

GETAFE



EPOCA 5ª * N.º 293 * SEPARATA

BOLETIN INFORMATIVO DEL AYUNTAMIENTO DE GETAFE



Un Tren imparabile



Pedro Castro: "Es la consecuencia del esfuerzo y del trabajo de todos los vecinos"

PEDRO CASTRO VAZQUEZ
Alcalde de Getafe

Por fin se ha conseguido... ¿cómo lo valora?

Son doce años de trabajo y lo valoro como un hito muy importante porque Getafe va a ser otra ciudad. Una vez enterrada la vía va a significar que se elimina una importante barrera física pero es más importante ya que se elimina una barrera social que va a permitir que los ciudadanos puedan comunicarse de una forma natural y puedan utilizar la ciudad. Hasta ahora se han visto limitados por esta barrera y gracias al esfuerzo de todos se va a eliminar un elemento de tensión, y donde hoy se vive de espaldas a la vía se vivirá en una zona de ocio con zonas de

restauración quioscos de todo tipo. Una ciudad más humana donde los vecinos podrán pasear, vivir y respirar.

Se establecerán otro tipo de relaciones...

Sin duda, no podemos olvidar que hay muchos ciudadanos de Getafe que viven en la Alhóndiga y dicen, "voy a Getafe". Es una expresión natural mucho más extendida de lo que pueda parecer porque siempre han vivido en una franja de Getafe, no ha utilizado a Getafe en toda su extensión. Dentro de dos o tres generaciones la vía del tren será historia que contarán los mayores en las tertulias.

Empieza una nueva etapa...

Es el momento de agradecimientos. Como Alcalde de Getafe me ha tocado el timón de esta nave y tengo que dar las gracias a los vecinos de Getafe y a su sociedad vertebrada. A sus 176 organizaciones vecinales, sindicales, políticas, culturales, deportivos que han estado ahí de una forma activa. Doce años de trabajo con una tarea difícil pero que sin estas organizaciones no hubiera sido posible esta obra que es la consecuencia del esfuerzo y del trabajo de todos los vecinos. A mí me ha cabido el honor y el orgullo de ser el timonel de esta nave.



"El enterramiento de la vía, un sueño hecho realidad"

GREGORIO GORDO PRADEL
Portavoz de Izquierda Unida

Después de años de reivindicación y movilización del pueblo de Getafe junto al Gobierno Municipal del PSOE e IU hemos visto por fin un sueño hecho realidad.

Ni las zancadillas del Ministerio de Fomento dirigido por el PP, ni el excesivo número de años que ha transcurrido desde que recogíamos las primeras firmas por el enterramiento, han doblegado la voluntad del pueblo de Getafe de luchar por lo que era de justicia. Acabar con la división de nuestro pueblo y eliminar el peligro que suponía para los vecinos y vecinas de Getafe.

Hoy, por fin, debemos felicitarlos todos y todos los que tenemos la suerte de vivir en Getafe porque son todos los vecinos y vecinas de nuestra localidad los que han conseguido este sueño. Es más, no debe importarnos ni siquiera, quiénes han puesto dificultades, aunque esto no signifique que renunciemos a seguir insistiendo al Ministerio de Fomento para que cumpla con los acuerdos firmados y que tanto perjuicio económico causa a Getafe.

En nombre del Gobierno Municipal del PSOE e IU, gracias a todas y todos por seguir siendo, como siempre, personas solidarias que luchan por lo que es justo.

"Ni las zancadillas del Ministerio de Fomento dirigido por el PP, ni el excesivo número de años que han transcurrido desde que recogíamos las primeras firmas por el enterramiento han doblegado la voluntad del pueblo de Getafe"



"Quiero dar las gracias a los ciudadanos de Getafe por su tesón, el trabajo y la ilusión que han mantenido"

ANTONIO ALONSO HERREROS
Portavoz del Grupo Socialista

El pasado día 16 de septiembre, se adjudicaron las obras del enterramiento de la vía del ferrocarril, línea C-4, a su paso por nuestra ciudad.

En nombre del Grupo Socialista del Ayuntamiento de Getafe quiero dar las gracias a todos los ciudadanos de Getafe por el tesón, la paciencia, el trabajo y la ilusión que han mantenido durante estos años para conseguir este objetivo que, sin duda, supone proyectar nuestro municipio hacia el siglo XXI.

Es evidente que sin el esfuerzo de todos no hubiéramos podido hacer desaparecer lo que hasta ahora es una barrera física y social que divide Getafe en dos.

Lamentablemente, no todo el proceso ha sido apoyado de la misma manera por todos. Así, el Ministerio de Fomento incumpliendo alevosamente el Convenio firmado en 1996 con este Ayuntamiento, se ha negado a pagar la parte del proyecto que le corresponde. No entendemos cómo la Administración del Estado puede crear una inseguridad jurídica de esta magnitud y se puede reír así de todo un pueblo.

Bajo la argumentación de no disponer de recursos se ha negado a cumplir sus compromisos.

Sin embargo y, haciendo uso del mayor de los cinismos, el Gobierno de la Nación del Partido Popular ha llegado a un compromiso con el Ayuntamiento de Cádiz para financiar un 60% el enterramiento de sus vías cuyo coste total asciende a 17.000 millones de pesetas.

Ni que decir tiene que me congratulo con los ciudadanos

de Cádiz por lo conseguido, pero, lamento la actitud discriminatoria de la que hace gala el Gobierno de José María Aznar.

Finalmente, debo reiterar mi felicitación a todos los ciudadanos de Getafe, a todos los colectivos y a todos aquellos que un día apostaron por un Getafe mejor, una ciudad sin obstáculos físicos ni sociales que, sin duda, la hará más transparente, libre y solidaria.

"Me congratulo con los ciudadanos de Cádiz por lo conseguido, pero lamento la actitud discriminatoria de la que hace gala el Gobierno de José María Aznar"

Un Tren imparable

SE HA CONSEGUIDO

- Eliminar el obstáculo de las vías
- Mejorar el acceso a la estación
- Urbanizar los bordes
- Atenuar el ruido
- Unir Getafe

Más de 27.000 personas de Getafe, que cruzan diariamente las vías del tren se verán beneficiados por la realización del proyecto más ambicioso de la última década en nuestra localidad: el ENTERRAMIENTO DE LA VIA FERREA. Las obras las realizará una UTE (Unión Temporal de Empresas), formadas por NECSO, Ferrovial, y ACS en un precio que supera los 7.000 millones de pesetas. Está previsto que las obras comiencen en noviembre de 1998 y que el servicio esté a pleno rendimiento en el año 2.000.

Los vecinos de Getafe, a través de la Plataforma por el

Enterramiento de la Vía, llevan años reivindicando la supresión de esta barrera que divide urbanística y socialmente, Getafe. No sólo por la dificultad del cruce de las vías,

también por la falta de viario en el entorno de la estación. Los coches llegan mal y aparcan peor y los autobuses maniobran con mucha dificultad. Por su parte los usuarios del tren de cercanías, lo tienen también muy difícil, sobre todo por el lado oeste del barrio de la Alhóndiga, pues tienen que circular por aceras mínimas y cruzar las vías por pasarelas incómodas y pasos inferiores peligrosos.

Manos a la obra

El objetivo de estas obras es el soterramiento del ferrocarril que atraviesa Getafe de norte a sur por donde circula la línea de cercanías C-4, Madrid-Parla. Debido al fuerte crecimiento de población que se produjo entre mediados de los años sesenta y mediados de los setenta, el corredor ferroviario quedó incrustado en la trama urbana, constituyendo un obstáculo considerable entre las dos partes en que dejó dividida la ciudad. Desde entonces se han realizado numerosos estudios para solucionar el efecto barrera y el impacto ambiental que provoca la presencia del ferrocarril.

La travesía ferroviaria de doble vía electrificada tiene una longitud de algo más de 3 km. El trazado de planta consta de una alineación recta de orientación noroeste-suroeste de una curva intermedia y de otra alineación recta de dirección Norte-Sur.

La sección del pasillo ferroviario varía de ancho: 50 metros en la zona norte, 70 metros en el centro y en 30 metros en el tramo sur, que se corresponde, respectivamente con las áreas industriales del norte, y con las zonas residenciales del sur.

La estación consta de dos andenes y tres vías vivas, más otras vías en fondo de saco situadas en su costado oeste en evidente desuso.

La utilización de las vías generales en un día laborable es de 236 circulaciones de cercanías (118 en cada sentido) y 2 de mercancías. En sábados y festivos se reduce a 148 (74 en cada sentido). Las unidades de cercanías tienen un peso de 173 toneladas, son de tracción eléctrica y circulan a una velocidad máxima de 100 km/h.

La situación céntrica en que ha quedado instalado el ferrocarril en la ciudad, representa una indudable ventaja para los muchos viajeros que diariamente lo utilizan pero, en cambio es una fuente de molestias para la ciudad y su entorno inmediato. La travesía ferroviaria, de unos 3 km de longitud, situada al mismo nivel que el terreno circundante, ha quedado incrustada en el centro de la ciudad, constituyendo un obstáculo importante entre sus lados este y oeste.

Los cruces de las vías para el tráfico son dos pasos superiores en los extremos norte y sur y enlazados con la carretera de Toledo y dos pasos inferiores en el tramo del centro urbano (calle Leganés y calle Greco). Los cruces para peatones son seis: tres pasarelas muy altas e incómodas y tres pasos inferiores poco atractivos. Los estudios de movilidad realizados indican que los pasos a distinto nivel para vehículos funcionan con cierta holgura, pero los cruces para peatones son insuficientes e inadecuados.

Otro elemento a tener en cuenta es el impacto acústico, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas realizó para el Ayuntamiento de Getafe un Estudio sobre el problema del ruido ferroviario en el entorno de las vías. El ruido considerado como más molesto es el producido por la noche por los trenes de mercancías que pasan sin horario fijo.

Nueva estación

El enterramiento de la vía férrea a su paso por Getafe incluye la construcción de una nueva estación en el costado oeste de la actual, denominada también GETAFE CENTRO. Esta nueva estación consta de dos vías generales en recta, con sendos andenes de 240 metros de longitud y 7 metros de anchura.

La rasante de las vías de la estación es tal, que garantiza el soterramiento estricto. Así puede resolverse el acceso a los andenes con un solo tramo de escaleras y cubrir tan solo la parte de la estación con una losa para el vestíbulo y los cruces pertinentes. El resto se deja cubierto con una gran bóveda acristalada al modo de la mejor tradición ferroviaria. De este modo se garantiza la iluminación natural de la estación que, a pesar de estar unos 7 metros bajo la cota de la calle, puede disfrutar en toda su longitud de la luz del día.

Un grupo de escaleras permiten el acceso a los andenes desde la cota del vestíbulo de acceso, y varias pasarelas perpendiculares a las vías aseguran el cruce peatonal de éstas a lo largo de la estación.

La nueva estación se convierte así en un hito urbano importante, con una envergadura potente y visible desde distintas calles de la ciudad, que podrá estar iluminada de noche como espacio en el que convergerán diferentes actividades no sólo la del mero transporte.

La cubierta general de la estación está formada por una bóveda de cañón hecha con una estructura triangulada de tubos metálicos para conseguir una estructura en lámina cilíndrica que permita apoyarla en puntos aislados. La estructura de tubos se cubre con cristal de forma que toda la cubierta sea transparente.

En el centro de la estación, en la zona de acceso a ella, la bóveda general se interrumpe con una nueva bóveda con eje perpendicular al de la general. En esta bóveda están todos los servicios de la estación y las escaleras de acceso a los andenes. Esta bóveda está también hecha con una estructura triangulada de tubos y cubierta de cristal.

La estación se compone por tanto de tres bóvedas con una longitud total aproximada de 245 metros. La cubierta de la estación se convertirá en un elemento muy singular de Getafe, sino se convierte en un símbolo del nuevo espacio urbano. Sobre la losa en la que se localiza el vestíbulo de acceso se sitúan las taquillas, el despacho del Jefe de Estación, aseos para el público y dos locales disponibles para uso comercial. Por lo tanto, la estación queda abierta a la luz y al espacio natural.

Los materiales utilizados están en consonancia con el tipo de estación propuesta y con lo realizado en otras estaciones de reciente puesta en servicio como la de Príncipe Pío en Madrid, por ejemplo. Los pavimentos son de baldosas de terrazo en diferentes texturas según las zonas. Los paramentos van revestidos de paneles de chapa de acero esmaltado tipo pasamanos y barandillas de tubo de acero inoxidable y los acristalamientos de vidrio laminado contribuyen a facilitar el mantenimiento de la instalación y alcanzar un nivel de acabados y de seguridad acorde con los criterios actuales del transporte público.

Es destacable, asimismo, que el transporte de viajeros dispone de cuatro escaleras fijas y ocho mecánicas así como de dos ascensores, dotación que posibilita el acceso al ferrocarril a personas con movilidad reducida. Los ascensores tienen un cerramiento exterior acristalado en el vestíbulo de acceso a tono con el criterio general de transparencia de la estación.

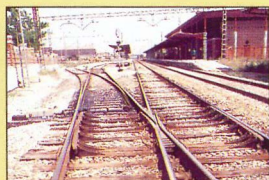
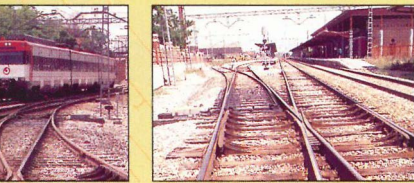
El Ministerio de Fomento pagará el enterramiento de la vía férrea de Cádiz

En Cádiz, sí

El Ministerio de Fomento SI FINANCIARA EL ENTERRAMIENTO DE LA VIA FERREA A SU PASO POR CADIZ. Al contrario que en Getafe, el Ministerio pagará el 60% de esta obra, que tiene un presupuesto mínimo de 17.000 mil millones de pesetas; el 40% restante lo pagarán al 50% la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Cádiz. A

este acuerdo llegó el Ministro tras las reuniones que ha mantenido con la Alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez (PP), tal y como se puede leer en dos noticias aparecidas en los diarios "El País" y "Diario de Cádiz", el pasado mes de septiembre.

Como se recordará, el Ministerio de Fomento NO HA FINANCIADO EL ENTERRAMIENTO DE LA VIA FERREA EN GETAFE A PESAR DE TENER FIRMADO UN CONVENIO EN 1996 POR EL QUE SE COMPROMETIA A FINANCIAR UNA TERCERA PARTE DE ESTE PROYECTO. Dos años después comunicó su NO participación en este proyecto. Al final, las obras de Getafe tendrán que ser financiadas al 50% por el Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid.





Un Tren imparabile