

EL CAMBIO DE IMAGEN MENTAL EN LAS CIUDADES A TRAVÉS DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA. EL CASO DE UNA DE LAS PRIMERAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS: CIUDAD REAL¹

M.^a ÁNGELES RODRÍGUEZ DOMENECH*

Resumen

El aumento de accesibilidad que se obtiene a través de la Alta Velocidad Ferroviaria (en adelante AVF) ha abierto nuevas posibilidades para las ciudades conectadas. Las nuevas interrelaciones que ofrece pertenecer al “club de ciudades de AVF” crean un cambio en la imagen mental de este tipo de ciudades que da lugar a nuevos efectos socio-económicos de distinto tipo, aunque nosotros nos vamos a centrar en el que ejerce en el sector turístico. Por ello, las estrategias que se utilicen en el diseño de esa imagen de ciudad son fundamentales para convertir esa ciudad en un destino turístico con éxito. Para analizar la imagen mental inducida de la ciudad hemos empleado el “sistema de apropiación de la infraestructura” propuesto por Bazin *et al.* (2011a). El interés de este trabajo es conocer y valorar las estrategias específicas sobre el turismo y la “imagen mental” asociadas a la puesta en marcha de los servicios en las ciudades de Castilla-La Mancha, en concreto en Ciudad Real, por su peculiaridad de ser pionera en contar con esta infraestructura (1992), lo que permite denominarla como ciudad media de primera generación de AVF.

Palabras clave

Alta Velocidad Ferroviaria, imagen metal, efectos socio-económicos

Abstract

The increase in accessibility obtained by High Speed Rail (hereafter referred to as HSR) has opened up new possibilities for the cities connected by it. The new interrelationships offered by the club of HSR cities have generated a change in the perceived image of these cities which has brought with it a number of specific socio-economic effects. The strategies which give rise to the design of this specific city image have played a key role in turning these cities into successful tourist destinations. For this reason, the city's induced perceived image will be analyzed using the System for acquiring infrastructure proposed by Bazin *et al.* (2011a). This work is concerned with finding out and evaluating the specific strategies developed for the perceived image of cities associated with the arrival of HSR, with a case study of one of the first generation intermediate HSR cities: Ciudad Real (Castilla La Mancha, Spain)

Key words: High Speed Train, city image, socio-economic effects.

*Departamento de Geografía de la UCLM. Consejera del IEM.

¹ Este trabajo se inscribe dentro del Proyecto de Investigación Fundamental no orientada del Ministerio de Economía y Competitividad. Plan Nacional De I+D+I (2013-2015): “Patrones de transformación urbana y estrategias asociadas a la Alta Velocidad Ferroviaria en España. (URBATAV)”. Ref.CSO2012-34629 y cuyo investigador principal es Carmen Bellet Sanfeliu.

1. INTRODUCCIÓN

El aumento de accesibilidad en aquellas ciudades que se han conectado reciente a la *Alta Velocidad Ferroviaria* (en adelante AVF) abre nuevas posibilidades para ellas y, a menudo, revitalizan también las zonas del entorno de la estación. Esta conexión implica regeneración urbana y unas nuevas oportunidades para las ciudades, tanto por el aumento de accesibilidad de la propia ciudad hacia otras, cercanas o lejanas, como nuevas posibilidades de conexiones dentro de la propia ciudad². Dentro de esas posibilidades de mejora, el sector turístico es uno de los sectores económicos que más cambios ha experimentado en las ciudades de nueva accesibilidad generada por la AVF. El tren trae nuevos visitantes y turistas, nuevas formas de visitar y usar el territorio.

La experiencia parece mostrar que todas las ciudades conectadas a la red incrementan el número de visitantes, teniendo como principal procedencia las ciudades y territorios conectados a la red de alta velocidad. Sin embargo, la mayor dificultad se encuentra en el análisis del efecto que el transporte genera en el propio turismo, dada la complejidad de las estructuras del mercado e industria turística. De hecho, la oferta turística es un fenómeno complejo que mira tanto la naturaleza del producto como el proceso de servicio³.

Con el presente trabajo, referido al caso español, nos proponemos tres objetivos: en primer lugar, el estudio del cambio de imagen que se produce en las ciudades conectadas por la AVF, entre otras razones porque la mayor y mejor accesibilidad que proporciona mejora su posición en el sistema urbano al que pertenece, la conecta/integra en otros sistemas urbanos, y aumenta el número de visitantes potenciales; en segundo lugar, se analiza el proceso de apropiación de esa imagen por parte de la sociedad afectada (tanto instituciones públicas como privadas) como paso imprescindible para que ese cambio de imagen propicie y produzca la transformación socio-económica de la ciudad en general, y del sector turístico en particular, a la vez que se propone una metodología específica para poder medir el estado e intensidad de ese proceso de apropiación; y, en tercer lugar, se estudia el caso de una de las ciudades de primera generación de la AVF de tamaño medio: Ciudad Real (Castilla La Mancha)

2. METODOLOGÍA. UNA APROXIMACIÓN ENTRE LA AVF Y LOS EFECTOS SOCIO-ECONÓMICOS

El análisis sobre cuál es el rol que la AVF desempeña en el desarrollo de una región, centrado en los efectos estructurantes de la infraestructura, está abierto⁴. De hecho los investigadores que estudian los efectos de las autovías y, posteriormente, los efectos de la AVF discuten, sobre todo, si el efecto transformador de la nueva infraestructura de transporte tiene o no un carácter automático de transformación.

En los años 70's se entendía que las mejoras del transporte traían automáticamente riqueza y prosperidad, sin embargo, estas ideas han sido gradualmente abandonadas y reemplazadas por otras, como la de la necesidad de diseñar estrategias que permitan valorar

² Maddi GARMENDIA, Cecilia RIBALAYGUA José María UREÑA (2012). "High speed rail: implication for cities". *Cities*, 29:S26-S31, pp. 26

³ M. Thea SINCLAIR y Mike STABLER (1997). *The Economics of Tourism*. Routledge, London.

⁴ Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE. (2011b). "High-Speed Rail service and socio-economic transformation in local areas, a review". In *Proceedings of Transportation Research Board 90th Annual Meeting*. Washington, D.C.

los efectos positivos de estas infraestructuras de transporte. Como consecuencia, la riqueza se genera cuando el transporte viene acompañado por una serie de medidas estratégicas. La infraestructura es simplemente una herramienta desarrollada por las autoridades que necesita, para que consiga los oportunos efectos de desarrollo socioeconómico, de unas medidas de acompañamiento. Es así como los efectos de la Alta Velocidad aparecen como potenciales actores de estrategias asociadas, pero la infraestructura es sólo una potencialidad más⁵.

En los años 90's muchas ciudades diseñaron políticas de revalorización de las infraestructuras para atraer nuevas actividades y hacer de la Alta Velocidad la fuerza conductora de su desarrollo económico. Sin embargo, esas políticas no siempre han tenido efectos positivos⁶. Basar la estrategia exclusivamente en la infraestructura no asegura el éxito.

En el momento actual, se entiende que la red de transporte tiene un rol secundario comparado con la estructura económica y espacial donde se enmarca. Las facilidades del transporte hacen posible funciones y permiten cambios, pero se basan, fundamentalmente, en relaciones pre-existentes.

Esta nueva definición sobre el concepto de transporte y beneficio, excluye, por tanto, el planteamiento que se había generalizado sobre la relación directa entre causa y efecto ya que los efectos dependen directamente tanto del contexto económico como del contexto espacial del que la Alta Velocidad forma parte. La transformación observada se atribuye no sólo a la Alta Velocidad sino a muchos factores que convergen, como muestran los estudios empíricos. A esta realidad hay que añadir que los efectos de la Alta Velocidad son espacialmente diferenciados⁷.

Pese a la abundante bibliografía sobre los impactos generados por la AVF, aún pervive el mito basado en que los efectos de la Alta Velocidad generan automáticamente un desarrollo económico local, olvidando que la situación económica, la localización geográfica, la cualidad del servicio y los recursos específicos son realmente los actores estratégicos⁸.

3. LA AVF EN ESPAÑA. SU PROBLEMÁTICA Y LOS EFECTOS EN LA POSICIÓN EN EL SISTEMA URBANO ESPAÑOL DE LA CIUDAD CONECTADA A LA ALTA VELOCIDAD

La AVF en España, iniciada en 1992, se superpone, sin sustituirla, a la red ferroviaria construida en el siglo XIX, por lo que en estos momentos conviven dos sistemas ferroviarios con técnicas y objetivos muy diferentes y no siempre complementarios. Esta convivencia ha supuesto que aquellas ciudades conectadas por la AVF tengan una imagen

⁵ Shopie MASSON and Robert PETIOT (2009): "Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain)". *Technovation*, 29: 611-617, pp. 613-614.

⁶ Valerie MANNONE (1995). *L'impact regional du TGV Sud-Est*. These pour le Doctorat en Geographie, Universite de Provence, Aix-en-Provence

⁷ Olivier KLEIN (1997). "Le TGV Atlantique et les evolutions de la mobilite: entre crise et concurrence". *Les Cahiers Scientifiques des Transports*, 32: 57-83

⁸ Sylvie BAZIN, Christopher BECKERICH, Marie DELAPLACE (2011a). *High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development* in Sarmento M. & Matias A. 2011. *Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments*. Collecção Manuais, Universidade Luisiada Editora, Lisboa: 115-141

distinta y, en general, más atractiva que aquellas otras del conjunto del sistema urbano que no lo están.

Junto a esta realidad la AVF española está sometida a una fuerte polémica derivada del alto coste que supone su construcción, el uso que de ella se hace, la rentabilidad socio-económica que aporta y su posible utilización como elemento integrador del territorio. Ello hace que la sociedad demande estudios y toma de decisiones que solucionen o minoren los problemas surgidos con ella.

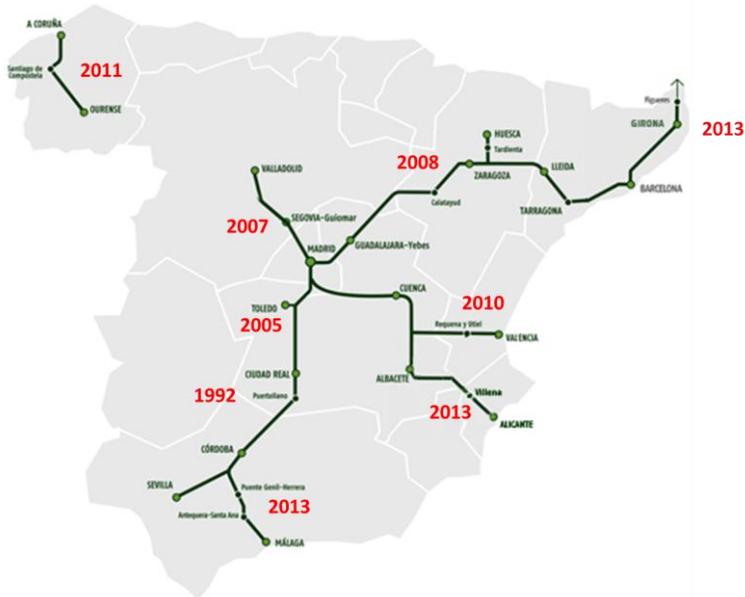
En 1992 se inauguró en España la AVF con la línea Madrid-Córdoba-Sevilla, línea de 470 km que contaba con 5 estaciones. En los casi 25 años transcurridos hasta nuestros días, la AVF se ha expandido a casi 30 nuevas estaciones dando lugar a un incremento vertiginoso del número de ciudades que cuenta con este servicio; se ha ampliado, también, a más de 1255 el número de km de red, y cuenta, por último, con seis líneas principales (Madrid-Sevilla; Madrid-Barcelona; Madrid-levante; Madrid-Valladolid; Madrid-Galicia, solo construido el tramo de Galicia; y Barcelona-Madrid-Málaga) (Mapa 1). Datos que expresan, de una parte, la rápida evolución y desarrollo de esta infraestructura en España, pero también la necesidad de una profunda reflexión y, en su caso, revisión, sobre los mitos y las realidades que la Alta Velocidad genera en las economías y sociedades donde se implanta, sobre todo tomando en consideración su coste, su viabilidad económica y el número de usuarios.

Sin lugar a dudas, el transporte ferroviario de Alta Velocidad está considerado como uno de los avances más significativos que se han desarrollado en el transporte de pasajeros a partir de la segunda mitad del siglo XX. En la actualidad existen más de 15 países con este servicio, con 10 mil Km de red, de los que 7 mil de ellos están en Europa (UIC: 2012), aunque en Japón el concepto de *tren bala* había surgido antes, en 1964, y en los últimos 40 años ha movido un promedio de 100 millones de pasajeros al año, en Europa, el tráfico medio anual se sitúa en 50 millones de pasajeros, de los que a España corresponde una media de 4,5 millones de usuarios anuales, pese a que es uno de los países que más km de red posee. Resultando así que nuestro país tiene el 17,9% de la red europea y sólo supone el 9% de los pasajeros.

Este es uno de los escenarios en los que se sitúa la polémica actual sobre la viabilidad económica de la AVF en España al ser una infraestructura con un coste tan elevado.

Subyaciendo a este doble sistema ferroviario la realidad urbana de España es que los 47 millones de habitantes se distribuyen muy desigualmente por el territorio. El 10,4% se concentra en las dos grandes metrópolis (Madrid y Barcelona), con cerca de 5 millones de habitantes. Mientras que las ciudades de más de 100.000 habitantes (cerca de 50 ciudades) reúnen al 30% (unos 15 millones de habitantes). Y aquellas que están por debajo de los 100.000 habitantes representan casi el 60% y albergan 27 millones de habitantes, aproximadamente. Distribución que genera densidades muy diferentes, donde los núcleos medios e intermedios (entre 20.000 y 100.000 habitantes) se convierten en focos de organización territorial muy importantes para el territorio nacional, y donde la competitividad y posicionamiento urbano juega un papel muy significativo.

Mapa 1. Líneas de Alta Velocidad 2014



Fuente: ADIF. Entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”

Este desequilibrio territorial de núcleos urbanos en el conjunto del territorio español es el que ha llevado a que la *Agenda Territorial de la Unión Europea 2020* (de 19 de mayo de 2011) señale como máxima prioridad la de “promover un desarrollo territorial policéntrico y equilibrado⁹” a través de redes de regiones urbanas y ciudades¹⁰. En relación a Castilla La Mancha son de destacar los trabajos realizados por Pillet *et al.* (2013, 2010 y 2007).

La AVF, ante esta desigual distribución urbana en el territorio español, se presenta como una opción para equilibrarla o al menos para conectarla funcionalmente, si bien es cierto que el inicio de la AVF en España surgió, inicialmente, para mejorar el acceso ferroviario a Andalucía (NAFA) con la construcción de la línea Madrid-Sevilla, pero pronto se produjo un cambio del paradigma ferroviario nacional e internacional, al contemplar paradas en ciudades intermedias, con tamaños en torno a los 50.000 habitantes. En esta toma de decisión influyó el deseo de evitar el “efecto túnel¹¹” que se había producido en Francia con la primera generación de AVF uniendo dos extremos del viaje (Paris y Lyon), mientras los espacios intermedios no tenían servicio. Sólo la presión local y las fuerzas políticas hicieron posible la construcción de estaciones en algunas ciudades medias o pequeñas. Este cambio queda ejemplificado en el caso español con el hecho de que la

⁹ UNIÓN EUROPEA (2011). *Agenda Territorial de la Unión Europea 2020. Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas*. Pp. 8. www.marm.es/es/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/Agenda_Territorial_Europea_2020_adoptada_en_G%C3%B6d%C3%B6ll%C3%B6_en_2011_tcm7-172182.doc

¹⁰ José Antonio CAMACHO y Yulia MELIKHOVA (2010). Perspectiva territorial de la Unión Europea: el largo camino hacia la cohesión territorial. *Cuadernos Geográficos*, 47:169-188. Pp. 180

¹¹ Fran PLASSARD (1990). “Transport et Distribution Spatiale des Activités: France”. In *Proceedings of the 85th Table Ronde d’Economie des Transports*, Centre de Recherches Economiques, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Newcastle.

primera línea española de AVF Madrid-Sevilla (471 Km) tenga paradas en ciudades intermedias: Ciudad Real, Puertollano y Córdoba.

Nosotros, en este trabajo, dentro del enfoque más aceptado hoy de que la AVF no genera una transformación automática de la ciudad sino que requiere la puesta en marcha de estrategias específicas por parte de la sociedad local, queremos incidir en la hipótesis de que el beneficio socio-económico de este tipo de infraestructura no se puede medir, exclusivamente, con parámetros económicos cuantificables, sino en función de otras variables de carácter más cualitativo, como puede ser la *imagen de ciudad*, dado que esta condiciona y favorece el dinamismo económico de la red de ciudades con Alta Velocidad. Es decir, un dinamismo que, de una parte, está estrechamente vinculado a la mejora de la accesibilidad proporcionada por la AVF a las ciudades conectadas, y, de otra, genera unos efectos socio-económicos, generalmente asociados al desarrollo turístico, proveniente de la nueva imagen que la conexión proporciona.

3.1. Los efectos en la imagen de ciudad conectada a la Alta Velocidad en el sistema urbano español

En el conjunto del sistema urbano español pertenecer al “club de las ciudades AVE” supone un posicionamiento especial en la jerarquía urbana, no sólo por las nuevas interrelaciones con las otras ciudades AVE, sino por la seña de identidad que supone con respecto a otros núcleos que poseen el mismo peso poblacional y socio-económico.

El carácter de exclusividad lo da el reducido número de ciudades que tienen acceso a esta infraestructura: de los más de 400 núcleos urbanos existentes en España con más de 20.000 habitantes, tan sólo 28 cuentan con Alta Velocidad. Pertenecer a la “red de ciudades ave” supone una nueva experiencia que se refleja, por ejemplo, en el hecho de estar en la web y las publicidades asociadas: *AVE+Hotel+Ocio*¹². Publicidad que está asociada exclusivamente a estas 28 ciudades de referencia. En una palabra, la organización territorial española (Cuadro 1) hace que estar dentro del grupo de las 28 ciudades conectadas con la AVF suponga estar en un grupo de ciudades privilegiadas, ya que crea un cambio en la imagen mental de este tipo de ciudades que da lugar a nuevos efectos socio-económicos de distinto tipo, aunque nosotros nos vamos a centrar en el que ejerce en el sector turístico. Por ello, las estrategias que se utilicen en el diseño de esa imagen de ciudad son fundamentales para convertir esa ciudad en un destino turístico con éxito.

¹² <http://www.avexperience.es/>

Cuadro 1. Relación entre la distribución de la población española y las ciudades con servicio de Alta Velocidad Ferroviaria

Población	Núcleos población	Población 2013	% población	Nº Ciudades AVF	Ciudades AVF
Más de 1 millón	2	4.892.386	10,4	2	Madrid y Barcelona
500.000 a 1.000.000	4	2.757.093	5,9	4	Valencia, Sevilla Zaragoza, Málaga
200.000 a 500.000	23	6.268.184	13,3	4	Córdoba, Valladolid, A Coruña, Alicante
100.000 a 200.000	33	4.807.962	10,2	4	Albacete, Lleida Tarragona, Ourense
50.000 a 100.000	83	5.915.160	12,6	9	Guadalajara, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Segovia, Huesca, Puertollano, Santiago de Compostela, Girona
20.000 a 50.000	252	7.435.693	15,8	5	Antequera, Calatayud, Puente Genil, Requena, Villena, Figueras
0-20.000	7.717	14.944.553	31,8	0	
TOTAL	8.115	47.021.031	100,0		

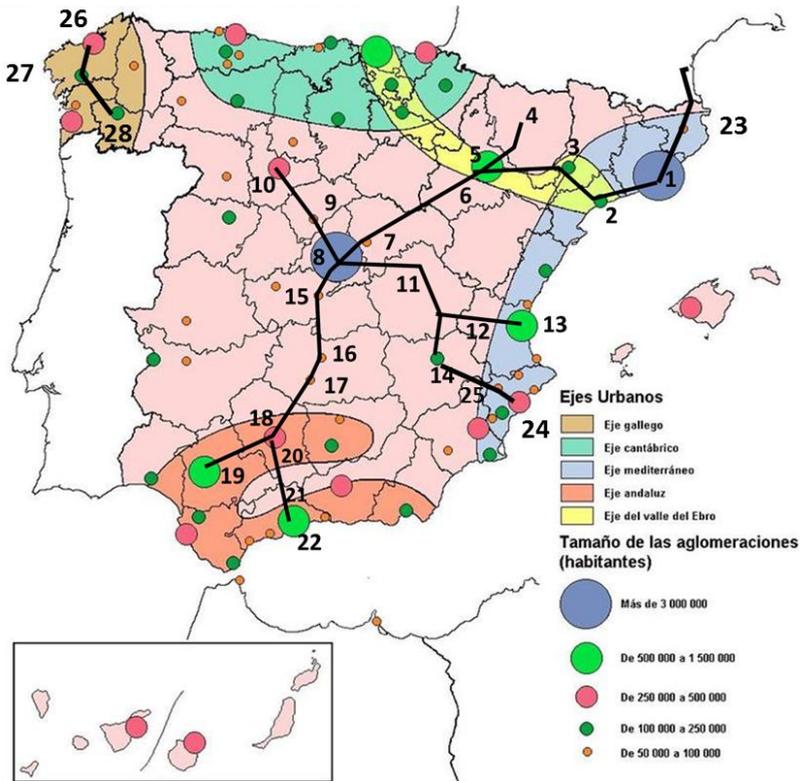
Fuente: INE. Elaboración propia

Junto a la mejora de la imagen, este grupo de ciudades privilegiadas queda incorporado, según se muestra en el mapa 2, donde se tienen en cuenta el tamaño de las aglomeraciones, los ejes urbanos y la red AVF, a nuevos corredores de conexiones para las ciudades que se sitúan en la red AVE. Así por ejemplo, para ciudades como Ciudad Real y Puertollano, pertenecientes tradicionalmente al sistema urbano madrileño, y sin posibilidad de acceso a otros sistemas urbanos por la configuración radio-concéntrica del transporte español, las nuevas conexiones ferroviarias de Alta Velocidad les han permitido acceder a otros ejes urbanos, como el andaluz, el Mediterráneo, o el eje del valle del Ebro. De forma que, aprovechar estas nuevas accesibilidades supone el principal reto para las ciudades con AVF.

En el caso de Ciudad Real, como ejemplo de ciudad intermedia, se suscitó, además, un nuevo problema y una nueva solución, debido a que el uso intensivo de esta infraestructura por parte de viajeros de estas ciudades intermedias (Ciudad Real y Puertollano) en su comunicación con Madrid, generaba que los trenes en su conexión final Ciudad Real-Sevilla, fuesen casi vacíos. Para solucionar este problema se creó un nuevo servicio: el “AVE Lanzadera”, un tren de Alta Velocidad específico para conectar estas tres ciudades:

Madrid con Ciudad Real y Puertollano¹³. Este nuevo servicio supuso un hito histórico, puesto que se creó un servicio inexistente en el diseño de la Alta Velocidad, concebida exclusivamente para conectar grandes ciudades. Este nuevo tipo de servicio ferroviario de Alta Velocidad para áreas suburbanas de Madrid se ha exportado a otros países, como Francia, Reino Unido y Suiza, así como a otras regiones españolas con el nombre comercial de AVANT: Madrid-Toledo, Madrid-Segovia-Valladolid, Lleida-Tarragona-Barcelona, Málaga-Córdoba- Sevilla¹⁴.

Mapa 2. Red urbana española y red ferroviaria de Alta Velocidad. 2014



Barcelona (1), Tarragona (2), Lleida (3), Huesca (4), Zaragoza (5), Calatayud (6), Guadalajara (7), Madrid (8), Segovia (9), Valladolid (10), Cuenca (11), Requena (12), Valencia (13), Albacete (14), Toledo (15), Ciudad Real (16), Puertollano (17), Córdoba (18), Sevilla (19), Puente Genil (20), Antequera (21), Málaga (22), Girona (23), Alicante (24), Villena (25), La Coruña (26), Santiago de Compostela (27) y Ourense (28)

Fuente: Elaboración propia a partir de Burgos Alonso, M. y Muñoz-Delgado, M.^a C. (2012) y ADIF, 2013

¹³ José María UREÑA *et al.* (2005). High speed railway and metropolitan integration in Spain: the case of Ciudad Real and Puertollano. *Eure-Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 31: 87-104.

¹⁴ José M.^a CORONADO (2007). Redes regionales de Alta Velocidad en España. Ribalaygua, C., *Alta Velocidad y Territorio*. Universidad de Castilla La Mancha, Ciudad Real, pp. 61-70. y Maddi GARMENDIA *et al.* 2012 (ibídem)

4. LA “NUEVA IMAGEN” DE CIUDAD Y EL TURISMO GENERADOS POR LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

La experiencia parece mostrar que todas las ciudades conectadas a la red de AVF incrementan el número de visitantes, es decir, de turistas (ya sean de negocios o de ocio), teniendo como principal procedencia las ciudades y territorios conectados a la red. El tren trae no solo nuevos visitantes y turistas, sino nuevas formas de visitar y de usar el territorio. Existe, sin embargo, una gran complejidad a la hora de definir el impacto del turismo sobre cualquier ciudad¹⁵, puesto que es un sector en el que influyen e intervienen muchos y diversos factores¹⁶. A esta dificultad genérica del análisis del turismo se suma la complejidad que supone determinar el efecto que el transporte genera directamente en el propio turismo, dado el gran número de elementos que intervienen en las estructuras del mercado y de la industria turística. De hecho, la oferta turística es un fenómeno complejo que mira tanto la naturaleza del producto como el proceso de servicio¹⁷; sin olvidar, tampoco, el hecho de que el sector turístico es uno de los sectores económicos más sensibles a los cambios ha experimentado en las ciudades de nueva accesibilidad generada por la AVF.

Por otra parte, la elección del sector turístico se justifica, también, porque, pese a la desfavorable situación económica española de los últimos años, este sector sigue siendo uno de los impulsores del sistema económico español, manteniéndose estable e incluso registrando cierta evolución al alza. En efecto, 2008, 2009 y 2010 han sido unos años marcados por los efectos de la crisis económica y financiera, pero la actividad turística interior en esos años presenta una situación contradictoria: se ha producido una disminución en el número de viajes realizados, mientras que ha aumentado el número de pernoctaciones realizadas.

Junto con esta realidad se da otra que, en apariencia, es contradictoria: la mayor integración y globalización europea, surgida de la Unión Europea, hace que las ciudades y regiones estén aumentando su competitividad. En particular, en cuanto a desarrollo turístico, accesibilidad y visitantes, se refiere. En consecuencia, el atractivo turístico empieza a convertirse en un hito (stake) de la competición regional¹⁸. Algunos autores sugieren que, en orden a ser más competitivos, los lugares en general, y los destinos turísticos en particular, deben ser gestionados con una perspectiva estratégica, donde “*la imagen de ciudad sea la clave para el proceso de localización*”¹⁹.

¹⁵ Salvador ANTÓN CLAVÉ (2008). Turismo y ciudades. De la oportunidad del turismo urbano a los usos turísticos en las ciudades en Troitíño Vinuesa *et al.* (Coord.): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?* Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 53-77.

¹⁶ José María HERNÁNDEZ MOGOLLÓN *et al.* (Coord.). (2011). *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. Septem Universitas, Oviedo, 249 p. y María CORDENTE RODRÍGUEZ *et al.* (2011). Alta velocidad en Castilla-La Mancha: efecto dinamizador turístico en HERNÁNDEZ MOGOLLÓN, J. M. *et al.* (Coord.) *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. Septem Universitas, Oviedo, 21-41.

¹⁷ M. Thea SINCLAIR y Mike STABLER (1997). *The Economics of Tourism*. Routledge, London.

¹⁸ Shopie MASSON and Robert PETIOT (2009): 611

¹⁹ Marie DELAPLACE, Francesca PAGLIARA, Julie PERRIN y Samuel MERMET (2014). “Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?”. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111: 166-175. Pp. 166

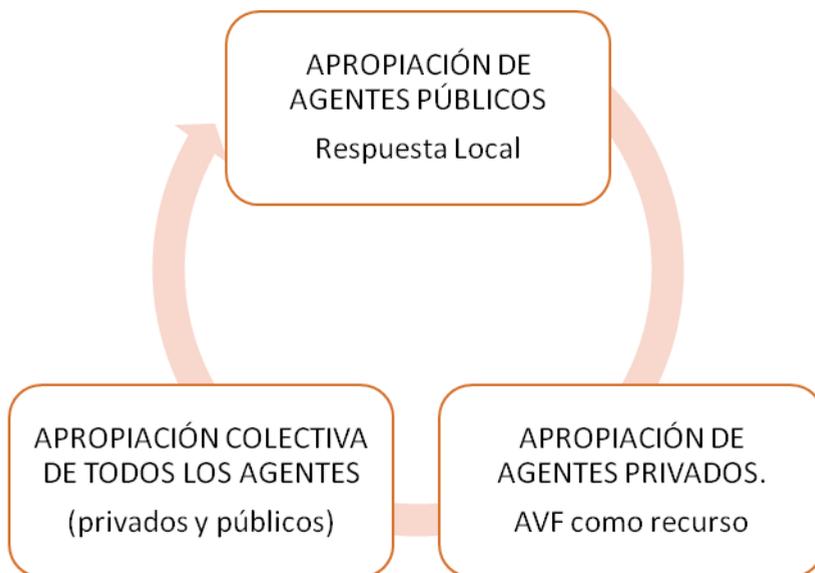
4.1. La formación de la imagen de ciudad con la llegada de la AVF.

Uno de los aspectos clave en la formación de la imagen de la ciudad es el “*imaginarium*” o expectativas que la AVF genera en los actores locales de la ciudad. Bazin *et al.* (2011a:122 y ss.) acuñó el término “*apropiación* de la infraestructura” con el que explica que la *apropiación* va más allá del mero uso de la AVF, por cuanto implica un cambio de conducta de los actores implicados. La *apropiación*, entendida de esta forma, es la responsable de la territorialización de la infraestructura ya que conseguirá que los recursos específicos del área se conviertan en valores.

El proceso de *apropiación* se refleja en los proyectos de ciudad desarrollados por los agentes locales en función del papel que dan a la infraestructura. Así la *apropiación* regional de la línea de AVF se manifiesta en cómo las instituciones del área local consideran a la infraestructura. Es decir, la forma que finalmente adopta el proyecto (itinerario, localización de las paradas, lugares de interconexión con otras redes...), lo que permite comprobar las relaciones de varios actores en términos de negociación, de oposición o de colaboración.

Para clarificar este proceso, Bazin distingue tres pasos para la *apropiación* de la AVF en un área local y que nosotros hemos sintetizado en la figura 1.

Figura 1. Pasos de la *apropiación* de la AVF en la creación de *imagen mental* de ciudad



Fuente: Elaboración propia a partir de Bazin *et al.* 2011: 123

- 1) El primer paso de *apropiación* de la instalación de la infraestructura y los servicios de innovación es evaluar las perspectivas de futuro despertadas en la ciudad ante la llegada de la AVF. Es decir, conocer la respuesta local de los agentes públicos ante este potencial que reciben.
- 2) El segundo paso de *apropiación* consiste en hacer que algunos actores privados se integren en el desarrollo del proyecto y tengan el apoyo de esta herramienta. Ej. Una

agencia de viajes que integre la AVF dentro de sus productos. En realidad la imagen es sobre todo un atributo del área local aunque algunos actores locales -la agencia de viajes en este caso- la usen de forma privada, pero que, sin embargo, sirve para diferenciarla de otras áreas.

- 3) El último paso es la “apropiación colectiva” en la que se genere un proyecto común de ciudad utilizando y aprovechando las ventajas que ofrece la Alta Velocidad para integrar todos los elementos que afectan al desarrollo de una determinada ciudad, tales como economía, cultura, patrimonio, turismo, territorio... Esta apropiación puede ser individual o envolver a varios agentes. El proyecto ofrecido, cuando existe una cooperación y participación entre los diferentes actores (privados y públicos), es mayor que cuando se ve afectado un único agente.

En conclusión, las posibilidades de turismo de una determinada ciudad en relación a los efectos que genera la AVF en ella dependen, también, de las estrategias locales, incluyendo la planificación, gestión y promoción (Berg *et al.* 1998; Bellet *et al.*, 2008 y 2010).

5. ESTUDIO DE CASO. LOS EFECTOS SOCIO-ECONÓMICOS Y EL CAMBIO DE IMAGEN EN CIUDAD REAL

La llegada de la AVF a Ciudad Real ha dado lugar a un cambio de posicionamiento en la jerarquía de la red de ciudades españolas, así como a un cambio de imagen que ha dado lugar a la propuesta de grandes proyectos de carácter turístico (Aeropuerto Central Ciudad Real, Complejo de ocio Reino de Don Quijote...) y comercial, si bien anticipamos que han sido un estrepitoso fracaso.

Ciudad Real, al igual que las demás estaciones de primera generación de AVF, apostó en los primeros años, por una imagen de ciudad dormitorio de la gran metrópoli más próxima -en nuestro caso Madrid- que propició un efecto económico más vinculado al desarrollo urbanístico que al comercial y turístico. En el momento actual planteamos una búsqueda de marca con identidad propia para Ciudad Real, asociando los elementos que definen y hacen exclusiva a la ciudad, proponiendo a tal efecto la figura de Don Quijote de la Mancha, como un proyecto estratégico de marca turística.

5.1. El nuevo posicionamiento de Ciudad Real en la jerarquía de la red de ciudades españolas

El cambio que se produce en la relación de Ciudad Real con el resto de ciudades del sistema urbano español por su incorporación a la red de Alta Velocidad es muy significativo. Cuando en 1992, Ciudad Real se incorpora a la AVF, era una ciudad que pertenecía casi exclusivamente al sistema urbano de Madrid, tanto por actividad económica, como por el diseño de la red de transporte ferroviario y de autovías que había en España. La AVF incorpora, en ese momento concreto, nuestra ciudad al eje andaluz (Córdoba y Sevilla) y al de Valencia y Alicante a través del ferrocarril convencional.

Desde este punto de partida hasta 2013 se pasa de 22 a 72 conexiones directas, e incorpora a Ciudad Real en dos nuevos ejes: el del Valle del Ebro y del Mediterráneo. Además de fortalecer sus relaciones con la capital nacional (Madrid).

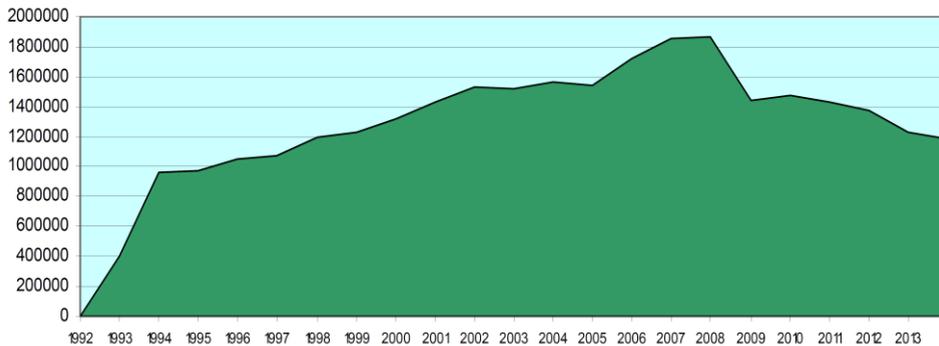
Cuadro 2. Circulaciones Ferroviarias Directas

Train	1992			2013		
	Nº	Series	Destinos	Nº	Series	Destinos
Ave	12	S100	Madrid, Córdoba, Sevilla	29	S103 S102 S100 S104	Madrid, Córdoba, Sevilla, Málaga, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Tarragona, Cuenca, Valencia, Alicante
Avant	6	S100	Madrid, Puertollano	22	S104	Madrid, Puertollano
Arco	2	M C	Badajoz, Valencia, Barna			
Alvia				6	130	Cádiz, Huelva, Oviedo, Gijón, León, Valladolid, Palencia
Altaria				4	T VII	Granada, Algeciras
T 200	4	T VI	Málaga			
M D	8	S 470 S592	Alicante, Albacete, Madr	11	S499	Badajoz, Alcázar de S.J., Madrid
Expreso	2	M C	Badajoz, Alcázar, Madrid			
TOTAL	22			72		

Fuente: ADIF Entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”

De forma paralela al crecimiento de conexiones lo ha hecho el del número de viajeros en la estación que ha seguido un ritmo continuado, pasando de ser una estación con más de un millón de pasajeros en 1995, a alcanzar los más de un 1.800.000 pasajeros en el 2009 (Figura 2).

Figura 2. Evolución de tráfico en Ciudad Real



Fuente: ADIF Entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”

Este volumen y frecuencias que tiene Ciudad Real, fundamentalmente con Madrid, no se debe al peso específico de la ciudad, que tan solo cuenta con 75.000 habitantes, sino al peso conjunto con de Puertollano (50.000 habitantes), por lo que, en realidad, estamos

hablando de un área de 125.000 habitantes²⁰. No obstante, en las dinámicas que se están generando en los últimos años dentro de Castilla-La Mancha se observa una doble tendencia: ciudades con una trayectoria que tiende al auge de viajeros (caso de Toledo); y otras que están en declive, caso de Ciudad Real y Puertollano, quienes están experimentando una pérdida constante desde 2007, mucho más acusada en el caso de Puertollano²¹.

5.2. El cambio de imagen en Ciudad Real

La actual Ciudad Real fue fundada, como aldea, en 1255 por Alfonso X el Sabio y se convirtió en ciudad en 1420 con el rey Juan II. A finales del XVII recibió, por poco tiempo, el rango de capital de provincia y no será hasta el XVIII cuando esta capitalidad se consolide, más por título que por el papel rector que ejercía en el territorio. Situación que mantiene, sin apenas cambios, hasta 1992 con la llegada de la AVF y la consolidación de la Universidad de Castilla-La Mancha que supone la construcción del nuevo campus universitario y la ubicación en ella del Rectorado. Es así como el año de 1992 supone un hito crucial tanto en el papel de la ciudad en el territorio como en su imagen.

Nuestro objetivo inmediato será la identificación de aquellos agentes que han estado implicados en ese cambio de imagen de la ciudad, así como detectar cómo se ha llevado a cabo la apropiación de esta infraestructura por los agentes locales y ello como instrumentos de medición del efecto que ha generado la AVF en la ciudad. Nuestra propuesta para medir el grado de apropiación de esta infraestructura en Ciudad Real, partiendo de las aportaciones de Bazin *et al.* (2011a), es la aplicación de una metodología mixta: utilizar elementos cuantitativos, obtenidos a través de trabajo de campo y de estadísticas disponibles (iniciativas de proyectos propuestas desde los agentes locales, distinguiendo entre privados y públicos), pero complementados con otros parámetros de carácter cualitativo, tales como las entrevistas a los principales agentes de la ciudad de estudio (Figura 3).

²⁰ José M.ª CORONADO *et al.* (2012). Measuring high speed rail usefulness for tourism in Spain. In *Proceedings of the Colloque de Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF)* Pp. 6

²¹ M.ª Ángeles RODRÍGUEZ DOMENECH y Javier JOVER MARTÍ (2013). El impacto del ave en el sector turístico de las ciudades con estación de Castilla-La Mancha. Gutiérrez, J.A. *et al.* 2013. *Los Servicios: Dinámicas, Infraestructuras y Cohesión Territorial*. Ed. Grupo de Investigación en Desarrollo Sostenible y Planificación Territorial y AGE. Universidad de Extremadura. Cáceres. 453-470.

Figura 3. Propuesta metodológica sobre la apropiación de la infraestructura de AVF



Fuente: Elaboración propia

5.3. El proceso de apropiación de la infraestructura

1º FASE. La apropiación por parte de los agentes locales públicos.

La respuesta local por parte de agentes públicos la hemos analizado a través de los diferentes proyectos en los que ha participado o se han ejecutado en la ciudad, junto con las entrevistas realizadas a dos de los agentes locales públicos que más han intervenido en la gestión de la ciudad desde la implantación de la AVF en ella: el jefe de servicio de urbanismo del Ayuntamiento y el jefe de la oficina de turismo de la ciudad, igualmente, del Ayuntamiento.

- a) *Número de proyectos competitivos europeos gestionados por agentes locales para la ciudad.*

El primer dato que nos ha sorprendido es que, según el departamento de Desarrollo Económico y Empleo (IMPEFE), agente local perteneciente al Ayuntamiento de Ciudad Real, hasta el año 2012 no se ha desarrollado ningún proyecto vinculado a la AVF, es decir, a los 10 años de implantación de la infraestructura, ya que de los 15 proyectos (cuadro 3) subvencionados a través de distintas iniciativas europeas, solo uno está relacionado con la AVF. Por lo que podemos concluir, ateniéndonos a los datos cuantitativos, que la AVF no ha sido apropiada por los agentes locales públicos o lo ha hecho en un grado ínfimo.

Cuadro 3. Proyectos europeos para dinamizar la ciudad

Nombre del Proyecto	Fund	Programa	AÑO
VIN-TOUR	ERDF	INTERREG IIIC	2005-2007
CIUDAD REAL- CIUDAD EMPRESARIAL VIRTUAL (National Action)	ESF	I.C. EQUAL	2002-2004
CIUDAD REAL- CIUDAD EMPRESARIAL VIRTUAL (Transnational Action)	ESF	I.C. EQUAL	2002-2004
CIUDAD REAL CREAL-EMPLEO DE FUTURO	ESF	FSE subvención Global zonas objetivo 1. P.O. 2000	2003-2004
ECOLAND	ERDF	INTERREG IIIC	2003-2006
CREA-INTEGRACIÓN	ESF	FSE subvención Global zonas objetivo 1. P.O. 2000	2004-2005
EQUALIA	ESF	I.C. EQUAL	2004-2007
LARA-TOOL BOX	ERDF	INTERACT Programme	2005-2006
INSER-EMPLEO	ESF	I.C. EQUAL	2005-2007
INTEGRA CIUDAD REAL	ESF	FSE subvención Global zonas objetivo 1. P.O. 2000	2006-2008
INSER-RED CIUDAD REAL	ESF	FSE (2007-2013) P.O. "Adaptabilidad y Empleo"	2008-2010
TEACH: Current and Future Skills in the Health and Welfare Sector	ESF	EUROPE FOR CITIZENS Programme	2010-2012
DIAMI: Active Citizenship and Intercultural Dialogue with Migrant People	ESF	EUROPE FOR CITIZENS Programme	2012-2013
RED EMPLEO CIUDAD REAL	ESF	FSE (2007-2013) P.O. "Adaptabilidad y Empleo"	2012-2014
ENTER.HUB	ERDF	URBACT II	2012-2015

*European Social Fund (ESF); European Regional Development Fund (ERDF)

Fuente: Departamento de desarrollo económico y empleo (IMPEFE)

b) *Entrevista al agente local de Turismo local y al jefe de servicio de urbanismo del Ayuntamiento*

La información facilitada por estos agentes locales es que no se ha realizado ninguna iniciativa hasta 2005, y la que se hizo ese año consistió en la incorporación a la Asociación “Red de Ciudades AVE”. Desde ella se han promocionado todas las ciudades conectadas a esta infraestructura y, por tanto Ciudad Real. Desde la Web de RENFE se han tomado dos iniciativas: a) La denominada “Avexperience”, en la que se ofrece un pack turístico para ese conjunto de ciudades, incluyendo hotel, tickets turísticos con descuentos para museos, transporte y atracciones; y b) La creación, en 2010, del sitio *Saborea España*, que es una promoción especialmente orientada a visitantes extranjeros que pueden hacer desplazamientos turísticos de un día, gracias a la AVF.

La imagen promovida por una ciudad como Ciudad Real, que, como se ha dicho antes, solo cuenta con 75.000 habitantes, sin ningún atractivo turístico excepcional porque su patrimonio urbanístico e histórico fue demolido, en gran parte, en los años 70, se ha orientado a la promoción de aspectos gastronómicos o de rutas culturales por la zona: a núcleos rurales próximos (castillos, Corral de Comedias de Almagro, Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel...), junto con el desarrollo de un turismo de negocios y congresual, vinculado a la universidad, a la Diputación o al Hospital.

La principal reflexión crítica que aportan estos agentes locales, con la que nosotros coincidimos, es la inactividad que se ha tenido desde la implantación de la infraestructura hasta una década después, ratificando la conclusión de la bibliografía científica sobre el “mito del AVE” en el sentido de que no existe una relación causa-efecto entre AVF y desarrollo socioeconómico.

2º FASE. La apropiación por parte de los agentes locales privados.

La respuesta por parte de los agentes locales privados la hemos analizado a través de la evolución comercial (midiendo el número y especialización comercial y su distribución espacial en la ciudad), como aspecto cuantitativo; y de la entrevista al presidente de la Cámara de Comercio e Industria Provincial, como aspecto cualitativo.

a) *Evolución de los establecimientos comerciales*

En la evolución del número, especialización y distribución espacial de los comercios en Ciudad Real hemos empleado dos fechas, 1992 y 2006. Puesto que los años de crisis han afectado considerablemente a este sector y nos desvirtuarían el papel desempeñado por la infraestructura si incluyésemos esos años y llegar a nuestros días.

Número

En 1992 en Ciudad Real existían 1.141 establecimientos comerciales, mientras que en el 2006 había 2.015, lo que supone un incremento de un 56,6 %. Al relacionar estos valores con la población de cada uno de los años, en 1992 la relación era de 19,7 comercios por cada mil habitantes, y en 2006 de 28,7 comercios por cada mil habitantes. Datos que acreditan que, efectivamente, el comercio en nuestra ciudad ha crecido, tanto desde el punto de vista del número de establecimientos, como por su proporción con el número de habitantes.

Especialización

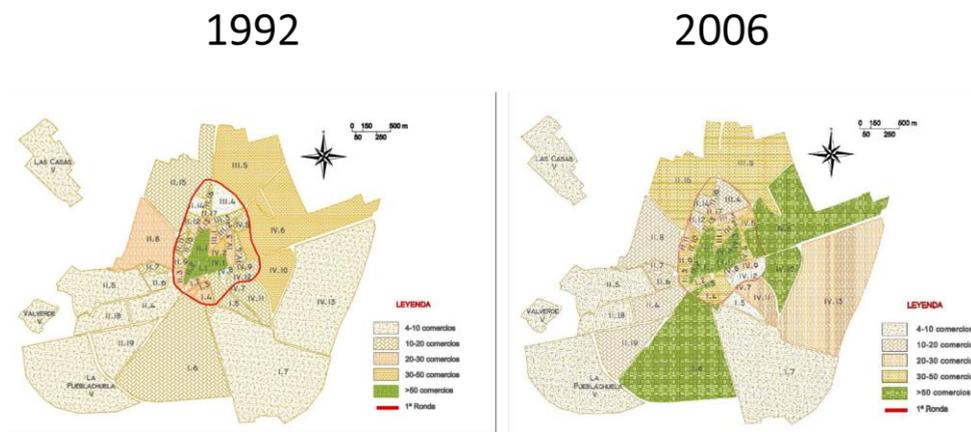
En esta evolución es significativo el crecimiento del comercio en atención directa al público, puesto que sobre todo han aumentado los establecimientos dedicados al comercio al por menor (pasan de 906 a 1.635 establecimientos entre 1992 y 2006) y los dedicados a “otros” (pasan de 22 a 106 establecimientos), manteniendo, prácticamente, los mismos valores en el comercio al por mayor.

Distribución y localización espacial

El análisis de la distribución espacial del comercio nos permite detectar, de forma más precisa, la influencia de la infraestructura AVF como agente de localización. Y ello en dos aspectos:

- 1º. Potenciando el crecimiento del comercio en general aunque siguiendo la localización tradicional en el centro de la ciudad, donde siempre ha tenido más peso que en la periferia, pero iniciándose una ligera inversión a favor de la periferia debido a que la estación de la AVF está en la periferia. Así, en términos absolutos, en 1992 había un 19,3% en la periferia y en 2006 este valor es de 22,4%, mientras que en el centro y para esos mismos años pasa del 80,7 % al 77,5%.
- 2º. Dentro del crecimiento zonal del comercio en la ciudad, la mayor proliferación de centros comerciales (superior al 3%), entre 1992 y 2006, se localiza en la periferia sur de la ciudad donde están ubicados los Nuevos Juzgados y el Hospital General. Le sigue en importancia (entre el 1 y el 3%) la zona donde se ubican el campus universitario y la Estación del AVE (Figura 4) (Rodríguez Domenech, M.^a A., 2012: 238). No obstante, en 2009 (17 años después de la llegada del tren de alta velocidad) se ha producido un nuevo incremento de centros comerciales en el entorno de la estación. Concretamente en el Parque Industrial Avanzado que es un área creada en las proximidades de la estación de la AVF (Cuadro 4).

Figura 4. Distribución comercial en Ciudad Real. 1992 y 2006



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la Delegación de Hacienda

Cuadro 4. Centros comerciales de iniciativa privada asociados directamente a la AVF

Año de apertura	Centros comerciales o de iniciativa privada
1992	Mcdonalds
1998	1º fase del Complejo de Ocio <i>El Reino de Don Quijote de La Mancha</i> . Campo de Golf de 9 hoyos
2008	Inauguración del <i>Aeropuerto Ciudad Real Central</i>
2009	El parque comercial <i>Puerta del AVE</i> en la primera fase del proyecto, ha creado un centenar de puestos de trabajo en las seis empresas que ya se han instalado. <i>Bricorama</i> (almacén de bricolaje), la <i>óptica Visionlab</i> , Supermercado <i>Aldi</i> , <i>Sprinter</i> (ropa y accesorios deportivos), <i>Mocositos</i> (artículos para el bebé), <i>Lúzete</i> (lámparas y accesorios de iluminación) y <i>Casa</i> (accesorios para el hogar)
2013	<i>Decathlon</i>

Fuente: Elaboración propia

b) *Entrevista al agente local. El presidente de la Cámara de Comercio e Industria.*

Según la opinión del presidente de esta institución, la política comercial que se ha seguido desde la aparición de la AVF en la ciudad ha sido inexistente. Atribuyendo esta carencia al poco acertado diseño de una imagen de “ciudad dormitorio” de Madrid, que tuvo un efecto más disuasorio que activo para los agentes comerciales privados. Ya que la nueva infraestructura facilita el realizar las compras en Madrid.

Coincidiendo en el tiempo con esta repercusión negativa en el comercio derivada de la “imagen de ciudad dormitorio”, tiene lugar otro hecho ajeno a la AVF y es que, a nivel nacional, en el sector comercial se produce una estandarización del mercado que ha hecho que el comercio de ropa y calzado tradicional de la ciudad se haya perdido en las últimas décadas, sustituyéndose por las franquicias. Pérdida que se suma a la anterior aunque no esté vinculada a ella.

Sin embargo, pese a que el presidente de la Cámara de Comercio considera que no existe ninguna vinculación expresa entre las dinámicas comerciales de la ciudad y la Alta Velocidad, entiende que la resultante es un balance neutral, no negativo, para el comercio y que es una herramienta sin explotar.

Podemos concluir en esta segunda fase de apropiación que, ateniéndonos a los datos cuantitativos, la AVF no ha sido apropiada hasta 17 años después de su llegada por los agentes locales privados o lo han hecho en un grado ínfimo. La explicación la obtenemos en la entrevista al agente local, quién nos señala lo poco acertado y atractivo que fue para el comercio de la ciudad la imagen de “ciudad dormitorio” de Madrid que inicialmente se dio.

3º FASE. La apropiación por parte de diferentes agentes locales privados y públicos.

Dentro de esta fase de apropiación vamos a considerar, como elementos de análisis cuantitativos, los proyectos públicos y privados que se han realizado o iniciado en Ciudad Real utilizando la AVF como motor de los mismos; y, como elementos de análisis cualitativo, las iniciativas de carácter público que se han tomado no tanto para realizar

proyectos concretos sino para atraer y facilitar el nacimiento de iniciativas de todo género que tengan como punto de apoyo y motor la AVF.

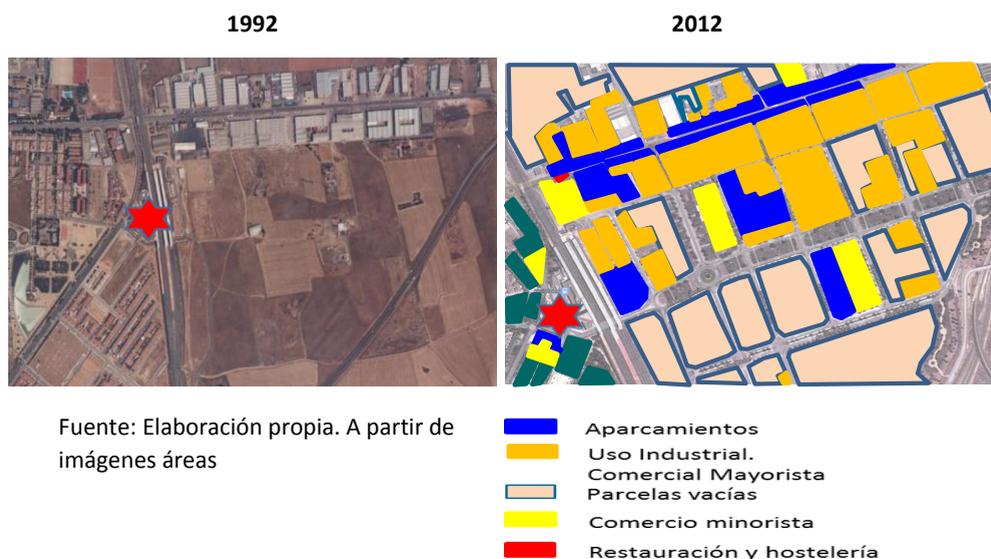
a) *Proyectos públicos y proyectos privados*

En este apartado vamos a considerar tanto los proyectos públicos que se hicieron para favorecer la iniciativa privada (caso del *Polígono Industrial Avanzado*), como aquellos de carácter privado que, con el paso del tiempo y las expectativas, se convirtieron, de hecho, en proyectos públicos, en los que hay que incluir los megaproyectos de iniciativa privada que fueron declarados de Singular Interés para la Región, muy vinculados a la existencia de la AVF, y que han sido un estrepitoso fracaso (caso del *Aeropuerto Central Ciudad Real* y el *Complejo de Ocio "Reino de Don Quijote"*).

1. *Polígono Industrial Avanzado*

El *Polígono Industrial Avanzado*, inaugurado en 1992, detrás de la estación de Alta Velocidad, fue una iniciativa pública para favorecer la implantación de empresas privadas. La realidad del mismo es que sigue aún con un gran número de parcelas vacías, como acredita la fotografía aérea del mismo (Figura 5), con la particularidad de que la localización de las empresas que se han instalado en él se debe más a la conexión con las autovías que a la propia proximidad al AVE.

Figura 5. Imagen Aérea del Polígono Industrial Avanzado. 1992 y 2012



2. *Los mega-proyectos de iniciativa privada que fueron declarados de Singular Interés para la Región*

No podemos cerrar este apartado sin hablar, brevemente, de dos de los mega-proyectos turístico-urbanísticos de *iniciativa privada fracasados* en Ciudad Real: El complejo de Ocio *El Reino de Don Quijote* y el *Aeropuerto Central Ciudad Real*.

- *El Complejo de Ocio El Reino de Don Quijote de La Mancha*

El “*Complejo de Ocio El Reino de Don Quijote de La Mancha*”, promovido por la Sociedad Valcansado S.A. (Grupo GEDECO), se concibió al amparo de la AVF y del aeropuerto, fue declarado de Utilidad Pública e Interés Social por el Ayuntamiento de Ciudad Real en 1998 y de Singular Interés Regional por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en 1999. Esta “ciudad de ocio” o “mega resort”, como la han denominado algunos medios de comunicación, combinaba una superposición de ofertas residenciales y de servicios, con la figura de Don Quijote como símbolo.

El Proyecto de Singular Interés Regional del Complejo de Ocio de El Reino de Don Quijote ha sido, sobre el papel y las disposiciones legales, una de las mayores transformaciones urbanísticas planteadas sobre el planeamiento ordinario y tradicional de Ciudad Real en los últimos años: con 1.200 Ha y más de 2.000 nuevas viviendas proyectadas (Cañizares y Rodríguez, 2014), que, sin embargo, en el momento actual, debido a la crisis, solo existe un pequeño campo de golf de 9 hoyos.

- *El Aeropuerto Central Ciudad Real*

El polémico “*Aeropuerto Central Ciudad Real*”, inaugurado en diciembre de 2008, con dos compañías operadoras *Air Berlin* y *Air Nostrum*, fue cerrado al año de su apertura, y en el momento actual está en concurso de acreedores. Esta iniciativa se presentó como el primer aeropuerto internacional de iniciativa privada en España, se concibió como puerto seco y terminal de apoyo para Barajas, con el que se conectaba a través de la AVF. A tal efecto, dentro del diseño del aeropuerto, se convino la construcción de una pasarela de pasajeros que conectase los dos aeropuertos con la Alta Velocidad. Sin embargo, nunca llegaron a realizarse tales acuerdos.

Los desastrosos avatares en el desarrollo del proyecto, con la superación de tres declaraciones de impacto ambiental, retrasaron su apertura en más de 10 años, dando tiempo a que Barajas se ampliase y, consiguientemente, el aeropuerto de Ciudad Real perdiese su principal potencialidad, unido a que su apertura se realizó en plena crisis económica. Su gestión, que comenzó siendo de iniciativa privada, terminó siendo de inversión pública, dado que uno de los máximos accionistas fue Caja Castilla-la Mancha que cayó en bancarota y tuvo que ser intervenida. (Rodríguez Domenech, 2012).

a) *Grupo Local para Ciudad Real*

El grupo de *Acción Local para Ciudad Real* es una iniciativa pública, con mucho carácter voluntarista, cuya finalidad es lograr la revitalización socio-económica de la ciudad utilizando la AVF como motor, y en la que participan los agentes locales públicos de la ciudad. Actualmente el grupo está compuesto: a) Por los departamentos de IMPEFE, de Sostenibilidad y Relaciones Institucionales, el de turismo y el de Urbanismo, todos del Excmo. Ayuntamiento de Ciudad Real; b) Por la entidad pública empresarial ADIF, encargada de administrar la infraestructura ferroviaria; y c) Por la universidad de Castilla-La Mancha. La invitación a participar en este grupo a agentes locales de carácter privado se ha intentado desde su creación. Sin embargo, la escasa rentabilidad económica que se prevé a corto plazo en esta iniciativa, hace que este grupo de agentes no consideren necesario ni vean atractiva su participación.

Hasta la fecha el *Grupo Local para Ciudad Real* ha participado en proyectos europeos como el *Enter.Hub*, dentro de la política europea *Urbact*, en la que el objetivo prioritario es compartir experiencias urbanas, donde la AVF sea un agente dinamizador en el desarrollo urbano de las ciudades.

Podemos concluir que en esta tercera fase tampoco se ha producido la apropiación de la AVF aunque, sin embargo, se han dado algunas iniciativas para conseguirlo aunque con resultados negativos.

5.4. Resultados y discusión de las tres fases de apropiación de la infraestructura en Ciudad Real

A modo de conclusión sobre las tres fases de apropiación de la AVF en Ciudad Real, detectamos que el cambio de imagen mental se caracteriza por:

- Una errónea política de imagen de ciudad en el momento de implantarse la infraestructura. La opción por la imagen: “ciudad dormitorio de Madrid” no permitió ningún otro tipo de estrategia que marcara algo diferencial a la ciudad. La ciudad dormitorio propició el desarrollo urbanístico y, en alguna medida, el comercial de la ciudad, pero no favoreció el desarrollo del turismo. Este tipo de imágenes observamos que ya no se desarrollan en las nuevas generaciones de ciudades con AVF. La explicación de la adopción de esta equivocada propuesta se pudo deber a lo novedoso del servicio en España.
- El acceso a nuevos corredores que ha propiciado la nueva infraestructura no ha supuesto el diseño de una estrategia de marketing para la ciudad. La estación cuenta con un volumen anual de más de un millón de pasajeros, sin embargo, el volumen de tráfico de trenes que no realizan parada es muy elevado, por lo que existe un alto potencial de pasajeros no aprovechados. No perdamos de vista que la conexión no sólo se realiza con el corredor Madrid-Sevilla, pues la situación geográfica de Ciudad Real, encrucijada de caminos, le permite estar en el corredor longitudinal (Barcelona-Málaga) o transversal (Valencia-Alicante). Este volumen de pasajeros, se convierten, sin embargo, en “oportunidad” de clientes que pueden visitar o conocer la ciudad, pero existe, no obstante, una falta de preocupación por la captación de turistas o visitantes que atraviesan a diario la ciudad sin hacer parada, que hace que esta fortaleza sea solo una posibilidad.
- La búsqueda de valores turísticos se ha centrado en el turismo congresual, apoyado por los recursos endógenos de la ciudad (Fenavin, Fercatur, la Universidad y el Hospital Provincial).
- Por último, entendemos que no existe una imagen marca de ciudad, ya que en los recursos publicitarios que ofrece en la *Red de Ciudades AVE* no se potencian los recursos exclusivos de esta ciudad, sino que se apuesta por la gastronomía y el turismo rural, asociado al carácter histórico del entorno de la ciudad.

6. CONCLUSIONES

La importancia de crear una imagen mental fuerte de ciudad permite garantizar una línea estratégica de apropiación de la infraestructura de AVF. En el caso español entrar en esta red de ciudades AVE permite acceder y formar parte de nuevos sistemas urbanos. Las características de nuestro sistema urbano y el desarrollo de la red de Alta Velocidad han

hecho que no tenga un efecto túnel, favoreciendo exclusivamente la conexión entre las ciudades de origen y destino. El formar parte de las 28 ciudades con AVF, no sólo potencia las conexiones entre estas, sino acceder a los sistemas urbanos de estas ciudades. Aspecto de gran transcendencia en cuanto a posibilidades sociales y económicas. El trazado radioconcéntrico de la infraestructura española (tanto ferroviaria como de autovías) en torno a Madrid, hacía imposible a ciudades medias y pequeñas acceder a otros ejes urbanos. La AVF permite acceder a esos ejes y beneficiarse de las sinergias.

No obstante, quizás el valor más destacado que ofrece esta infraestructura tan innovadora es el cambio de imagen de las ciudades. El reto que se presenta es saber crear una imagen mental que sepan aprovechar los recursos endógenos para convertirlos en valores. Crear una ciudad con personalidad, donde la nueva infraestructura permita sentar a los diferentes agentes locales privados y públicos en el diseño estratégico de la ciudad.

Las primeras generaciones de ciudades AVE en España, como es el caso de Ciudad Real, hicieron la apuesta por una ciudad dormitorio de la metrópoli más próxima (Madrid en este caso), imagen que favoreció más el desarrollo urbanístico que el turístico. La apuesta por un proyecto estratégico de ciudad tiene que contar con los recursos endógenos de la misma, que ofrezcan un carácter competitivo y diferencial, y donde todos los agentes locales se sientan reflejados. La AVF se convierte en el instrumento adecuado para fomentar ese dialogo y diseño de futuro de una ciudad.

Ante esta realidad, proponemos, para el caso de Ciudad Real, apostar por un recurso endógeno de carácter internacional como es la figura literaria de don Quijote de la Mancha y sus molinos de viento. La identidad exclusiva de estos elementos podría servir, enmarcado dentro de una estrategia global, de carácter de marca fuerte para la ciudad, uniéndolo a los que se potencian en la actualidad, la universidad y el hospital. Esta es la opinión de los agentes locales a los que hemos entrevistado y que nosotros compartimos.

BIBLIOGRAFÍA

- Salvador ANTÓN CLAVÉ (2008). Turismo y ciudades. De la oportunidad del turismo urbano a los usos turísticos en las ciudades en Troitíño Vinuesa *et al.* (Coord.): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?* Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 53-77.
- Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE, Samuel MASSON y Robert PETIOT (2004). “La LGV : un outil d’ouverture des espaces et de renforcement del ’attractivite touristique?”. *Revedel’ Economie Meridionale*, 52 (1-2): 205-206
- Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE (2011a). High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development in Sarmento M. & Matias A. 2011. *Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments*. Colleeção Manuais, Universidade Luisiada Editora, Lisboa: 115-141
- Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE (2011b). High-Speed Rail service and socio-economic transformation in local areas, a review. . In *Proceedings of Trasnpotation Research Board 90th Annual Meeting*. Washington, D.C.
- Carmen BELLET *et al.* (2008). *Los efectos socioeconómicos y territoriales del tren de alta velocidad en Segovia*. Segovia: Caja Segovia.
- Carmen BELLET; ALONSO LOGROÑO, M.P.; CASELLAS, A. (2010). Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52: 143-163.

- Leo BERG VAN DEN y Peter POL (1998). *The European high-speed train and urban development. Experiences in fourteen European urban regions*, Ashgate, Aldershot.
- Maria BURGOS ALONSO y M.^a Carmen MUÑOZ-DELGADO (2012). Mapa de la red urbana española en BURGOS ALONSO, M. y MUÑOZ-DELGADO, M.^a C. *Geografía 3. ESO: Ciencias Sociales*. Ed. Anaya.
- José Antonio CAMACHO y Yulia MELIKHOVA (2010). Perspectiva territorial de la Unión Europea: el largo camino hacia la cohesión territorial. *Cuadernos Geográficos*, 47:169-188
- Maria Carmen CAÑIZARES y M.^a Ángeles RODRÍGUEZ (2014). Ciudad Real y *El reino de Don Quijote*: Un megaproyecto urbanístico paralizado por la crisis. Actas del XII Coloquio y trabajos de Campo de Geografía Urbana (AGE) “Territorios inconclusos y sociedades rotas”. Celebrado en Madrid, el 11-14 de junio de 2014. Organiza Asociación de Geógrafos, CSIC, Universidad Carlos III, Universidad de Castilla-La Mancha. Available from Internet: http://www.uib.cat/ggu/docs/12col_ggu/Archivos/8.pdf
- Maria CORDENTE RODRÍGUEZ *et al.* (2011). Alta velocidad en Castilla-La Mancha: efecto dinamizador turístico en HERNÁNDEZ MOGOLLÓN, J. M. *et al.* (Coord.) *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. Septem Universitatis, Oviedo, 21-41.
- José M.^a CORONADO, (2007). Redes regionales de Alta Velocidad en España. Ribalaygua, C., *Alta Velocidad y Territorio*. Universidad de Castilla La Mancha, Ciudad Real, 61-70.
- José M.^a CORONADO *et al.* (2012). Measuring high speed rail usefulness for tourism in Spain. In *Proceedings of the Colloque de Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF) 2012*.
- Marie DELAPLACE y Julie PERRIN (2013). “Growth of High-Speed train services and urban and business tourisms in France. Perspectives from Paris and other French cities”. In *Proceedings of the 13th WCTR*, Rio de Janeiro, Brazil
- Marie DELAPLACE, Francesca PAGLIARA, Julie PERRIN y Samuel MERMET (2014). “Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?”. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111: 166-175.
- Maddi GARMENDIA, Cecilia RIBALAYGUA y José María Ureña (2012). High speed rail: implication for cities. *Cities*, 29:S26-S31
- José María HERNÁNDEZ MOGOLLÓN *et al.* (Coord.). (2011). *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. Septem Universitatis, Oviedo, 249 p.
- Olivier KLEIN (1997). Le TGV Atlantique et les évolutions de la mobilité: entre crise et concurrence. *Les Cahiers Scientifiques des Transports*, 32: 57-83.
- Valerie MANNONE (1995). *L’impact regional du TGV Sud-Est*. These pour le Doctorat en Géographie, Université de Provence, Aix-en-Provence
- Shopie MASSON and Robert PETIOT (2009). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*, 29: 611–617
- Félix PILLET; Maria Carmen CAÑIZARES; Ángel Raúl RUIZ; Héctor Samuel MARTÍNEZ; Julio PLAZA y Jesús Francisco SANTOS (2007). Fuentes para la aplicación de la Estrategia Territorial Europea en Castilla-La Mancha. *Estudios Geográficos*, 263: 627-651.
- Félix PILLET; Maria Carmen CAÑIZARES; Ángel Raúl RUIZ; Héctor Samuel MARTÍNEZ; Julio PLAZA y Jesús Francisco SANTOS (2010): “El policentrismo en Castilla-La Mancha el crecimiento demográfico”. *Scripta Nova. Revista Electrónica de*

M.^a Ángeles Rodríguez Domenech

- Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, 321 Available from Internet: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-321.htm
- Félix PILLET; María Carmen CAÑIZARES; Ángel Raúl RUIZ; Héctor Samuel MARTÍNEZ; Julio PLAZA y Jesús Francisco SANTOS (2013). Los indicadores de la cohesión territorial en el análisis de la escala supramunicipal o subregional: policentrismo y áreas funcionales urbanas (Fuas). *Ería*, 90: 91-106.
- Fran PLASSARD (1990). Transport et Distribution Spatiale des Activités: France. In *Proceedings of the 85th Table Ronde d'Economie des Transports*, Centre de Recherches Economiques, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Newcastle, 153 p.
- M.^a Ángeles RODRÍGUEZ DOMENECH (2012). *Nueva realidad urbana y Territorial de Ciudad Real (1980-2010)*. Ed. Instituto de Estudios Manchegos (CSIC). Ciudad Real.
- M.^a Ángeles RODRÍGUEZ DOMENECH y Javier JOVER MARTÍ (2013). El impacto del ave en el sector turístico de las ciudades con estación de Castilla-La Mancha. Gutiérrez, J. A. et al. 2013. *Los Servicios: Dinámicas, Infraestructuras y Cohesión Territorial*. Ed. Grupo de Investigación en Desarrollo Sostenible y Planificación Territorial y Asociación de Geógrafos Españoles. Universidad de Extremadura. Cáceres. 453-470.
- M. Thea SINCLAIR y Mike STABLER (1997). *The Economics of Tourism*. Routledge, London.
- UNIÓN EUROPEA (2011). *Agenda Territorial de la Unión Europea 2020. Hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas*. Available from Internet: www.marm.es/es/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/Agenda_Territorial_Europea_2020_adoptada_en_G%C3%B6d%C3%B6ll%C3%B6_en_2011_tcm7-172182.doc
- José María UREÑA et al. (2005). High speed railway and metropolitan integration in Spain: the case of Ciudad Real and Puertollano. *Eure-Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 31: 87-104.
- José María UREÑA, MENERAULT, P., Maddi GARMENDIA (2009). “The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective”. *Cities* (vol. 26), 5: 266-279.

Recibido: 18 de diciembre de 2015
Aceptado: 9 de febrero de 2016