

La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo

EL PROYECTO de *Remodelación de Estaciones y Trazados de FEVE en Oviedo*, más conocido como *Operación Cinturón Verde*, que adquirió formulación definitiva entre 1991 y 1994, plantea la viabilidad de suprimir las líneas ferroviarias que hoy discurren por el interior de la ciudad, dando lugar al denominado *Cinturón de Hierro*. La masa de suelo liberada (unas 40 Has.) acogerá equipamientos, dotaciones y espacios verdes, además de usos terciarios y residenciales; aprovechamientos que han de transformar sustancialmente la organización interna de Oviedo, aportando de paso unas directrices nuevas en el desarrollo urbano.

La amplia difusión de aquel proyecto, a la vez ferroviario y urbanístico, en los medios de comunicación, arrojó luz sobre distintos pormenores que han abierto camino a la controversia. Participar en el debate, aportando una reflexión geográfica a partir de las propuestas de actuación, ofrecía desde luego el beneficio de la oportunidad. Mas no se trata sólo de una cuestión de interés local, por capital que resulte; ni un medio adecuado para dar a conocer las formas de razonamiento propias de los geógrafos. La trascendencia de los aspectos a analizar va mucho más allá, en la medida en que toca las relaciones sociales urbanas, y la misma idea de la ciudad como espacio colectivo.

Siguiendo un orden lógico, el primer objeto de reflexión se refiere a un fenómeno universal, el de las complejas relaciones entre el ferrocarril y la ciudad. Ese medio de transporte no sólo impulsó decididamente el crecimiento urbano, e inauguró la modernización al romper el aislamiento, favorecer el intercambio y las nuevas formas de subordinación. Clave en la proyección exterior de las ciudades, y por tanto en su desarrollo, el fe-

rocarril también debe entenderse como referencia básica para poder comprender la composición interna de cada núcleo urbano, en la medida en que interviene como elemento estructurador, contribuyendo a distribuir de un modo determinado las actividades económicas y los grupos sociales.

Si en origen el emplazamiento de las estaciones atrajo el crecimiento urbano, al correr del tiempo la extensión física de las ciudades desborda ampliamente el trazado del camino de hierro. Convierte al ferrocarril en una «cuestión interna», y pone en evidencia sus servidumbres urbanísticas: efecto de barrera, rémora a una adecuada articulación interna, generación de espacios marginales e incluso detrimento ambiental; sin olvidar desde luego la afección negativa al mercado inmobiliario.

Para resolver esa disfunción se ofrecen dos posibilidades. Soterrar las vías representa un elevado costo, aunque permite mantener las estaciones heredadas liberando terrenos. La otra alternativa, tender un nuevo trazado ferroviario extraurbano y variar la localización de las estaciones, trae consigo la modernización infraestructural con ganancia de amplias extensiones de terreno para finalidades de mejora urbana. Tal es la solución adoptada en Oviedo, afrontando un gasto que en parte podría justificarse desde la necesidad de potenciar el transporte público, mediante el reforzamiento de servicios de cercanías en el cinturón suburbano y el área metropolitana de la Asturias Central.

Cualquier operación de esa índole posee a la vez una dimensión urbanística que acaso pueda ser considerada como el objetivo principal, en la medida en que preside el planteamiento financiero. Efectivamente, las

plusvalías generadas con el aprovechamiento del suelo liberado pueden compensar los costes que conlleva la desmantelación de las antiguas instalaciones ferroviarias y la puesta en marcha de la red alternativa.

La cuestión capital es el destino urbanístico de los terrenos resultantes, que dibujan un corte transversal a la ciudad, afectando sobremanera al espacio de transición entre el centro urbano y el tejido de los barrios; espacio que podemos definir como *Pericentro*. Se ofrece la ocasión histórica de corregir deficiencias y malformaciones heredadas, mejorando mediante Reforma Interior la constitución física de la ciudad, haciéndola más habitable y menos desigual. Objetivos de interés público deberían ser el reforzamiento de la red viaria, a fin de agilizar la articulación intraurbana; completar las dotaciones a beneficio de barrios insuficientemente provistos; difuminar contenidos propios del centro urbano y promover alojamiento social. En suma una recuperación colectiva del espacio, sin desatender la rentabilidad económica, aunque esta es cuestión en la que hay que entrar con detenimiento.

El principal interrogante se refiere a la forma de conciliar la viabilidad financiera con el interés público, pues se corre el riesgo de incurrir en planteamientos de mercado excesivamente simplistas que, a falta de medidas correctoras, conduzcan a una formulación especulativa. Dicho de mejor modo, es de temer que, bajo pretexto de costear las obras, el aprovechamiento urbanístico resulte exhaustivo y selectivo en favor de los usos más rentables: terciario, residencial de calidad y equipamientos de impacto. Lo cual significaría un paso más en la mercantilización de la ciudad y un retroceso en las conquistas sociales, generando consecuencias no menos indeseables que las que hoy produce el ferrocarril. Porque seguramente es preferible el actual *Cinturón de Hierro*, siempre susceptible de eliminación, que un cinturón compuesto por oficinas, centros comerciales y bloques de costosos apartamentos en edificación cerrada, imposible de erradicar.

Sea como fuere, Oviedo se sitúa en un punto comparable con otras ciudades de nuestro entorno económico, por un doble motivo. Primero, de llevarse a efecto el proyecto *Cinturón Verde*, de aquí a fin de siglo la ciudad conocerá una radical reorganización interna; seguramente más significativa que el crecimiento en superficie, poco relevante durante los últimos años, en concordancia con la atonía demográfica. La envergadura de la operación demanda una reflexión previa acerca del modelo de ciudad deseable, en un momento de crisis, incertidumbre y polarización social.

Eso nos conduce a otro fenómeno también bastante generalizado, el de las grandes iniciativas urbanísticas en un sentido modernizador, como propuestas de dinamización en época de dificultades económicas. Insertar un sistema de equipamientos especializados (palacio de congresos, auditorio...), aprovechando la disponibilidad de suelo óptimamente situado, supone dar cabida a un terciario superior que por su proyección exterior puede actuar como factor de impulso. Sin embargo, parece fuera de duda que tan costosas realizaciones no son respuesta suficiente a los problemas estructurales.

A la larga, el único remedio eficaz seguramente venga dado por la introducción de un urbanismo de solidaridad, que debemos ayudar a definir, aunque no faltan algunos planteamientos lúcidos al respecto. Habrá entre otras cosas que exaltar lo colectivo (espacios públicos, viviendas compartidas con servicios comunes, transporte), en detrimento de lo individual; naturalizar el espacio urbano tratando de propiciar comportamientos menos consumistas; fomentar el empleo juvenil en obras ciudadanas... Un buen punto de partida para ahondar en el debate puede ser algo aparentemente tan alejado como la modernización del ferrocarril.

I

EL CINTURÓN DE HIERRO Y LA DEFICIENTE CONSTITUCIÓN DE LA CIUDAD

Por adaptación a una topografía de acentuados desniveles, la estructura ferroviaria del primer capitalismo industrial dibujó una figura de componente relativamente circular que rodea por completo el casco preindustrial y el sector de expansión decimonónica, dejándolos en posición de bolsa. Cuando la ciudad conozca su mayor impulso de crecimiento, durante la segunda mitad del siglo en curso, la expansión urbana multidireccional desbordaría ampliamente el *Cinturón de Hierro*; que al variar su situación relativa pasa a desempeñar un papel de barrera interior, límite físico aproximado entre el espacio central y el tejido de los barrios.

El tendido más antiguo fue el de la Compañía del Norte (1874). Trae la vía ancha desde Mediodía por el valle del arroyo Gafo hasta el escarpe del Fresno, aprovechando luego el pie del monte Naranco, donde se emplaza la estación, para continuar hacia la costa por la vega del río Nora. Es decir, envuelve la ciudad por el Oeste, aunque la mancha edificada apenas saltó más allá de la vía antes de la Guerra Civil. Luego, el cubrimiento de la trinchera del Fresno (1946) facilita la ur-

banización hacia la carretera de Galicia y Buenavista. De manera que únicamente puede hablarse de barrera entre el centro de Oviedo y los barrios que colonizan la ladera del Naranco.

En cuanto a la vía estrecha, de 1891 procede la línea de Económicos, que surca la vega nororiental atravesando los barrios de Rubín, Teatinos y Pumarín; a la altura de Pando se sitúa en paralelo con la vía del Norte, hasta la terminal de viajeros que también aprovecha la base del monte Naranco.

Por fin, en 1906 el cinturón se cerró con el trazado del ferrocarril Vasco-Asturiano, que procede también del Sur desde el valle del Gafo pero entra a la ciudad por Levante, formando una incurvación que sortea la colina de Cimadevilla (emplazamiento del Oviedo medieval) para morir al pie de ella, en la estación de Jove-llanos. Que, siendo la más reciente, fue la única introducida en el corazón de la ciudad. A eso hay que sumar en 1930 el tendido de un tramo de enlace entre las dos líneas de vía estrecha, desde el Vasco a Económicos, por los barrios de Foncalada y Pumarín.

Más que obstáculo al crecimiento, pues no lo ha sido, el ferrocarril señala una discontinuidad históricamente traducida como diferenciación social: a favor de los barrios situados dentro del cinturón, y en perjuicio de asentamientos crecidos más allá de las vías. Aquel esquema no ha perdido aún hoy toda su vigencia, si bien no basta para dar cuenta de la realidad, pues en el caso de Oviedo resulta tanto o más decisiva la topografía. Los barrios del arco nororiental deben su carácter popular quizá principalmente al hecho de que ocupan los terrenos deprimidos de la vega; aparte de lo cual están del otro lado del ferrocarril. En cambio en la ladera del Naranco la trinchera de Renfe no supuso traba alguna a la formación de la mayor mancha de ciudad-jardín con carácter acomodado. Hacia el Oeste, el soterramiento de la trinchera del Fresno fomentó claramente la ocupación selecta de la parte alta de Oviedo.

En definitiva, el carácter de barrera social es mucho más evidente en el cuadrante Nordeste, por la presencia de grupos con menor poder adquisitivo. Ahora bien, en los últimos años la intensa actividad constructora en los barrios tradicionalmente populares (mediante renovación o relleno de intersticios) trae consigo un cierto grado de apropiación por parte de clases medias, que ven imposibilitado su acceso al centro. La introducción de equipamientos en esos distritos, como el Campus de Humanidades ocupando el antiguo acuartelamiento del Milán, difunde también la centrali-

dad y eleva el tono social de un entorno antes poco estimado. Con todo ello las clases menos afortunadas van replegándose hacia el cinturón suburbano, haciendo que el trazado del ferrocarril ya no sea un factor decisivo en el reparto en superficie de los grupos sociales; o al menos en la misma medida en que lo fue anteriormente.

Barrera física no puede dejar de serlo, desde el momento en que la línea del Vasco y el ramal de enlace se elevan sobre terraplenes; del mismo modo que el trazado de Económicos debe salvarse con cruces a nivel en los barrios septentrionales. Y obstáculo también a una satisfactoria integración entre las distintas piezas que componen la ciudad, pero ese problema acaso obedezca más a la improvisación en el crecimiento, al urbanismo especulativo y la desatención de los barrios.

Desde otro punto de vista el ferrocarril genera efectos que pueden considerarse como indeseables: interrumpe la trama viaria, inutiliza ciertos espacios y atrae un repertorio de usos no residenciales, en ocasiones de carácter fósil o incongruentes con un entorno que ha ido adquiriendo centralidad. La naturaleza un tanto marginal de la franja de terrenos ceñida a las vías posee también una dimensión medioambiental: escombros y basuras, construcciones ruinosas, fachadas posteriores de inmuebles carentes de mantenimiento. Claro que la regeneración de esos espacios no tiene por qué depender exclusivamente del desmantelamiento de las vías y estaciones.

Algunos detractores del *Cinturón de Hierro* se refieren a él de forma relativamente análoga a la utilizada en el siglo XIX por ciertos partidarios del derribo de las murallas, independientemente de la pertinencia que aquella operación pudiera tener. Imbuídos de la ideología liberal, cuando consideraban a las fortificaciones como barrera no siempre hablaban en sentido físico, sino más metafórico de obstáculo al desenvolvimiento del mercado inmobiliario. Repararon menos en la salud, el ornato o la mejora urbana, argumentos que indudablemente justificaban la desmantelación de los muros; entendían más bien desde el principio aquella operación en términos de beneficio.

Salvando distancias, sigue habiendo quien se mueve en un terreno similar. Se esgrimen justificaciones de distinta índole, más o menos aceptables, pero debajo de ellas a veces yace un razonamiento mercantil: el ferrocarril impide introducir en los circuitos de acumulación del capital una masa de terrenos, cuya rentabilidad de situación los inserta en el territorio de máximo benefi-

cio potencial dentro de la ciudad. Dicho en términos más simples, el mejor bocado que resta a las prácticas especulativas en el interior de Oviedo.

Dejando a un lado el mercado inmobiliario, se puede defender desde otros principios el cambio de trazado del ferrocarril como medio de solventar algunos problemas urbanos, no siempre relacionados con aquel medio de transporte; atender necesidades sentidas y con ello elevar el grado de bienestar.

El sustrato físico accidentado de la ciudad y su entorno hace que la disponibilidad de terrenos con pendiente reducida sea relativamente escasa; concentrándose estos en el cuadrante nororiental, hacia los concejos de Llanera y Siero, y en menor medida siguiendo el valle del río San Claudio hacia Poniente. Esa circunstancia no ha facilitado la urbanización, ni por tanto el crecimiento en superficie de la ciudad, con arreglo a las formas de ocupación generalizadas, desde mediados de siglo: edificación cerrada, aprovechamiento intensivo. De haber actuado con una mayor amplitud de miras, la inclinación del suelo ofrecía interesantes posibilidades urbanísticas para desarrollar un hábitat abierto de casas jardín, con baja densidad.

Pero aún con el modelo urbano vigente, el planeamiento debería haber prefigurado la extensión preferente de la ciudad hacia los espacios horizontales de Llanera y Siero, sorteando el relieve más inadecuado y dejando muy atrás la barrera del ferrocarril. Sin embargo la espontaneidad del crecimiento, la imprevisión, la desidia y los interesados cálculos financieros fueron levantando obstáculos, perceptibles o invisibles, a un desenvolvimiento racional. En consecuencia la expansión de la mancha urbana ha sido durante las dos últimas décadas poco apreciable, primando en su lugar algo más parecido a un crecimiento de la ciudad sobre sí misma: relleno intersticial y sustitución del caserío, con resultado de sobredensificación que devaluó ambientalmente a la ciudad.

Liberar los terrenos ferroviarios puede entonces significar oxigenación de un tejido urbano extremadamente compacto, siempre y cuando una porción sustantiva de aquel espacio se destine a usos verdes. La cuantía del suelo resultante bastaría igualmente para contribuir de forma decidida a la resolución de otros problemas urbanos, como la hipercefalia del centro, extendiendo a los barrios funciones directoras y equipamientos de primer orden, en camino a una estructura urbana policéntrica. Regenerar los barrios nororientales, dotar a la ciudad de instalaciones como la estación de autobuses

(Oviedo es prácticamente la única capital de provincia que carece de ella), agilizar también la articulación interna, parecen objetivos asumibles.

II

LA PROPUESTA DEL NUEVO TRAZADO FERROVIARIO

Según el proyecto suscrito por la sociedad *Cinturón Verde* (en la que participan FEVE, RENFE, el Ayuntamiento de Oviedo y el Principado de Asturias, además de SEPES), de los actuales espacios ferroviarios únicamente ha de subsistir el correspondiente a RENFE, ocupado por las líneas Gijón-León y Oviedo-Trubia, mas la estación del Norte. Es decir, dentro de la ciudad, la franja que pone límite al centro urbano por el Noroeste, coincidiendo con un tramo de la ronda interior (Avda. de Santander), y señala una rotura morfológica respecto de los barrios situados en la vertiente del monte Naranco.

Ese espacio no sólo pervive sino que reforzará su actual uso al alojar también la nueva red, que ha de reemplazar las actuales líneas de FEVE: Económicos y Vasco-Asturiano. Las estaciones que hoy prestan servicio a esas líneas, en Jerónimo Ibrán y Jovellanos respectivamente, desaparecerían para dar paso a una nueva estación única subterránea; situada ésta no lejos de la actual de Económicos, unos metros más al Sur, lo cual significa que daría vista a la ronda interior (tramo Avda. de Santander-General Elorza) estando lo suficientemente próxima a la estación de RENFE como para facilitar el intercambio de pasajeros. Las posibilidades en ese sentido habrán de ser todavía mayores puesto que encima de la nueva estación FEVE debe construirse la estación de autobuses interurbanos.

El trazado alternativo para la vía estrecha, en dirección Santander, se efectuará desde la futura estación en paralelo con la vía de RENFE (Oviedo-Gijón) hasta La Corredoria, siguiendo después el límite del concejo para alcanzar Colloto. En sentido opuesto, hacia Galicia, la salida se establece por la actual vía de Oviedo a Trubia, previa reducción de su ancho; de manera que FEVE tomará a su servicio la línea de Trubia, desarrollando a partir de ella el trayecto a Ferrol. En total la obra representa veinte kilómetros de vía nueva, trece de ellos en dirección Poniente.

El ferrocarril queda circunscrito a la parte noroccidental del casco, y en cuanto al cinturón suburbano sólo constituye una barrera el tramo de vía entre La Corredo-

ria y Colloto, que se cruza con la carretera de Lugones y la autopista Y. Pero se trata ya de un espacio periférico y la vía coincide allí con un obstáculo natural, el río Nora, que pone término al concejo. Las instalaciones se completarían con los talleres de nueva planta, a construir en El Berrón (Siero), dejando en disposición de derribo los locales de Santo Domingo.

De confirmarse el calendario previsto, las obras de la nueva red pueden quedar ultimadas en 1997, y un año antes se procedería a desmantelar el *Cinturón de Hierro*. El aprovechamiento urbanístico sería factible a partir de 1995, comenzando por enclaves donde ya hubo destrucción de infraestructuras (antigua estación del Vasco) y bolsas de terrenos disponibles (Rubín). Todo ello, conforme al principio de que la operación, cuyo coste total (incluyendo la parte ferroviaria y la urbanización) sobrepasa los ocho mil millones de pesetas, se intentará financiar en parte con las plusvalías urbanísticas generadas.

III UNA INTERVENCIÓN URBANÍSTICA QUE DESPIERTA RESERVAS

Si la parte ferroviaria del proyecto no admite objeción, las propuestas urbanísticas para el suelo exonerado resultan más discutibles. Esos terrenos (unas 40 Has.) muestran una disposición característica que sin duda condiciona el aprovechamiento. Se trata de una franja de suelo, muy estrecha en determinados tramos, que comunica tres extensos espacios: los correspondientes a las dos estaciones y los talleres de FEVE. Fuera de esos enclaves la posibilidad de intervención disminuye considerablemente, en evitación de lo cual se han incorporado al proyecto terrenos aledaños, hoy por hoy subutilizados o que albergan contenidos a desterrar, como usos fabriles obsoletos (Fábrica del Gas) y caserío residencial vetusto.

Con buen criterio fue desestimada la solución de introducir un gran eje arterial para la circulación rápida, pues ese cometido ya corresponde a la ronda interior, y no es deseable otra vía de similares características. Tampoco ha parecido oportuna la idea de un parque longitudinal, por la necesidad de atender simultáneamente otros objetivos; planteamiento en virtud del cual, como luego veremos, la parte destinada a espacios verdes se ve restringida en exceso.

En el proyecto original, el reparto de usos se desprende de unas líneas de intervención prioritarias. Al objeto de rematar la red arterial urbana, se dedica a via-

les el 29% de la superficie total. Una proporción algo superior (31,8%) correspondería a parques y espacios libres, con idea de mejorar la calidad ambiental; pero las 12,8 Has. resultantes llaman a engaño, pues si restamos la parte correspondiente a bulevares y espacios ajardinados asociados a la red viaria, que no son propiamente zonas verdes, resta sólo un 17,4%.

Se ha calificado como edificable el 28% de la superficie (11,3 Has.), para usos residenciales (1.500 viviendas) y terciarios, que darían continuidad al tejido edificado y difuminarían las actividades de servicios por un territorio exterior al actual centro. El objetivo es de reequilibrio en favor de los barrios, y formación de una estructura urbana polinuclear apoyada en grandes equipamientos, al efecto de lo cual se reserva un 11% de suelo para dotaciones y servicios públicos. Añádase a eso la conservación de algunos elementos ferroviarios (viaductos), más la revitalización general del entorno.

Las propuestas aparecen desagregadas en siete piezas de distinto carácter, siendo las de mayor importancia Económicos, Jovellanos, el Gas y Matadero, por albergar equipamientos o focos de actividad. Como ya dijimos, los terrenos de la actual estación de Económicos alojarán las nuevas estaciones de FEVE (subterránea) y de autobuses (en superficie); una vía rápida que comunicaría la avenida de Santander con la futura ronda Norte, y usos residenciales y terciarios en sus márgenes, incluyendo una torre de oficinas. La impresión que transmiten los planos es de congestión, máxime considerando que ese enclave originará una muy elevada afluencia.

La unidad de Jovellanos, incluyendo el solar que dejó la antigua estación y las actuales estaciones del Vasco, aparece calificada como la *joya* del proyecto en virtud de su extensión, centralidad y potencial urbanístico, recibiendo un cometido de centro cívico. Según la formulación inicial el solar del Vasco se edificaría con cuerpos escalonados, para cerrar las traseras hoy a la vista y resolver el desnivel topográfico entre las calles Jovellanos y Víctor Chávarri; doble pantalla transversal a esos ejes, dejando en medio un espacio público aterrazado y bajo él un aparcamiento subterráneo.

En cuanto a los terrenos que se extienden entre el puente de La Gascona y el cruce de la autopista Y, la parte asomada a Víctor Chávarri queda convertida en gran plaza, orlada por inmuebles de uso institucional y otra torre de oficinas, sin olvidar un aprovechamiento residencial en el extremo interior. Sin embargo, a la fecha de redactar estas líneas el uso definitivo está por concretar. Se barajó la posibilidad de construir un audi-

torio y palacio de congresos, destino que al parecer va a materializarse finalmente en un lugar distante, el depósito de aguas de la calle Pérez de la Sala.

Por lo que respecta a las otras piezas más significativas, en la Fábrica del Gas los elementos de mayor valor (como el gasómetro) se recuperarían para uso cultural, simultaneado con bloques de viviendas. En Rubín, la parcela del antiguo matadero estaba inicialmente destinada a alojar el auditorio, sin que ahora mismo pueda precisarse la clase de aprovechamiento acordada. Por lo demás, un itinerario peatonal coincidente con la actual cinta ferroviaria, rítmicamente desahogado mediante espacios abiertos, pondría en comunicación las diferentes unidades.

El espacio restante permite rematar la red viaria, incluyendo algunos grandes ejes como la ronda Norte, sobre la vía de Económicos a su paso por Pumarín. Se completan manzanas y se efectúa un relleno con ocupación residencial o terciaria, resultando importantes manchas edificadas sobre los actuales talleres de FEVE (nueve bloques en hilera), Foncalada, Pumarín y Rubín; en este enclave, el más periférico, la ocupación sobrepasaría los coeficientes aplicados en el actual Plan General.

IV CONCLUSIONES

La información de que disponemos acerca del planteamiento financiero resulta insuficiente para formarse una idea precisa. Como decíamos, los costes del nuevo trazado ferroviario y la urbanización del suelo liberado (unos tres mil y cinco mil millones, respectivamente) se financiarían con los beneficios producidos por el aumento de valor de los terrenos y su aprovechamiento urbanístico; sin que teóricamente exista para los autores del proyecto un objetivo de lucro. Sin embargo la documentación que pudimos consultar no demuestra fehacientemente ese particular.

Se habla de evitar la concentración de las inversiones en aquellas unidades más codiciadas, con el consiguiente retraso de las piezas menos apetecidas, mediante un calendario de etapas cuyo detalle ignoramos. Eso sí, la nueva ocupación comenzaría por Rubín, baldío donde al parecer FEVE posee unas tres hectáreas. La programación de etapas, en cada una de las cuales ha de colocarse cierta porción de suelo en el mercado, se efectuará con arreglo a la dinámica general del sector inmobiliario, sin perjudicar muy acusadamente la actividad constructora en el resto de la ciudad.

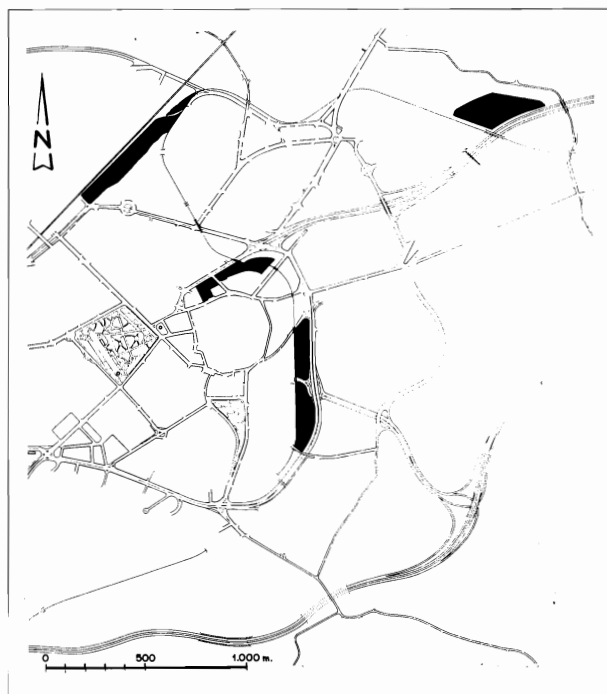


FIG. 1. Espacio ocupado por FEVE.

No resta sino plantear dudas, encaminadas unas a la esencia del proyecto, otras a sus detalles. Incertidumbres en las que acaso pueda pesar el desconocimiento de la *totalidad* de los documentos referidos a la operación, pues únicamente pudimos acceder a una fracción significativa, que tampoco esclarece todos los pormenores. Eso, sin olvidar que se trata de iniciativas dinámicas, objeto de rectificación, ajuste o cambios de criterio afectando en ocasiones medularmente a la propuesta original.

Con todo, cabe preguntarse primero si el cinturón de hierro representa verdaderamente un obstáculo al desenvolvimiento urbano, y si los mayores problemas que padece Oviedo están relacionados con el ferrocarril. En segundo lugar, hay que tener presente que nos movemos en un entorno no precisamente caracterizado por su aprecio hacia ese medio de transporte, actitud que guarda cierta relación con el abandono de los servicios públicos y el culto a la iniciativa privada por su eficiencia supuestamente mayor. La absurda generalización del transporte individual y el auge de los servicios de viajeros por carretera han obrado en perjuicio del ferrocarril, insuficientemente potenciado por el Estado, mientras el ciudadano casi podríamos decir que lo utiliza como última opción, y en ningún caso lo considera patrimonio colectivo; que, de aprovecharse en

todo su potencial, representaría una estimable fuente de ahorro.

Prueba de lo dicho, la más valiosa estación de trenes que la ciudad poseía, la del Vasco-Asturiano, fue demolida con el beneplácito de algunos *intelectuales* sin que la opinión pública reaccionase con la energía requerida. El solar resultante lleva años en espera de uso, tiempo orlado por alarmantes noticias sobre la eventual edificación de un colosal bloque de pisos. En esas circunstancias, cualquier noticia relativa al ferrocarril hace temer un episodio más en la relegación de ese medio de transporte, y su sacrificio en favor de un beneficio inmediato.

Para justificar la desmantelación de las actuales vías y estaciones debe haber garantías de que el nuevo trazado ferroviario se acompañe de un mejor servicio, y es necesario probar con mayor rotundidad que el beneficio social preside efectivamente la actuación sobre

los terrenos liberados, representando entonces una mejora urbana.

Sin caer en planteamientos idealistas, ¿puede hablarse de *Cinturón Verde* con el aprovechamiento previsto?. Quedan dudas sobre si es preciso, para financiar la operación, ocupar ese espacio de forma un tanto exhaustiva, contraviniendo incluso en ocasiones las determinaciones de un Plan General de por sí tolerante; o si por el contrario se han agotado las posibilidades en prosecución de ingresos. Por otra parte, ¿es conveniente incorporar al casco urbano otras 1.500 viviendas, de las que al parecer ninguna es social? ¿La demanda por parte del Terciario es tan abultada como se prevé, en un momento de crisis? ¿No contribuirá el proyecto a una mayor congestión, a la conquista del centro urbano por los grupos más pudientes y en definitiva a una ciudad más desigual?. – MARIÉN MADERA GONZÁLEZ y SERGIO TOMÉ FERNÁNDEZ.

B I B L I O G R A F Í A

AYUNTAMIENTO DE OVIEDO: «El Cinturón de Hierro y su conversión en Cinturón Verde», *Vetusta*, 1984, 10 págs.

F.E.V.E.: *Remodelación de estaciones y trazados de FEVE en Oviedo. Propuesta de Actuación Urbanística. Documento de síntesis*. 1991, 75 págs.