

Información del PH

Urbanismo y ferrocarril

Enrique López Lara

Profesor Titular del Dpto. Geografía Física y Análisis Geográfico Regional. Universidad de Sevilla

Resumen

El artículo analiza las relaciones entre el urbanismo y el ferrocarril. Relaciones que han dado paso a una serie de transformaciones en determinadas ciudades andaluzas, pudiéndose llegar a definir tres grandes etapas evolutivas: la implantación (segunda mitad del siglo XIX), la lenta evolución (la mayor parte del siglo XX) y la de los nuevos planteamientos (desde finales de la década de los ochenta del siglo XX). Cada etapa es analizada en sus causas y consecuencias, en especial para el desarrollo urbano, señalando estructuras, ejes y movi­lidades. Termina el artículo considerando los nuevos y actuales patrones de la relación urbanismo-ferrocarril (incremento de movilidad urbana y metropolitana, saturación del tráfico, desequilibrios en el reparto modal, nueva función de los trenes de cercanías, implantación de la alta velocidad, avances técnicos, significación de la planificación territorial...), donde la puesta en valor del patrimonio ferroviario en el escenario urbano adquiere una nueva dimensión.

Palabras clave

Andalucía
Ferrocarriles
Patrimonio inmueble
Puesta en valor
Urbanismo

Introducción

El análisis transporte-territorio es complejo dada la intensidad y la variedad de las relaciones desarrolladas entre ambos conceptos a lo largo del tiempo, adquiriendo en cada etapa variables y consecuencias distintas (LÓPEZ LARA y otros, 2003). La cuestión es más abarcable al analizarse un solo modo de transporte, el ferrocarril, un ámbito de acción o escala determinada, el espacio urbano, y un territorio de referencia, la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La relación entre urbanismo y ferrocarril ha sido densa desde la aparición de éste, aunque con distinta intensidad según etapas. La implantación del ferrocarril para las ciudades supuso un fuerte impulso económico, su dinamización y crecimiento extramuros. Además, el ferrocarril alentó la formación de industrias y espacios fabriles en terrenos más o menos amplios en el entorno de sus instalaciones e indujo la atracción demográfica hacia las principales capitales de provincias más Jerez y Algeciras, en el caso andaluz.

Debe tenerse en consideración que el ferrocarril impuso, desde su aparición, un nuevo concepto en las relaciones espacio-tiempo. Hizo posible la superación de distancias, elemento de fricción del espacio, con movimientos y desplazamientos en volúmenes y cantidades de personas y mercancías hasta entonces impensables. La “contracción del espacio geográfico” iniciada a mediados del siglo XIX por el ferrocarril se ha visto poco a poco reforzada (en todas las escalas: internacional, nacional, regional...) y denota repercusiones en el propio espacio urbano.

En sus comienzos, a mediados del siglo XIX, la aparición del ferrocarril y sus diversos elementos (raíles, estaciones, hangares, torres...) supusieron las bases de la transformación urbanística de la mayor parte de las ciudades (tabla 1). Las estaciones pasaron a convertirse por sus efectos polarizadores e inductores en elementos básicos de la estructura, del paisaje y de la percepción de las ciudades. Los lienzos de raíles señalaron direcciones y áreas de expansión en los incipientes crecimientos urbanos. El ferrocarril, conjuntamente al derribo de las murallas y la aparición de nuevos barrios y espacios industriales-fabriles, significaron las transformaciones señeras de la época burguesa-industrial en las diferentes urbes.

Ahora bien, la implantación y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias se produjeron a ritmo de las apetencias de capitales privados, sin que existiera planificación de espacios ni coordinación de intereses. Ello llevó, por ejemplo, a escala urbana, a que algunas ciudades, como Sevilla y Huelva, tuvieran dos o más estaciones que dificultaban el propio desarrollo urbano, otras fueron nodo final de la red férrea, además de dibujar, a escala regional, una red hecha de empalmes, dendrítica en su diseño y fuertemente extravertida para el caso andaluz.

Información del PH

Urbanismo y ferrocarril

Enrique López Lara

En la última y actual etapa evolutiva, que data aproximadamente de finales de la década de los ochenta del siglo XX (tabla 1), para algunas ciudades de forma práctica, para otras aún de manera potencial, el aumento de la tecnología aplicada al ferrocarril conjuntamente a la relocalización de estaciones y la remodelación de los tendidos y demás elementos (hangares, puentes, pasos a nivel...) significan o pueden significar una puesta en valor de terrenos, una nueva movilidad para la ciudad, un remozamiento general de la vida socioeconómica y, lo que es más importante, una oportunidad de realizar una planificación urbanística coherente con las necesidades sociales, ambientales y de desarrollo sostenible, amén de salvaguardar el patrimonio heredado de los sistemas férreos en transformación.

Significación urbana y territorial del ferrocarril

La significación urbana reside fundamentalmente en que el ferrocarril, en sus comienzos, fue un auténtico elemento de conexión hacia el exterior, relanzando las actividades económicas y comerciales a la par que señalando centros, ejes y vías de expansión urbanas, pero, a su vez, condicionando las estructuras urbanísticas, al ejercer los railes en las ciudades un “efecto barrera”, limitando las relaciones internas, por el corte que imponía entre los diferentes paquetes urbanos.

El plano y las tramas urbanas se vieron condicionadas en su desarrollo por el trazado del ferrocarril. En este sentido, el hecho de que la ciudad tuviera railes de entrada y salida (Sevilla, Córdoba, Granada...) o fuera estación término (Algeciras, Cádiz, Almería, Jaén, Málaga...) tendría sus repercusiones en el posterior crecimiento urbano.

En las grandes urbes andaluzas, capitales de provincias más Jerez y Algeciras, la implantación y el trazado del ferrocarril coincidieron, generalmente, con el derrumbe de las antiguas murallas (FERNÁNDEZ SALINAS, 2003: 385-431) por lo que, no casualmente, vinieron a aprovechar el hueco dejado por éstas, señalándose este hecho como el punto de inflexión en el desarrollo de la ciudad industrial/burguesa andaluza.

El “efecto barrera” dará lugar a dos fenómenos urbanísticos con distintas consecuencias. Las líneas ferroviarias supondrán un límite al crecimiento urbano: de un lado, cuando la ciudad en su crecimiento “alcanza” el ferrocarril sin sobrepasarlo, éste se convierte más que en una barrera en un borde al crecimiento urbano; de otro lado, cuando la ciudad “sobrepasa” el ferrocarril, éste se erige en una barrera urbana propiamente dicha y suele generar problemas de funcionalidad y de seguridad vial: pasos a nivel, puentes, ruidos, impactos paisajísticos, polución, etc. (AGUILERA, 1994: 161-176). Obsérvese, con el ejemplo de Ronda, cómo el ferrocarril pasó de

límite a barrera urbana en apenas unos años a partir de la década de los ochenta (imagen 1).

Hay que traer a colación que las incompatibilidades actuales del ferrocarril en el medio urbano causan malestar a los usuarios y a los ciudadanos. Los problemas que se detectan son de dos tipos: de una parte, el ferrocarril incide negativamente en la funcionalidad y en la calidad de vida de amplias y extensas áreas urbanas tanto mediante la degradación de las condiciones medioambientales (ruidos, impactos paisajísticos...) como por el comentado efecto barrera. La seguridad, de otra parte, es un factor adicional desfavorable que incluye tanto los accidentes por cruces de vías como la preocupación por el transporte de mercancías peligrosas.

Ha de apuntarse que el ferrocarril aún no ha sido aprovechado por las ciudades, en su diferente tipología y funcionalidad, en todas sus potencialidades. Por ejemplo, las grandes aglomeraciones urbanas por lo general no explotan las posibilidades que ofrece como sistema de transporte interno y la estación como nodo de intermodalidad, y las ciudades medias desestiman las opciones que posee como punto de entrada y elemento de intercambio de transporte.

Además el ferrocarril detentó y sigue desarrollando un papel considerable como instrumento de ordenación del territorio a diferentes escalas: en el ámbito regional, ha sido, de una parte, el creador de nuevos núcleos de población, tanto allí donde se cruzaban líneas (Estación de Bobadilla, de Espeluy, de Moreda, de Los Rosales en Tocina...) como donde se localizaban las estaciones a cierta distancia del pueblo al que servían, terminándose por crear un nuevo núcleo en torno a las instalaciones ferroviarias (Estación de Linares-Baeza, Guadix, Huéneja, Fernán Núñez, Montoro, Huelma, Benaolán, Álora, Cártama, Fiñana, Gergal, etc.); de otra, también ha sido el diseñador de ejes conectivos y redes (dendríticas, en el caso andaluz, con escasos cierres y deslavazadas, como resultado de los intereses coloniales o expoliadores en su gestación...); a escala urbana, el ferrocarril ha sido el gran orientador de tramas, espacios y ejes: las estaciones de tren aparecen como nodos emblemáticos en las diferentes ciudades y los railes ejercen de “barrera” o “límite”, potenciando espacios emergentes y sepultando espacios declinantes o “basura”.

Estaciones y vías de acceso. Centralidades y ejes. Estructuras y moviidades urbanas

La instalación del ferrocarril y sus diversos elementos en las ciudades, en sus orígenes (segunda mitad del siglo XIX), obedecieron a iniciativas y criterios de empresas concesionarias privadas, a través de Reales Órdenes. No se contempló la opción de utilizar el hecho como elemento de articulación y ordenación urbana, sino que cada

Tabla 1. Esquema del proceso de implantación de las estaciones y evolución de la relación urbanismo-ferrocarril

Primera etapa: la implantación (segunda mitad siglo XIX)

- > Las estaciones se localizan en zonas periféricas de la ciudad urbanizada en el momento de su implantación
- > Las líneas de acceso se trazan en consonancia con los condicionamientos topográficos y con la limitación de pendientes admisibles, definiendo trazados ferroviarios
- > Aparece una nueva centralidad con dos focos de atracción: centro histórico y estación
- > La estación: lugar de alta accesibilidad y generador de tráficos

Segunda etapa: la lenta evolución (siglo XX, hasta finales de la década de los ochenta)

- > El trazado del ferrocarril entra en conflicto con los ensanches; el ferrocarril se incorpora a las grandes propuestas y planes urbanísticos
- > El ferrocarril condiciona el desarrollo de la ciudad (efecto barrera, accesibilidades...)
- > La racionalización y modernización no siempre disminuye la dimensión y ocupación del suelo del ferrocarril y sus estaciones
- > La rigidez del trazado ferroviario y el tamaño de las estaciones produce casi siempre efectos barrera en la ciudad, encontrando dificultades para salvar en su crecimiento los obstáculos
- > Las estaciones de viajeros han polarizado en su entorno servicios de centralidad: el "barrio" de la estación
- > Las estaciones constituyen la imagen del sistema ferroviario, entrada y salida a la ciudad. Su localización céntrica ha mejorado respecto a su posición en origen

Tercera etapa: nuevos planteamientos (finales de la década de los ochenta al siglo XXI)

- > Resolver con pragmatismo e imaginación desde la ciudad la forma y usos de los nuevos espacios que el ferrocarril produce (al relocarse) es una oportunidad para recomponer, ordenar y reestructurar la ciudad
- > Los edificios de estación son patrimonio de la ciudad. Ofrecen la oportunidad de completar usos alternativos complementarios a los puramente ferroviarios, transformando el concepto clásico de estación en centro de servicios
- > Eficaz coordinación de las diferentes administraciones implicadas: excelente oportunidad de planificación urbana integrada con las nuevas funciones ferroviarias

Fuente: elaboración propia a partir de Aguilera López, J. (1994)



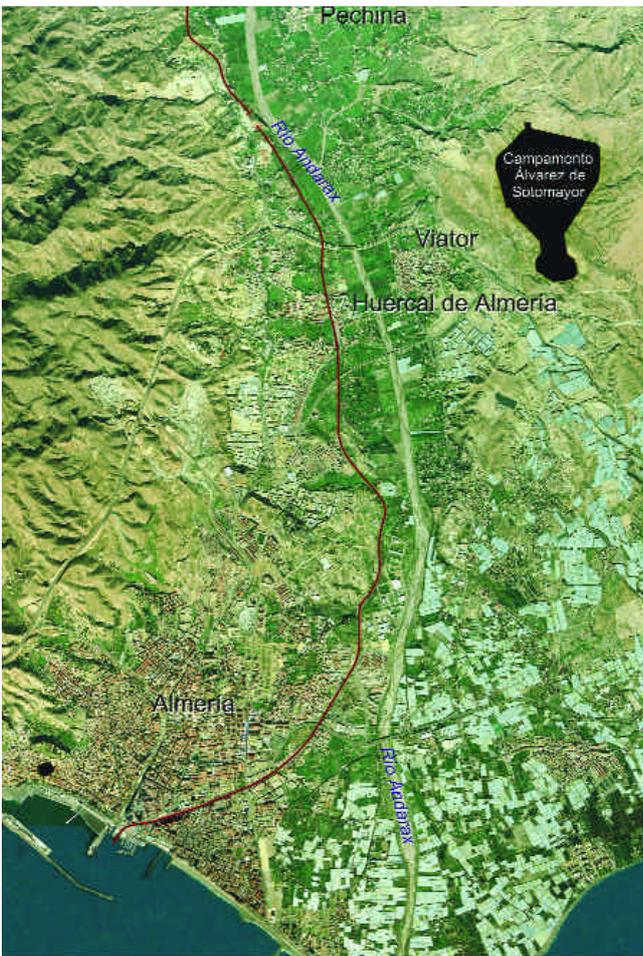
Información del PH

Urbanismo y ferrocarril

Enrique López Lara



2



3

caso, a tenor de la solución planteada y de las pautas de crecimiento de la propia ciudad, será el que defina el papel del ferrocarril en el plano y en la dinámica urbanística.

En recíprocas relaciones de efectos-causas, la instalación del ferrocarril (estaciones y raíles) coincidió con otras realidades cambiantes: crecimiento demográfico, expansión urbana en los inicios de la fase industrial-burguesa, nueva dinámica productiva y redefinición de los patrones de movilidad... Ha de tenerse en consideración que el espacio urbano preindustrial se movía en unos parámetros diferentes, entre los que interesa considerar: configuración con viarios precarios y frecuentemente tortuosos, parcas infraestructuras de saneamiento y transportes, existencia generalizada de murallas y diversas barreras físicas. Además, la dinámica del contexto socioeconómico (economías fuertemente agrarias, especialmente en el caso andaluz) e institucional imponían limitaciones a la inserción de las ciudades en nuevas y dinámicas redes de especialización productivas.

Las ciudades preindustriales, por lo general, eran cerradas y estaban delimitadas por murallas. Tras el derribo de éstas, se transforman en apenas un siglo en urbes modernas, abiertas, comunicadas y en continua expansión que empezó a volver difícil la delimitación entre lo urbano y lo rural, introduciéndose nuevos conceptos comerciales y comunicativos. El ferrocarril, elemento más emblemático de estos novedosos conceptos comerciales y comunicativos, modifica el plano, la extensión y la dinámica de la ciudad. La ciudad moderna e industrial adopta nuevos patrones y produce nuevos usos del suelo y una nueva segregación social, siendo el ferrocarril uno de los elementos que ayuda a separar funciones y usos (CAYÓN y otros, 2002), estableciendo ubicaciones y cambiando especializaciones del espacio y del suelo (ZOIDO, 1984: 445-483).

Como se comentó en la introducción, el ferrocarril en sus inicios tenía una concepción conectiva de carácter regional-nacional, de amplia escala. Todas las ciudades querían ver pasar y parar el ferrocarril. Pasado este primer impulso, el ferrocarril comenzó a colonizar poco a poco el propio espacio urbano. Si al principio la ubicación de las estaciones y resto de instalaciones ferroviarias fue periférica o en el extrarradio de las ciudades, buscando espacios, paulatinamente, en escaso tiempo (finales del siglo XIX, principios del siglo XX), por la propia dinámica demográfica y económica, ambas expansivas, las estaciones quedaron dentro de la propia ciudad (imagen 1), a veces con centralidad derivada de sus efectos polarizadores.

Es ahora cuando el ferrocarril, con sus instalaciones y lienzos de vías, pasa a ser un elemento problemático al tomar peso el efecto "barrera" (de borde o de ruptura) en el interior de las ciudades. Durante el siglo XX se dan pasos para encontrar soluciones a los problemas comentados, siendo en algunas ciudades, hacia finales de la centuria, cuando se replantean dinámicas, localizaciones y conceptos espaciales.

2. El tendido ferroviario a su paso por Córdoba (2004). Fuente: elaboración propia a partir de la Ortofoto Digital de Andalucía
3. Efecto barrera del ferrocarril en Almería (2004). Fuente: elaboración propia a partir de la Ortofoto Digital de Andalucía
4. El ferrocarril en Huelva divide el espacio urbano del portuario-marismero (2004). Fuente: elaboración propia a partir de la Ortofoto Digital de Andalucía
5. El ferrocarril señala el límite septentrional de Jaén (2004). Fuente: elaboración propia a partir de la Ortofoto Digital de Andalucía

Las etapas que en lento proceso se han ido dando a lo largo del desarrollo histórico de la relación ferrocarril-urbanismo (desde los efectos polarizadores al efecto barrera, con dinámicas y soluciones heterogéneas y discontinuas según casos) han dado paso a la fase actual donde los valores del territorio y del urbanismo se consideran cada vez más, en parte por las operativas e imaginativas mejoras técnicas, adquiriendo importancia la estación como nodo articulador.

Es tarea compleja describir, siquiera sea brevemente, la historia de la relación que se analiza en el conjunto de ciudades andaluzas en apenas unos párrafos. Ha de tenerse en cuenta que en cada caso han jugado, en intensidades y momentos diferenciados, una serie de factores: expectativas e intereses económicos (frecuentemente cambiantes), concesiones administrativas, intereses corporativos, situaciones y emplazamientos geográficos, condicionamientos técnicos, viabilidad de las soluciones planteadas...

A continuación se trazan unas breves pinceladas sobre aquellos aspectos más sobresalientes de esta relación ferrocarril-urbanismo en las principales ciudades andaluzas, haciendo especial hincapié, por lo metafórico y emblemático tanto en su gestación como en su reciente remodelación, en el caso de Sevilla.

La relación urbanismo-ferrocarril en Córdoba ha supuesto que el segundo haya impuesto desde su construcción y durante largo tiempo la línea de crecimiento demográfico y urbanístico en la dirección longitudinal oeste-este. El trazado de las líneas ferroviarias fue perpendicular al río, ejerciendo ambos elementos, el primero por el norte y el segundo por el sur, unas barreras considerables hasta fechas recientes. De hecho, el crecimiento urbano de la parte septentrional en la actualidad responde a la superación de la barrera ferroviaria, dándose concepciones urbanas y tipologías edificatorias diferenciadas del resto de la ciudad: casas unifamiliares, espacios verdes... (imagen 2).

Tanto para Almería como para Huelva, las capitales de provincias andaluzas ubicadas en los extremos oriental y occidental respectivamente, el ferrocarril posibilitó su crecimiento y modernización. Para el caso almeriense, la solución adoptada puso en solfa el crecimiento urbano durante largo tiempo por la parte de levante (imagen 3). En Huelva se apostó por una solución doble, dos estaciones y dos tendidos, que repercutió en graves efectos barrera para el crecimiento urbano, en parte mitigados por transcurrir por terrenos marismeros. El ferrocarril ha condicionado la tradicional dicotomía entre el espacio urbano y los espacios portuarios y de marismas (imagen 4).

El ferrocarril en Huelva y Almería significó la potenciación de éstas como lugar de embarque de recursos de sus respectivas zonas mineras, generalmente explotados por compañías foráneas, a la par que una dinamización urbana, la gestación de un tejido productivo y la dotación de infraestructuras que supusieron las bases de su actual condición de ciudades.



4



5

Información del PH

Urbanismo y ferrocarril

Enrique López Lara

Los casos de Jerez y Granada son paradigmáticos de estaciones periféricas en sus implantaciones, que el posterior desarrollo urbano han dejado centralizadas, significándose como referentes simbólicos, funcionales y patrimoniales.

Menciones especiales tienen aquellas ciudades que supusieron nodo final o estación término de raias. En Andalucía no son pocos los casos ya que las líneas férreas fueron concebidas más que como una red como un conjunto de líneas que se empalman unas con otras, no respondiendo a esquema previo o planificación de conjunto. De esta manera, es de notar que no existan, por ejemplo, conexiones directas a día de hoy entre las ciudades costeras y portuarias, remarcándose el carácter radial, extravertido, con multitud de "puntos de ruptura" o engarces (nodos como Bobadilla, Espeluy...). La consecuencia es un trazado dendrítico desde el exterior costero hacia el interior neurálgico peninsular con centro en Madrid. Nodos finales son Cádiz, Algeciras, Málaga, Jaén... más los casos ya comentados de Huelva y Almería.

Cádiz, por la propia configuración de su emplazamiento urbano, es un caso singular. Las vías se adaptaron a la lengua terrestre que conecta Puerta Tierra, no generándose, por la imposibilidad física de su situación, sinergia de crecimiento, ni para el propio ferrocarril ni para la ciudad. Las soluciones hoy planteadas, con el soterramiento de la propia estación, suponen una liberación de espacio en un área con necesidad de éste, una oportunidad para una planificación urbana coherente.

Algeciras, con un puerto que ha crecido por la importancia geoestratégica de su situación geográfica para el tráfico de pasajeros y mercancías, sigue sufriendo el cuello de botella de sus precarios enlaces terrestres, pese a la reciente construcción de la Autovía Jerez-Los Barrios. La conexión ferroviaria, una línea de tardía gestación, a la par de suponer dificultades para el crecimiento urbano, señala una conexión hacia Ronda y Bobadilla débil, con escasa velocidad comercial, entre otras causas por problemas de estabilidad de algunos de sus puentes por los efectos derivados de la cambiante dinámica fluvial durante más de cien años (BAENA y otros, 2004).

Jaén, pese a su situación interior, quedó conectada tardíamente con la línea Sevilla-Madrid con empalme, no habiendo dinamización hasta la creación en la década de los sesenta de la centuria anterior de la línea Linares-Jaén, que supuso la revalorización de los terrenos del norte en torno a la nueva estación, que dio nombre a la Barriada de La Estación, no aprovechada aún del todo, ejerciendo de límite al propio crecimiento urbano (imagen 5).

Para Málaga el ferrocarril llegó en el momento de la dinámica industrial del siglo XIX, penetrando en la ciudad por los terrenos del norte del Valle del Guadalhorce. En los años ochenta, la creación de una línea de cercanías hacia la Costa del Sol (Fuengirola) ha

6. Transformación del tendido ferroviario de Sevilla: del "dogal" (fase anterior a 1987) a la integración urbana (desde 1992). Fuente: elaboración propia a partir de G.M.U (1992)

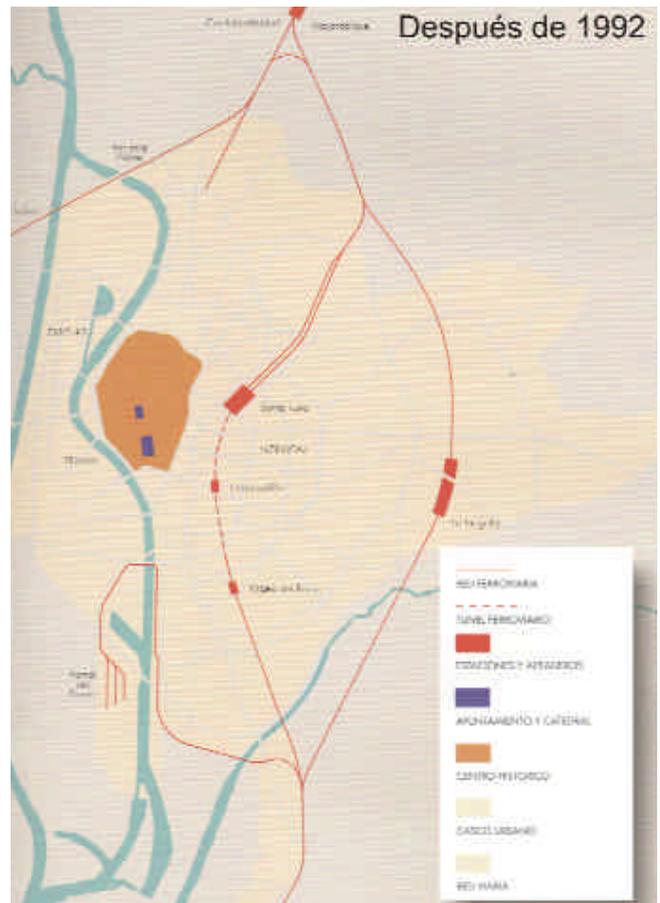
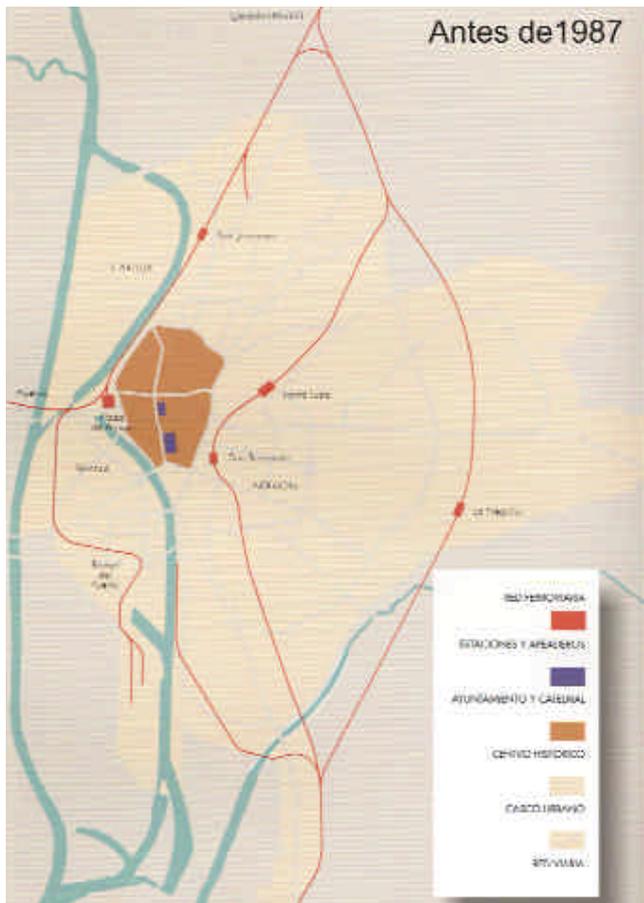
relanzado las funciones ferroviarias, ahora de cercanías, estando en fase de ejecución la conexión con el AVE a través de un ramal hasta Córdoba, lo que supondrá unas nuevas soluciones para la estación y sus terrenos colindantes, una oportunidad de planificación urbana, que dará nuevos aires a la ciudad en crecimiento.

Un ejemplo de especial reseña en la relación urbanismo-ferrocarril que se analiza es el de Sevilla, por haber cerrado el ciclo, esto es, haber pasado por las diferentes etapas que se describen. En sus inicios, en la sexta década del siglo XIX, el ferrocarril fue considerado como un revulsivo de la situación central de la ciudad por mor de su papel incipiente como nodo logístico de la exportación de la especialización agrícola del suroeste español a través de su puerto (en decadencia, por problemas de dragado, desde el siglo XVII), aunque, a la par, como un competidor que podía cercenar las expectativas puestas en el desarrollo y potenciación del citado puerto, vía Cádiz (GONZÁLEZ DORADO, 1975: 498).

De ahí que los intereses contrapuestos (en especial de diputados sevillanos y gaditanos) en torno a la funcionalidad y primacía de sus respectivos puertos, las paradójicas concesiones reales de trazados de líneas a compañías privadas (las más de las veces participadas por capitales extranjeros), la falta de planificación y perspectivas urbanas-territoriales, la carencia de visión global o de conjunto así como las propias peculiaridades del paso del río por la ciudad, son factores que coadyuvaban en el desarrollo de una de las relaciones más tormentosas y tortuosas del panorama andaluz y español entre urbanismo y ferrocarril.

No es de extrañar que se hayan acuñado términos tales como "enrejado ferroviario", "dogal ferroviario" o "cinturón de hierro" a la situación urbanística que vivió y vició la ciudad durante más de un siglo. No en balde Sevilla tuvo durante largo tiempo tres estaciones y tres tendidos, muy próximos a la ciudad histórica, un manifiesto despropósito para el desarrollo y la expansión urbana, y ello en apenas diez años (primera decena de la segunda mitad del siglo XIX): la línea Córdoba-Sevilla, con estación en Plaza de Armas; Sevilla-Cádiz, con estación en San Bernardo y, un poco más tarde, Sevilla-Alcalá de Guadaíra, con estación en La Enramadilla (DOMÍNGUEZ VELA, 2001: 218). Esquema de partida que se agravó con los ramales de servicio al puerto. En conjunto (imagen 6), un "dogal ferroviario" que atenazó el desarrollo urbanístico de la ciudad (RODRÍGUEZ BERNAL, 2002: 205-222).

La solución a este despropósito vino de la mano de las reformas realizadas con la Exposición Universal de 1992. La confluencia de intereses y la puesta en común de diversas instituciones (RENFE, Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Sevilla...) hizo posible que a principios de la década de los noventa cambiara la faz del diseño ferroviario (imagen 6). Transformación viable con una serie de actuaciones: un nuevo trazado interior (con enterramiento de parte del trayecto Santa Justa-La Salud), la elimi-



6

nación de puentes (Puerta de Carmona y Enramadilla) y de pasos a nivel (Felipe II y Carretera de Su Eminencia); la construcción de una variante al norte para la comunicación ferroviaria con Huelva; y la redefinición de funciones con la creación de una única estación de viajeros en Santa Justa, la liberación para otros usos de las Estaciones de Córdoba y San Bernardo, el desmantelamiento de infraestructuras ferroviarias, la construcción de dos estaciones logísticas y de mercancías (al norte, Majarabique y, al este, la regenerada y potenciada Estación de La Negrilla).

Urbanísticamente, Sevilla se ha visto recompensada en esta labor de cirugía territorial, que ha cerrado y cauterizado la larga herida que el ferrocarril había abierto en la piel de Sevilla (GMU, 1992), permitiéndose la reurbanización e integración de zonas degradadas y desarticuladas. Mención especial tuvo la supresión de los ramales de la Estación de Córdoba, al norte por la margen izquierda del Guadalquivir (Muro o Tapia de Torneo), más los que se dirigían a Huelva y hacia el puerto. De igual manera, desde el punto de vista de su conectividad, Sevilla, con el AVE, relanza su papel articulador en el suroeste peninsular y quedará conectada a la red transeuropea, cuando se completen los tramos del norte peninsular (LÓPEZ LARA, 2002).

En esta breve evolución territorial, no ha de olvidarse la importancia que tuvo el ferrocarril para el desarrollo de las actividades y las ciudades mineras (Minas de Río Tinto, Peñarroya-Pueblonuevo...) y para las expansiones industriales. Aunque la actividad minera haya decaído, el ferrocarril y sus instalaciones pueden servir para el desarrollo de propuestas de dinamización turística vía patrimonio. Por ejemplo, en Nerva, la estación se ha reutilizado como centro de servicios de turismo rural, habiendo en Minas de Río Tinto

un parque temático dedicado a la explicación del patrimonio de la explotación minera donde el ferrocarril turístico tiene un papel principal al ser la base de un viaje recreativo en las minas, paralelo al río Tinto, en vagones y locomotoras de la época.

Nuevos patrones en la relación urbanismo-ferrocarril. La puesta en valor del patrimonio ferroviario en el escenario urbano

Como se comentó en la introducción, la relación urbanismo-ferrocarril, si bien fue intensa en su implantación, con la ubicación de las estaciones y los trazados de la red (segunda mitad del siglo XIX), cayó en un lento proceso evolutivo hasta finales del siglo XX (década de los ochenta). En esta lenta evolución del siglo pasado los únicos cambios venían de la mano de los avances técnicos aplicados a las máquinas de tracción (de las de vapor a las de energía eléctrica, pasando por los motores diesel) con las costosas mejoras de las velocidades alcanzadas, aparte de que las estaciones y las vías se veían cada vez más centralizadas o englobadas en el escenario urbano.

A partir de finales de la década de los ochenta del siglo XX la relación vuelve a ser intensa, al abrirse una nueva etapa, en función de una serie de factores: incremento de la movilidad en el escenario urbano y metropolitano, aumento de los costes energéticos y de la contaminación ambiental, la saturación del tráfico rodado, el desequilibrado reparto modal, los requerimientos de competitividad y

Información del PH

Urbanismo y ferrocarril

Enrique López Lara

calidad en el transporte, la necesidad de aumento de la intermodalidad, la nueva función de los trenes de cercanías, la implantación de la alta velocidad, los avances técnicos y tecnológicos (soterramientos, puentes, etc.) y, lo que es lo más señero y reseñable en este artículo, la contemplación y puesta en valor de la ordenación y planificación urbana-territorial, a diferentes escalas, del ferrocarril y sus elementos.

En Andalucía son varios los ejemplos de esta nueva etapa: el caso ya contemplado y llevado a cabo de Sevilla, los cambios que se están produciendo con la ramificación y llegada de la alta velocidad a determinadas ciudades (Málaga, Cádiz, Granada...), la puesta en marcha del metro (Málaga, Sevilla, Granada...), la revalorización territorial y socioeconómica de ciudades medias conectadas por la alta velocidad... más los avances que se van implantando en las diferentes ciudades que visita el ferrocarril, si bien no siempre con la misma intensidad ni en el mismo periodo de tiempo.

Se trata de una etapa nueva que supone una oportunidad que no se debe desaprovechar como antaño. Ha de conseguirse que el ferrocarril sea un medio de transporte integrado en la ciudad, sin que para ello existan recetas mágicas (CAYÓN y otros, 2002). No obstante, se deben tener en cuenta una serie de consideraciones. Las estaciones pueden verse aligeradas con la liberación de suelo ocupado por los haces de vías, instalaciones y talleres ya obsoletos y que no necesitan una posición urbana central. Suelo que debiera planificarse para la dotación de centros o actividades emergentes que creen sinergia con las estaciones y sus funciones de conectividad y movilidad. Los pasillos ferroviarios por las ciudades también pueden mejorarse, eliminando pasos a nivel, bien elevando o rebajando la rasante del ferrocarril o de la propia ciudad, o con soluciones intermedias... y un largo etcétera (FERNÁNDEZ LAFUENTE, 1994: 387-398).

La idea sobre la que se debe girar y actuar es que el ferrocarril y la ciudad pueden y deben convivir, adquiriendo la estación su posición como nodo conectivo y de movilidad y recibiendo la ciudad los beneficios de una planificación acertada y concorde con sus necesidades de desarrollo, siempre dentro de los límites de lo posible en los planos urbanístico, económico, social y ambiental.

Cuestión que lleva a un nuevo planteamiento de los distintos actores, públicos o privados, en la consideración del rico y variado patrimonio ferroviario, tanto el arquitectónico (estaciones, puentes, hangares...), el material (trenes, locomotoras, vagones, estampas e imágenes...), como el histórico-sentimental (vivencias, oficios, costumbres, etc.).

En este último sentido debe considerarse que los edificios de estación son patrimonio de la ciudad. Hoy en día ofrecen la oportunidad de completar usos alternativos complementarios a los puramente ferroviarios, transformando el concepto clásico de estación

en centro de servicios. Se trata de resolver con pragmatismo e imaginación desde la ciudad la forma y usos de los nuevos espacios que el ferrocarril produce al relocalizarse y mejorarse técnicamente, una oportunidad para recomponer, ordenar y reestructurar la ciudad. Sin lugar a dudas, un apasionante proceso que necesita la eficaz coordinación de las diferentes administraciones implicadas.

Nota

Las figuras del artículo han sido diseñadas por Carlos Posada Simeón.

Bibliografía

AGUILERA LÓPEZ, J. (1994) Integración y condicionamientos ferroviarios. En Integración del ferrocarril en el medio urbano. Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1994

AA.VV. (2000) Atlas de Andalucía. Tomo IV. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, 2000

BAENA, R. y otros (2004) Estudio sobre problemas de estabilidad en el puente de FF.CC de Doñana; río Guadaro. L/Algeciras-Bobadilla. Madrid: RENFE, 2004

CAYÓN, F. y otros (ed.) (2002) Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional. Madrid: Ministerio de Fomento y Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2002, p. 222

DOMÍNGUEZ VELA, JJ. (2001) La carretera Alcalá de Guadaíra-Huelva (1833-1984). Génesis de un elemento territorial estructurante. De vía provincial a eje metropolitano. Sevilla: Diputación de Sevilla, 2001

GONZÁLEZ DORADO, A. (1975) Sevilla: Centralidad regional y organización interna de su espacio urbano. Madrid: Ed. Moneda y Crédito (1ª edición)

FERNÁNDEZ LAFUENTE, F. (1994) Integración del ferrocarril en el medio urbano. Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1994

FERNÁNDEZ SALINAS, V. (2003) La ciudad histórica andaluza: su origen, conformación y características actuales. En LÓPEZ ONTIVEROS, A. (ed.) Geografía de Andalucía, Barcelona: Ariel, 2003

GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO (ed.) (1992) Sevilla 1992, Crónica de una transformación urbana. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1992

LÓPEZ LARA, E. (2002) La Política Común y las Redes Transeuropeas de Transportes en la organización regional de Europa. En Aportaciones Geográficas. Zaragoza: Universidad, 2002, pp. 345-352

LÓPEZ LARA, E. y otros (2003) Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España. Sevilla: Universidad, 2003

RODRÍGUEZ BERNAL, E. (2002) El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla; la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario. En CAYÓN, F. y otros (ed.) Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional. Madrid: Ministerio de Fomento y Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2002

ZOIDO NARANJO, F. (1984) Las ciudades andaluzas en la última etapa de su evolución. Historia de Andalucía, volumen VIII. Barcelona: Planeta, 1984