

EL «PLAN THIÓ», SOLUCIONARÁ EL PASO DEL FERROCARRIL POR EL CENTRO DE GERONA

Elevación del terraplén que sostenido por columnas de hormigón, permitirá el cruce inferior

Un plazo de tres años, una vez solucionadas las cuestiones financieras

No vamos a descubrir ahora y aquí la importancia de las vías de comunicación en el desarrollo de toda comunidad. La necesidad de enlazar con otras ciudades, otras provincias, otros países, ha obligado a nuestro mundo, en esta segunda mitad del siglo XX a un profundo replanteamiento de las cuestiones que se relacionan con los sistemas y vías de comunicación.

¿Cuál es el mejor sistema ?

Ya que hemos hablado de vías y sistemas, queremos plantear, en primer lugar el interrogante acerca de ¿cuál es el sistema de comunicación más adecuado para esta época que nos ha tocado vivir? Tememos que las respuestas serían para todos los gustos. Desde los partidarios acérrimos del avión, por sus indudables ventajas de rapidez, comodidad y efectividad. Hasta aquellos que gusta de tragar kilómetros en una carretera, vayan o no personalmente al volante. De esta forma podríamos seguir con cada uno de los medios conocidos, así el barco reúne legión de candidatos, que no comprenden como puede despreciarse, por ejemplo, una travesía del Atlántico en uno de los grandes paquebotes, por un vuelo de avión que no nos permite disfrutar prácticamente de otras cosas, que no sean los estrechos límites de nuestro asiento.

Expresamente hemos dejado para el final, el plantear la problemática de los ferrocarriles. Puede parecer que el gran momento de las comunicaciones férreas ha pasado. Que fue exactamente la segunda mitad del pasado siglo el momento cumbre de este tipo de vías de comunicación. Sin embargo otros extremos nos inclinan a pensar que tal vez ésta sea una consideración un poco ligera.

Podemos ver como los países más adelantados, de una civilización más envidiable, de una riqueza «per cápita» respetable son, precisamente, aquellos que disponen de unos enlaces férreos más importantes, mejores, más rápidos, más eficaces, en una palabra. Al mismo tiempo, aun cuando el levante de ciertas vías puede inducir a pensar que los ferrocarriles irán desapareciendo paulatinamente, en realidad lo que se pretende es buscarles el máximo de rentabilidad, y al mismo tiempo se establecen aquellas nuevas vías que evidencian una mejora, un servicio a la economía y a la comunidad. En España tenemos el reciente ejemplo de la famosa línea Madrid-Burgos, que demorada durante decenios, bajo el impulso personal del actual ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz, el «ministro últimas piedras», ha visto coronado su trazado. Al mismo tiempo en diversos puntos de la península se trabaja en nuevos tendidos, especialmente en el norte, donde por razones de complicada geografía, los ferrocarriles han tenido que vencer enormes dificultades. Pero tengamos presente el ejemplo de Suiza, el único país europeo más alto que España, que basa fundamentalmente su red de comunicaciones en las vías férreas. E igual podríamos decir de las grandes concentraciones industriales del centro de Europa, todas enlazadas por el tren.

Queda pues clara la necesidad de estas vías de comunicación, siempre que se adecuen a las necesidades de tráfico y trazado de cada momento.

El ferrocarril pasa por Gerona

Gerona ha sido pionera en materia de ferrocarriles. Tal vez por nuestra proximidad a Francia, país eminentemente ferroviario, las gentes de aquí hemos sentido siempre gran preocupación por los enlaces férreos. Se llegó a disponer en Gerona de tres líneas propias de trenes. Los inolvidables «Tranvías del Bajo Ampurdán», y las dos actuales desde nuestra capital a Olot y San Feliu de Guíxols respectivamente.

En el centro de la ciudad existe una de las más importantes concentraciones ferroviarias de Cataluña, exclusión hecha de las barcelonesas. Esta concentración de Gerona capital, se debe a la presencia de tres estaciones en paralelo. Se trata, como habrá adivinado el lector de las estaciones de Francia, y las correspondientes a las líneas provinciales antes citadas.

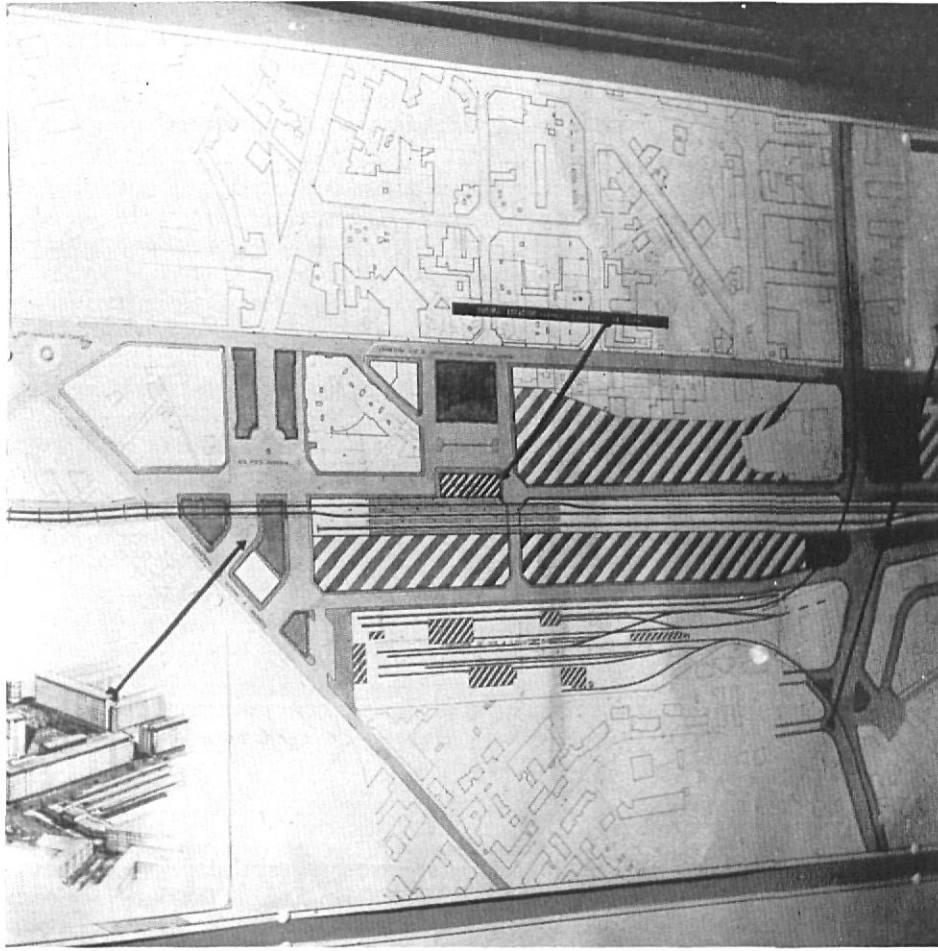
Si este hecho puede haber representado una gran ventaja durante años para el trasbordo de mercancías de unas líneas a otras, lamentando siempre nosotros que el enlace definitivo no se haya efectuado. Bien sea desde el punto de vista de unión subterránea de las líneas provinciales, o mejor todavía haciéndolas ramales de la RENFE. Lo cierto es que la efectividad económica y urbana de esta concentración ferroviaria puede ponerse ahora seriamente en cuarentena.

No parece, en estos momentos, que las vías de Olot y San Feliu tengan muchas perspectivas de pervivencia. Con lo que no sería de extrañar que en un plazo relativamente breve, se pusiera en marcha una renovación total de conceptos urbanísticos sobre la necesidad de estas vías en el centro de la ciudad y la posibilidad de aligerar esta enorme concentración de carriles en este centro urbano de Gerona.

Mercancías y pasajeros en el centro de la ciudad

Nuestros pequeños conocimientos de diversas ciudades de este país y de otros, nos han llevado a estudiar las estaciones de ferrocarril. Es un maravilloso mundo que debe ser conocido, pues nos da una visión muy amplia de toda comunidad.

Evidentemente, nuestra estación de Gerona, no escapa a tales consideraciones humanas. Pero, no son estas las que nos interesan aquí. Lo que sí queremos apuntar es que en todas partes hemos visto las estaciones de pasajeros en



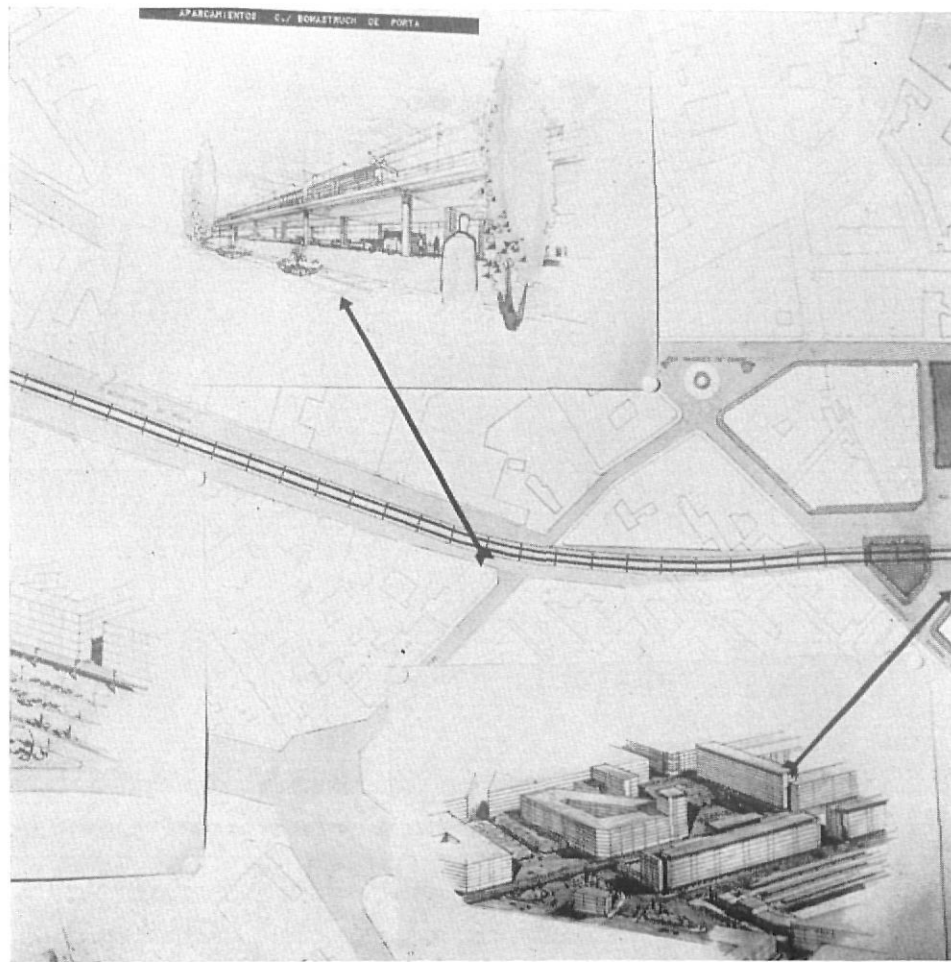
lo más céntrico posible de cada urbe. Y lo que es más, con nuevos enlaces de todo tipo desde estas mismas estaciones. Cerca de ellas deben figurar las terminales de autobuses, taxímetros, metros y cuanto permita una rápida comunicación.

Al mismo tiempo en nuestras observaciones, hemos comprobado otro extremo: jamás hemos visto en el centro mercancía alguna. Las estaciones de mercancías, son exclusivas de esta cuestión, y se sitúan en zonas que puedan disponer también de los servicios necesarios puerta a puerta, estación de camiones y en suma de cuantos elementos precisa una instalación de esta categoría.

Creemos que éstas deben ser las consideraciones iniciales a la hora de plantear los problemas en Gerona. Primero: la estación de pasajeros no puede desplazarse del centro urbano, o en todo caso el desplazamiento debe de ser mínimo. Y segundo: la estación de mercancías, debe estar alejada del centro, para evitar de una parte, la congestión de la propia estación mixta de pasajeros y carga, descongestionar el tráfico automovilístico, ya intenso en todo centro ciudad y en definitiva lograr un mejoramiento de los propios servicios ferroviarios de mercancías, secreto para el éxito de toda gestión económica en materia ferroviaria. Y secreto también del poco éxito que entre nosotros han alcanzando las economías de nuestros ferrocarriles.

Gerona quiere una nueva estación

Por razones que nunca hemos podido determinar y que deben remontarse a la época de la construcción total de la línea Barcelona - Port-Bou, la estación de Gerona, es una de las míseras, pequeñas e incómodas de todo el trazado. Parece adecuarse mejor a un napeadero que no a una línea con un tráfico internacional muy respetable. Incluso los más chuscos la comparan a una de estas inolvidables estaciones del «far-west». En fin que es una auténtica pena, por más remozamientos y pinturas que se le hagan.



Gerona tiene planteada la necesidad de una nueva «Estación de Francia», que mejor responda a ambas palabras. Es decir que sea una auténtica estación, no una barraca, y que corresponda a una línea internacional importante, como señalábamos antes.

Ahora bien, este planteamiento ha pensado hacerse de forma que nos atrevemos a calificar de revolucionaria. No se trataría simplemente de derribar las cuatro paredes actuales, y en su lugar levantar otras menos cochambrosas. Se trata ni más ni menos que de plantear la resolución definitiva del complejo ferroviario en el centro de la ciudad.

El «Plan Thió»

Ha sido el municipio gerundense, a través de su ingeniero, el que ha presentado lo que se considera solución ideal para derribar esta nueva muralla que estrangula el crecimiento urbano y las adecuadas comunicaciones entre las zonas más pobladas del término de Gerona.

D. Alfonso M.^o Thió de Pol, se ha lanzado a la gran aventura de este proyecto. Se trata de conseguir una elevación del terraplén del ferrocarril, que estaría sostenido por grande scolumnas de hormigón, con lo que quedaría un gran espacio bajo ellas, a la vez que todo sería comunicación entre estas zonas ciudadanas hoy por hoy mínimamente unidas.

Desaparecerían las enormes superficies que hoy ocupan las vías, en su mayor parte innecesarias, con ello se ganarían también enormes espacios para la edificación en zona privilegiadamente céntrica, y también se conseguirían mayores aparcamientos, y con sombra bajo este largo y elevado terraplén.

En esta última etapa de 1968, el plan, según declaración de su creador, el ingeniero señor Thió de Pol, está en la siguiente fase: «Aceptada, en principio



Una vez realizado el "Plan Thió" esta lamentable escena en nuestros pasos a nivel, habrá desaparecido
(Foto Sans)

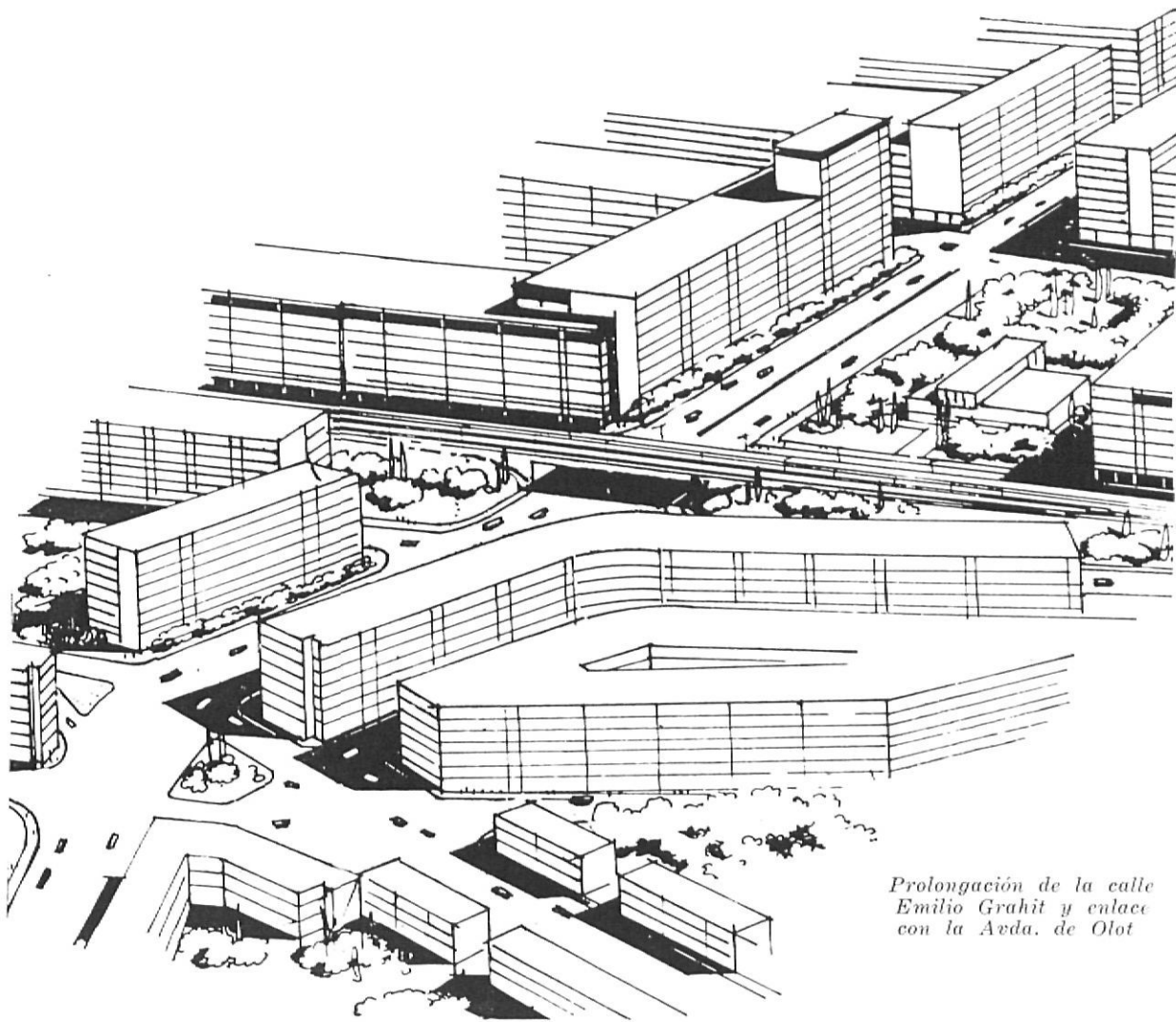
la idea municipal, en 4 de marzo pasado fue encargada por la Dirección General de Transportes Terrestres la redacción de un anteproyecto a la Oficina de Estudios y Enlaces Ferroviarios, del ministerio de Obras Públicas. El ingeniero de Caminos, D. Ramón Argüelles, encargado de dicho cometido, acogió con extraordinario interés el correspondiente estudio que fue terminado el día siete de octubre pasado, estando actualmente pendiente de aprobación por la superioridad» («Los Sitios» 24 de noviembre de 1968).

Como puede verse el esfuerzo que podía hacer Gerona se ha hecho. A partir de este momento lo que pueda suceder escapa ya a las posibilidades provinciales, y debe ser la Administración central la que tiene que seguir adelante.

Ventajas e inconvenientes del Plan

Porque este interesante proyecto pueda significar una solución a uno de los más graves problemas que tiene planteados la ciudad de Gerona, no va a cegarnos el entusiasmo y vamos a echar las campanas al vuelo. Primero porque ya hemos contado por boca de su autor, como no ha pasado la fase de proyecto, y en segundo lugar porque junto a las indudables ventajas, que coinciden con los condicionamientos para toda estación, que hemos señalado, el Plan propuesto tiene ciertos inconvenientes que es necesario señalar.

El primer inconveniente importante que nos atrevemos a adivinar es el estético. Las visiones que todos tenemos de ciertas ciudades extranjeras con sus «elevados», con estos trenes que aparecen en las alturas de un primer o segundo piso, no son precisamente bucólicas. Puede imaginarse el lector la extraña sensación que sentirán los vecinos de la zona, cuando al abrir las ventanas se den de cara con los pasajeros de un tren. Es una solución tan práctica como antiestética. Otra cuestión que nos preocupa, aunque es posible esté prevista en el planteamiento técnico, es la referente a los ruidos y vibraciones. Actualmente todas las casas de la zona, incluidas varias salas cinematográficas, notan pero que muy bien el paso de cada convoy. Tembleque de cristales, imposibilidad de captar una sola palabra de la cinta que se está proyectando.



Prolongación de la calle Emilio Grahit y enlace con la Avda. de Olot

Posiblemente las ventajas que podamos oponer a estos inconvenientes sean mucho más importantes. En primer lugar, la solución definitiva para eliminar los pasos a nivel, pocos y distanciados, entre el de Santa Eugenia y el de la carretera de Santa Coloma hay más de un kilómetro y medio. Pero no sólo se trata de eliminar unos pasos a nivel peligrosos, sino que ellos son los culpables mayores del enorme caos circulatorio que es el centro de la ciudad, habido cuenta del enorme movimiento ferroviario que registra nuestra estación. La dignificación, que quiere decir eficacia, de los servicios ferroviarios, será otra cuestión importante, y sobre todo las mejoras urbanas de todo orden que podrán derivarse de este «Plan Thió».

Esperanzas cara al futuro

Como queda dicho, la cosa no ha pasado la etapa de proyecto, pero cabe confiar en que la Administración complacerá los deseos, que ya son necesidad de Gerona. Por otra parte los cálculos económicos permiten augurar que el voluminoso presupuesto de esta obra, puede obtenerse en su mayor parte de la venta de los terrenos que quedarán liberados. Siempre de acuerdo con las declaraciones del «padre» del Plan, una vez solucionada la cuestión financiera cabe esperar que el plazo de ejecución de las obras, no superará los tres años.

La iniciativa municipal gerundense, siga o no adelante el proyecto si merece ser elogiada, pues todo nació de este impulso que el concejo de la ciudad, en la medida de sus posibilidades pretende dar a la Inmortal.

Se rumorea que el nombre que será dado definitivamente a este proyecto será el de una personalidad vinculada con estas cuestiones. Pero, creemos sinceramente que los gerundenses debemos llamarlo, por lo menos íntimamente «Plan Thió».

J. VICTOR GAY