

EL DESVIAMENT DE LA N-340 I EL SOTERRAMENT DE LES VIES DE RENFE, A DEBAT

# Castelló: 15.000 milions per a somiar

El desviament de la N-340 al seu pas per Castelló ha convertit el projecte en la polèmica urbanística més sonada de totes les que hi ha hagut a la Plana. Fins al punt que els partits polítics amb representació municipal han declarat que la elecció del nou traçat de la via s'ha de tractar com un assumpte d'estat.

Albert Vicent

«De la via cap amunt, tots xurros». D'aquest tòpic castellonenc es desprèn, com de quasi tots els tòpics, una gran dosi de realitat. A l'oest de la via i de la carretera nacional 340 viu «l'altre Castelló», la ciutat dels emigrants que trobaren a les dues vies de

rics que tan sols les periòdiques eleccions municipals han tret de l'oblit. Contra les dues han batallat corporacions, associacions de veïns i diverses forces polítiques de manera que el desviament de la carretera i el soterrament de la via han estat monedes electorals, temes pendents i motiu per a rius de tinta als diaris.

Davant la contaminació, els sorolls i la inseguretat que tot això comporta, els barris perifèrics s'han alçat moltes vegades en manifestació, especialment des del barri de Sant Josep Obrer, contra la marginació i a favor de l'eliminació dels obstacles urbanístics. Ara, quan per fi el MOPU ha decidit incloure en els pròxims pressupostos el desviament



El soterrament de la via de Renfe implicaria la creació d'un nou espai urbà que integraria les dues meitats en què es divideix ara la ciutat. A la dreta, N-340.

comunicació sengles barreres urbanístiques que durant dècades s'han encarregat de filtrar l'arribada que comportà el boom dels 60.

Més enllà de la N-340 s'estenen barris sense jardins, dotacions, centres culturals o ambulatoris. L'altre Castelló disfruta d'una qualitat de vida inferior a la resta de la ciutat agreujada, a més, per índexs d'atur i delinqüència superiors a la mitjana de la comarca.

La N-340 i la via fèrria han deixat darrere seu un rosari de barris perifè-

## Un desviament polèmic

Més de 20.000 vehicles circulen diàriament per la N-340 al seu pas per Castelló. Una xifra que es veu augmentada pel trànsit provinent de les carreteres de Morella —que comunica amb el Maestrat i els Ports—, d'Alcora —accés des de l'Alcalatén— i de Ribesalbes. A més dels turistes habituals, aquesta carretera suporta el trànsit dels vehicles pesants que tenen per destinació els diferents polígons industrials de la Plana.



VICENTE A. JIMÉNEZ

de la N-340, la polèmica ha sorgit amb motiu dels possibles traçats.

Les obres, sense comptar les expropiacions de terrenys, tindran un pressupost que superarà els 4.000 milions de pessetes i s'espera que el traçat es pugui començar a primers de l'any pròxim. Abans, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU) presentarà dos projectes alternatius, que comprenen el desviament per l'est o per l'oest del nucli urbà. I aquest és precisament l'origen del conflicte municipal que amenaça de dividir l'opinió pública.

Els enginyers del MOPU estan ultimant aquest doble projecte que serà traslladat en unes setmanes a la corporació de la capital de la Plana. Delineació, traçats, accessos, influència en el futur de la ciutat, perspectives del comportament del trànsit i previsions d'expropiacions conformen un dens dossier que provocarà, de ben segur, un dur debat al si de l'ajuntament castellanenc.

La solució per l'est contempla desviar la N-340 entre Castelló i el Grau. Els avantatges d'aquest traçat són que aïlla el trànsit pesat del trànsit intern de la

ciutat, aprofita part de l'accés al port de Castelló abaratint el cost del projecte i representa facilitar el contacte entre la franja costanera i la resta de la població de la Plana Baixa, pròxima a les dues-cents mil persones. D'aquesta manera, la proximitat entre la carretera i els nuclis industrials evitarien que es repetira l'aïllament provocat en altres poblacions, com la mateixa Borriana. Contràriament, els inconvenients que presenta el traçat est són la invasió de la zona més rica de la marjalera, el major nombre de vivendes afectades, l'encariment del pressupost i la creació d'una barrera urbanística entre el Grau i Castelló. D'altra banda, les característiques geològiques del terreny obligarien a construir un ferm de característiques molt especials.

La solució per l'oest, però, no crea barreres, és més barata, integra urbanísticament a tota la ciutat, afecta menys construccions i es pot complementar amb el projecte de la Conselleria d'Obres Públiques i Urbanisme, que pretén unir els accessos d'Alcora, Morella i Ribesalbes. Com a inconvenients



presenta la invasió d'un nucli d'exploacions agrícoles d'alt rendiment, les barreres orogràfiques, la duplicació de traçats amb l'autopista A-7 i l'aïllament respecte del port i la zona turística. Fins ara, a l'espera que els projectes del MOPU es facen públics, els quatre partits presents a la corporació —PSPV-PSOE, AP, CDS i UPV— han declarat que l'elecció s'ha de tractar com un assumpte d'estat, d'una manera no partidista i amb la intenció d'arribar a un consens.

Per a Alfred Cadroy, president de la comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Castelló, «tant una opció com l'altra condiciona el futur de la ciutat. Per tant, és una decisió transcendent i això implica que cal evitar provocar una divisió entre els castellanencs i valorar els avantatges i inconvenients que tenen totes dues per a trobar la solució de Castelló. Això implica que s'ha d'obrir un debat entre les forces polítiques, les associacions de veïns, i els grups econòmics de la ciutat. Així i tot, la decisió sempre serà conflictiva».

L'alcalde de Castelló, el socialista Daniel Gozalbo, malgrat insistir que el consens ha de ser la fórmula de l'elecció, ha manifestat repetidament la seua preferència pel traçat est, argumentant que facilita l'accés al port i a la platja. Si el seu predecessor, Antoni Tirado, es va obsessionar amb la solució centre, Daniel Gozalbo vol acabar la legislatura creant una zona turística al nord-est del terme municipal capaç d'enllaçar amb Benicàssim i atraure els visitants. En aquest sentit es preveu la implantació d'una zona residencial i la construcció d'un planetari que, en un futur, es



convertiria en un museu de la ciència. El CDS, encara a l'equip de govern, dona suport a aquesta iniciativa i AP encara no s'ha decantat per cap de les dues alternatives, mentre que UPV ja ha mostrat les seues preferències per la variant oest esgrimint raons ecològiques, d'integració urbanística i d'enllaç amb les carreteres de l'interior.

Si bé l'accés del trànsit pesat al port de Castelló és un altre factor que esgrimeix Daniel Gozalbo a favor del traçat est, Alfred Cadroy assenyala que «a l'hora de prendre decisions no podem pensar si afavorim els projectes del MOPU respecte al port sinó que hem de mirar únicament quina és la millor solució per a Castelló des dels punts de vista ecològic, social, urbanístic i econòmic».

### La utopia oest

A finals de la dècada anterior l'aleshores alcalde de Castelló, Antoni Tirado, es va marcar com a objectiu la solució oest. Sobre el plànol el projecte era senzill, es tractava d'eliminar la barriera urbanística que conformen l'estació i la via soterrant-les per a crear un nou espai urbà que integrara les dues meitats en què es divideix la ciutat.

En la pràctica el projecte sempre ha comptat amb l'oposició de Renfe i de la Direcció General d'Infraestructura del Transport que entenen que el projecte és excessivament car.

A diferència d'altres ciutats, com Elx o Còrdova, la venda dels terrenys que ara ocupen l'estació i la via no seria suficient per a sufragar les obres.

Els càlculs més optimistes apunten que, una vegada revaloritzats els terrenys, es podria traure un miler de milions. Això és tot el que està disposat a aportar Renfe. I és que la filosofia de la companyia parteix del fet que no és objectiu seu solucionar els problemes urbanístics que puga generar el creixement descontrolat de la ciutat. Contràriament, la instal·lació de la doble via i la pròxima entrada en funcionament del ferrocarril d'alta velocitat fan que Renfe es decante cap a altres solucions, com la supressió de passos a nivell i la permeabilització de la via amb travesseres a diferent nivell.

Fins ara els contactes amb l'administració central han donat pocs resultats. L'últim intent va ser un viatge conjunt dels alcaldes de Vila-real i Castelló a la Direcció General d'Infraestructura del Transport per intentar vendre el projec-

te de fer una estació subterrània a Castelló i traslladar la de mercaderies a Vila-real. Des del Ministeri de Transports tota la resposta que es va donar era que les competències en aquest tipus de projectes corresponen a Renfe. A l'agenda de Daniel Gozalbo figura com a tema prioritari tractar amb la direcció de Renfe i amb les més altes instàncies del Ministeri de Transports la solució del problema.

D'altra banda, la Generalitat valenciana, a través d'un compromís verbal del seu president, Joan Lerma, s'ha compromès a participar en la finançació de les obres. L'ajuntament, per la seua banda, està disposat a fer un esforç, «però no a endeutar-se ni a hipotecar futurs pressupostos», assenyala Alfred Cadroy.

En aquest sentit, en les pròximes setmanes l'alcalde de Castelló proposarà la creació d'una comissió especial amb la participació de tècnics de l'ajuntament i representants de totes les forces polítiques per intentar l'assalt final al Ministeri de Transports. Si aquesta última temptativa també fracassa, la solució oest haurà estat un bell somni d'una ciutat que continuarà marcada per la divisió durant molts anys. □

edifici  
L'ESTANY

PORT  
SAPLAYA

HABITATGES DE DOS I TRES DORMITORIS  
en PLANTES BAIXES I ALTES

- mínima entrada.
- finançació fins a vint anys

• INFORMACIÓ I VENDES: Autopista València-Barcelona, Km. 4,5  
(EIXIDA 2). Tel. (96) 371 36 11. ALBORAIA i en FICSA, Pau, 11. Tels. 332 34 02/3/4. VALÈNCIA.

EIXIDA 2

4,5 Km.

VALÈNCIA

AUTOPISTA BARCELONA

PORT SAPLAYA

PLAN PARCIAL APTORASO FOR. O. M. 21-1-78