



Estado actual de la estación de León.

León, un nuevo ferrocarril cambia la ciudad

Al igual que en otras ciudades españolas, la llegada del ferrocarril de alta velocidad ha sido la espoleta que ha disparado un proceso de renovación completa del trazado ferroviario en la capital leonesa.

León se ha configurado desde mediados del siglo XIX como un crucial nudo de ferrocarriles. Así, si en 1863 llegaron las vías procedentes de Palencia, éstas continuaron tres años más tarde su camino hacia tierras gallegas. En 1868 se consagró el carácter de nudo ferroviario cuando se inau-

guró el primer tramo del ferrocarril que iría hacia Asturias.

El progresivo crecimiento de la ciudad saltó el río, envolviendo las vías anchas y conurbando el casco leonés con el del vecino municipio de San Andrés del Rabanedo. Las casas fueron envolviendo no sólo las vías sino que entre ellas también quedaron los talleres de locomotoras. Más al sur, el entramado ferroviario se completó con las instalaciones para mercancías.

El corredor ferroviario viene planteando desde hace ya varios años una compleja situa-

La ciudad de León vio llegar al ferrocarril en el año 1863. Desde aquel año las cosas habían cambiado poco en aquella estación a orillas del Bernesga. Casi siglo y medio después el paisaje ferroviario leonés, de la mano del tren de alta velocidad, previsto para 2012, va alterar radicalmente esta fisonomía, cambios que ya se ha hecho evidentes con la puesta en servicio del Enlace Sur.

ción urbana, cuyo mayor punto de conflicto es el paso a nivel de "El Crucero". Esta intersección se



El soterramiento del ferrocarril permitirá recuperar nuevos espacios para la ciudad. En primer plano, al pie de la imagen, se sitúa el actual taller de locomotoras. Tras la curva un nuevo espacio residencial ocupa el solar de la estación. Detrás, junto al nuevo palacio de congresos, el edificio puente sobre la nueva estación soterrada.

sitúa en plena cabecera de vías de la estación leonesa, un punto de especial problemática ya que aquí concluyen los tráficos procedentes de Asturias, Galicia y los propios movimientos internos procedentes de la base de Integria de Renfe. Por otro lado, este vial urbano registra un alto nivel de tráfico, lo que hace que este lugar sea un punto habitual de congestiones. De esta manera, la eliminación de este conflictivo cruce fue el detonante de la reforma urbana y ferroviaria que lleva en marcha varios años y que, en breve, acometerá su fase más relevante.

Sociedad León Alta Velocidad

Repitiendo un esquema se que se validado en otras ciudades españolas con proyectos parecidos, la reformulación urbana y ferroviaria leonesa se ha articulado a través de una nueva entidad, la Sociedad León Alta Velocidad.

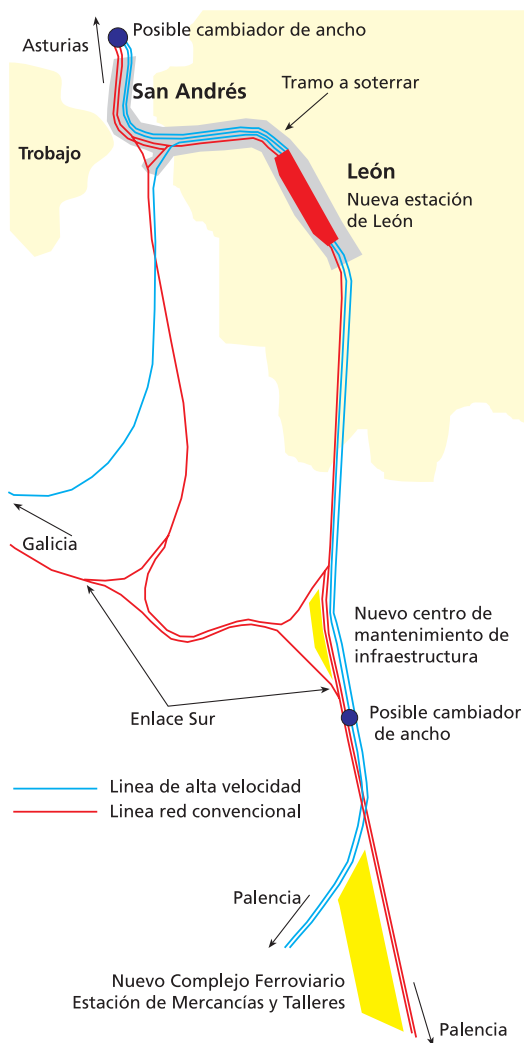
Este consorcio público está integrado por el Ministerio de Fomento, a través de Adif y Renfe Operadora, que asume el 50 por ciento del accionariado de esta sociedad, la Junta de Castilla y León que participa con el 20 por ciento y los ayuntamientos de León y San Andrés del Rabanedo con el 30 por ciento restante.

Creada en 2003, desde su

mismo arranque se perfiló su "hoja de ruta" particular: las actuaciones que esta sociedad debería pilotar, sus prioridades y las fórmulas de financiación.

Desde el principio en este proceso la cuestión urbana ha sido clave. Además del problema del paso a nivel del cruce, la ciudad de León y el municipio vecino de San Andrés del Rabanedo vienen denunciando la fuerte barrera que supone la traza ferroviaria, amplificada en ese caso por la sucesión de instalaciones de viajeros y logísticas que se jalonan en un tramo de casi seis kilómetros.

El futuro León contempla una prolongación de ciertos viales troncales, sobre todo Ordoño II y Lancia, que ahora se estrellan contra la malla ferroviaria y, suprimida



Esquema provisional de la futura red ferroviaria leonesa. Fuente VIA LIBRE.

ésta, podrán concretar un esquema urbano más racionalizado. Además, en esta orilla del

río el ayuntamiento iniciará este año la recuperación de la antigua Azucarera Santa Elvira, aneja a las instalaciones de Adif, como un palacio municipal de Congresos. La conexión de este espacio sobre la actual playa de vías integrará plenamente esta importante dotación urbana en el casco urbano leonés.

Un proyecto en evolución

El actual proyecto de la red ferroviaria leonesa se ha ido ajustando con el paso de los años a las demandas urbanas. Así el primer proyecto no preveía el soterramiento del ferrocarril en las dimensiones actualmente diseñadas. El primer plan planteaba un soterramiento que diera solución al paso a nivel de El Crucero: apenas 500 metros ligados a la zona del paso, planteándose para el resto del trazado, incluida la propia estación, una depresión de su rasante, sin cubrir, de tal manera que facilitara la permeabilidad del viario urbano.

Desde aquel primer proyecto se ha ido evolucionando a otro más ambicioso en todas sus variantes. Así, en lo referido al soterramiento, éste se ha ampliado hasta cubrir, por un lado, la zona de la propia estación, que se desplaza 400 metros y, por el lado norte, las dos ramas del actual

triángulo de San Andrés, completando un tramo subterráneo de casi tres kilómetros.

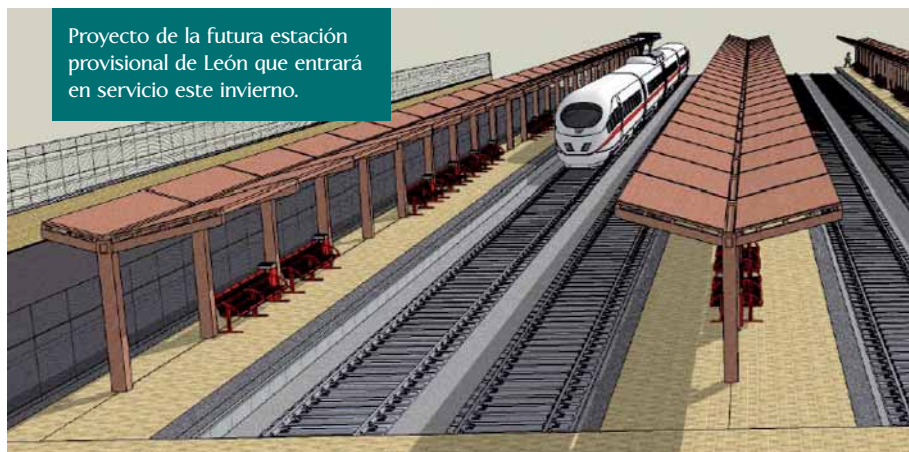
Nuevo esquema ferroviario

Con la llegada de la alta velocidad en ancho internacional, prevista para 2012, y todo este conjunto de actuaciones, en servicio (Enlace Sur) y proyectadas, la situación ferroviaria de León cambiará radicalmente. Hoy León es una estación pasante, a la que llega una doble vía de ancho ibérico procedente de Palencia, que se bifurca en la cabecera norte de la estación en, por un lado, una doble vía hacia Asturias y, por otro, una vía única hacia Galicia.

Ya la puesta en servicio del Enlace Sur ha incorporado un sustancial cambio, ya que ningún tren mercante atraviesa la ciudad y se evita así colapsar el problemático paso a nivel de El Crucero. Pero, en lo que concierne al tramo urbano, la disposición de vías permanecía inalterada.

Las dos nuevas vías de alta velocidad en ancho estándar se prolongarán hacia el norte, bien sea hacia el nuevo trazado de alta velocidad de los túneles de Pajares o bien hacia Galicia en un proyecto de red que se encuentra en una fase más temprana de planeamiento.

Ni trenes mercantes ni de servicio (ya no habrá talleres en esta zona) pasarán más al norte del arranque del Enlace Sur. A la nueva



Proyecto de la futura estación provisional de León que entrará en servicio este invierno.



A partir del próximo invierno ya no recalarán más trenes en la vieja terminal leonesa. Tren de la serie 490 que cubre el servicio a Vigo.

estación llegará esa doble vía en ancho estándar y una en ancho ibérico, ya soterradas, con cuatro y dos vías de cada ancho, respectivamente en la nueva estación. En el entorno de la estación está prevista la instalación de un cambiador de ancho.

Mientras estos trabajos se estén ejecutando, y para que León no pierda su servicio ferroviario de viajeros, se han iniciado los trabajos de construcción de una estación provisional. Ésta se situaría pocos metros más al sur de la actual, junto al antiguo muelle de paquetería el cual, convenientemente adecuado, acogería el edi-

ficio de viajeros.

Esta estación, en fondo de saco, contaría con cuatro vías y tres andenes de diferente longitud, entre 464 y 114 metros y se planea tenerla en servicio para finales de este año. En una primera fase tendría sus cuatro vías en ancho ibérico y cuando llegaran los trenes de alta velocidad, previsto para 2012, tendría dos para el ancho estándar.

■ La orilla derecha

Con la terminación de este proyecto ferroviario y urbanístico, León ganará un importante espacio para nuevos usos urbanos, para coser la fachada occidental de la ciudad y que el salto del río Bernesga no se encuentre al otro lado con la segunda barrera, la de las vías, compacta frontera que

ahora se franquea, en precario, sólo por un complejo paso a nivel, una pasarela peatonal, un puente de carretera (Fernández Ladreda) y un paso inferior en San Andrés.

El proyecto en marcha, que nace respaldado por un amplio consenso ciudadano, quiere crear un nuevo foco de centralidad en este espacio de marcado carácter industrial ya que a la estación se han adherido históricamente instalaciones fabriles, como la antigua Azucarera Santa Elvira, o solares residuales en "barbecho urbano" por su difícil capacidad de asimilación urbana. Y este nuevo espacio central seguirá teniendo al ferrocarril como protagonista.

El nuevo Palacio de Congresos y Exposiciones a situar en las ruinas de la azucarera, el equipamiento deportivo del campo de fútbol y las dotaciones de transporte que suponen la futura estación ferroviaria y la actual estación de autobuses, se vinculan al centro urbano histórico por un nuevo puente sobre el Bernesga, estructura que se prolonga como un singular "Ponte Vecchio", un espacio urbano nuevo que liga la estación de autobuses y la nueva terminal ferroviaria con nuevas dotaciones comerciales.

Grandes parques, edificios de servicios y hasta unas 3.600 viviendas jalonarán el actual traza-

■ Enlace Sur

Una de las actuaciones que ya habían quedado definidas desde el principio de este proyecto, y que incluso ya está plenamente operativa desde septiembre de 2008, es la construcción del "Enlace Sur". Este doble ramal, de seis kilómetros de longitud, y una inversión de 28,40 millones de euros, conecta las líneas de Palencia-La Coruña y León-Gijón mediante una variante que discurre por el sur de la ciudad. Como obras singulares destacan un viaducto de 295 metros, que salva la CN-630, y ocho pasos inferiores. El nuevo enlace permite la continuidad de los trenes de mercancías procedentes del sur con destino Asturias y Galicia (y viceversa), de forma que no atraviesen el casco urbano leonés, dando respuesta a una antigua reivindicación local. Adicionalmente, este ramal podrá desviar el tráfico ferroviario de forma provisional mientras se realiza el soterramiento del resto del tramo.

El enlace está formado por dos ramales, que discurren fundamentalmente en terraplén, salvo en el viaducto y los pasos inferiores citados. Con una longitud de 3,1 y 2,8 kilómetros, ambos ramales están conectados entre sí para hacer posibles todos los movimientos necesarios para la circulación. La construcción de este enlace afecta a la actual estación intermodal de contenedores, que será desplazada al nuevo complejo de Torneros.

Complejo de Ferroviario de León en Torneros

Con la finalización de toda esta operación ferroviaria y urbanística, en la ciudad de León sólo recalarán trenes de viajeros. Todos los trenes mercantes y las circulaciones de servicio en operaciones de mantenimiento, serán derivados bien al Enlace Sur o al gran complejo ferroviario de Torneros. Situado en el municipio de Onzonilla, a poco más de siete kilómetros de la actual terminal, entre los kilómetros 114 y 115 de la línea Palencia-La Coruña, en Torneros se ubicarán las instalaciones vinculadas al mantenimiento de trenes y a la actividad logística ferroviaria.

Serán unos 500.000 metros cuadrados de suelo ferroviario, con los cuales se amplía sustancialmente la operatividad ferroviaria con respecto a las antiguas instalaciones y, adicionalmente, se integran las labores de mantenimiento de trenes, dispersas ahora en dos recintos segregados y distanciados. Situada más al sur, la estación de clasificación e intermodal tendrán hasta un máximo de 22 vías, distribuidas en cinco haces.

Todas ellas podrán recibir trenes de 750 metros y habrá una gran losa, con dos o tres vías, para el tránsito intermodal. Vinculado a esta gran terminal la sociedad estatal SEPES plantea desarrollar una gran actuación logística, con vocación de convertirse en la terminal intermodal más relevante del noroeste español.

Justo a continuación de la terminal mercante se abre el recinto dedicado a mantenimiento de trenes de Renfe Integria. Este complejo cuenta con quince vías, once de las cuales atraviesan la nave del nuevo taller. En principio todo el complejo se destina a material de ancho ibérico y cuenta con otras dependencias auxiliares que se distribuyen en un recinto de cerca de un kilómetro de longitud. Aquí de desplazarán los trabajos que hasta ahora se vienen haciendo en el taller de material tractor, situado en la bifurcación de San Andrés, y los de material remolcado, dispuestos en el mismo recinto de la terminal ferroviaria leonesa.

Situado a unos tres kilómetros más al norte del futuro complejo de Torneros se encuentra la actual terminal intermodal de Adif. Este espacio se ha visto afectado por la construcción del extremo sur del Enlace Sur de León, por lo cual esta actividad se va a desplazar al nuevo complejo de Torneros, situando en su lugar la nueva base de mantenimiento de vía de Adif. Esta actividad de desarrolla ahora en diferentes localizaciones dispersas y, una vez rematada la obra, se desplazará a un espacio acondicionado para ello con tres vías y dos naves. Junto a este espacio el proyecto prevé mantener un acceso a la empresa Vidriera.

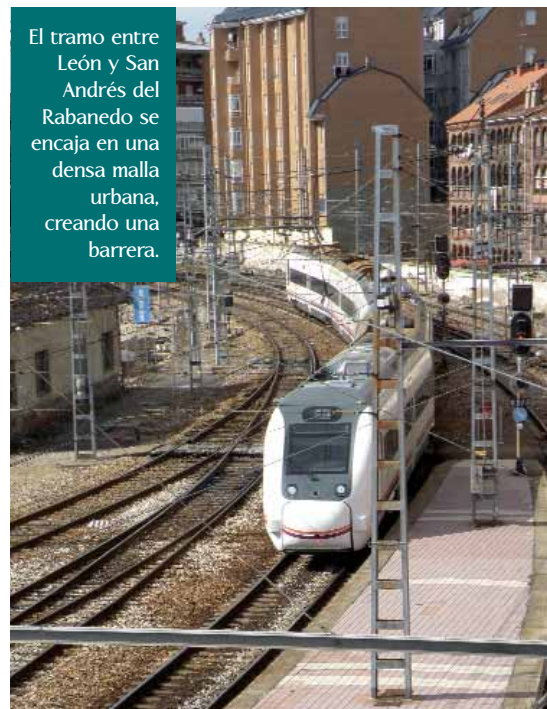
do ferroviario, ya sea envolviendo el tramo soterrado o cubriendo el tramo soterrado. El actual edificio ferroviario será conservado para dotaciones urbanas y la marquesina será repuesta bien en su enclave actual o en otro anejo en función del proyecto definitivo de soterramiento.

La actual estación de clasificación se conformará como un

gran parque periurbano y un área empresarial, ya que esta zona de León tiene un marcado carácter fabril y sería en esta línea, de industrias innovadoras en un espacio industrial de calidad, como cabe considerar esta gran área liberada del servicio ferroviario.

En esta misma zona se ha reservado un espacio para el futuro museo ferroviario, recupe-

El tramo entre León y San Andrés del Rabanedo se encaja en una densa malla urbana, creando una barrera.



rando el valioso edificio de la estación de clasificación y desplazando allí otros elementos patrimoniales que quedarán fuera de uso con la reforma. También se mantendrá el acceso ferroviario funcional a los emblemáticos talleres Celdada, una veterana empresa ferroviaria local, garantizando su futuro industrial.

El proyecto encontrará parte de su financiación en las plusvalías que generará la puesta en mercado del terreno ferroviario liberado para nuevos usos. El presupuesto global del proyecto se eleva a más 400 millones de euros, costes que se han visto incrementadas sensiblemente con respecto al presupuesto inicial debido a las ampliaciones sobre las primeras propuestas de 2002, mucho más modestas que lo que está actualmente en marcha. ■

MIGUEL JIMÉNEZ

La Feria europa

de todos los protagonistas del transporte público y de los modos de desplazamiento sostenibles

Madrid,
Invitado
de Honor

Transports 2010 Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



PARÍS
8-9-10 de junio de 2010

**Para cualquier información
complementaria:**
Promosalons España
Tel.: 91 411 95 80
Email: promosalons@promosalons.es

www.transportspublics-expo.com

Organizado por

GIE **Objectif transport public**
Groupement des Autorités
Responsabilités de Transport **GART | UTP** Union des Transports
Publics et Ferroviaires

Con la
colaboración de



ALSTOM **BOMBARDIER**

Socios oficiales

