

Después del estudio informativo que ADIF presentó el año pasado se esperaba un Plan Especial para toda la zona de Las Estaciones, al que obliga la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbana, que debería definir los criterios de actuación desde el punto de vista urbanístico, en concordancia con los planteamientos ferroviarios.

Al parecer esto no va ser así. Se están dando los pasos para cubrir directamente la zona de vías, sin estudiar en qué manera repercute en el entorno y sin formar parte de ningún plan a mayor escala.

La propuesta del Ministerio de Fomento se remite exclusivamente al sistema ferroviario, sin preocuparse de si ayuda solventar los graves problemas del populoso barrio de Castilla-Hermida, ni si pudiera impedir las acciones futuras que se señalan como necesarias el Plan General.

La oportunidad que tanto esperaba Santander de disponer de una parte de los terrenos ferroviarios para solventar los problemas que afectan a este sector de la ciudad, se plantea sin la mínima ambición de «crear ciudad», sin la necesaria planificación y sin una adecuada reflexión urbanística y arquitectónica.

Tampoco ha existido la preceptiva participación ciudadana, ni debates ni concursos de ideas donde se puedan aportar alternativas. La ciudadanía desconoce el alcance, o inconvenientes, de lo que se va a hacer. Las infografías presentadas aportan una visión distorsionada de lo que se pretende. Se ha transmitido la idea de que se va transformar todo en un gran parque y que de esta manera se van a solucionar los problemas de una zona tan densificada y sin espacios verdes como Castilla-Hermida. Esto no va a ser así.

El Ministerio de Fomento ha decidido cubrir las vías con una losa de hormigón de 50.000 metros cuadrados a una altura de unos 12 metros, como un edificio de cuatro plantas, sobre la que dicen podrá luego realizarse un gran parque público. En realidad no se prevé plantar árboles sobre la losa, no es fácilmente utilizable ni accesible por estar situado sobre el tejado de un cuarto piso, salpicado además de instalaciones, huecos de ventilación, lucernarios, escaleras de incendios, que interrumpen la visión e impiden su uso. No es el gran espacio que la ciudad necesita, por muy verdes que se pinten las infografías que se muestran.

Los espacios públicos de la ciudad no deben hacerse a partir de los sobrantes de otras actuaciones sectoriales, y luego ya se verá como se puede adecuar el lugar..., si se puede. Espacios como la cercana plaza de la Estación de Autobuses ha fracasado como espacio público, pues, a pesar de su enorme po-

tencialidad urbana, se ha convertido en un lugar sin uso, como consecuencia de estar elevada 1,5 metros y perder la relación visual con las calles adyacentes. Ello nos tendría que bastar para intentar no volver a caer en los mismos errores.

Vamos a pagar por ello, santanderinos y cántabros, 50 millones de euros por una obra que no forma parte de una planificación integral del área, ni tiene en cuenta las conse-

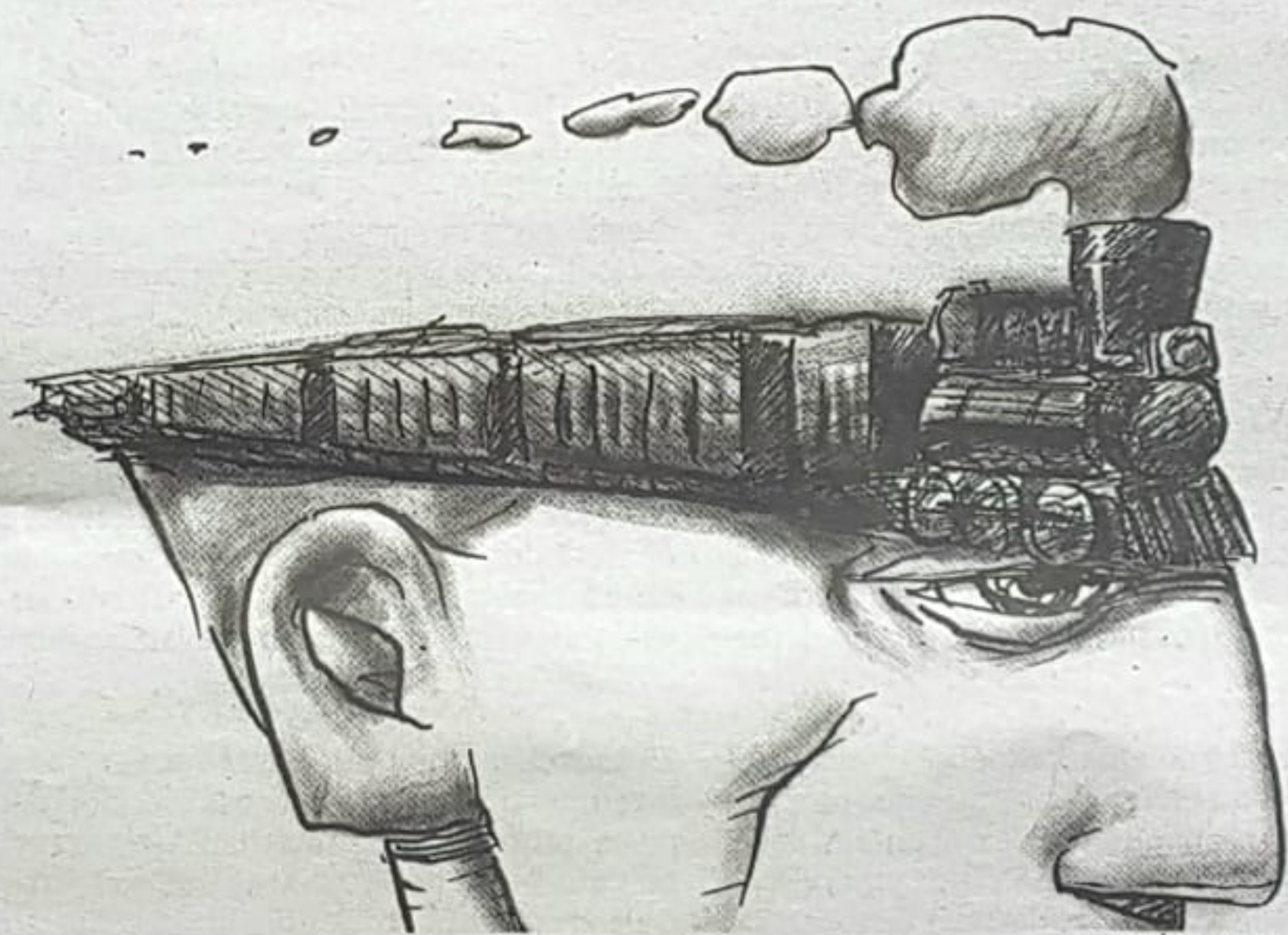
cuencias negativas que esta falta de previsión pudiera acarrear. Se actúa con un fin cortoplacista y oportunista que poco tiene que ver con los intereses de la ciudad. Basta de ocurrencias poco reflexionadas.

La actuación sobre los espacios ferroviarios abarca 300.000 metros cuadrados de superficie, más que 40 campos de fútbol en el centro residencial de la ciudad. La mayor oportunidad que tiene Santander para compensar

GRUPO ALCEDA*

Planificación ferroviaria y participación ciudadana

No se deben hacer obras de esta importancia y trascendencia sin que formen parte de una ordenación más general



:: JOSÉ IBARROLA

y resolver sus carencias urbanas y convertirse en una ciudad del siglo XXI, no puede resolverse con una simple nave sobre las vías.

La oportunidad de conectar el centro de la ciudad y su Frente Marítimo con los barrios de Peñacastillo, Primero de Mayo o el necesario parque de la Remonta quedaría bloqueado si no se planifica correctamente este espacio ferroviario. No se deben hacer obras de esta importancia y trascendencia sin que formen parte de una ordenación más general.

Incluso se aprueba sin los estudios medioambientales exigibles en temas de tanto alcance urbanístico, y sin una planificación que prevea sus consecuencias. De esta manera la actuación atisba su posible ilegalidad, por tratar de evitar los procedimientos reglamentarios, y forzar una solución con obras que condicionan el planeamiento futuro mediante irreversibles hechos consumados.

El Convenio de Aarhus, ratificado por España en 2004 y de obligado cumplimiento, define el deber de promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incumben al medio ambiente y al urbanismo. No es suficiente con que aparezca en el BOE para justificar su legitimidad, es necesario que los poderes públicos promuevan la participación efectiva, con documentos y explicaciones legibles para los ciudadanos, abrir debates y escuchar posibilidades, que las hay, y den capacidad al ciudadano para que exprese su opinión fundamentada. Parece que se tiene miedo a abrir un proceso participativo en una cuestión tan importante y trascendente. Esperemos que todos, ciudadanos, asociaciones, partidos políticos, podamos trabajar para lograr una actuación de calidad y encontrar juntos el futuro que Santander se merece, al igual que se viene haciendo en otras ciudades españolas.

Es hora de que los partidos políticos salidos de estas últimas elecciones cumplan con sus compromisos de fomento de la participación ciudadana, que todos han llevado en sus programas electorales, y que esta se inicie por algo tan trascendental para la ciudad como es la integración urbana de la reordenación ferroviaria. Santander no puede malograr esta última gran oportunidad.

Forman parte del Grupo Alceda: Eduardo Manzanares, Angela de Meer, Luis Villegas, Eloy Velázquez, Orestes Cendrero, Javier Ruiz Carvajal, Juan Calzada, Fernando Vierna, Celestina Losada, Aurelio González de Riancho, Domingo de la Lastra, Claudio Planas, Fernando Mantilla, Esperanza Botella, Ignacio González de Riancho, María José Gómez Acebo, Juan txu Bazán, Rosa Coterillo, Merche Fernández, Miguel de la Fuente, Esther Saínz Pardo.