

SEMINARIO ORGANIZADO POR LA FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Debate sobre las mejores soluciones a la integración del ferrocarril en la ciudad

Durante cinco días, Peñíscola albergó las distintas opciones posibles a un ferrocarril que casi todos quieren, pero muy pocos desean ver.

Julio César Rivas

El viejo dicho de "ojos que no ven corazón que no siente" podría ser el mejor resumen del seminario que durante cinco días ha analizado en Peñíscola la situación del ferrocarril en el medio urbano. Y es que esta frase se ha aplicado hasta ahora con demasiada frecuencia al ferrocarril. Al menos esto se deduce de lo dicho por los alrededor de 40 especialistas de toda Europa presentes en la localidad castellonense.

Por lo que muchas ciudades suspiran, meter el ferrocarril bajo unos cuantos metros de tierra y hormigón, se está revelando como una alternativa económicamente cara y complicada técnicamente. Por tanto, aunque la vista no lo contemple, el corazón y el bolsillo sí han empezado a sentirlo, sobre todo con la actual situación económica y cuando otras soluciones más imaginativas y menos caras emergen dentro y fuera de España.

Las fórmulas para plantar cara a un problema que en muchas ciudades asfixia barrios enteros son de gran sencillez: tratamientos de borde, trincheras y, sobre todo en el caso español, el cumplimiento de la actual legislación.

Como señaló **Vicente Dómine**, subdirector general de la Dirección General de Política Territorial y Urbanística del



Acceso ferroviario a la estación de Barcelona-Sants.

MOPT, muchos de los errores presentes son consecuencia de planeamientos urbanísticos que dibujaban soterramientos nunca ejecutados pero que si permitían desarrollos urbanísticos no deseados. Y apuntó una realidad que muchas veces se obvia: las grandes barreras están en torno a instalaciones en desuso que crecieron entorno al ferrocarril. Como ejemplo un botón: las instalaciones que hasta hace muy poco separaban la costa de la zona norte de Barcelona, ahora convertida en Ciudad Olímpica. Finalmente **Dómine** puso

de manifiesto que el ferrocarril ha sido desaprovechado por la ciudad para el desarrollo urbano que le podía proporcionar.

En esta dirección, de aprovechar el ferrocarril para desarrollar la ciudad, se orientaron muchos de los ponentes: **Abelardo Carrillo**, director de Cercanías de Renfe, **Klaus Bjarrum**, de los ferrocarriles daneses, y específicamente **Félix Arias** y **Jordi Prat**, que mostraron el caso de las dos ciudades más grandes de España.

Arias, director técnico de la

Dirección General de Planificación Intermodal del Transporte en las Grandes Ciudades, explicó la importancia de los Pasillos Verdes ferroviarios en Madrid y Oviedo. Por su parte, **Prat**, director provincial del MOPT en Barcelona, hizo un repaso a la contribución del ferrocarril en la conformación de la región metropolitana de la capital catalana.

Una alternativa o una variante de este planteamiento vino dada por el director general de Patrimonio y Relaciones Externas de Renfe, **Martínez Fraile**.



NOVEDAD MUNDIAL

M.E.I.S.A. ha proyectado y fabricado el primer juego de gatos de 80 TM con la particularidad de que los gatos son desplazables eléctricamente y que para posibles correcciones de alineación (con carga), el conjunto está provisto de un movimiento perpendicular al eje de la vía (una uña avanza y su opuesta retrocede), permitiendo de esta forma el movimiento transversal de la caja elevada, controlando esta operación mediante un autómata de mando.

El conjunto ha sido instalado en los talleres de mantenimiento que para el AVE han sido construídos en La Sagra (Toledo).



Conjunto de gatos de 80 TM. con autómata programable y uñas móviles con carga

En las mismas instalaciones de La Sagra, M.E.I.S.A. ha montado un baja bogies para 65 TM, el más sofisticado y de fácil manejo de los existentes en el mercado internacional, comandado por medio de autómatas programables y pudiendo dirigir y observar las operaciones a través de una pantalla de televisión acoplada al pupitre de maniobra.



Baja bogies de 65/25 TM. instalado en RENFE La Sagra



MONTAJES Y EQUIPOS INDUSTRIALES, S.A.
M.E.I.S.A.

Camino de la Estación, s/n
28880 MECO (MADRID) - ESPAÑA
APARTADO 50699 - 28080 MADRID
Tels: (fábrica) (1) 888 04 40 - 888 25 50
Fax: (fábrica) (1) 886 05 25
Tels: (oficina) (1) 579 09 45 - 579 06 11
Fax: (oficina) (1) 571 77 98

ADELANTAMOS EL FUTURO

Aprovechando lo que el mercado urbanístico puede proporcionar al ferrocarril, **Martínez** se extendió en un caso con grandes repercusiones futuras: el desarrollo de la zona norte de Madrid utilizando la estación de Chamartín.

LA "CITY". Clive Brandon, director de Arquitectura y Diseño de British Railway (BR), trajo la experiencia de Liverpool Street, la estación más importante de Gran Bretaña situada en el corazón de Londres. La historia de Liverpool Street es la historia de una decadencia. Pasó de ser la estación más utilizada de Londres en los años 60 a sólo tener dos andenes en servicio en la década de los 80. Para entonces, la estación sufría un gran deterioro. **Clive Brandon** señaló que la reorganización de la estación se planteó para solucionar los problemas ferroviarios que tenía y no como forma de ganar dinero. Peseo se planteó la construcción de un complejo de oficinas que cubriese el coste de la operación de reorganización, un sistema similar al utilizado en el Pasillo Verde de Madrid. Tras una serie de avatares, en 1984 se inició la construcción de los edificios de oficinas, con la colaboración de promotores inmobiliarios privados. En 1991, la reina de Inglaterra inauguró el complejo, que proporcionó los 100 millones de libras necesarios para toda la reestructuración ferroviaria. Además, el éxito de la operación se vio favorecido por el crecimiento económico de esos años: la "City" londinense pidió la ampliación de los terrenos edificables de 12 a 30 acres. Hoy en día la estación se encuentra bajo centenares de oficinas.

El caso francés llegó de la mano de **Jean Marie Duthilleul**, arquitecto jefe de la SCNF, y **Michel Arrus**. Mientras que **Duthilleul** recaló que realizar una estación supone una operación en el territorio, **Arrus**, director comercial de Euralille, explicó el caso específico de la ciudad de Lille que está aprovechando el paso del TGV y la construcción del Eurotúnel. En total se están construyendo 300.000 metros cuadrados de oficinas, centros pro-



LUNA

Estación Pont de Fusta del tranvía de Valencia.



LUNA

ESTUDIAR LA INTEGRACION

Juan Manuel Jiménez Aguilar, subdirector de Programas de la Fundación, reveló durante el seminario que esta institución está realizando un trabajo denominado "La integración del ferrocarril en el medio urbano" desde el año pasado a iniciativa del Instituto del Territorio y Urbanismo (Itur). Este trabajo, al que se refirió **Vicente Dómine**, tiene como objetivo "identificar, recopilar, sistematizar y exponer un conjunto de este tipo de actuaciones en Europa que resulten ilustrativas por aportar soluciones viables tanto desde el punto de vista técnico como del económico-financiero, para realizar el potencial urbanístico de la red ferroviaria". Por ello, los autores del estudio han recopilado y traducido al castellano una gran cantidad de información de países europeos, principalmente Alemania y Dinamarca. En

un primer momento se estudió la atenuación de los efectos negativos (efecto barrera, impacto acústico, mercancías peligrosas, efectos paisajísticos, alta velocidad ferroviaria) y el sistema ferroviario al servicio de la ciudad (como elemento estructurante, la estación como puerta de la ciudad o localización y reestructuración de estaciones e instalaciones de mercancías). Una vez definidos los contenidos, el trabajo se está llevando a cabo en tres fases. La primera es la identificación de casos a priori susceptibles de análisis y recopilación de información básica. La segunda fase consiste en el análisis de la información recopilada, comparando los casos entre sí. El estudio se completa con una síntesis de referencias válidas para la correcta integración del ferrocarril en el medio urbano. □

LA EXPERIENCIA INEDITA DE CHAMARTIN

La dirección general de Patrimonio Corporativo y Relaciones Externas de Renfe ha puesto en marcha una operación de desarrollo urbanístico de Madrid-Chamartín que supone una experiencia inédita en España. Se trata, según su director general, **Raimon Martínez Fraile** de "resolver el problema de la integración de la estación en la trama urbana, dando al recinto un carácter de núcleo urbano y generador de actividad de primer orden". En definitiva, el proyecto en el que **Martínez Fraile** lleva meses trabajando, supone la edificación de 62 hectáreas de suelo, pero con el criterio de que Renfe obtenga de ella cánones o alquileres cediendo el uso de los terrenos por un período aproximado de 90 años y no se plantea la venta de la totalidad de las superficies liberadas.

La empresa ferroviaria interviene sólo como suministradora de los suelos. El uso que posteriormente se dé a los mismos depende de la decisión del Ayuntamiento y Comunidad Autónoma de Madrid. La realización de la obra será competencia de la empresa adjudicataria. Una de la particularidades de la operación es que parte del proyecto se realizará sobre terrenos que se crean, tras el cubrimiento de las vías de la estación. La actuación tiene un plazo previsto entre los 10 y 15 años. Según el jefe de la Delegación de Patrimonio y Urbanismo de Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura, **Plácido Sánchez Caballos**, "un proyecto a largo plazo permite la adaptación del proyecto a las necesidades del mercado".

En lo que afecta al ferrocarril, el proyec-



LUNA

to dotará a Chamartín de nuevos servicios de atención al cliente en la estación, manteniendo las previsiones de crecimiento de la estación, a la que posiblemente se trasladarán las oficinas centrales de la Red.

Al concurso para la adjudicación de la adquisición preferente de los derechos de Renfe para el desarrollo urbanístico del recinto de Chamartín se han presentado cuatro agrupaciones de empresas. La primera la forman las constructoras Cubiertas y MZOV, Dragados y Construcciones, Fomento de Construcciones y Contratas, Ferrovial y Vallehermoso. La segunda la forman Rockfield-Int.Inc, Pacsa, Lain, Manuel Ayllón y Luparsa Consultores. La tercera está integrada por las empresas Grupo BBV y Metrovacesa. La última está formada por Argentina

(Unitaria), Constructora San José, Europolis Invest y Procisa. Renfe dispone, desde que se cerró el plazo de presentación el pasado 2 de julio, de dos meses para la adjudicación del proyecto definitivo. Estará asesorada en esta valoración por Asesores Brusátiles, empresa que ha participado también en la redacción de las bases del concurso.

Según **Martínez Fraile**, "la operación de Chamartín se encuadra en el interés de Renfe en conseguir rendimientos patrimoniales por vías diferentes a la de la enajenación, a fin de no despatrimonializar la empresa y obtener rendimientos constantes". Esta experiencia, añadió, es nueva en España y "ha logrado vencer las primeras reticencias de las empresas ante un proyecto que no incluía la propiedad de los terrenos". o

fesionales y comerciales, hoteles, etc aprovechando la remodelación de las estaciones de la ciudad.

De estaciones y su utilización para usos terciarios habló **Manuel Acero**, director gerente de la UNE de Estaciones y Servicios Conjuntos. Didáctico, con más información de la que es posible dar en una ponencia, y cargado de estudios, **Acero** explicó la nueva filosofía que pretende convertir las estaciones de Renfe en Centros de Servicios. Un concepto que ya está en práctica en Barcelona-Sants. Y un concepto que ha dado muy buen resultado en la estación Central de Zurich a la vista de lo expuesto por **Hans Stieger**, de



Participantes en el Seminario organizado por la Fundación.

LUNA

la Dirección de Trabajos de los ferrocarriles suizos.

El último día del seminario de Peñíscola estuvo dedicada a recorrer el mejor ejemplo de integración ferrocarril-ciudad que existe en España hoy en día: la línea de tranvía de Valencia. Los asistentes al seminario visitaron, acompañados por **Cayetano Roca**, director general de Transportes de la Generalitat de Valencia las obras del metro y el tranvía: el puesto de mando, los nuevos talleres y las estaciones de Ademuz, Benimaclet y Pont de Fusta. En esta última, destinada al tranvía, se pudo contemplar una maqueta del vehículo así como el carril y la original catenaria del sistema. □