

Artículo

Soterramiento del ferrocarril y especulación inmobiliaria en España. Derivas urbanísticas en los casos de Valladolid y León (2002-2022)

Railway tunnelling and real estate speculation in Spain. Urban drifts in the cases of Valladolid and Leon (2002-2022)

María Alejandra Saus*

Universidad Nacional del Litoral, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
produccioncientificaydocencia@gmail.com

Fecha de envío: 22 de septiembre 2023
Fecha de aceptación: 26 de junio de 2024
Fecha de publicación: julio 2024

Disponible en: <https://doi.org/10.24215/24226483e139>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

* Doctora en Arquitectura por la Universidad Nacional de Rosario, Argentina (2013). Arquitecta por la Universidad Nacional del Litoral (2006). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Docente en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-UNL).

Resumen: Soterrar, elevar, desviar o integrar son técnicas empleadas para incorporar el tráfico ferroviario al medio urbano. Sin embargo, la elección de un tipo no responde sólo a criterios de eficiencia ingenieril. El estudio de actuaciones en ciudades intermedias españolas ha revelado un modelo de especulación inmobiliaria vinculado al soterramiento del ferrocarril de pasajeros. Esta problemática es aquí abordada a partir de los casos de Valladolid y León, con el objetivo de caracterizar y discutir sus proyectos y prácticas urbanísticas. Dichos ejemplos han desarrollado una estrategia común con derivas perjudiciales que otras ciudades podrían evitar. El enfoque metodológico es cualitativo y está basado en diversas técnicas de investigación: análisis documental, entrevistas a informantes clave y trabajo de campo. El artículo introduce la problemática, explica el marco teórico, presenta la metodología, describe los resultados y discute los límites del modelo.

Palabras clave: soterramiento ferroviario; especulación inmobiliaria; prácticas urbanísticas

Abstract: Tunnel, viaduct, bypass or integration are resources to incorporate railway traffic in urban. However, the choice of a type does not respond only to criteria of engineering efficiency. The study of some works made in middle-size Spanish cities has revealed a negative model of real estate speculation linked to the tunnelling of the passenger railway. This problem is addressed from the cases of Valladolid and Leon. The objective is to characterise and discuss their projects and planning practices. These examples have developed a common strategy with harmful drifts that other cities could avoid. The methodological approach is qualitative and based on several research techniques: documental analysis, key informant interviews and field work. The article introduces the problem, explains the theoretical framework, presents the methodology, describes the results and discusses the limits of the model.

Key words: railway tunnelling; real estate speculation; urban planning practices

Introducción

La gestión de la infraestructura de Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) en España ha supuesto la conformación de sociedades anónimas para incorporar esta tecnología y, también, atenuar las barreras físicas urbanas provocadas por el sistema histórico convencional. En 1992, la inauguración de la línea Madrid-Sevilla sentó un precedente positivo, dado que la operación fue exitosa y había incluido objetivos de regeneración urbana. Ahora bien, dado un período económico favorable, se dio por sentado que obras similares a ésta podrían encararse en otras localidades con problemas parecidos (Fernández de Castro, 2009; Mazzoni, 2001).

Las sociedades mencionadas reunían las competencias de tres escalas de gobierno: la administración ferroviaria central, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. De esa forma, los objetivos ferroviarios podían aliarse a otros de ordenamiento urbano y regional que habían discurrido por senderos autónomos durante casi todo el siglo XX. Asimismo, subyacía una política pública destinada a extender la red ferroviaria para el desarrollo de las comunidades más postergadas (Gallego et al., 2015; Pruneda y Barrón de Angoiti, 2005; Ribalaygua Batalla, 2008; Santos y Ganges, 2016).

Las actuaciones llevaban a la realización de obras ferroviarias que serían financiadas con potenciales rentas inmobiliarias producto de la construcción de viviendas en espacios ferroviarios desafectados. Esta es, justamente, la problemática abordada dados los conflictos surgidos dentro de las sociedades, debido al vínculo de las operaciones con una fase expansiva de acumulación financiera que tuvo un dramático desenlace hacia 2008 con el colapso de la “burbuja inmobiliaria”.

A partir del estudio de los casos de Valladolid y León —ciudades intermedias y capitales de provincia del noroeste de España que aún enfrentan desafíos ferroviarios— el objetivo del trabajo es caracterizar y discutir sus proyectos y prácticas urbanístico-ferroviarias. Para ello, se expondrán las particularidades de cada caso desde un enfoque metodológico cualitativo y organizado en dos secciones independientes. Asimismo, el balance realizado en la discusión analítica pretende revisar las secuelas del modelo, procurando extraer lecciones para otras ciudades intermedias con retos ferroviarios (Saus, 2019, 2021).

Marco teórico

En primer lugar, se pretende clarificar el concepto de infraestructura ferroviaria, en tanto constituye la estructura básica de nuestro objeto de estudio. Si bien desde el campo de la ingeniería del transporte la noción de infraestructura alude a la plataforma sobre la cual reposan los carriles —que ya integran la llamada superestructura— en campos menos especializados aquella refiere a una conjunción de dispositivos. Estaría integrada por el terreno compactado y consolidado con piedra balasto, los durmientes, los perfiles, el material de sujeción, los aparatos de vía, las señales, los enclavamientos y las catenarias; entre otros equipamientos y edificios para el control del tráfico (Cayón García, 1998).

Ahora bien, cuando las infraestructuras son un conjunto de objetos pertenecientes al medio urbano se debe apelar a la geografía o al urbanismo para introducir otro tipo de elementos y propiedades. Por un lado, las instalaciones técnicas (talleres, galpones) actúan como espacios de repulsión de la centralidad urbana y las vías férreas como bordes conflictivos o barreras físicas (Santos y Ganges, 2007, 2019). Junto a éstas suelen formarse barrios segregados, dado el “efecto barrera” que es producto de la expansión urbana y genera desconexión (López Lara, 2005). En perspectiva histórica, estos problemas han respondido a una inapropiada estructura de competencias y normativas independientes entre el ferrocarril y la ciudad.

Contrariamente, el edificio de viajeros de la estación siempre ha sido un valioso foco de centralidad (Santos y Ganges, 2007). Al ahondar en esta virtud, los estudios pioneros de Bertolini y Spit (1998) —continuados por Bertolini, Curtis y Renne (2012), entre otros— permiten complejizar aún más el concepto de estación y su área de influencia como una entidad geográfica con dos identidades contradictorias: la estación es un nodo en la red ferroviaria y, también, un lugar en la ciudad. Los autores señalan que un buen nivel de accesibilidad a la estación y una alta densidad edilicia con diversidad de usos a su alrededor podrían proveer la masa crítica que la eficiencia del transporte público requiere. Sin embargo, también advierten que unos patrones de uso muy densos en torno a las estaciones podrían convertir a la localización de la infraestructura en un espacio menos operativo para transporte.

Asimismo, los trenes circulan por infraestructuras muy rígidas que requieren ser integradas con soluciones duras y blandas (Bellet Sanfeliu y Gutiérrez Palomero,

2011). Ello puede solventarse con cuatro recursos básicos: soterramiento, viaducto, desvío o permeabilización (Jiménez Aguilar et al., 1994; Santos y Ganges, 2007). El soterramiento es una solución dura porque complejiza las obras, los costos y las operaciones, pero libera terrenos en superficie. El viaducto eleva la travesía ferroviaria, pero suele generar un desagradable impacto visual y zonas residuales. El desvío se utiliza, en general, para las cargas con el fin de alejarlas del medio urbano. La permeabilización es una solución blanda porque integra al ferrocarril de pasajeros en superficie, tratando sus bordes con taludes verdes, paneles acústicos, pasos vehiculares o peatonales; entre otros recursos de buena calidad y bajo coste.

No obstante, la elección de unas soluciones en desmedro de otras no está siempre sujeta a razones de economía o eficiencia. Para el contexto europeo, Bertolini y Spit (1998) cuestionan las obras ferroviarias movilizadas sólo por los ciclos del mercado inmobiliario. En el caso de España, Santos y Ganges (2016) critica el concepto de “autofinanciación” de los planes de soterramiento de ciudades intermedias. Afirma que no es dable imitar las prácticas propias de grandes áreas metropolitanas con más recursos y demandas. Además, señala que erigir túneles para no convivir con los trenes responde a una débil cultura de uso del transporte público que describe como una “excepcionalidad hispana” (25-27 de octubre de 2017, p. 1.325).

La conjunción de aspectos “blandos”: culturales, sociales, políticos, financieros —no sólo técnicos— ha sido señalada como el principal obstáculo para una eficaz comprensión de las problemáticas del desarrollo urbano vinculado al transporte (Thomas et al., 2018). Estos autores también cuestionan la reproducción de experiencias exitosas alentado, en contraste, una revisión crítica de los errores. Además, algunas herramientas técnicas como la zonificación contradicen la lógica de flujos propia del movimiento de personas y mercancías al consolidar una territorialidad areolar en lugar de reticular (Dupuy, 1998). Si bien el transporte conecta las zonas especializadas, las infraestructuras también crean barreras físicas que difícilmente pueden ser cruzadas (Holzapfel, 2015) e, incluso, conducen a la inmovilidad o desatan movi­lidades deseadas (Zunino Singh et al., 2018).

Metodología

El artículo se posiciona en esa complejidad que ha tensado la historia y la prospectiva del transporte en las ciudades y se enfoca en el ferrocarril interurbano de pasajeros.

Se asume que las ciudades intermedias detentan un rol mediador en el sistema urbano, entre el medio rural y las grandes urbes (Bellet Sanfeliu y Llop Torné, 2004). Al traducir esa lógica a la relación funcional con el transporte, el carácter intermedio también suele referir a la posición de la ciudad en los corredores ferroviarios (Ureña et al., 2012). Al interior de las ciudades las posibles escalas de análisis son: la estación, el entorno de la estación, la escala local/metropolitana y la regional y/o nacional (Gallego et al., 2015). Este trabajo se centra en el área de estación y en la escala local/metropolitana dado el alcance de los proyectos.

Los casos de Valladolid y León han sido elegidos por ser ciudades intermedias pertenecientes a una misma Comunidad Autónoma. Integran un área postergada en términos de expansión ferroviaria y aún están en proceso de transformación. Además, dichas ciudades son nodos intermedios de la red y capitales de provincia vinculadas a la sede académica de una estancia de investigación realizada en 2022, desde donde fue posible efectuar relevamientos *in situ*. El enfoque metodológico es de tipo cualitativo y está basado en diversas técnicas (análisis documental, entrevistas a informantes clave, trabajo de campo) para interpretar las particularidades de los proyectos y prácticas. En cuanto a los procedimientos de clasificación y análisis de la información, las dimensiones abordadas han sido tres: ordenamiento, gestión y financiamiento de las obras y propuestas. Los resultados han sido separados por caso de estudio, mientras se recuperan diferencias y similitudes en la discusión que también opera como balance.

El análisis documental ha consistido en el estudio del ordenamiento físico de los planes oficiales de cada ciudad. Los aspectos referidos a la gestión del proceso y su financiamiento han sido recabados del Informe de Fiscalización de la Actividad de las Sociedades Públicas (Tribunal de Cuentas, 2016). Se han estudiado las obras a partir de un relevamiento de crónicas periodísticas de diversos sectores de la prensa local y regional, cubriendo todo el espectro y arco temporal de las sociedades. En lo referente a las entrevistas, se ha consultado a los arquitectos Juan M. Ayrault Pérez y Eugenio Vivas Maiques, ambos miembros del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Asimismo, en los meses de abril, mayo y junio de 2022 se realizó trabajo de campo con relevamientos planimétricos y fotográficos.

Resultados

Modelo de gestión de las sociedades: filosofía inicial y desenvolvimiento

El arribo de la AVF a España obró como un disparador de proyectos urbanísticos al requerir una completa racionalización de las infraestructuras, con el impacto de más de 3.000 km de vías de altas prestaciones sobre un territorio que lidera en extensión a nivel europeo (Bellet Sanfeliu y Alonso Logroño, 2016; Gallego et al., 2015; Pruneda y Barrón de Angoiti, 2005; Ribalaygua Batalla, 2008; Santos y Ganges, 2016). No obstante, el “binomio imperfecto” que la ciudad y el transporte suponen (Miralles-Guasch, 2002) está signado por conflictos y oportunidades, con prácticas que en ocasiones benefician a la funcionalidad urbana y en otras a la operatividad del transporte (Bellet Sanfeliu y Gutiérrez Palomero, 2011; Santos y Ganges, 2007).

Las primeras ciudades españolas en organizar las llamadas Sociedades de Integración del Ferrocarril (SIF) fueron Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Estas sociedades encausaron demandas históricas dado que, si bien los ayuntamientos y la gestión central ferroviaria habían ideado proyectos correctivos, estos no prosperaron en localidades pequeñas. Las SIF tuvieron su esplendor en el período 2002-2010 y, en general, estaban participadas por el Ministerio de Fomento, ADIF y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) que aportaban el 50% del capital, mientras las comunidades autónomas y los ayuntamientos contribuían con un 25% cada parte.

Las soluciones de ordenamiento se fundaban en la idea de soterrar y desafectar suelo urbano, con la expectativa de tomar créditos para sufragar obras ferroviarias y devolverlos tras vender las propiedades construidas (El Confidencial, 24 de marzo de 2008). Todo ello se dio al amparo de una filosofía sustentada en el optimismo del *boom* inmobiliario (Naredo, 2010). No obstante, hubo un proceso especulativo de sobre producción de viviendas, alentado por una constante suba de precios, en complicidad con bancos, políticos y jueces que financiaban o autorizaban obras sin prever la saturación del mercado. Como secuela, la oferta superó a la demanda y cayeron los precios estipulados (Sainz Guerra, 14 de septiembre de 2015).

La debacle económico-financiera impactó las propuestas y condujo a la crisis de las SIF. Ello motivó la intervención y presentación de un informe del Tribunal de Cuentas (2016). Dicha fiscalización tuvo el objetivo de analizar el cumplimiento de lo pactado,

verificar la adecuación de las actividades a su objeto social y comprobar el adecuado registro contable de las operaciones. En general, para 2016 no se habían cuantificado las actuaciones y los convenios presentaban un bajo nivel de ejecución. Todas las asociaciones eran deficitarias y eso se debía al incremento del coste de las obras y a la existencia de gastos operativos y financieros no contemplados, así como también a la disminución del supuesto beneficio y a la imposibilidad de acceder a más crédito. Un dato curioso es que los convenios regulaban la aplicación de excedentes de financiación, pero no incluían procedimientos en caso de déficit.

El informe recomendaba analizar la situación de cada una de las sociedades para proceder, según los casos, a la disolución de la SIF o a modificar los convenios para ajustarlos a las disponibilidades financieras. Asimismo, sugería al Ministerio de Fomento que en la planificación de futuras integraciones ferroviarias estudiara otras alternativas al soterramiento, en las que fueran ponderados factores socio-económicos y planes de financiación de las actuaciones de integración del ferrocarril con criterios más realistas. Además, señalaba la necesidad de diseñar modelos de financiamiento a corto y mediano plazo, no sólo vinculados a la generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta (Tribunal de Cuentas, 2016).

Valladolid: un proyecto de soterramiento con derivas de integración

La ciudad de Valladolid actualmente cuenta con una población algo inferior a los 300.000 habitantes. Es la capital de la provincia de Valladolid y de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. El ferrocarril de origen francés cuyas transformaciones abordamos perteneció a la Compañía del Norte y su línea fue inaugurada de forma provisional en 1864 en el sitio del actual edificio de viajeros de la estación Campo Grande que data de 1895 (Fernández de Castro, 2009). A causa de la barrera física creada por la estación lateral a las vías al expandirse la trama urbana, y tras varias tentativas de integración fallidas o desatinadas, alrededor de 1990 el ayuntamiento comenzó a impulsar un proyecto urbano con túnel (Santos y Ganges, 1998).

En el año 2000 el Ministerio de Fomento —de quien dependían RENFE y la actual ADIF— decidió iniciar las obras del tren de AVF entre Madrid y Valladolid, previendo su llegada en superficie. No obstante, el ayuntamiento insistió en requerir una completa regeneración urbana con soterramiento y en 2001 se anunció la puesta a disposición de todos los terrenos factibles de ser liberados (figura 1). El convenio de

colaboración fue firmado en 2002 cuando el ayuntamiento recibió la conformidad para la realización de un túnel de 5,1 km. En 2003 se formó la sociedad denominada Valladolid Alta Velocidad S. A. con un capital de 600 mil euros. La distribución de capital quedaría formada por ADIF (37,5%), RENFE (25%), la Junta de Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento (12,5%) (Bellet Sanfeliu & Santos Ganges, 2016).

Figura 1: ubicación de los cuadros céntricos, el mayor es la estación Campo Grande.



Fuente: elaboración propia a partir de *Google Earth*

Con la construcción del túnel ferroviario para pasajeros y el traslado de talleres y mercancías desde la estación Campo Grande hacia la periferia urbana, la sutura albergaría nuevos edificios, espacios públicos y viviendas en el área central. El municipio elaboró un documento para demostrar la viabilidad económica del soterramiento y realizó una propuesta que vinculaba al financiamiento con las edificabilidades requeridas para cubrir los gastos. Se disputaban casi cien hectáreas aptas para ser reordenadas y con capacidad para unas 5.000 viviendas. El consorcio iba a encarar los estudios y proyectos para la planificación y ejecución de las actuaciones urbanísticas y de transportes, y las rentas generadas por la venta de los terrenos liberados debían cubrir los costes de la operación quedando la SIF en cero.

Los estudios informativos del pasillo ferroviario central, la variante de mercancías y el nuevo complejo ferroviario fueron aprobados en 2005. En ese año el ayuntamiento organizó el concurso internacional para la solución urbanística y se adjudicó el proyecto a la unión temporal formada por Richards Rogers Partnership, Vidal y Asociados Arquitectos e IDOM. En 2008 la sociedad presentó el documento y se abrió

un período de observaciones, aprobándose toda la documentación en 2010. El Master Plan proponía un bulevar de sesenta metros de ancho sobre el túnel de viajeros (Rogers et al., 2010). El circuito verde diseñado reservaría un 65% de suelo a parques y jardines y un 5% al uso dotacional de ocio, cultura y deporte. En superficie, habría un corredor de casi 6 km, peatonal, ajardinado, con ciclovías en toda su extensión y carriles exclusivos para el transporte público (figura 2).

Figura 2: Master Plan (maqueta del sector central con la estación urbanizada).



Fuente: Rogers et al., 2010

Las secuelas de la crisis económico-financiera comenzaron a hacer mella al interior de la sociedad gestora y el proyecto se detuvo con numerosos vaivenes, críticas y deudas acumuladas. Ante la imposibilidad de seguir adelante con ese planteo, en el año 2017 la Sociedad Valladolid Alta Velocidad aprobó otra propuesta: un conjunto de actuaciones puntuales de permeabilización con pasos inferiores, peatonales, ciclistas y vehiculares (NCYL, 3 de mayo de 2019). Se firmó un nuevo convenio titulado Integración Urbana del Ferrocarril (Valladolid Alta Velocidad S. A., 2017) y quedó así en el olvido la palabra “soterramiento” y la transformación urbanística.

El nuevo acuerdo se inclina por actuaciones que no comprometen la operatividad del transporte y generan mejoras urbanas a través de las soluciones de calidad que están en ejecución. Se estipula la construcción o adecuación de treinta pasos y el tratamiento de bordes en veintitrés ubicaciones para optimizar la permeabilidad

urbana dejando al ferrocarril discurrir en superficie. Asimismo, se contempla la remodelación de la estación Campo Grande. Según crónicas periodísticas, se trata de “un proyecto viable y real” (El día de Valladolid, 2 de mayo de 2022, párr. 5).

La figura 3 ejemplifica la situación del flamante paso peatonal de Pilarica justo al momento de cruzar una formación de cargas. Se ha elegido este cruce para ilustrar el espíritu de los nuevos pasos que pretenden ser amplios, diáfanos, verdes y equipados, superando holgadamente la calidad de los actuales pasillos oscuros e inseguros (NCYL, 3 de mayo de 2019, párr. 2). Cabe subrayar que hay distintas situaciones urbanas y en el corredor suroeste de la estación Campo Grande aún prevalecen los cerramientos ciegos y las pantallas acústicas transparentes intervenidas con grafitis. Esto aún motiva la disconformidad de los vecinos afectados bajo la consigna: “no al muro, soterramiento ya” (Total News, 25 de junio de 2022).

Figura 3: paso inferior peatonal de Pilarica (el ferrocarril discurre a nivel).



Fuente: elaboración propia, mayo de 2022

León: un soterramiento malogrado, obras provisionales y otros paliativos

Con una población actual de alrededor de 125.000 habitantes, la ciudad de León es la capital de la provincia del mismo nombre y también pertenece a la Comunidad

Autónoma de Castilla y León. En el siglo XIX se había convertido en el punto de bifurcación de la compañía francesa del Ferrocarril del Norte en su camino hacia Galicia y Asturias, incluyendo el trazado ferroviario, un complejo de talleres, estación de clasificación y mercancías. En 1863 llegó el primer tren, pero el edificio de la estación —de tipología lateral a las vías— terminó de montarse en 1870 (Garcival, 1994). La infraestructura fue ubicada al oeste, lejos del casco histórico, pero la trama urbana se expandió hacia allí con usos residenciales y terciarios (figura 4).

Figura 4: localización general de sector ferroviario al oeste de la ciudad histórica.



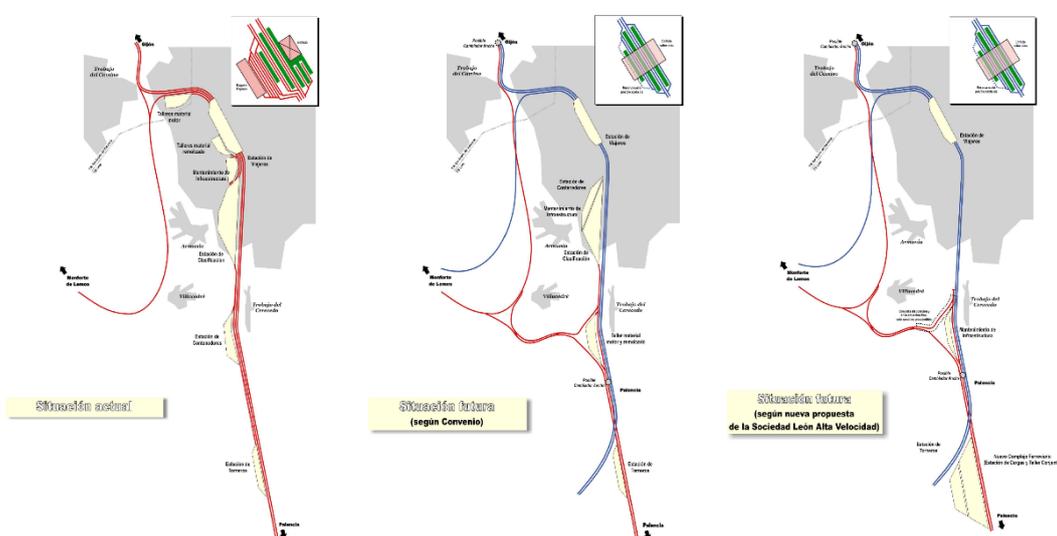
Fuente: elaboración propia a partir de *Google Earth*

Dados los problemas de conectividad producto de la expansión urbana hacia el oeste y del fracaso de iniciativas correctivas, la Sociedad León Alta Velocidad (SLAV) S.A. 2003 comenzó a idear un proyecto de soterramiento que sería financiado con la construcción y venta de propiedades en superficie. El Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT) involucraba la participación de cinco municipios y abordaba la adecuación de la zona urbana para acomodar el desarrollo de la AVF (SLAV, 2009). Además, implicaba la ubicación o el traslado de las instalaciones técnicas nuevas y existentes a zonas más apropiadas, la eliminación de instalaciones obsoletas y la modernización de las estaciones de pasajeros.

Todas las acciones alentaban operaciones urbanísticas e inmobiliarias con bloques de vivienda y equipamientos sobre espacios verdes ganados a nivel. Las empresas ferroviarias asumían el coste de la introducción de la AVF en superficie y el sobre

coste de soterrar las infraestructuras o plantear el desarrollo urbanístico iba a ser asumido por el ayuntamiento con las rentas esperadas. El ritmo febril de la compra-venta de inmuebles y su constante revalorización llevaron a confiar en un modelo de “autofinanciamiento” (E. Vivas Maiques, comunicación personal, 7 de junio de 2022). Según los lineamientos del PRAT se planeaban tres áreas de actuación: la nueva estación de pasajeros de León, el soterramiento de unos 4 km de vías (azul) hasta los términos de San Andrés del Rabanedo, al norte, y el traslado de las instalaciones céntricas de talleres, mercancías y logística al sur, hacia un nuevo polígono a través del enlace representado en color rojo (figura 5). Se contemplaba soterrar las vías de viajeros con un proyecto de estación, centro comercial y hotel, a partir de un contrato fallido con la arquitecta Saha Hadid (E. Vivas Maiques, 7 de junio de 2022). Al norte de esa nueva “estación insignia” permanecería la histórica con otros usos. Luego se fueron agregando áreas de actuación para consolidar una nueva centralidad urbana, cuestión que fue incrementando los plazos y los costos estipulados.

Figura 5: situación previa y deseada (en azul, el soterramiento planteado para los pasajeros; en rojo, los enlaces existentes y nuevos para las maniobras técnicas).



Fuente: adaptado de SLAV (2009), pp. 9 y 10.

El PRAT sufrió las vicisitudes de la problemática económico-financiera desatada en 2008 y la sociedad gestora fue cayendo en una profunda crisis al extenderse los montos y los plazos de las obras con serias limitaciones para acceder a más crédito. En 2009 la Diputación Provincial de León advirtió que el estudio económico no

evaluaba con detalle la estimación de costes de la actuación (Junta de Castilla y León, 2010). En rigor, el presupuesto era soportado con préstamos respaldados por el futuro valor del suelo y se esperaban acciones “autofinanciadas” que no exigieran aportes de las administraciones ni comprometieran sus presupuestos. Sin embargo, la imposibilidad de financiar las actuaciones tal y como habían sido acordadas dio lugar a que la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas acordase la liquidación de la sociedad de León en 2012.

Ante la inminencia de la llegada de los nuevos trenes, ADIF debió construir una estación provisoria frente a la histórica en “fondo de saco”. Ello supone una organización tipológica donde las vías convergen perpendiculares al edificio y los trenes apelan a la inversión de marcha para salir de la estación. Esta se proyectó de ese modo para evitar un paso a nivel clausurado en 2011, ya que esos cruces no están permitidos en la AVF. La condición circunstancial iba a solucionarse cuando fuera concretado el túnel, pero eso no se produjo y la estación terminaría creando más conflictos a causa del retroceso de las formaciones que generaban pérdidas de tiempo y molestias a los pasajeros obligados a viajar en contramarcha.

Como secuela de las críticas y de los errores de enfoque, ADIF licitó un pequeño soterramiento de 590 metros y la ampliación de la estación provisional, invirtiendo más fondos públicos (figura 6). Esto iba a resarcir los problemas causados por la imposibilidad de construir el túnel de 4 km, logrando que la estación funcionara como pasante bajo tierra, pero no las molestias ocasionadas a los vecinos aislados. En 2021 fueron puestas en servicio dos vías pasantes soterradas, en el ancho ibérico que discurre debajo de la estación histórica. A esos andenes se llega desde dos escaleras mecánicas para cuyos accesos debió modificarse la planta de la estación provisional que está enfrente. De ese modo, el fallido PRAT encontraba una solución pragmática para el tráfico ferroviario. No así para los problemas urbanísticos y la falta de conectividad en la aglomeración. Los resultados fueron muy dañinos para San Andrés del Rabanedo que no ha podido mejorar su permeabilidad urbana, tal como estaba planeado y reclaman los vecinos (Leonoticias, 31 de mayo de 2022).

Figura 6: paseo con lucernarios a nivel (izquierda) y andenes soterrados (derecha).



Fuente: elaboración propia, abril de 2022

Discusión

El abordaje de la relación ferrocarril-ciudad requiere considerar la existencia de esas dos entidades autónomas —con lógicas internas específicas— y una serie de interacciones necesarias, pero problemáticas, que expresan los intereses de diversos actores. En los procesos históricos del siglo XIX, la incorporación de la infraestructura ferroviaria tuvo una posición periférica o tangencial a la estructura urbana preexistente lo que no implicaba interrupciones urbanísticas. Además, desde los municipios no se pensaba en su acomodamiento, justamente por la marginalidad de tal ubicación y debido a la incipiente conformación de los saberes del urbanismo.

Fue la extensión de la urbanización hacia las infraestructuras periféricas lo que posicionó a las vías férreas en situación de bordes y barreras físicas en los procesos verificados durante el siglo XX junto a la formación del hábitat obrero y ferroviario. En muchas ciudades intermedias la existencia de pocos pasos ha resentido la funcionalidad urbana quedando ésta sometida a fronteras impermeables, abandonadas, inseguras, sucias y con cruces vehiculares o peatonales de mala calidad. Esta situación incluso ha llevado a algunos vecinos a la “inmovilidad”. La solución del soterramiento pretende remediarla, pero se apoya en una lógica más conveniente para los intereses locales que para los operativos del ferrocarril.

Al ser la estación de pasajeros un nodo ferroviario y un lugar urbano, su naturaleza ambivalente debiera responder a esas dos lógicas en simultáneo. Por ello, quienes administran la infraestructura no pueden satisfacer sólo objetivos urbanos y éstos no deberían condenar la operatividad del ferrocarril con acciones paliativas que afectan

su competitividad frente a otros modos de transporte. Ante este delicado equilibrio, indagar las razones que motivan las actuaciones permite visibilizar arbitrariedades y conflictos. Asimismo, en el caso de España, existen dos variables contextuales que no han contribuido a nivelar la balanza: una trayectoria nacional que muestra cierto desdén hacia el uso del transporte público, lo que dificulta tolerar su discurrir en superficie, y un modelo de gestión movilizad por una coyuntura favorable para el sector inmobiliario en una fase expansiva de acumulación financiera.

Considerando otros aspectos más específicos, las sociedades han cometido varios errores al gestionar los proyectos presentados: inapropiada estimación del tiempo de ejecución de las obras y obtención de los beneficios, incremento de los costes sobre la marcha, incorporación de actuaciones no planeadas desde el inicio, realización de construcciones paliativas o provisionales que crearon más problemas, entre otros desaciertos. No obstante, la clave de los problemas estriba en la envergadura de los soterramientos y en la premisa de financiar las obras, previo a la obtención de beneficios, lo que llevó al endeudamiento bancario y redundó en la crisis de las SIF.

En cuanto al ordenamiento urbanístico-ferroviario, la elección entre las opciones de túnel, viaducto, desvío o permeabilización —y sus combinaciones— junto al modo en que han sido abordadas las estaciones, no responden estrictamente a razones de practicidad y coherencia. Esas decisiones son más bien la materialización de disputas entre diversos actores sociales, políticos y económicos que hacen de la relación ciudad-transporte una dupla de complejas reciprocidades. Entonces, del equilibrio de fuerzas y de una ejecución por etapas que contribuya a la sostenibilidad del proyecto parece depender, en principio, el éxito de estas operaciones.

Sin embargo, los factores vinculados a la gestión de las sociedades de integración ferroviaria podrían tener algunos aspectos susceptibles de ser imitados en otras ciudades. Si bien es cuestionable que entidades públicas funcionen bajo el formato del derecho privado, es interesante el mecanismo por el cual se han superado antiguos obstáculos administrativos y competenciales para impulsar mejoras urbanas sobre los bienes ferroviarios. La figura jurídica del consorcio entre diversos actores de distintas escalas de gobierno ostenta el mérito de haber superado aquellas limitaciones y podría ser un instrumento flexible para la interacción de las distintas dependencias estatales, aunque no estén exentas de disputas políticas.

Los detalles propios del financiamiento tienen saldo negativo y sobresalen por haber sido la evidencia de un fin de ciclo económico débilmente pronosticado. Aquí la vivienda ha terminado siendo un instrumento para financiar obras públicas que dependían de recursos financieros y nutrían un circuito especulativo del que sólo se han beneficiado algunos sectores. Por ello, se debería tender hacia una combinación de modelos de financiamiento y hacia soluciones menos costosas que la opción del soterramiento, tal como lo han expresado otros autores críticos que hemos citado. Y aunque algunas sociedades han salido airoas por haber terminado el proceso a tiempo, un estudio riguroso de mercado —con proyecciones a largo plazo— parece ser una lección indispensable para nuevas obras en otros contextos.

Conclusión

En cuanto a las particularidades entre los planteos y actuaciones de Valladolid y León, en el primer caso se ha dado una situación de parálisis en la posible concreción de la propuesta que, paradójicamente, ha sido beneficiosa para la ciudad. La ausencia de actuaciones en el caso de la propuesta de Rogers ha dado lugar a un nuevo convenio con una serie de operaciones de permeabilización que están en curso y ofrecen buenas soluciones urbanas mientras el ferrocarril continúa circulando. Si bien hay actores sociales que siguen reclamando el túnel, las obras van abriendo pasos sobre el corredor, lo que ofrece cruces agradables y un planteo por etapas que dan previsibilidad financiera a la gestión temporal del conjunto.

En el caso de León, la imposibilidad de llevar a cabo una propuesta ambiciosa ha llevado a una serie de prácticas provisionales, desaciertos proyectuales y actuaciones fragmentarias que han sido aún más controversiales. Se trata de acciones destinadas a resolver errores previos y diversas contingencias con obras parciales que demandarán nuevas intervenciones para dar respuesta a las demandas de movilidad a escala metropolitana. En definitiva, se cuenta con una estación precaria, un pequeño túnel y localidades aisladas que aún esperan por mejoras de conectividad. Todo ello en una aglomeración más pequeña que Valladolid que, sin perjuicio del traslado de algunas instalaciones técnicas a la periferia urbana, podría haber tenido un ferrocarril integrado en superficie mejorando y multiplicando los pasos existentes con recursos satisfactorios y menos onerosos.

Este trabajo ha continuado, ampliado y diversificado la labor de otros autores, estudiando procesos urbanos recientes e incorporando casos de estudio poco explorados. El artículo se constituye en un producto más del proceso de investigación y aspira a seguir difundiendo en nuestro medio una serie de operaciones urbanísticas que constituyen un interesante legado. Esta apuesta considera elemental producir conocimiento crítico para contribuir a los numerosos y peculiares desafíos ferroviarios que se avecinan para las ciudades intermedias. La modernización de los ferrocarriles en España resulta un valioso observatorio para el estudio de esas prácticas, tanto por las características de una red que lidera en extensión en Europa como por el modo en que ha sido ideado, con sus luces y sombras, un modelo de adecuación de su infraestructura al medio urbano.

Referencias

Bellet Sanfeliu, C. y Santos Ganges, L. (2016). The high-speed rail project as an urban redevelopment tool. The cases of Zaragoza and Valladolid. *Belgeo*, 3, 1-16. <https://doi.org/10.4000/belgeo.18153>

Bellet Sanfeliu, C. y Gutiérrez Palomero, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, 251-279. <https://repositori.udl.cat/handle/10459.1/46536>

Bellet Sanfeliu, C. y Llop Torné, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 141-142, 569-582. <https://repositori.udl.cat/handle/10459.1/68441>

Bertolini, L. y Spit, T. (1998). *Cities on rails. The redevelopment of railway station areas*. Routledge.

Bertolini, L., Curtis, C., y Renne, J. (2012). Station area projects in Europe and beyond: towards transit-oriented development? *Built Environment*, 38(1), 31-50. <https://doi.org/10.2148/benv.38.1.31>

Cayón García, F. (1998). *El Camino Del Tren: 150 Años De Infraestructura Ferroviaria*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Dupuy, G. (1998). *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*. Oikos-Tau.

Fernández de Castro, J. (2009). *Estaciones de España*. Lunwerg.

Gallego, J. A., Gómez, J. M. N., Cabanillas, F. J. J. y Labrador, E. E. R. (2015). Estimación de la cohesión social en los municipios españoles tras la implantación de la alta velocidad ferroviaria. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 69, 113-138. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1892>

Garcival, G. (1994). *Estaciones de Ferrocarril en España*. Espasa Calpe.

Holzapfel, H. (2015). *Urbanism and Transport. Building Blocks for Architects and City and Transport Planners*. Routledge.

Jiménez Aguilar, J. M., Serrano Rodríguez, A., Roca i Giner, C., Carrillo Jiménez, A., Bjarrum, K., Arias Goytre, F., Prat Soler, J., Dómine Redondo, V., Aguilera López, J., Rieg, P., Martínez Fraile, R., Duthilleul, J. M., Harrus, M., Quero Castanys, D., Vega Pintado, P., García Alcolea, R., Villareal Rodríguez, E., Acero Balbuena, M., Stieger, H., y Burriel de Oureta, E. (1994). *Integración del ferrocarril en el medio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Junta de Castilla y León (2010). Boletín Oficial de Castilla y León, 144, 59295-59307. <https://bocyl.jcyl.es/boletin.do?fechaBoletin=28/07/2010>

La “no integración” ferroviaria de San Andrés acaba en bloques de hormigón y cierre de pasos a nivel. (31 de mayo de 2022). *Leonoticias*. <https://cutt.ly/wZt5HRe>

López Lara, E. (2005). Urbanismo y ferrocarril. *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 55, 49-56. <https://doi.org/10.33349/2005.55.2061>

Los 30 pasos de la integración ferroviaria en un solo click. (2 de mayo de 2022). *El Día de Valladolid*. <https://cutt.ly/DXNy6Cz>

Mazzoni, C. (2001). *Gares, architectures 1990-2010*. ACTES SUD-MOTTA.

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto*. Ariel Geografía.

Naredo, J. M. (15-16 de marzo de 2010). *El modelo inmobiliario español y sus consecuencias*. Comunicación al Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010). Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris, Escuela T.S. de Arquitectura de Madrid.

Noticias de Castilla y León. (3 de mayo de 2019). Así es el nuevo paso inferior bajo las vías en Pilarica. *El Español*. <https://cutt.ly/ZXNu1UV>

Pruneda, J. A. y Barrón de Angoiti, I. (2005). *Estaciones europeas*. Lunwerg.

Ribalaygua Batalla, C. (2008). La nueva llegada del ferrocarril a la periferia urbana: ¿una amenaza o una oportunidad para la consolidación de un modelo de ciudad? *Ciudades*, 11, 81-104. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/10296>

Richard Rogers presenta un plan urbanístico para Valladolid que incluye dos torres y 6.000 viviendas. (24 de marzo de 2008). *El Confidencial*. <https://cutt.ly/1XNyCYM>

Rogers, R. y Vidal, L. (2010). *Documento-resumen de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central*. Ayuntamiento de Valladolid.

Sainz Guerra, J. L. (14 de septiembre de 2015). *Por qué no es posible hoy el soterramiento del ferrocarril en Valladolid según el plan de Richard Rogers*. Ciudad Sostenible. <https://cutt.ly/xXNixZT>

Santos y Ganges, L. (1998). *Ferrocarril y forma urbana. Los casos de Burgos, Palencia y Valladolid*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Santos y Ganges, L. (2016). Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal. *Revista Urban*, 10(11), 40-65. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/3624>

Santos y Ganges, L. (2019). Los patrimonios inmobiliarios de las entidades públicas empresariales en España y el riesgo de especulación: el caso de los patrimonios ferroviarios. En D. Porrás Alfaro y J. Vinuesa Angulo (Comp.) *La ciudad. Espacio colectivo / intereses privados*. (pp. 189-200). Editorial Tecnológica de Costa Rica.

Santos y Ganges, L. (25-27 de octubre de 2017). *Grandes operaciones urbanas de soterramiento ferroviario en España: un grave error de modelo* [Ponencia]. XXV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles, Madrid, España.

Saus, M. A. (2019). Desafíos de gestión local ante políticas nacionales de transporte. El caso de Santa Fe en la recuperación ferroviaria argentina. *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales*, 19(10), 5-28. <https://revistas.uautonoma.cl/index.php/riem/article/view/315>

Saus, M. A. (2021). Renta total agraria en la ciudad neoliberal. Recuperación de infraestructuras ferroviarias, expoliación de bienes comunes y urbanización en la Argentina sojera. *Revista Territorios*, 45, 1-23. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9259>

Sociedad León Alta Velocidad 2003, S.A. [SLAV] (2009). *Plan Regional de Ámbito Territorial para la Planificación de la Ordenación y Ejecución de las Actuaciones Urbanísticas Derivadas de la Implantación de las Nuevas Infraestructuras y Equipamientos Ferroviarios (PRAT)*. Junta de Castilla y León. <https://cutt.ly/gZy7SZQ>

Thomas, R., Pojani, D., Lenferink, S., Bertolini, L., Stead, D. y Van der Krabben, E. (2018). Is transit-oriented development (TOD) an internationally transferable policy concept? *Regional Studies*, 52(9), 1201-1213. <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1428740>

Tribunal de Cuentas (2016). *Informe de Fiscalización de la Actividad de las Sociedades Públicas de Integración del Ferrocarril Participadas por ADIF-Alta Velocidad* (Informe n°1.311). Departamento de Comunicación. <https://cutt.ly/dZdJdfs>

Una manifestación en Valladolid clama en contra del plan de integración y por el soterramiento. (25 de junio de 2022). *Total News*. <https://cutt.ly/5XNaK35>

Ureña, J. M., Garmendia, M., Coronado, J. M. y Santos Ganges, L. (2012). El análisis de red en las ciudades intermedias sobre líneas de Alta Velocidad Ferroviaria. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 44(173), 483-497. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76146>

Valladolid Alta Velocidad S. A. (2017). *Actuaciones de Permeabilidad Ferrocarril – Ciudad*. <https://cutt.ly/aXNdJJoq>

Zunino Singh, D., Giucci, G. y Jirón, Paola (Eds.) (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.