ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD URBANA Y ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE GRAN VELOCIDAD EN ESPAÑA*

LUIS SANTOS Y GANGES**

Durante la segunda mitad del siglo XX, tanto en Europa como en Iberoamérica y en otras zonas, la clausura y el levantamiento de líneas férreas ordinarias de débil tráfico ha sido un fenómeno de gran relevancia relativa y absoluta, que ha afectado mayormente a los territorios menos poblados y a las ciudades pequeñas, toda vez que la propia rigidez de gestión y la creciente especialización del modo ferrocarrilero -asociada a los movimientos masivos o a las largas distancias- han venido exigiendo cada vez más unos niveles de demanda que no pueden ser cubiertos. De esta forma, entre los años sesenta y noventa del siglo pasado, se ha producido un encogimiento de las redes férreas, mientras las carreteras se han convertido en el medio universal del tránsito mecanizado, en un contexto político y económico que no ha sido en general propicio para las inversiones públicas en los caminos de hierro.

Por otro lado, y de forma contradictoria, en el último quinto del siglo pasado han ocurrido unos puntuales aunque importantes acontecimientos que, en conjunto, han modificado la tendencia descendente de la cuota del tren en el transporte, y que vienen a ser la deslumbrante aparición de la gran velocidad ferroviaria (en Japón, Francia, Italia, Alemania, España y otros países) y el gran avance y perfeccionamiento del transporte urbano y suburbano por carriles. El tren está recuperando de esta forma una imagen vinculada con el progreso.

La planificación y construcción de nuevas grandes infraestructuras para las redes de gran velocidad ferroviaria en Europa está siendo un potente argumento para acometer dos vías confluentes de actuación en la escala local:

---

* Texto redactado en la primavera de 2005.

** Doctor geógrafo y profesor de urbanística y ordenación del territorio en el Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid.

1. La remodelación del sistema ferroviario en las ciudades, que suele acarrear consecuencias urbanísticas estructurantes al actuar sobre el efecto de barrera de las vías e instalaciones técnicas y sobre la nodalidad de las estaciones.
2. La proyección de actuaciones urbanísticas más o menos ambiciosas, con la nueva estación de gran velocidad como argumento para una nueva centralidad urbana.

En efecto, en primer término, la llegada de una línea de gran velocidad suele ser un acicate en la reconsideración integral del equipamiento ferroviario en la ciudad. Una reconsideración que no sólo se asocia a la funcionalidad y eficacia del sistema, sino además a la rentabilización de los espacios, cada vez más tenida en cuenta por las sociedades ferrocarrileras, que aprovechan la centralidad de la estación para poner en el mercado recursos inmobiliarios. Mas, si es amplia la disponibilidad de espacios fruto de la remodelación de las instalaciones ferroviarias, y si se plantea desde la instancia local un proyecto urbanístico que genere o desarrolle un área de centralidad urbana, entonces puede estarse ante una oportunidad estratégica para la ciudad.

Éste es el complejo asunto que se pretende humildemente sintetizar o más bien apuntar en la presente aportación: el "moderno" planteamiento de grandes proyectos urbanos vinculados a las nuevas estaciones ferroviarias, en una suerte de convergencia de asuntos aparentemente muy distintos, como la supuesta competitividad entre ciudades, las ventajas urbanas de disponer de ferrocarril de gran velocidad, la remodelación de la "red arterial ferroviaria" de la ciudad causada por nuevas trazas ferroviarias, la rentabilización de espacios ferroviarios en desuso, la planificación urbana al servicio del crecimiento económico y la ambición de moda sobre la regeneración de áreas urbanas desde estrategias de centralidad.

1. EL FERROCARRIL Y SUS ESPACIOS, ARGUMENTOS PARA LOS GRANDES PROGRAMAS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Hay una literatura científica tan nutrida como variopinta, pero sobre todo muchas aportaciones técnicas generalmente interesadas o seguidoras de la moda, acerca del efecto de arrastre de las nuevas estaciones de gran velocidad ferroviaria en el ámbito local. Porque, entre los numerosos efectos que se le atribuyen al exitoso sistema ferroviario, hay uno que parece haberse convertido en boga: las modernas estaciones que se construyen *ex profeso* -a menudo en posiciones de borde urbano- pueden constituirse en elementos fuertes y de atracción para la creación de un área de nueva centralidad en la ciudad. De ahí la importancia que se concede a la arquitectura y la ingeniería de los contenedores emblemáticos, que materializan óptimamente la imagen de un espacio de servicios avanzados, aunque con la decimonónica y trasnochada excusa de la estación como puerta de la ciudad.

Primero en Francia y luego en otros países europeos, como Alemania, Suiza, España, Holanda o Italia entre otros varios, se plantean grandes proyectos urbanos con los ferrocarriles como uno de sus fundamentos. Unos proyectos que son, o bien densificaciones de las estaciones apoyadas en la construcción de centros de servicios, o bien transformaciones radicales de suelos ferroviarios en desuso pero bien situados en la ciudad consolidada, o bien nuevos desarrollos periféricos con vocación de espacios centrales, apoyados por determinados equipamientos y bien servidos por los ferrocarriles.

Sobre la lábil noción de grandes proyectos urbanos y su relación con determinados paradigmas, fundamentalmente la tensión de la competitividad de las ciudades, existe una bibliografía relativamente amplia.[1] Suele partirse de la idea de que se ha producido un radical cambio de las funciones estratégicas urbanas: la ciudad ha transitado desde el tradicional papel de centro organizador de un área funcional del territorio al de polo integrador de la economía local o regional en el circuito de la economía internacional. De aquí surgen o se generalizan los conceptos de la ciudad como empresa, de la necesaria potenciación de sus ventajas competitivas y de la conveniente promoción de una imagen de marca. Y, en este contexto de progresiva globalización de la economía que, según parece, incumbe a las ciudades por su creciente competición, la atracción de determinadas funciones consideradas como punteras parece depender a su vez de unos factores insoslayables que las llamadas políticas urbanas innovadoras han de cumplimentar. A saber: la existencia de infraestructuras y prestaciones avanzadas de transporte y comunicación, así como de unos servicios urbanos de carácter estratégico (terciario direccional, polos tecnológicos, contextos para la innovación...).

Los grandes proyectos urbanos del cambio de siglo tienen en común algunos caracteres generales, tal como Corinna Morandi señalaba en 1999: la disponibilidad de extensas áreas urbanas (industriales, ferroviarias...) en desuso o sobre las que existen determinadas tensiones por el modo de usar la ciudad y por una situación intraurbana de creciente centralidad; la oportunidad derivada de una demanda potencial o real de localizar funciones relativamente valorizadas (centros de negocios, nodos científicos o tecnológicos, áreas centrales de ocio y comercio...) contando con una accesibilidad privilegiada; las "ventajas" urbanas que derivan de la atracción de actividades direccionales, y el aprovechamiento de eventos excepcionales que coadyuven a la financiación de los proyectos.[2]

---

1 Entre las numerosísimas obras que se dedican a la visión de la ciudad como empresa y a las consiguientes políticas de competitividad interurbana, mencionemos aquí sólo dos desde una perspectiva crítica que defiende el planeamiento urbano: las aportaciones del libro coordinado por Corinna Morandi *I vantaggi competitivi delle città* (Milán, 1994) y el número 5 de la revista *Ciudades* (Valladolid, 2001), bajo el título "Ventajas urbanas y competitividad entre ciudades".

2 Aportación a las jornadas "Ventajas urbanas y competitividad entre ciudades" del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid en 1999, que se convirtió en el artículo "Grandi progetti e competizione tra città: una reflessione sui criteri di valutazione", *Ciudades,* núm. 5, pp. 43-57 (Valladolid, 2001).

Y sobre la eficacia de estos programas de transformación urbana, esta misma autora destacaba como consideración inicial la coherencia y sobre todo su referenciación con respecto al planeamiento urbano general, para argumentar después otras consideraciones, tales como la adaptabilidad al cambio de coyuntura socioeconómica, la flexibilidad a la hora de integrar nuevos participantes en el proceso de toma de decisiones, la integración de los proyectos en el contexto urbano funcional y económico, o la perspectiva de complementariedad respecto a otros grandes proyectos.

Los ferrocarriles, pues, tienen doble referencia en este planteamiento, ya que, al tiempo que disponen de amplias áreas de extensiva o reducida utilización y de relativa centralidad espacial, pueden dotarlas de gran accesibilidad y conectividad, y pueden aprovechar otros grandes proyectos de infraestructura como factores de arrastre: las estaciones consideradas como nodos de las redes de transporte y polos urbanos.[3]

2. EL FERROCARRIL DE GRAN VELOCIDAD, UN VALORADO INSTRUMENTO PARA LA INTEGRACIÓN EUROPEA, EL DESARROLLO REGIONAL Y EL DESENCLAVE URBANO

El nuevo ferrocarril compite ventajosamente con los otros modos de transporte en el movimiento de viajeros a unas distancias entre 100 y 600 kilómetros aproximadamente. Es un modo especializado, comercialmente rentable, muy eficaz, con un diseño cuidado y, por su prestigio en todos los campos, triunfante en la mentalidad colectiva. El tren de gran velocidad -en adelante TGV- se ha convertido rápidamente en un nuevo símbolo de numerosas facetas, entre ellas, el de la modernidad urbana.[4]

Aunque debe ser señalado que los ferrocarriles de gran velocidad simplemente surgieron, mediante el desarrollo intenso de depuradas tecnologías, para resolver problemas específicos de movilidad entre metrópolis, su posterior desarrollo se ha

---

3 Por lo que respecta al específico campo de los grandes proyectos urbanos sobre espacios ferroviarios, Luca Bertolini y Tejo Spit analizaron en *Cities on Rails* (Londres, 1998) los casos de Lille Europe (Euralille), el área de la estación de Utrech (Utrecht Centrum Project), Ámsterdam Zuidas, Estocolmo (Stockholm City West project), Basilea (EuroVille Bahnhof Basel), Zúrich (Zentrum Zürich Nord) y Londres (King's Cross). Son actuaciones concretas entre las numerosas que en Europa se han venido planteando en los últimos veinticinco años. Desde nuestro punto de vista, destacan sobremanera los planteamientos de importantes operaciones urbanas en el área y entorno de las grandes estaciones europeas o de las estaciones de las grandes ciudades europeas, si bien en directa relación con las LGV son mayormente reseñables los de Lille Europe como nueva área de borde, Lyón Satolas como área suburbana, y Bruselas Midi o Barcelona La Sagrera como áreas de nueva centralidad en lugares urbanos algo excéntricos.

4 Una modernidad sólo aparente, pues sigue pendiente el reto de las mercancías. La modernización del ferrocarril se ha ligado a los servicios de viajeros, mediante el progreso de la velocidad en la larga distancia y de la frecuencia en la corta distancia, pero se hace preciso un gran esfuerzo para la captación de una parte significativa -al menos no marginal- del transporte de mercancías de larga distancia, que deberá ir ligada al progreso de la fiabilidad del servicio.

basado en criterios de estrategia territorial y desarrollo regional. Así, conceptualmente se ha pasado de una lógica funcional a una lógica espacial, de construir unas líneas a plantear unas redes, y de un sentido de redes estatales al de una red transeuropea. Pero en la realidad, estamos aún en estos tres pasos o transiciones.

En efecto, ya las primeras líneas de gran velocidad -en adelante LGV- en Europa han sido planteadas de consuno entre los criterios funcionales de demanda real y potencial, y los criterios estratégicos de cada modelo territorial nacional. En la primera fase de su implantación, la demanda orienta la inversión hacia la interconexión de las grandes ciudades, pero el nuevo ferrocarril es también un instrumento de desarrollo regional, que desenclava territorios otorgándoles una privilegiada accesibilidad relativa: el caso París-Lyón responde a lo primero y el Madrid-Sevilla a lo segundo. En una segunda fase, se produce un deslizamiento de la idea de línea a la de red, de forma que se planea extender la novedosa tecnología por cada país, hacia todas las regiones y las ciudades medias, algo que empezó en Francia y luego se ha planteado en Alemania, España y otros países. Y en una tercera fase, se incorpora el sentido paneuropeo, que no sólo tiende a liberalizar el sector ferroviario público "monopolista", sino además a compatibilizar y conectar las redes estatales hacia la configuración de una macro-red: la denominada Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en su vertiente de los ferrocarriles de gran velocidad. Son tres fases casi simultáneas, que se solapan e interactúan, y que en cada país está teniendo una dinámica propia.[5]

La planificación de los nuevos accesos ferroviarios y de las futuras redes de gran velocidad, por lo tanto, tiende a responder en primer término a la conexión de las ciudades importantes, por ejemplo, París-Lyón-Marsella, Madrid-Barcelona o Roma-Milán. Es también evidente la tendencia a interconectar las redes estatales contando o sin contar con el argumento de las grandes ciudades, como por ejemplo París-Londres, París-Bruselas-Ámsterdam/Colonia, Barcelona-Perpiñán, Oporto-Vigo, Madrid-Lisboa o Lyón-Turín. Y además, se plantean nuevas líneas troncales a modo de grandes accesos desde las metrópolis hacia las regiones periféricas, como Madrid-Sevilla, París-Le Mans/Burdeos o Madrid-Valladolid/Medina. Se trata, en definitiva, de ampliar el sistema, o dicho de otro modo, de generar nuevas redes para todos los territorios.

---

5 Cabe señalar aquí que, en general, las nuevas infraestructuras ferroviarias son compatibles con el ferrocarril preexistente sobre la base de trenes que se adaptan a los dos sistemas, de forma que los TGV se desplazan rápidamente por las nuevas líneas para luego incorporarse a la red ordinaria y llegar a numerosos sitios. Así, las nuevas LGV tienen un evidente efecto de red y aprovechan a mayor población. Esto ocurre en Francia, Alemania, Italia, Bélgica, etc., que tienen vías con una trocha, ancho de vía o distancia entre carriles de 1,435 metros, el denominado ancho internacional o UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles). Sin embargo, en España y Portugal, donde las redes estatales de ferrocarriles disponen de un ancho diferente -el ancho ibérico, de 1,668 metros-, se ha optado por construir las LGV en ancho internacional, siguiendo un criterio netamente europeísta pero perdiéndose buena parte del beneficioso efecto red. Sobre el problema de los anchos de vía en la Península Ibérica y el planteamiento de una extensa "red de alta velocidad" especializada en viajeros, véase el artículo de Santos "La gran velocidad ferroviaria en España: ancho de vía y duplo-red" (León, 2004).

La cuestión por resolver, en este sentido, tanto por lo que respecta a los planteamientos políticos como a la propia investigación, es el papel que desempeñarán las ciudades medias y pequeñas, toda vez que se supone que las grandes ciudades son nodos relevantes para la futura red de gran velocidad ferroviaria, y por lo tanto sus estaciones son casi siempre espacios de oportunidad.[6]

La realidad hasta ahora es bien diversa. En Francia las LGV tienden a no pasar por las ciudades, mientras que en España la tendencia es la contraria. La LGV Madrid-Barcelona-Frontera francesa fuerza en lo posible la traza para servir a las ciudades, incluso las menores: Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Valls-Tarragona-Reus, Barcelona, Gerona y Figueras. La diferencia fundamental en la argumentación técnica reside en que para Francia las LGV a menudo son fundamentalmente medios especializados para la conexión entre grandes ciudades, sobre la base de la modernidad y eficacia de la red ferrocarrilera ordinaria, mientras que en España, donde la red ordinaria tiene muchas limitaciones, las LGV son consideradas como potentes elementos de oportunidad a los que las ciudades tienen derecho, es decir, son un argumento de desarrollo regional incluso aunque la justificación funcional siga siendo la interconexión de las metrópolis.

3. NUEVAS ESTACIONES DE FERROCARRIL EN ESPAÑA Y TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS

Para abordar esta relación entre nueva centralidad urbana y nueva estación AVE,[7] hemos de partir de las clasificaciones de situaciones-tipo que se han realizado al efecto. En la proyectación de las LGV con relación a las ciudades, diversas son las posibilidades de trazado y de localización de la estación. Autores como P. Zembri, J. F. Troin, J. M. Menéndez y C. Ribalaygua, entre otros, han sistematizado con éxito el análisis a este respecto.[8]

---

6 Sobre la relación entre LGV y ciudades pequeñas y medianas, las contribuciones más completas en la bibliografía científica hispana son recientes tesis doctorales: de forma lateral la de quien escribe estas líneas, *El ferrocarril en la ciudad. Estudio de las ciudades medias españolas* (Valladolid 2002), y como objeto central de estudio la de la arquitecta Cecilia Ribalaygua Batalla, *Evolución de las estrategias de incorporación de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanísticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos españoles* (Madrid, 2004). Son relevantes también otras aportaciones, entre ellas las de J. M. Menéndez, J. M. Ureña, C. Ribalaygua, C. Bellet, R. Pié o J. Fariña.

7 AVE es el nombre comercial registrado que corresponde a las iniciales de la Alta Velocidad Española. Suele hablarse de estaciones AVE, al igual que en Francia se habla de *gares TGV* (*Train de Grande Vitesse*).

8 Una tan sintética como valiosa aportación fue la comunicación de Cecilia Ribalaygua, Begoña Guirao y Francisco Javier Rodríguez, "Alta velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas europeas: nuevas oportunidades para el desarrollo urbano" (Gijón, 2001), donde se resumía toda una labor sistematizadora de los fenómenos urbanísticos al respecto de la localización de los nuevos trazados y estaciones respecto de las ciudades

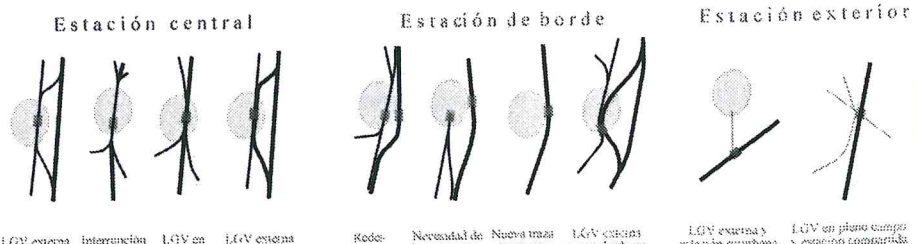
Siguiendo a Zembri (1992), cinco son las situaciones-tipo de localización de la nueva estación, en relación directa con las decisiones estratégicas del propio trazado: 1- estación de desenclavamiento en una nueva traza indiferente respecto a la ordinaria; 2- estación "bis" o nueva estación periférica sobre una línea de gran velocidad que discurre por fuera de la ciudad y que puede disponer o no de enlaces con el ferrocarril ordinario; 3- línea exterior a modo de variante de población con enlaces pero sin estación nueva; 4- entrada de las vías de gran velocidad en la zona urbana por el mismo corredor que las ordinarias, y 5- interrupción de la línea de gran velocidad para atravesar la ciudad.

En Francia se han verificado ampliamente los cuatro primeros casos. Italia es el país donde el caso tercero se ha realizado con profusión y Bélgica es el país donde el caso quinto es el esquema tipo.

En España la interrupción de la LGV en su travesía urbana no se da en absoluto debido a la decisión de introducir el sistema de gran velocidad en diferente ancho de vía con el fin de crear una red diferenciada. Por la misma razón, no se da el caso de la variante exterior con enlaces, sino que se optaría por una LGV directa exterior que contase con un *by-pass* y una estación en la ciudad. Por lo demás, los otros casos se han dado y se están dando, incluso con tipos derivados: el tipo por excelencia es el AVE en la ciudad, si bien se han tanteado otras opciones.

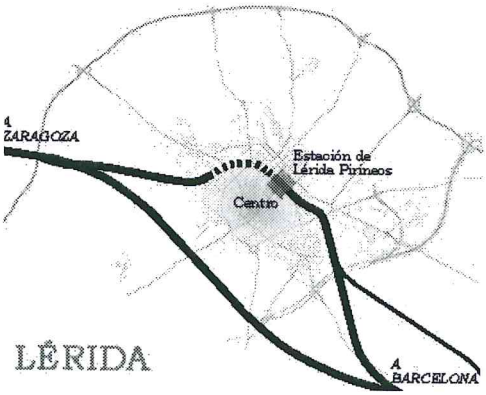
Se hace precisa, además, una clasificación complementaria a la anterior que tenga por objeto central al menos un sumario criterio urbanístico de la ubicación de la estación en relación con el suelo urbano. Siguiendo ahora a Ribalaygua (2003), parece conveniente distinguir tres tipos básicos de localización de la estación: la estación en la ciudad misma, la estación en situación de borde urbano y la estación fuera de la ciudad.

Casuística de líneas y estaciones de gran velocidad en relación con las ciudades y sus ferrocarriles ordinarios

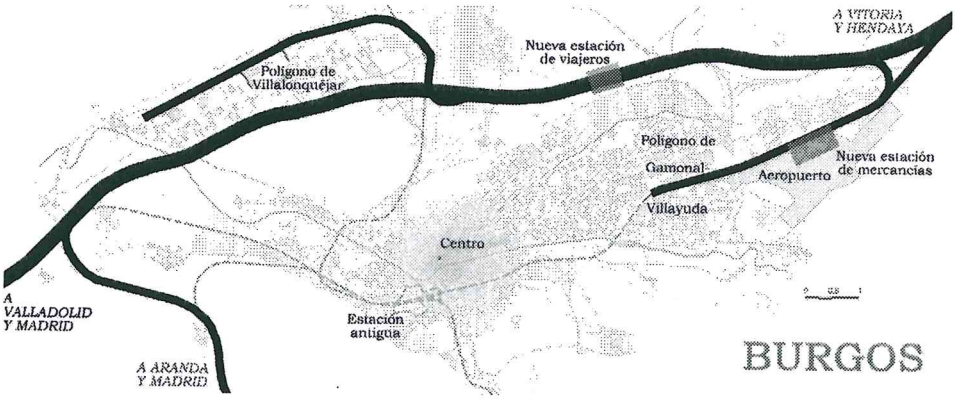


Elaboración propia. La nueva línea de gran velocidad ferroviaria se representa mediante trazo grueso, las líneas ordinarias mediante trazos de menor espesor, la estación de viajeros mediante un rectángulo gris, la ciudad mediante un óvalo y las conexiones viarias mediante trazos finos. Cinco de los ocho tipos aquí presentados se han planteado en España como anteproyectos o proyectos: LGV externa con enlaces, LGV en travesía, LGV tangente con estación periférica, LGV en las afueras con estación exterior periurbana, y nueva estación AVE compartida.

La estación central es el tipo deseado por la administración ferroviaria española cuando es posible, ya sea con la LGV en única travesía urbana (Córdoba, Sevilla, Gerona) o la LGV externa pero con *by-pass* y estación en plena ciudad (Zaragoza, Lérida, Zamora).



La búsqueda de unos tiempos de recorrido competitivos entre las ciudades de Madrid y Barcelona exige tener muy pocas o ninguna parada para los trenes más rápidos, lo que casa mal con el diseño de los nuevos trazados en España, que pasa por todas las ciudades intermedias posibles; de ahí la conveniencia de contar con variantes directas para el caso de las estaciones centrales o, si no, disponer las estaciones fuera de la ciudad. En otras líneas de gran velocidad, donde este criterio es relativizado (por ejemplo, de Madrid a las ciudades del Norte y el Noroeste) sólo cuando la estación central es considerada parada ineludible para todos los servicios de viajeros, la traza directa exterior pierde fuerza y el AVE puede discurrir por un solo pasillo (Valladolid, León, Vitoria).



La nueva estación periférica o de borde urbano es una segunda opción, que resulta de la inoperatividad de la estación central debido a las limitaciones del corredor ferroviario tradicional (Ciudad Real, Castellón de la Plana, Burgos), si bien hasta ahora la estación periférica o de borde urbano sustituye a la estación central preexistente, de forma que no hay duplicidad de estaciones. La estación AVE sobre una variante (elevada y de borde en Ciudad Real, subterránea y de borde en Castellón, en superficie y periférica en Burgos) es a su vez también la estación de viajeros de los ferrocarriles ordinarios porque la línea de ancho ibérico se desvía y acompaña a la de gran velocidad, siendo levantadas las vías y desmanteladas las instalaciones preexistentes.

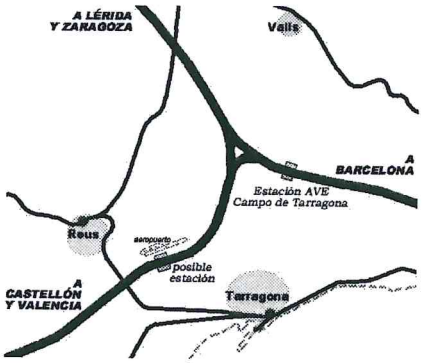
Debe suponerse que la administración ferroviaria renuncia a la centralidad de la estación sólo cuando la problemática del corredor es insalvable, pero es difícil conocer la razón funcional de actuaciones como la de Burgos, en cuya variante norte la futura estación de viajeros se ubicará más en las afueras que en situación de borde, a poco menos de 5 Km del centro urbano y más allá de los suelos urbanizables clasificados en el plan general de 1999. Eso sí, el levantamiento de las trazas férreas en la ciudad supondrá una mejor integración urbana en la zona sur y permitirá equilibrar la estructura urbana mediante el desarrollo de las zonas sur y oeste.

Como tercera opción está la estación exterior en sus dos variedades fundamentales: la estación periurbana y la estación compartida. Respecto al primer tipo de estación exterior, la estación periurbana o en las afueras de la ciudad, la administración ferroviaria se ha inclinado por ellas sólo cuando la tarea de forzar la traza para acercarse al núcleo urbano ha sido prácticamente inviable (sin duda alguna el caso de Segovia, con la estación AVE a menos de 5 Km, más dudoso el caso de Guadalajara Yebes, con la estación a más de 8 Km de la capital), dándose sólo en estos casos la duplicidad de estaciones.

Y en cuanto al segundo tipo de estación exterior, la estación en pleno campo compartida por varias ciudades, afortunadamente en este país sólo se ha planteado para trazas difíciles y ciudades cercanas entre sí, como la estación en construcción del Campo de Tarragona en la LGV Madrid-Barcelona, ubicada en el entorno de los núcleos de Perafort y La Secuita, equidistante 12 Km de las poblaciones de Tarragona y Valls, y a 18 Km de Reus.[9]

---

9 Algo similar cabría decir de la estación AVE propuesta al sur del aeropuerto de Reus en la nueva línea del Mediterráneo Valencia-Barcelona, equidistante 7 Km de Tarragona y Reus (con todo, está previsto un ramal de LGV a la estación de Tarragona).



3.1. La integración urbana del ferrocarril en la ciudad y la gran velocidad ferroviaria

Tal y como se ha señalado, el complejo asunto de los distintos anchos de vía sumado a la problemática del paso del ferrocarril por las ciudades (sobreestimada en la instancia local) está suponiendo que la nueva estación AVE es el mejor argumento para replantear todas las infraestructuras férreas, de tal suerte que a menudo se reestructura todo el sistema ferroviario, relocalizando la estación y las instalaciones técnicas y de mercancías e incluso planteando corredores alternativos.

Para entender mejor la casuística de LGV y sus estaciones en las ciudades españolas, se deben tener en cuenta tres factores específicos de planificación y proyectación:

La decisión gubernamental -no planificada pero aparentemente irreversible- de crear una futura "red de alta velocidad" en ancho internacional que se ha de solapar y complementar con la red ordinaria en ancho ibérico. A ello debe sumarse la compleja relación en el seno de las ciudades entre ferrocarril de gran velocidad y ferrocarril ordinario, por razón de las radicales diferencias en cuanto al ancho de vía, la electrificación de línea, los sistemas de seguridad, e incluso el uso especializado en tipos de transporte y segmentos de mercado.

La problemática existente en materia de la relación ferrocarril-ciudad, toda vez que cualquier gran inversión en infraestructuras ferrocarrileras, y especialmente si se trata del sistema de gran velocidad, se convierte en el argumento inexcusable para que se resuelvan los asuntos pendientes en cuanto a la integración urbanística del ferrocarril.

Siendo el modo ferroviario ciertamente marginal en las relaciones interurbanas (unas medias por debajo del 10%) pero disponiendo aún en las ciudades de extensos paquetes de suelo infrautilizado, las actuaciones ferroviarias pueden conllevar la desafección de terrenos en desuso, máxime cuando es más frecuente la sustitución

de la estación que la duplicación, supuestamente debido a la irresoluble problemática funcional o urbanística.

Según esto, la tipificación no puede circunscribirse a la decisión de ubicar la estación AVE, puesto que esta decisión debe tomarse al mismo tiempo que se concluye cómo acometer los cambios en la red ferroviaria ordinaria, obligados o simplemente estimulados por la llegada de la LGV. En efecto, la política estatal de inversión en infraestructuras de gran velocidad ferroviaria en España ha sido un acicate de primer orden en el replanteamiento, sobre todo por parte de las autoridades locales y a menudo con la participación de las comunidades autónomas, de la oficialmente denominada Red Arterial Ferroviaria -en adelante RAF- de cada ciudad, es decir, del ferrocarril en el ámbito urbano.[10]

Cabe diferenciar, en este sentido, tres tipos básicos de actuación en las RAF, a modo de clasificación sintética y simplificadora de la realidad para mejor aprehenderla. Una diferenciación que se fundamente en la relación jerárquica entre el factor ferroviario y el factor urbano, así como en la propia potencia o dimensión proyectual:

1. La supeditada a un relevante proyecto de infraestructura ferroviaria que por su propia entidad exige actuaciones urbanísticas. Una exigencia que a veces no es sino la materialización de una oportunidad urbana. Y cuando la disponibilidad de suelo ferroviario desafectado es importante, a menudo se plantean grandes operaciones urbanas. Este tipo básico se ha verificado o se está verificando en ciudades como Sevilla, Ciudad Real, Córdoba, Puertollano, Castellón, Jerez de la Frontera, Cádiz, Zaragoza, Burgos, Barcelona, Valladolid, etc.
2. La basada en una operación urbanística sobre suelos ferroviarios que además incluye relevantes actuaciones de mejora ferroviaria. Son factores clave el papel otorgado a los terrenos desafectados en la financiación de este tipo de actuación, la centralidad de la estación y/o la cooperación de las administraciones central, autonómica y locales. Destacan los casos siguientes: Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, Cinturón Verde de Oviedo, Bilbao Ría 2000 o el proyecto de la llamada "Operación Chamartín" en Madrid.
3. La intervención urbanístico-ferroviaria de reducido porte, basada en la recalificación de los espacios ferroviarios desafectados, para su rentabiliza-

---

10 Esta extraña denominación es una directa y acrítica adaptación de la noción de "red arterial" aplicada en España -desde los años sesenta del siglo XX- a la red de carreteras en relación con la ciudad, atendiendo a su propia funcionalidad, a los accesos a las instalaciones productivas y al viario urbano. Aunque basada en una irreal analogía, la red arterial ferroviaria debe entenderse, entonces, como el sistema ferrocarrilero a su paso por la ciudad, teniendo en cuenta las estaciones, las instalaciones técnicas, los ramales industriales, el cerramiento y el efecto barrera, etc. Véase al respecto la ya mencionada *El ferrocarril en la ciudad...* (Valladolid, 2002).

ción inmobiliaria (residencial, terciaria...), cualificando la estación como foco urbano o ejecutando inversiones en la mejora de los cerramientos y de la permeabilidad transversal de la línea férrea. Es el caso de numerosas ciudades y villas españolas, dada la generalización y sistematización de los planteamientos de intervención en las RAF mediante acuerdos entre cada Municipio y la Entidad Pública Empresarial titular de los terrenos desafectados (RENFE hasta 2004, ADIF desde 2005): Pontevedra, Huesca, Salamanca, Santiago de Compostela, Zamora, etc.

Pues bien, parece muy claro que en la relación entre LGV y áreas de nueva centralidad urbana, lo que interesa abordar es tan sólo una parte específica del primer tipo básico de los tres reseñados, y ello aunque el segundo es significativamente más representativo por lo que respecta a los grandes proyectos urbanos, al menos en España.

Así pues, las operaciones en ciernes para las ciudades intermedias españolas responden a la vez al tránsito de una LGV como oportunidad estratégica y a la remodelación integral de la RAF como necesidad urbanística.[11] Un tercer aspecto que suele tener enormes consecuencias urbanísticas tiene que ver con las oportunidades generadas por la liberación de espacios, es decir, con los nuevos aprovechamientos de los terrenos ferroviarios desafectados.

Comparemos según estos tres aspectos dos ciudades con ferrocarriles pasantes donde se han proyectado trazas de gran velocidad y se están diseñando áreas de nueva centralidad: Zaragoza y Valladolid.

3.2. Dos ejemplos: áreas de nueva centralidad en Zaragoza y en Valladolid

Zaragoza y Valladolid son ciudades intermedias de rango diverso en el sistema urbano español: las dos son ciudades industriales con unas evidentes ventajas de situación, localizadas en relevantes corredores de transporte, aunque sus tamaños son muy distintos, pues Zaragoza es prácticamente una ciudad grande en el contexto español, en torno a los 600 mil habitantes, mientras que Valladolid es una ciudad de tamaño mediano, con unos 320 mil habitantes. Además, junto a la propia entidad urbana, la cualidad de nudo ferroviario que tiene Zaragoza potencia la complejidad de su sistema ferroviario.

---

11 Además, la remodelación o reconsideración integral de la RAF afecta no sólo a la estación de viajeros y a los trazados de vías y su integración urbana, sino también a otros elementos no menos importantes aunque a veces minusvalorados: los talleres, las instalaciones técnicas, los servicios auxiliares, la estación o estaciones de mercancías y las conexiones y ramales industriales; de ahí que los proyectos de RAF deban comenzar por resolverlos convenientemente para no afectar a la funcionalidad del sistema ferroviario, todo ello con carácter previo a las actuaciones de cabecera, que suelen ser las nuevas estaciones AVE.

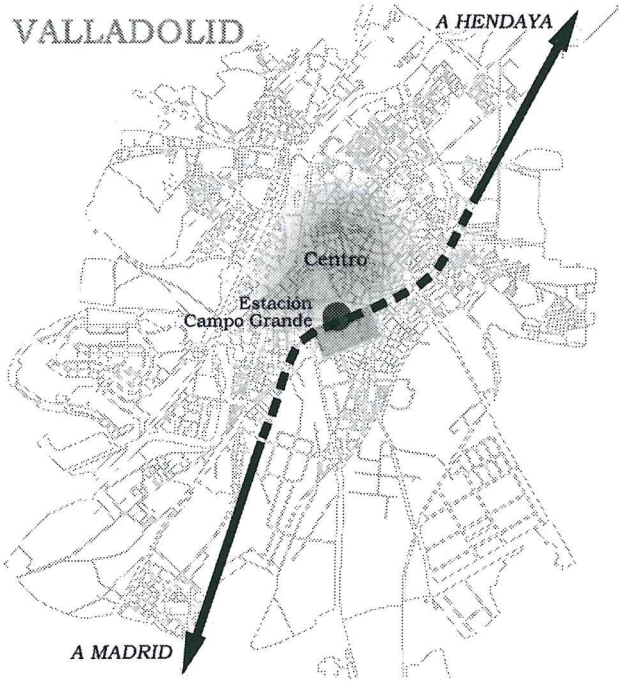
En las dos capitales regionales hay proyectos u obras en relación con LGV, nueva estación de viajeros y remodelación urbana, previa resolución de los condicionantes funcionales relativos a los servicios de mercancías y a las instalaciones técnicas. Zaragoza es paso obligado para la LGV Madrid-Barcelona-Frontera francesa, y Valladolid lo es en el tronco principal del Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España, es decir, en las modernas comunicaciones entre Madrid y las comunidades autónomas de Asturias, Cantabria y País Vasco.[12] El primer proyecto es prioritario en las políticas de inversión estatal (comienzo de las obras en 1996), claramente por delante del segundo, cuyo tramo Madrid-Valladolid/Medina del Campo está en obras desde 2001. A la vista del lustro de diferencia, se comprende que en Zaragoza ya esté en funcionamiento, desde el año 2003, el tramo de LGV Madrid-Zaragoza-Lérida, mientras que en Valladolid está prevista la llegada de los primeros AVE de Madrid a la ciudad -en superficie- entre 2007 y 2008, si bien carece de horizonte la resolución de su RAF, que no será realidad probablemente hasta la década siguiente.

Han sido replanteadas integralmente las RAF de ambas ciudades, proyectando nuevos accesos, enlaces y estaciones, remodelando las conexiones ferrocarrileras y reubicando los espacios para mercancías y talleres. Además, también en ambas, la administración ferroviaria ha previsto la construcción de una variante periurbana y de los pertinentes intercambiadores de ancho de vía, que proporcionan la interconexión de las vías de ancho ibérico y las de ancho internacional.[13] En Zaragoza, se trasladan los talleres, la clasificación y las instalaciones de mercancías de Almozara-Delicias, se elimina la estación de Zaragoza Portillo, se alarga y moderniza el túnel bajo el centro urbano, se dispone una variante sur con vías de los dos anchos y se crean nuevas conexiones de las vías generales Madrid-Barcelona con las vías de Castejón, Huesca y Teruel. De un modo similar, en Valladolid se ha proyectado una nueva RAF: un soterramiento de la línea general para viajeros (doble vía de la futura LGV Madrid-Valladolid-Burgos y una vía de ancho ibérico de la línea general Madrid-Hendaya) y una doble vía exterior por el este de la ciudad para mercancías. De esta guisa, conectadas al *by-pass* oriental, se trasladarán y agruparán varias instalaciones técnicas importantes, tales como el vetusto Taller Central de Reparaciones y las estaciones de mercancías, y se construirá un taller de mantenimiento del AVE.

---

12 La construcción y la administración de ambas infraestructuras fueron encomendadas por el Gobierno al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF, desde 2005 absorbido por el nuevo Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF.

13 En Zaragoza, el *by-pass* está formado por una vía de ancho ibérico para las mercancías y por la línea general de la LGV Madrid-Barcelona, no siendo el paso por la ciudad sino un ramal de 26 Km que se deriva de ésta (lo que ocasiona un incremento de recorrido de 4,8 Km frente al paso directo). Sin embargo, en Valladolid la LGV seguirá un solo corredor y discurrirá soterrada por la ciudad, de forma que la variante ferroviaria sirve fundamentalmente a la red ordinaria.



En Zaragoza se ha construido una gran estación AVE (Estación Intermodal Zaragoza Delicias) en borde urbano sobre los amplios terrenos de unas desmanteladas instalaciones técnicas y de mercancías (La Almozara y Delicias), y el ferrocarril atraviesa la ciudad en un túnel preexistente, ampliado y reformado. En Valladolid se ha planteado de manera oficial que la LGV atraviese soterradamente buena parte de la ciudad, con una nueva estación AVE bajo tierra que transformará y ampliará la estación central ahora existente (Valladolid Campo Grande).

La diferencia fundamental entre ambas ciudades por lo que respecta a la inversión ferroviaria reside no sólo en su materialización real (muy avanzada en Zaragoza, y aún sin iniciar en Valladolid), sino en la importancia de las instalaciones para mercancías, la complejidad de las interconexiones para la capital aragonesa y la pretensión de crear un sistema de transporte suburbano, frente a la relevancia del más antiguo y uno de los mayores y más funcionales talleres centrales de reparaciones de Renfe para la capital castellano-leonesa.

Por lo respecta a los espacios ferroviarios que se podrán transformar en nuevos suelos urbanos, en Zaragoza destacan dos ámbitos extensos: la zona de la desmantelada estación de El Portillo (unas 16 Has de terreno ferroviario en una localización central) y sobre todo la zona aledaña a la nueva estación intermodal (unas 75 Has en borde urbano). En Valladolid, el soterramiento de la LGV supondrá liberar, cuando menos, amplios espacios interiores o centrales (18,5 Has del Taller Central de Re-

paraciones más otras 29,5 Has de estación mixta y depósito) además de unos cuatro kilómetros del corredor ferroviario en su parte medular (todo ello sin contar los terrenos de la estación de Ariza -Valladolid La Esperanza-, del Taller de Material Fijo con su Centro de Alta Tecnología de Vía y de la estación asimilada de contenedores, que también podrían ser trasladados).

3.3. Ideas, estrategias, protocolos, convenios y sociedades

En los dos casos analizados se comprueba que las administraciones han acordado, desde el mismo prisma, un marco de cooperación para llevar a buen fin sus grandes proyectos a la vez ferroviarios y urbanos: un idéntico tipo de gestión basado en convenio general, sociedad anónima y convenios específicos.

En Zaragoza, el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento, Renfe, Gif y la Diputación General de Aragón firmaron en marzo de 2002 un convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la RAF de la ciudad, por el que decidieron la creación de una sociedad anónima constituida con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y promover la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario. En julio de 2002 ya se celebró el primer consejo de administración de la sociedad "Zaragoza Alta Velocidad 2002" (ZAV). El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza como de sistema general ferroviario y sujetos a convenio urbanístico (Áreas de Convenio AC-19, AC-44 y AC-61), así como las obras de traslado y nueva infraestructura ferroviaria.

En Valladolid, el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento, Renfe, Gif y la Junta de Castilla y León firmaron un convenio de colaboración en noviembre de 2002 que optaba por la creación de una sociedad gestora. Del mismo modo, en enero de 2003, Renfe, Gif, Junta y Ayuntamiento constituyeron a partes iguales "Valladolid Alta Velocidad 2003 Sociedad Anónima", que formará los estudios y proyectos que permitan la planificación y ejecución de las actuaciones urbanísticas y de transportes -además de definir sus costes- y propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevarlos a cabo, asegurando la coordinación de los mismos y siempre desde la perspectiva de la autofinanciación, es decir, que las rentas generadas por la venta de los terrenos liberados cubran los costes comprometidos de la nueva red arterial ferroviaria.

Tanto en Zaragoza como en Valladolid, se plantean una serie de actuaciones genéricas que, realizadas por la propia sociedad anónima pública o por la administración ferroviaria, se costearán con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambios de uso a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo. Porque se parte de la idea de que la centralidad de los ámbitos afectados debe permitir una serie de plus-

valías económicas que, adecuadamente reinvertidas de acuerdo con los criterios convenidos, podrán destinarse a costear las actuaciones necesarias.

Por otro lado, tanto en Zaragoza como en Valladolid, el entorno de la estación se concibe oficialmente como un área de centralidad urbana. Algo que se enuncia en sendos planes generales de ordenación urbana, con aprobación definitiva en 2003, pero que ya constaba en sus planes precedentes, de la segunda mitad de los años noventa, cuando se estaban planteando políticas de grandes inversiones en ferrocarriles que afectaban a sus ciudades. Pero los recientes planes generales en vigor guardan una diferencia capital: el de Zaragoza se formaliza cuando ya se está ejecutando la línea de gran velocidad e incluso la estación AVE, y cuando las administraciones competentes han acordado unos proyectos y procedimientos coordinados,[14] mientras que el plan general de Valladolid se elabora conociendo tan sólo la aprobación técnica del Estudio Informativo sobre el acondicionamiento e integración urbana de la RAF.[15] Así, el plan de Zaragoza puede racionalizar la estructura urbana integrando las características básicas de las intervenciones ferroviarias y concibiendo sus nuevas áreas de centralidad, mientras que el plan de Valladolid renuncia a su cometido principal remitiéndose a futuras modificaciones de planeamiento. En ambos casos, es el planeamiento especial el que debe detallar la ordenación.

Del mismo modo, ambos ayuntamientos convocaron tempranamente concursos de ideas para la futura disposición de la nueva área de centralidad. La zona de la estación de Zaragoza Portillo fue objeto de un Concurso Internacional de Ideas para su ordenación urbanística como "Centro cosmopolita", convocado en 1999 por la Sociedad Municipal de Rehabilitación Urbana de Zaragoza. Y del mismo modo, la zona de la estación de Valladolid Campo Grande y Taller Central de Reparaciones tuvo su correspondiente Concurso Internacional de Ideas en 2003, para la "Solución Urbanística de la Nueva Área de Centralidad" de la ciudad, convocado por el propio Ayuntamiento. Precisamente las propuestas ganadoras tienen en común un gran parque acompañado de equipamientos, viviendas y algunos edificios singulares.[16]

---

[14] Protocolo General de Intenciones para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza firmado por el Ayuntamiento de Zaragoza, la Diputación General de Aragón y el Ministerio de Fomento (7 de junio de 1999), que posteriormente se ha materializado mediante un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza (23 de marzo de 2002).

[15] Han venido funcionando, desde septiembre de 2001, mesas de trabajo entre Ayuntamiento y Ministerio. En septiembre de 2002 se firmó el Estudio Informativo a información pública (Estudio Informativo del proyecto de acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana), cuya declaración de impacto ambiental aún no ha sido dictada en 2004, por lo que la aprobación técnica no ha podido ser elevada a aprobación definitiva.

[16] El concurso de Zaragoza lo ganaron los arquitectos zaragozanos Mariano Pemán Gavín y Luis Franco Lahoz, y el de Valladolid, el Taller de Arquitectura Ricardo Bofill. En la primera propuesta destacaba lo que sería el único gran parque del centro de la ciudad, en el que se integrasen determinados equipamientos y una torre de oficinas de 30 plantas, además de una buena solución vial mediante amplias avenidas arboladas. La propuesta de Bofill, por su parte, mediante una sencilla geometría, dibuja-

Pero la ordenación detallada de estos espacios, de cara a formar en su momento un espacio urbano de prestigio, y que debe ser dirigida por las sociedades arriba citadas mediante la elaboración de los correspondientes planes especiales, ha de responder ineludiblemente a la capacidad de generar recursos considerados suficientes y fiables para atender a los proyectos convenidos. [17]De ahí que el uso residencial tienda a aumentar en función del equilibrio financiero previsto y se combine con el terciario (centro de negocios, hotelería, grandes equipamientos) en torno a la valorada estación de ferrocarril.

Pero en Zaragoza se trata de generar dos áreas centrales, pues la estación central ha sido trasladada a un valorado borde: son el área de la estación levantada (Portillo) y el área de la nueva estación (Delicias), cada una con su perfil. La zona de El Portillo debe integrarse adecuadamente en la estructura urbana "como vértice

---

ba un amplísimo parque central, un hotel de 30 alturas, 6 torres residenciales de 25 plantas, 14 torres de 14 y 31 bloques de cinco, sumando unas 4.400 viviendas. Es cuando menos curiosa la moda de combinar elevadas torres con amplios parques, que arrancó con fuerza a principios de los noventa con el proyecto de "Parque Central" de Valencia, y que cuadra los números de la promoción inmobiliaria a la vez que juega con la sensibilidad de la población.

17 A principios de 2004, el plan especial en redacción para la zona de la estación intermodal de Delicias debía acoger a poco más de 2.100 viviendas junto a varias edificaciones para equipamientos y oficinas, mientras que el plan especial en redacción para la zona de El Portillo iba a destinarse en exclusiva a centro de negocios y equipamiento urbano. Durante este año la tendencia ha sido aumentar las viviendas en Delicias hacia las 3.000 y más, e incorporarlas de alguna manera también en Portillo, con el fin de cubrir los costes de infraestructura. Y a raíz de plantearse en el seno de Zaragoza Alta Velocidad 2002 la construcción de una línea de tranvía y otra de metro, las administraciones intervinientes en la sociedad acordaron su cofinanciación, de forma que la sociedad debería también participar cubriendo el 20% del coste. Algo que debe sufragar el urbanismo mediante el aumento de la densidad: el 25% del suburbano y el 30% del tranvía se pagará con el aumento de pisos -entre 700 y 800 más- en los suelos ferroviarios de Delicias y El Portillo.

de equipamientos culturales, área cosmopolita de servicios y lugar de encuentro y comunicación", [18] mientras que los transformados terrenos ferroviarios de La Almozara-Las Delicias se insertan en una amplísima zona de casi 95 Has en la que los objetivos y criterios son muy variados y entrecruzados.[19] El entorno de la nueva estación de Zaragoza Delicias es claramente de borde, con otros retos urbanos alrededor, como la problemática penetración de la autopista A-68, la incompleción del tercer cinturón viario o el grave déficit de espacios verdes. Aunque goza, a la vez, de oportunidades claras, pues está en una parte de la ciudad que va a transformarse en los próximos años mediante la protección y puesta en valor de la ribera del Ebro, la formación del corredor verde Oliver-Valdefierro, la construcción del puente del tercer milenio, el proyecto de dotación tecnológica "Milla Digital" y sobre todo la implantación del recinto de la "Expo-2008" y sus construcciones anexas. Estamos, pues, ante un proceso potente de transformación urbana a gran escala y puesta en valor de la zona noroeste de la ciudad.

El entorno de la estación de Valladolid Campo Grande presenta, sin embargo, unas condiciones distintas, por tratarse de un enclave ferroviario-industrial en pleno suelo urbano lindante con el centro económico de la capital. Así, la operación de creación de un área de nueva centralidad puede proyectarse con mayor facilidad como una ampliación o ensanche del centro. Y al mismo tiempo debe responder con mayor cuidado a su integración urbanística con el barrio de Las Delicias -que lo rodea por tres flancos- y a la conservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario.

En definitiva, tanto en Zaragoza como en Valladolid se trata de generar nuevas centralidades, con la propia estación y los servicios de alto valor añadido como argumentos, en unas áreas de la ciudad que formaban parte de una relativa periferia socioeconómica y urbanística independientemente de su localización concreta. La generación de centros de negocios y la construcción de significados edificios (dotacionales, de oficinas, comerciales, hoteleros...) son constantes en los planteamientos de la nueva centralidad, acompañados de la construcción residencial, mayormente en bloques, y de espacios verdes que han de servir a la ciudad toda. Aunque en las dos ciudades, la entidad plausible de las superficies para nuevos centros comercia-

---

[18] Expresión en la página 12 del documento de bases del Concurso internacional de ideas para la ordenación urbanística de los terrenos que se liberarán del uso ferroviario en la zona de la estación del Portillo (Zaragoza), convocado y editado en 1999 por la Sociedad Municipal de Rehabilitación Urbana de Zaragoza S.L.

[19] En febrero de 2004 fue presentado públicamente y colgado en la red el Avance del Plan Especial de desarrollo y coordinación de Sistemas Generales e Infraestructuras y Reforma Interior, correspondiente al Área de Intervención AC Interior, correspondiente al Área de Intervención AC-44 "Entorno de la Estación Intermodal" del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, bajo la dirección de los arquitectos Manuel Castillo y Julio Clúa. Un instrumento espléndidamente planteado en sus bases, que tiende a resolver buena parte de los problemas urbanísticos identificados y a favorecer los proyectos de futuro de la ciudad.

les y de negocios no parece tener gran dimensión, por lo que los usos residenciales se convierten obligatoriamente en claramente mayoritarios, en un contexto de necesidad de financiación sobre la base de las plusvalías inmobiliarias.

A pesar de las similitudes aquí expuestas, la diferencia fundamental entre ambas ciudades por lo que respecta a los planteamientos urbanísticos, teniendo en cuenta que en ambos casos se pretende crear nuevos espacios centrales sobre terrenos ferroviarios desafectados, tiene que ver con la perspectiva urbanística, con la capacidad estratégica de componer proyectos de nivel ciudad y con la preocupación por la integración urbana. Los ritmos en Zaragoza y Valladolid son bien distintos, no sólo por el adelanto temporal que lleva la primera, sino sobre todo por la continuidad de las actuaciones. Y el principal contraste entre ambos casos estriba en que las operaciones urbanístico-ferroviarias zaragozanas se insertan en una estrategia conjunta de actuaciones (a pesar de las fricciones), que se apoyan entre sí y generan sinergias, mientras que en el caso vallisoletano no se advierte una inteligencia local o una estrategia de desarrollo en la que deban enmarcarse las propuestas.

3.4. Algunas consideraciones genéricas sobre desenfoques y olvidos oficiales

En España, lo habitual no es que el planeamiento urbano sea el instrumento ordinario que dirime las relaciones entre ferrocarril y ciudad, ni tampoco el que plantea desde el punto de vista de los elementos estructurantes del modelo urbano las grandes operaciones urbanísticas. El proceso ha sido invertido. Primero se plantea la cuestión de oportunidad desde los agentes urbanos interesados, luego llega el despeje del camino por parte de las administraciones públicas implicadas y se convienen los requisitos, más tarde se procede a organizar la gestión creando consorcios o sociedades y por último se modifica o revisa el planeamiento urbano general para otorgar legalidad urbanística a las decisiones mancomunadas. Así pues, las estrategias urbanas y las condiciones concretas de ordenación en relación con los ferrocarriles no se concretan en el planeamiento general hasta que las entidades y administraciones locales, autonómicas y estatales han convenido los términos.

Pero incluso cuando el orden es otro o carece de importancia, detectamos desenfoques, soslayos e incluso vicios en el modo de plantear las operaciones urbanas ante la opinión pública. Por un lado, la lógica pretensión de tener un marchamo especial que dote de una imagen propia y facilite su desenvolvimiento en el mercado se basa demasiado a menudo en la contratación de alguna obra sobresaliente rubricada por alguna estrella del firmamento de la arquitectura, minusvalorando la radical relevancia de la integración urbanística o del diseño urbano. Así, se puede llegar, en la búsqueda pretenciosa de una imagen de marca, al estulto planteamiento que tiene por fundamento "urbanístico" a la edificación singular de dimensiones llamativas. Y no se trata ya de extrañarnos con la monumentalidad de las estaciones, sino del gusto por los contenedores emblemáticos que las acompañan, aun sin saber qué uso concreto han de tener. Porque antes que las formas deben estar resuel-

tos los contenidos, y éstos deben cumplimentar sin duda los déficit de dotaciones del entorno procurando la mayor integración urbanística.

En este sentido, la opción de generar una valorizada área de centralidad tiene el riesgo de caer en el ensimismamiento de la operación o ser un lastre para la mejora de la ciudad en su conjunto, pues se le presenta la tentación de dar la espalda a ciertas partes de la ciudad consolidada en su obcecada búsqueda de prestigio. Esta aparente miopía sobre los efectos estructurales de toda gran operación urbanístico-ferroviaria empieza por el olvido de las preexistencias, sobre todo de los espacios urbanos consolidados (más si se trata de antiguos suburbios obreros, hoy barrios "populares"). Además, un peligro latente y de fuertes consecuencias es la inadvertencia acerca de que las operaciones urbanístico-ferroviarias sobre paquetes centrales de suelo urbano o de creación de nuevas áreas de centralidad tienen casi siempre un rango y una escala que incumben a la ciudad toda, conllevan unos efectos estructurales que conciernen al modelo urbano y pueden ser oportunidades no ya sólo de espacios de centralidad, sino de resolución de los problemas existentes en su entorno (espacios verdes, equipamientos de nivel ciudad...) y de satisfacción de los retos estratégicos de la ciudad.

En tercer término, el desenfoque más espinoso, a veces probablemente una perversión, es poner a la estación AVE como argumento de accesibilidad y prestigio para la creación de una gran promoción inmobiliaria, bien generadora de recursos económicos para acometer el proyecto ferroviario en la ciudad e incluso de beneficios netos, bien simplemente como excusa de un negocio inmobiliario en pleno campo. Por lo que respecta al primer caso, se debe entender que las grandes operaciones urbanístico-ferroviarias exigen unos esfuerzos presupuestarios ingentes por parte de todos los agentes públicos, de ahí que los aprovechamientos generados por la pertinente ordenación de espacios ferroviarios liberados supongan unos ingresos considerados muy relevantes en el conjunto de la actuación. Pero un planteamiento basado en la completa autofinanciación, es decir, que estas rentas sufraguen el montante de las inversiones, es ciertamente injusto y arriesgado, pues un planteamiento de corte economicista de las entidades públicas puede derivar en el mero negocio inmobiliario a costa de los ciudadanos y las empresas. [20] Y por lo que respecta al segundo caso, las grandes promociones inmobiliarias con el TGV como argumento, se trata más bien de falsas oportunidades, que no sólo atentan contra la funcionalidad del sistema ferroviario de gran velocidad (necesidad de pocas estaciones y suficientemente distanciadas) sino que tienen a la estación AVE como potente elemento de publicidad sin beneficiar al ferrocarril. [21]

---

[20] Suele decirse que una operación autofinanciada no le cuesta nada a la sociedad, aunque realmente no le cuesta a la administración porque lo repercute indirectamente a los ciudadanos.

[21] Nos referimos a algunos grandes proyectos inmobiliarios en el campo, que se sirven de una supuestamente futura estación AVE como reclamo publicitario. Algo que no beneficia al ferrocarril y cuya conveniencia urbanística es, como mínimo, discutible.

BIBLIOGRAFÍA

ASSOCIATION DES VILLES TGV. *TGV et aménagement du territoire. Un enjeu majeur pour le développement local* (Actas del Primer coloquio de la Asociación de las ciudades TGV, celebrado en Le Creusot en octubre de 1990), París : Syros "Alternatives", 1991, 161 pp.

BERTOLINI, Luca. "Nodes and places: complexities of railway station redevelopment", *European Planning Studies*, núm. 4 (3), 1996, pp. 331-345.

BERTOLINI, Luca. "Planning in the borderless city. A conceptualisation and an application to case of station area redevelopment", *Town Planning Review TPR,* volumen 71, núm. 4, 2000, pp. 455-475.

BERTOLINI, Luca. "Future of Transport - Future of Cities", *Promet, Scientific Technical Journal for Traffic Theory and Practice,* núm. 2-3, vol. 11, Trieste-Zagreb, pp. 89-95.

BERTOLINI, Luca y SPIT, Tejo. *Cities on Rails. The redevelopment of railway station areas*, Londres: E & FN Spon, 1998, 236 pp.

BOSMA, Koos y HELLINGA, Helma (eds.). *Mastering the City. North-European City Planning 1900-2000* (Vol. I y II), La Haya: NAI Publishers / EFL Publications, 1997, 128 y 356 pp.

OP núm. 45, número monográfico "Ferrocarril y ciudad", Barcelona, CICCP, 1998, 111 pp.

DEMATTEIS, G. "Grandi opere e contesti territoriali locali: un problema di interconessione complessa", en CLEMENTI, A. (ed.). *Infrastrutture e piani urbanistici.* Roma, Palombi, 1996, pp. 229-245.

EMANGARD, Philippe. "Du bon et du mauvais usage du TGV dans les gares traversées", *Revue de géographie de Lyon*, núm. 4., Lyón, 1985, pp. 359-374.

FARIÑA TOJO, José, LAMÍQUIZ DAUDÉN, Francisco, y POZUETA ECHAVARRI, Julio. *Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de accesos controlados* (*Cuadernos de Investigación Urbanística,* núm. 29). Madrid: Instituto Juan de Herrera – ETSAM, 2000, 95 pp.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Un año de alta velocidad. Del proyecto a la experiencia* (FFE, Serie Documentos, núm. 11), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1993, 454 pp.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Integración del ferrocarril en el medio urbano* (FFE, Serie Documentos, núm. 13), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1994, 407 pp.

Geometría, número 19, 1º semestre/94, monográfico "El TGV... como excusa", Málaga, 1994, pp. 2-55.

GROUPE TEN [COURSON, J., REMOND, E. y JAOUEN M.]. *Gares TGV et urbanisme. Études sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV*, París: Ministère de l'Équipement, 1993, 72 pp.

GROUPEMENT POUR L'ÉTUDE DES TRANSPORTS URBAINS MODERNES (GÉTUM), números especiales "TGV: 1. La logique de la grande vitesse", *Transports urbains*, núm. 74, enero-marzo/92, Courbevoie, 1992, pp. 3-30; "TGV: 2. Aménagement du territoire", *Transports urbains*, núm. 75, abril-junio/92, Courbevoie, 1992, pp. 3-28; y "TGV: 3. Le quartier de la gare", *Transports urbains*, núm. 76, julio-septiembre/92, Courbevoie, 1992, pp. 3-32.

Ciudades, núm. 5, número monográfico "Ventajas urbanas y competitividad entre ciudades", Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística y Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid, 2000.

JAPAN RAILWAY y TRANSPORT REVIEW. "Special Feature: Changing Roles of Stations", *Japan Railway & Transport Review*, núm. 6, diciembre/95, Tokio, East Japan Railway Culture Foundation, 1995, pp. 2-35.

MANNONE, Valérie. "Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville: le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, núm. 31/1997, 1997, pp. 71-97.

MORANDI, Corinna (dir.). *I avantaggi delle città: un confronto in ambito europeo*, Milán: Franco Angeli / Urbanistica, 1994, 266 pp.

PIÉ NINOT, Ricard. "La estación del TAV: intercambiador modal y elemento de nueva centralidad urbana", en LÓPEZ PITA A. y ROBUSTÉ ANTÓN, F. (ed.), *III Congreso de Ingeniería del Transporte,* Barcelona: CIMNE, 1998, pp. 1193-1200.

Revue Générale des Chemins de Fer, abril/98, número monográfico "Le développement des gares", París, 1998, pp. 5-97.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia y RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier. "Alta Velocidad y ciudad consolidada: conflictos y oportunidades", en *V Congreso de Ingeniería del Transporte,* vol. 4, Santander, 2002, pp. 1923-1932.

RIBALAYGUA, Cecilia; UREÑA, José María de; MENÉNDEZ, José María; CORONADO, José María; ESCOBEDO, Fernando; GUIRAO, Begoña y RIVAS, Ana. "Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Estrategias para el planeamiento supramunicipal", *OP Ingeniería y Territorio,* núm. 60, Barcelona: CICCP, 2002, pp. 74-85.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia; GUIRAO ABAD, Begoña, y RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier. "Alta velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas europeas: nuevas oportunidades para el desarrollo urbano", comunicación al III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio, Gijón, 2001, 23 pp.

RIBALAYGUA, Cecilia; UREÑA, José María de; MENÉNDEZ, José María; ESCOBEDO, Fernando; CORONADO, José María; GUIRAO, Begoña; RODRÍGUEZ, Fco. Javier; RIVAS, Ana y MARTÍNEZ, Álvaro. "Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Aparición de nuevos proyectos en las ciudades intermedias con parada en la línea Madrid-Sevilla", comunicación al IV Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. Zaragoza, Universidad de Zaragoza y Fundicot, 2003, 18 pp.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia. *Evolución de las estrategias de incorporación de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanísticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos españoles.* Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Madrid, 2004, 558 pp.

RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier; RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia, y GUIRAO, Begoña. "Ciudades intermedias y la alta velocidad ferroviaria. La experiencia europea", en IBEAS, A., y DÍAZ, J. M. (eds.), *V Congreso de ingeniería del transporte,* Santander: Universidad de Cantabria, 2002.

SANTOS GANGES, Luis. *El ferrocarril en la ciudad. Estudio de las ciudades medias españolas.* Tesis doctoral inédita. Universidad de Valladolid, 2002, 811 pp.

SAVEL, Fréderique, y RABIN, Gilles. *La grande vitesse, outil d'aménagement du territoire?* París: Association des Villes Européennes TGV, 1992, 89 pp.

Quaderns de la SCOT, núm. 8, número monográfico *"El TGV i les ciutats mitjanes catalanes",* Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1998, 104 pp.

TROIN, Jean François. *Rail et aménagement du territoire.* La Calade: Edisud, 1995, 263 pp.

VALENZUELA MONTES, L.M. *El marco territorial de las infraestructuras de transporte: accesibilidad, planificación y efectos.* Granada: CEMCI, 1998, 167 pp.

VAN DEN BERG, L., y POL, P. *The European high speed train and urban development.* Ashgate: Burlington, 1998.

ZEMBRI, Pierre. "TGV – réseau classique: des rendez-vous manqués?", *Transports Urbains,* núm. 75, 1992.