados unos 20-30 grados respecto a los actuales, manteniendo el edificio y la centralidad. Con este giro se conseguiría dar la orientación necesaria para facilitar continuar con una variante de trazado a la salida de la estación, con el objetivo de aumentar el radio de las curvas actuales, y a la vez, ganar espacio para tratar de eliminar el paso a nivel de El Bayu. Para esto, la propuesta trazaría la vía férrea entre la zona de la Comisaría y el tanatorio Meana cruzando así bajo la carretera. Habría que encajar el alzado de esta, pero ya se estaría en disposición de hacerlo sin la proximidad del río o del paso bajo la autovía que actualmente limitan cualquier solución para la eliminación del paso a nivel.

En definitiva, según lo expuesto, creemos que existen alternativas a la ejecución de la duplicación de vía propuesta por el trazado existente. Trazado que presenta serias limitaciones, de velocidad y de seguridad, y que merma la competitividad del ferrocarril frente a otros modos.

Existen, tal y como se ha indicado, alternativas para la eliminación del paso a nivel de El Bayu con lo cual, mediante la coordinación de actuaciones, se produciría una indudable sinergia en las inversiones.

Se adjunta croquis de la propuesta aquí mencionada. En todo caso, una solución definitiva habría de estar sujeta a un proceso de análisis de alternativas y participación pública adecuadas.



Carlos Fernández Mayo: Tel 667965755, correo: [affecom.asociacion@gmail.com](mailto:affecom.asociacion@gmail.com)