

LOS TRENES A LA VISTA CONFORMAN TAMBIÉN EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Operación urbanística para integrar el ferrocarril en la ciudad de Palencia

José Luis Ordóñez

La integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia, propuesta por la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades del MOPTMA, permite crear nuevos ambientes urbanos bajo las vías de la línea férrea. Esta propuesta mantendrá la infraestructura ferroviaria en la posición actual y generará una eficaz permeabilización transversal del corredor de transporte incluido en el medio urbano. La actuación global implica la reestructuración urbanística de los bordes del pasillo ferroviario.

"En el centro de Palencia se establecerá una completa permeabilidad de las vías del tren", asegura Francisco Pérez Fernández, coordinador de Programas de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, "tras rebajar las cotas del suelo en los al-

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y el Ayuntamiento de Palencia han presentado la propuesta de integración urbana del pasillo ferroviario. Una nueva estación y grandes plazas ajardinadas facilitarán la permeabilidad de las vías. Se trata de una actuación estratégica en el medio ambiente urbano de Palencia.

rededores del ferrocarril". En estas zonas, la línea férrea discurrirá elevada sobre plazas públicas y ambientes nítidamente urbanos. Las avenidas de los Reyes Católicos, de los Vaqueos y Victorio Macho, paralelas a la traza del ferrocarril, se convertirán en amplios paseos longitudinales de dos ca-

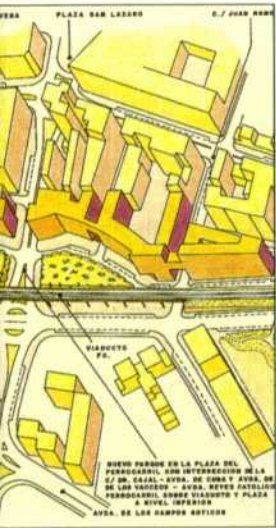
riles y abundantes zonas ajardinadas.

Paso transversal. Los pasos transversales programados se efectuarán en aquellas zonas donde la disponibilidad de terreno cedido por el ferrocarril permite rebajar el nivel del suelo en un amplio espacio alrededor de la línea férrea. Se generará una nueva plaza en la confluencia de las calles Doctor Cajal y avenida de Cuba, otra en el cruce bajo las vías de la avenida de Santander y otra más en la ubicación de la nueva estación ferroviaria.

El nuevo parque público que nacerá bajo las vías, en el entorno de la calle Doctor Cajal, se convertirá en la intervención más determinante. Es un gran espacio, muy céntrico, de actual uso ferroviario, que cedido por Renfe es capaz de reordenar la integración del ferrocarril en toda la ciudad de Palencia.

En este caso se ha diseñado una plaza en forma de segmento circular, atravesada por la calle Doctor Cajal. Toda la superficie de la nueva plaza estará rebajada respecto al nivel actual del suelo. La glorieta de 350 metros de larga y unos 100 m de ancha, será presidida por el viaducto ferroviario, en vuelo sobre los jardines y calles que conforman el nuevo espacio público.

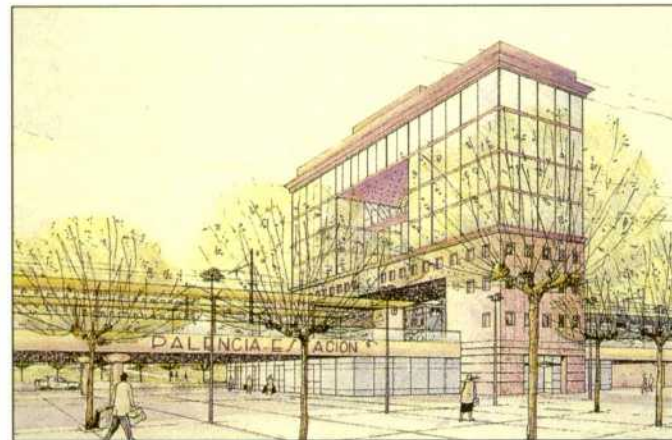
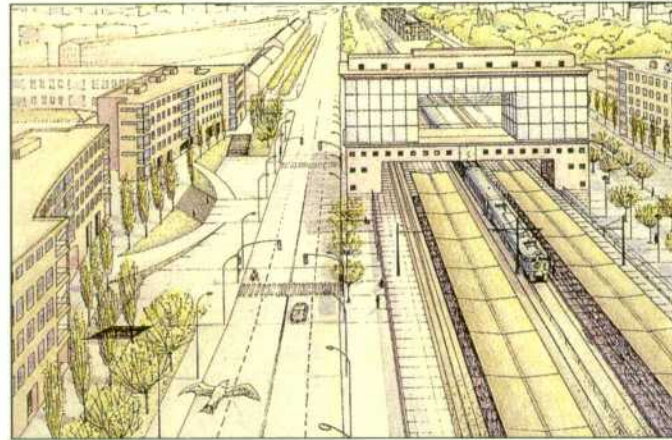
La edificación propuesta rematará las manzanas ahora inacabadas, formando un frente continuo y curvo de cara a los jardines de la plaza. Algunas calles llegarán a la glorieta a través de grandes huecos abiertos bajo los edificios. La calle del Doctor Cajal se configura como una gran puerta de entrada al centro de la ciudad. La parte central de la plaza se consolidará como una zona verde con alineaciones de arbolado paralelas a las nuevas fachadas.



Zona de la futura plaza bajo el ferrocarril. Estado actual y perspectivas



Estación actual y proyecto de la futura estación de Renfe.



En la zona de la nueva estación ferroviaria también se construirá una gran plaza de conexión transversal. El nuevo edificio de la estación se situará en el centro de la glorieta, y se elevará albergando en el interior, transversalmente, la traza ferroviaria. El vestíbulo de la estación estará colocado sobre las vías con comunicaciones directas hacia los andenes. Existirán dependencias bajo las vías y sobre el vestíbulo, conformando un edificio de usos múltiples. En los alrededores se encuentra la actual estación de autobuses interurbanos, que permitirá el establecimiento de un potente intercambiador modal.

Para generar una plaza transversal en el cruce de la traza ferroviaria con la avenida de Santander, se rebajará el nivel del entorno urbano aprovechando la disponibilidad del suelo cedido por Renfe, y ahora destinado a las jardines de la actual estación ferroviaria. La bajada al nuevo nivel se realizará por medio de rampas y escaleras. Los jardines de la estación actual serán remodelados para facilitar la ejecución de la calle que de acceso a la plaza de la nueva estación.

El resto del pasillo ferroviario se constituye en una zona verde lineal, con ensanchamientos al coincidir con los parques adyacentes, ahora exis-

tentes o a construir. Los espacios abiertos serán aprovechados para modificar la topografía de forma que se facilite un suave y atractivo acceso a las pasarelas peatonales colocadas cada 200 ó 300 metros. La protección acústica y paisajística se resuelve por medio de pantallas verticales, curvadas hacia

el interior de las vías. Las pantallas tienen unos dos metros de altura y se cubren en la parte externa con tierra y vegetación. Esta solución moldea una nueva topografía en los alrededores del ferrocarril, que protege del ruido pero deja visible el paisaje urbano desde las ventanillas de los trenes. □

Proceso histórico

La antigua empresa Caminos de Hierro del Norte de España se estableció en Palencia en 1859, con un trazado paralelo al río Carrión. La primera estación, denominada de Alar, se colocó al lado de la puerta de san Lázaro, muy cerca del centro urbano. Más tarde, en 1875, se inauguró la estación de viajeros actual, la llamada de León, contigua a la puerta de Monzón, en la línea que se dirigía a León y Ponferrada.

A partir del derribo de las murallas, en 1869, la ciudad creció hacia el sureste a los lados de la carretera de Valladolid. En la franja próxima al ferrocarril se situaron almacenes e instalaciones relacionadas con la explotación ferroviaria.

Casi un siglo después, entre 1930 y 1950, se levantaron en Palencia industrias como Electrólisis del Cobre y la Fábrica de Armas. Estas nuevas factorías produjeron un gran desarrollo urbano en la zona próxima a la estación de León.

El urbanismo y el ferrocarril se dieron la espalda y se conformó un pasillo ferroviario en forma de barrera infranqueable. Al lado del ferrocarril aparecen manzanas inacabadas, calles interrumpidas y gran cantidad de medianerías vistas.

El pasillo incluye, en la zona central de la ciudad, instalaciones y edificaciones en desuso o trasladables, como es el caso de la estación de mercancías. La percepción recogida por los actuales viajeros del ferrocarril, es una travesía por zonas traseras y periféricas de la ciudad, que no refleja la importancia histórica, social y económica de Palencia. □