

## NUEVOS USOS ESPACIALES EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD

Novos usos espaciais das estações ferroviárias de alta velocidade

New space use of high speed railway stations

### RESUMEN

Las infraestructuras de transporte presentes sobre el territorio condicionan las relaciones sociales y de comunicación de muchos espacios. Grandes estaciones, puertos o aeropuertos se presentan como ejes de centralidad sobre los que se distribuyen flujos de mercancías y personas, configurando a su vez el diseño y la funcionalidad de las ciudades. Hoy en día, con el avance producido en sectores como el ferrocarril de alta velocidad, las estaciones han transformado su función principal de nudo de intercambio, proyectándose como nuevos espacios comerciales y de negocio. En este artículo se analiza este nuevo fenómeno de transformación espacial y social vinculado a la alta velocidad ferroviaria, focalizando su ámbito en España. Se desgana a su vez el papel de las comunidades sociales, políticas y empresariales para la ciudad y el espacio público presentes en las nuevas estaciones de ferroviarias.

**Palabras-clave:** ferrocarril; espacio público; urbanismo.

### RESUMO

As infraestruturas de transporte presentes no território condicionam as relações sociais e de comunicação de muitos espaços. Grandes estações, portos e aeroportos se configuram como eixos centrais apresentando ao mesmo tempo um projeto com finalidade turística e funcionalidade das cidades, estando assim acima dos que somente distribuem fluxo de mercadorias ou pessoas. Hoje em dia, com o avanço produzido nos setores como o ferroviário de alta velocidade, as estações transformaram sua principal função de embarque e desembarque de passageiros em projetos de novos espaços para fins comerciais e de negócio. Esse artigo vai mostrar uma análise desse novo fenômeno de transformação espacial e social vinculado as estações ferroviárias de alta velocidade da Espanha. Ao mesmo tempo irá expor o papel social, político e empresarial representados na cidade e o espaço público das novas estações ferroviárias.

**Palavras-chave:** setor ferroviário; espaço público; urbanismo.

### Carlos Hugo Soria Cáceres

Doctor en Geografía, Urbanismo y ordenación del territorio por la Universidad de Valladolid y Profesor de la Universidad de Burgos - España.  
[chsoriacaceres@gmail.com](mailto:chsoriacaceres@gmail.com)

Artigo recebido em:

Primeiro semestre de 2018

Artigo publicado em:

09/08/2018

Carlos Hugo Soria Cáceres

*Nuevos usos espaciales en las estaciones ferroviarias de alta velocidad*

Páginas 86 à 105

## ABSTRACT

This work aims to discuss the transport infrastructures presents on the territory and the conditions to the social and communication relations of many spaces. Large stations, ports or airports are presented as axes of centrality on which flows of goods and people are distributed, configuring in turn the design and functionality of cities. Nowadays, with the advance produced in sectors such as high-speed rail, the stations have transformed their main function as an exchange hub, projecting themselves as new commercial and business spaces. This article analyzes this new phenomenon of spatial and social transformation linked to high-speed rail, focusing its scope in Spain. At the same time, the role of the social, political and business communities for the city and the public space present in the new railway stations.

**Keywords:** railroad; public space; urbanism.

## INTRODUCCIÓN

La ciudad debe ser entendida como un elemento que juega un papel fundamental en la sociedad, no simplemente no como la suma de edificios y calles independientes de la vida humana. El espacio humano no es un contenedor sin significado, sino que existe una estrecha vinculación entre éste y los comportamientos individuales y colectivos, pues el espacio se define en relación con los seres humanos que lo usan, lo disfrutan, lo recorren y lo dominan. En las ciudades modernas, uno de los espacios con mayor poder de atracción y transición de personas son las estaciones ferroviarias, que desde sus inicios jugaron -y todavía juegan- un importante papel en las relaciones sociales urbanas. Sin embargo, las nuevas perspectivas introducidas por el cambio de sistema ferroviario de alta velocidad, así como las decisiones políticas y de ordenamiento urbano que lo acompañan, han contribuido al alejamiento

-tanto físico como mental- de la ciudad y la estación.

Nos encontramos ante un proceso iniciado hace ya más de treinta años en países que, como España, apostaron decididamente por este nuevo sistema de transporte en detrimento del ferrocarril convencional. Grandes sumas de dinero e inversiones públicas fueron destinadas a sufragar el coste de solapar una red ferroviaria consolidada y centenaria sobre otra de grandes prestaciones, cuya característica fundamental es la alta velocidad y que está orientada a competir directamente con el transporte aéreo en prestaciones, tiempo y, sobre todo, accesibilidad. Paralelamente a este proceso de cambio ferroviario, las estaciones también se vieron sumergidas en un proceso de adaptación y cambio que ha ido transformando su papel primigenio como espacio público y área de centralidad dentro de la ciudad.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

## 1. EL FERROCARRIL COMO POTENCIADOR DE CAMBIOS ESPACIALES DENTRO DE LA CIUDAD

La experiencia de integrar el ferrocarril dentro de un espacio urbano no es novedosa ya que durante el s. XIX este fenómeno tuvo gran incidencia sobre estructuras urbanas que, en muchos casos, permanecían inalterables desde hace décadas o incluso siglos. En un primer momento, la reconfiguración de los espacios urbanos con la introducción del ferrocarril en la ciudad se guio a partir de dos modelos espaciales claramente diferenciados.

El primero supuso construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias dentro del entramado urbano preexistente, mientras que el segundo se caracterizó por el desplazamiento de dichas infraestructuras en la periferia de la urbe, es decir, en un espacio fuera del antiguo recinto amurallado que podía adecuarse más fácilmente a las necesidades del ferrocarril. Esta situación motivaría, con el paso del tiempo, la aparición de suburbios, barrios y núcleos poblacionales alrededor de la nueva estación y la articulación de este nuevo espacio con la ciudad, generalmente por medio de una calle o avenida de nueva (Alcaide, 2005). Al mismo tiempo se configuraron nuevos espacios públicos, avenidas que hoy en día se conservan como auténticos ejes de relaciones sociales y de participación ciudadana. El amplio y alargado diseño de estas calles ha permitido en muchos casos su peatonalización y la instala-

ción de equipamientos públicos como parques, zonas de esparcimiento, jardines etcétera, generando espacios de relación y colectivización en las proximidades de las estaciones.

Es abundante la literatura que señala cómo desde el s. XIX y hasta nuestros días el ferrocarril determinó el crecimiento de la ciudad, la centralidad urbana y la configuración de nuevos espacios públicos dentro de ella y en sus alrededores (González Yanci, 1976; Jiménez García, 1992; Macías, 2006; Muzio y Santos, 2006). Nunca una infraestructura de transporte se había mostrado con tanta incidencia y poder de cambio sobre la ciudad, por lo que desde este momento el ferrocarril tendrá un papel importante en la planificación urbana y el nacimiento de nuevos espacios de relación social.

Un repaso por la historia de muchas ciudades demuestra cómo la llegada del ferrocarril contribuyó tanto al diseño de la planta como a potenciar su desarrollo económico, fundamentalmente en las urbes que se convirtieron en nodos importantes de comunicación y que pasaron a ocupar un lugar preferente en la organización jerárquica urbana (Capel, 2007). Estas ciudades no solo entraron a formar parte de la red de infraestructuras férreas, sino que también con ello se abrieron importantes posibilidades para su desarrollo económico.

Si bien en un primer momento el ferrocarril y las infraestructuras asociadas -vías, estaciones, instalaciones fabriles etcétera- se instalaron en

lo que podía considerarse en su momento zonas periféricas o aisladas -teniendo en cuenta que el tamaño de las ciudades era mucho más reducido que en la actualidad-, no es menos cierto que la revolución que supuso la llegada del ferrocarril contribuyó a que la estación fuese considerado un espacio de centralidad. Todo ello a pesar de la aparente lejanía que en su momento tenía con el casco urbano. A su favor contribuyó además la rápida absorción e integración dentro de la ciudad, favorecida, entre otras causas, por la emigración rural o la creación de polos de desarrollo industrial. De este modo los bordes vacíos entre la estación y la ciudad fueron difuminándose, pero también provocaron distintos problemas de integración urbana que, en muchos casos, no han sido resueltos hasta hoy (Olabarrieta, 2007)

La misma casuística y problemática de integración urbana y búsqueda de centralidad creada por las primeras infraestructuras ferroviarias parece repetirse, como si de un proceso cíclico se tratara, con la llegada de la alta velocidad ferroviaria. De nuevo vuelven a plantearse los viejos problemas de convivencia en usos y espacios derivados de la integración ferroviaria así como la búsqueda de centralidad de las nuevas estaciones situadas en la periferia (Pérez Fernández, 1994). En la actualidad, la planificación de infraestructuras de alta velocidad ferroviaria trae aparejada una nueva transformación de la ciudad y los espacios ferroviarios insertos en ella que, inelu-

diblemente, generan conflictos y cambios en la relación que los habitantes de la ciudad tienen con la propia urbe.

No cabe duda de que para el urbanismo del s. XXI la oportunidad generada por la llegada del tren de alta velocidad a las ciudades es un objetivo prioritario en la planificación estratégica por parte de las administraciones públicas. La alta velocidad se interpreta como la gran oportunidad no solamente de transformar el entorno de la estación, sino también de reestructurar el conjunto urbano y las relaciones sociales y económicas que se establecen dentro de él.

## 2. LOS ACTORES PRESENTES EN LA TOMA DE DECISIONES EN TORNO A LA CUESTIÓN FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD E INTEGRACIÓN URBANA

La complejidad de las operaciones que requiere la integración urbana del ferrocarril de alta velocidad dentro de una ciudad y la construcción o reforma de la nueva estación se fundamenta, entre otros motivos, en los distintos intereses particulares de cada uno de los actores presentes que podríamos sugerir para esta cuestión. No cabe duda de que el funcionamiento del transporte ferroviario implica una gran cantidad de colectivos profesionales implicados en su desarrollo.

Si a la propia heterogeneidad del ferrocarril – donde se implican desde ingenieros a maquinistas, pasando por téc-



Revista do Programa de Pós-Graduação  
em Geografia e do Departamento de  
Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

nicos, urbanistas, personal de recursos humanos etcétera- le unimos la necesidad de que este funcionamiento se integre donde de una ciudad, la situación se torna compleja. En esta especial relación entre ferrocarril y ciudad podemos diferenciar, no obstante, dos actores principales: la empresa ferroviaria y las administraciones locales, a los que se unen, no siempre con el papel protagonista que requerirían, asociaciones de vecinos o colectivos de usuarios a los que está dirigido el servicio ferroviario o que se ven directamente afectados por los cambios en su espacio habitacional más próximo.

Cada uno de estos actores sigue intereses dispares, teniendo en cuenta que tanto las motivaciones como las demandas particulares son igualmente heterogéneas. Sin embargo, existe un elemento en común que debe invitar al consenso y la necesidad de llegar a acuerdos: el territorio como espacio donde opera el ferrocarril de alta velocidad, tanto desde el punto de vista de la movilidad como de la transformación de éste en toda su extensión. Es precisamente la cuestión territorial, como sustento y eje donde el ferrocarril de alta velocidad actúa, la clave que debe asegurar el éxito de este nuevo sistema ferroviario, pues solamente una adecuada gestión de esta relación entre actores, territorio y ferrocarril de alta velocidad garantiza el éxito del diálogo y la toma de decisiones.

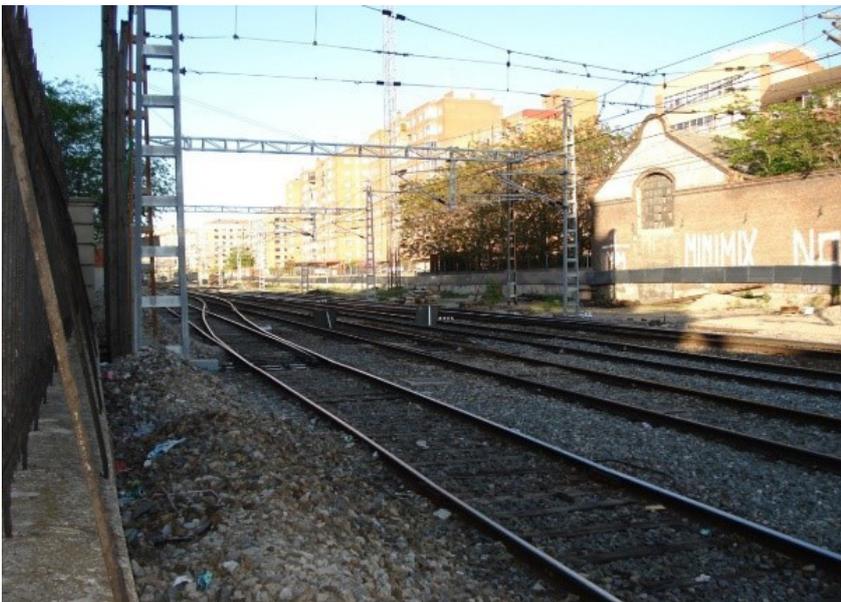
De este modo, la empresa promotora encargada tanto de la construcción como de la ges-

tión de la infraestructura y los servicios concibe su proyecto bajo la eficiencia ferroviaria. En el caso de España este actor es la empresa Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) ente público encargado de la construcción y gestión de la infraestructura ferroviaria nacional desde 2005. Desde la esfera política y el gobierno municipal, instancias locales tales como Ayuntamientos o Diputaciones son los responsables del gobierno del territorio y han de velar por la mejor integración de esta infraestructura sobre su espacio. Actúan como gestores tanto de la ciudad como de las demandas ciudadanas, y ante ellas deben responder sus decisiones. Desde la esfera social los actores principales son las asociaciones o colectivos de vecinos, que representan la voz ciudadana directa en la consulta de las necesidades previas. Los colectivos vecinales poseen un conocimiento de primera mano sobre la relación ciudad-ferrocarril, al estar afectados de primera mano por los impactos de esta infraestructura en los barrios, la accesibilidad, movilidad o la segregación espacial introducida por la vía del tren.

Sus propuestas y reivindicaciones tienen un marcado carácter social y deben ser tenidas en cuenta aun cuando el poder de decisión sobre los trazados u otras cuestiones técnicas es reducido o nulo. Por desgracia, a pesar del preciado conocimiento de la realidad y problemática social, urbana o ferroviaria, su voz tiende sin a omitirse desde las instancias empresariales o políticas. La siguiente imagen

ejemplifica esta afirmación, dentro del conflicto que mantiene la ciudad de Valladolid con el soterramiento de las vías del tren<sup>1</sup>.

**FIGURAS 1 y 2**



Fuente: Archivo personal de Carlos Hugo Soria Cáceres, 2017

Con estos tres actores principales -empresa promotora, administraciones locales y colectivos ciudadanos- las distintas motivaciones y perspectivas en torno al ferrocarril de alta velocidad y las consecuencias sobre el diseño de los espacios urbanos acarrea, a corto plazo, choques de intereses entre sus

distintos objetivos y motivaciones. Estas motivaciones son heterogéneas y cada actor tiende a defenderlas dentro de un contexto donde el diálogo y el consenso es fundamental para el aprovechamiento de las nuevas funcionalidades y el espacio.

La empresa ferroviaria buscará la rentabilidad en las opera-

**1** - La ciudad de Valladolid es una urbe de marcada tradición ferroviaria situada en el cuadrante noroccidental español. Posee un tamaño medio dentro de la escala de ciudades españolas y su relación con el ferrocarril se remonta a 1856. Actualmente la ciudad está atravesada por una barrera de 6 kilómetros conformada por las vías de tren de pasajeros y mercancías. Ello ha generado desde hace décadas numerosos conflictos vecinales al quedar una parte de la ciudad segregada por esta barrera. A pesar de que han sido numerosos los proyectos presentados para soterrar las vías y reordenar el espacio circundante mediante la liberalización de terrenos (Soria, 2010), lo cierto es que actualmente la cicatriz urbana continúa presente.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
 ISSN 2175-3709

ciones ferroviarias, la administración política local apostará por la mejor integración posible del ferrocarril en la ciudad y los colectivos ciudadanos una mezcla difícil de lograr de ambos anhelos -fácil accesibilidad al transporte ferroviario y menor impacto para el entorno-. Así pues, el peso de una u otra visión explica las diferencias existentes en cada una de las soluciones para la implantación de la alta velocidad ferroviaria, así como su grado de inserción en el sistema urbano (Bellet y Gutiérrez, 2011).

Para intentar consensuar estas diferencias y al abrigo de los distintos proyectos urbanos surgidos con la llegada de la alta velocidad ferroviaria a distintas ciudades españolas, se han concebido diferentes sociedades gestoras creadas ad hoc y cuya función principal es de velar por la gestión conjunta de los proyectos y establecer mesas de diálogo entre los diferentes actores que se han señalado. Sin embargo, la fuerte recesión del mercado inmobiliario que se inició a mediados de 2007 y que ha durado casi una década, ha dificultado el desarrollo de los proyectos inicialmente previstos, retrasando los horizontes de finalización y llegando incluso a comprometer su ejecución final.

### *Compromisos y dificultades para la ejecución de los proyectos*

La magnitud económica de estos proyectos de reordenación urbana, integración ferroviaria y construcción de nuevas estaciones, así como el volumen

de las inversiones previstas en estas operaciones cuentan con el riesgo volátil y sujeto a los vaivenes del mercado: la autofinanciación. Muchas de las operaciones urbanísticas y de rehabilitación de los espacios ferroviarios están sujetas a las fluctuaciones del mercado inmobiliario, donde las rentas generadas por la venta de suelo liberado se plantean para cubrir buena parte del coste comprometido en las operaciones. Ello no solamente supone un riesgo para la viabilidad del proyecto, sino también una limitación importante para una reordenación urbanística.

Basta con un plantear una retrospectiva a la hemeroteca de las últimas dos décadas para comprobar cómo el riesgo de dejar en manos del mercado la financiación de estas obras ha dado al traste con varios de los proyectos previstos (Soria, 2015, El País, 2017). Por ello, más allá de las operaciones de marketing y promoción urbana, la oportunidad que se presenta con la llegada del ferrocarril de alta velocidad debe observarse como un acicate que permita la necesaria reforma de grandes espacios en desuso y su mejor integración en la ciudad. En general, para lograr un adecuado consenso integrador entre las necesidades de la ciudad y su convivencia con la nueva infraestructura ferroviaria debe tenerse en cuenta, en primer lugar, las verdaderas necesidades reales para posteriormente, realizar una estimación presupuestaria realista capaz de llevar a cabo el proyecto. Es evidente que no todas las ciudades po-

seen las mismas necesidades, ya que la diferente estructura urbana, su tamaño o población, determinan la problemática generada por la integración urbanística de la alta velocidad ferroviaria y la solución a tomar.

Ejemplos de estas soluciones son el soterramiento de la travesía urbana o la construcción de una variante del trazado, opciones deseadas, pero también costosas y reservadas para los casos donde el ferrocarril de alta velocidad se inserta dentro de la trama urbana histórica de la ciudad. A pesar de ello no siempre la falta de integración entre ciudad y ferrocarril es tan grave, por lo que también deben considerarse otras soluciones menos costosas como son el tratamiento de bordes, el aumento de permeabilidad, la construcción de pasos a distinto nivel, la adaptación a las condiciones topográficas del lugar etcétera, que permitan sencillamente la articulación de los barrios y tramas del entorno de la estación al conjunto urbano.

En definitiva, la integración del ferrocarril de alta velocidad en la ciudad requiere de los intereses de varios actores destinados a entenderse en pro de una coherencia que aúne las propuestas de implantación del nuevo sistema ferroviario y el modelo territorial. Si se cumplen ambas expectativas, las posibilidades de que el ferrocarril de alta velocidad se convierta en verdadero instrumento de cambio e integración aumentan, y por ello, tanto la gestión como la toma de decisiones no deben hacerse de manera independiente, sino que comporta

la presencia de varios actores, tanto públicos como privados.

Es evidente que el ferrocarril de alta velocidad tiene la capacidad de modificar la estructura física y funcional del conjunto urbano, introduciendo con ello la oportunidad de mejorar la integración de los espacios ferroviarios en la trama consolidada y paliando el tradicional papel de barrera que se ha adjudicado a las instalaciones ferroviarias (Bellet y Gutiérrez, 2011). Es precisamente este último aspecto uno de los cambios más deseados con la llegada de la alta velocidad ferroviaria, para de este modo conseguir “cicatrizarse,” o al menos permeabilizar, distintos espacios donde la presencia del ferrocarril ha contribuido a aislar y segregar morfológica y socialmente la ciudad.

### 3. CENTRALIDAD URBANA Y FERROCARRIL

Los espacios de centralidad han sido sometidos a diferentes variaciones en las últimas décadas. El debate acerca de la posición central en la ciudad depende de diferentes factores entre los que se encuentran, principalmente, los espacios que pueden considerarse como centrales, bien sea un edificio singular, una avenida, una plaza etcétera. En este debate acerca de la centralidad tiene una especial consideración la capacidad de atracción para los habitantes y visitantes de una determinada ciudad, cualidad que disminuye a medida que no alejamos de ese punto.

Dentro de las infraestructu-



Revista do Programa de Pós-Graduação  
em Geografia e do Departamento de  
Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

ras de transporte, los edificios y equipamientos encargados de distribuir pasajeros y mercancías son considerados como ejes de centralidad sobre la estructura urbana. Cada uno de ellos en función de diferentes características que tienen que ver con la localización y tipología de transporte, pues no es lo mismo la centralidad que aporta una estación de tren situada en pleno casco urbano que un aeropuerto localizado en las afueras. En este caso la centralidad de las estaciones de ferrocarril tiene que ver con su potencial para atraer pasajeros al centro de la ciudad y la intensificación de actividades situadas alrededor, mientras que el aeropuerto tiene un carácter más autónomo y a pesar de estar situado normalmente en la periferia urbana, su centralidad se fundamenta en la capacidad de atraer negocios (Güller, y Güller, 2002). En definitiva, la centralidad tiene una doble vertiente, desde el punto de vista de la localización, pero también desde el intercambio de bienes y servicios.

Centrándonos en el caso concreto de las estaciones de tren, hemos visto como éstas surgieron siempre dentro o en las proximidades de la ciudad, de forma que fueran accesibles a la población y permitieran una mayor participación en actividades mercantiles y de intercambio. A pesar de estar situada en lo que en sus inicios fue considerado periferia, durante muchos años la estación ferroviaria fue el auténtico núcleo central de la ciudad, posición que todavía hoy perdura y que con los cambios introduci-

dos por la alta velocidad se está viendo sometida a debate.

La centralidad también varía en función del tamaño de la ciudad, puesto que en las grandes ciudades se extiende un urbanismo complejo que incluye diferentes espacios que podríamos denominar como “microcentros” y que por sí mismo pueden generar centralidad más allá de una posición geográfica privilegiada. Un ejemplo de estos microcentros serían las estaciones de metro, equipamientos igualmente vinculados al transporte y que conectan el espacio de centralidad más dinámico -normalmente el casco histórico- con otros microcentros o espacios de centralidad local como estadios deportivos, plazas singulares, centros de negocios, urbanizaciones u otras estaciones de metro.

Las estaciones ferroviarias por el contrario ofrecen otro tipo de centralidad a mayor escala, pues su influencia va más allá del ámbito estrictamente urbano. Debe tenerse en cuenta que su función principal es servir de espacio de conexión entre la ciudad y el exterior, al contrario que en el metro donde la conectividad es intraurbana y la centralidad se reduce a un espacio más reducido. Pasajeros de muy distinta procedencia entran y salen de la ciudad utilizando el tren, lo que supone miles de desplazamientos que a su vez generan centralidades de escalas metropolitanas, más allá de los límites de la propia ciudad y en relación con distintas urbes.

Por esta razón, a partir del proceso de aparición de las

estaciones de alta velocidad ferroviaria, las características espaciales y funcionales de la estación ferroviaria se ven alteradas. Las nuevas necesidades operacionales del ferrocarril de alta velocidad proyectan nuevos diseños de vanguardia elaborados por reconocidos estudios de arquitectura, y el cambio en el uso de la propia estación -utilizada principalmente como centro comercial- requiere de grandes espacios que solo pueden encontrarse en la periferia urbana, territorios frecuentemente vacíos y sin poder de atracción o centralidad consolidada a corto plazo. Se configuran así espacios de baja intensidad urbana, con grandes vacíos y deslocalizados de la estructura urbana consolidada, que representan una escasa centralidad dentro del entramado urbano. Los actores empresariales que guían este proceso de cambio en el modelo ferroviario abogan no obstante por una política a largo plazo, confiando en que la nueva estación genere su propia intensidad sin una centralidad preexistente como ya ocurriera a mediados del s. XIX.

Tipologías de estaciones ferroviarias

Las tipologías de estaciones ferroviarias ya existentes o proyectadas son fundamentales para entender el proceso de cambio urbano y territorial que se viene produciendo en las últimas décadas en España. Para ello insistimos en la idea instalada dentro de las políticas locales que defienden la llegada de la alta velocidad ferroviaria como la posibilidad de superar

algunos de los problemas históricos asociados a la integración del ferrocarril. De este modo se puede observar cómo ha sido frecuente la influencia de grandes proyectos de ciudad – muchos de ellos inconclusos y/o inviables- asociados a la llegada del nuevo tren: desarrollo de nuevas centralidades, renovaciones de estaciones, parques de actividades, desarrollo de suelo residencial, etcétera (Alonso, 2009).

En España hoy día se presentan diferentes modelos de estación ferroviaria, muchas de ellas herencia de aquéllas levantadas mediados del s. XIX, cuando el ferrocarril hizo su aparición progresivamente a lo largo de todas las capitales de provincia y cabeceras comarcales. Con el paso de los años, y paralelamente a la evolución del propio ferrocarril, algunas de estas estaciones fueron perdiendo importancia, otras fueron trasladadas y, la gran mayoría, quedaron hasta nuestros días dentro de una posición de centralidad urbana. La alta velocidad ferroviaria, como veremos posteriormente, también está contribuyendo a la aparición de nuevas tipologías de estaciones. No obstante, en la actualidad podemos diferenciar dos modelos o tipologías de estaciones ferroviarias en función de su localización (Chiner i Mateu, 2010):

1. Estaciones existentes, normalmente históricas, céntricas, y con cierto valor arquitectónico y simbólico, que pierden su uso como estación, a causa del cese de la actividad ferroviaria por traslado de las líneas férreas



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

a otra estación. La vieja estación se convierte en equipamientos para la ciudad. En estos casos, el desmantelamiento de las vías genera grandes vacíos que se someten a importantes actu-

aciones urbanas. Algunos casos destacados de este caso son la Estación del Nord de Barcelona, Plaza de Armas en Sevilla o la estación de Almería.

### FIGURA 3. Fachada del edificio histórico de la estación ferroviaria de Almería



Fuente: Archivo personal Carlos Hugo Soria Cáceres (2017)

2. Estaciones consolidadas que se someten a transformaciones de ampliación y rehabilitación para adaptarse a las nuevas necesidades. En este sentido pueden ser procesos de conexión a una línea de alta velocidad, a un aeropuerto o el soterramiento de las vías. Esta última actuación genera vacíos urbanos y por tanto transformaciones urbanas a gran

escala, donde la estación original se conserva como espacio relacional e histórico que sirve de puerta de entrada principal y en los alrededores se levantan nuevos equipamientos públicos o privados. Ejemplos de estas actuaciones serían la estación de Atocha en Madrid, estación María Zambrano de Málaga, estación de Córdoba o la estación de Bilbao-Abando.

### FIGURA 4. Estación de Atocha (Madrid), Edificio histórico y anexo



Fuente: Archivo web Cultura fotográfica

3. Nuevas estaciones: ya hemos señalado cómo la alta velocidad ferroviaria conlleva un cambio en el modelo de estación por las propias necesidades de este nuevo sistema de transporte, así como por el planeamiento que de su uso se hace. En este sentido, muchas de las grandes estaciones pre-existentes no tienen capacidad para acoger estas nuevas necesidades, por lo que se opta por la construcción de nuevas estaciones situadas en la periferia urbana, alejadas del centro consolidado, pero normalmente situadas cerca de lo que se consideran nuevas centralidades potenciales, tales como una nueva zona residencial o de negocios. Además de esta

nueva localización, su diseño y funcionalidad cambia, convirtiéndose no solo en espacios de intercambio de pasajeros, sino también en oficinas, centros comerciales, hoteles, centro de convenciones, aparcamientos y, en definitiva, grandes espacios de aprovechamiento económico. Lo que en las estaciones clásicas se limitaba a una pequeña cafetería, cantina o fonda, hoy día encontramos restaurantes franquiciados, tiendas de moda y grandes cadenas hoteleras. Lógicamente este cambio en la localización, el diseño y el uso de la estación trae aparejado también nuevas relaciones sociales y una nueva forma de divisar la estación por parte de la ciudadanía.

**FIGURA 5. Cúpula de la nueva estación de alta velocidad ferroviaria de Zaragoza - Delicias**



Fuente: Archivo ferroviario de la web ciudadffcc.com

Como puede apreciarse, la tipología de actuaciones urbanísticas vinculadas a la alta velocidad ferroviaria responde a situaciones, lógicas y planteamientos muy diferentes. Algunas de ellas consideran estrictamente criterios de trazado ferroviario y de coste económico, sin entrar a valorar las

necesidades urbanísticas locales, mientras que otras, fundamentalmente localizadas en los principales núcleos de población, intentan conjugar ambos intereses en pro de un beneficio mutuo. Por ello se trata de compatibilizar la accesibilidad que genera el ferrocarril de alta velocidad y el nuevo diseño ur-

bano que se genera mediante las obras proyectadas conjuntamente a la llegada de éste. Precisamente la mayor ventaja del tren de alta velocidad respecto de otros medios de transporte es la reducción en tiempos de viaje necesaria para desplazarse de un lugar a otro. Sin embargo, esta ventaja puede llegar a romperse si, como en el caso de las nuevas estaciones periféricas, la localización está excesivamente distanciada del centro de la ciudad o las comunicaciones alternativas.

#### 4. LA ESTACIÓN DE TREN COMO ESPACIO PÚBLICO

El espacio público representa el recuerdo, las experiencias, los anhelos y las nostalgias de cada uno de los ciudadanos que habitan la ciudad; es, en definitiva, un espacio de manifestación y representación ciudadana. En ocasiones estas experiencias son particulares, subjetivas y determinadas por la particular relación que cada uno de nosotros establecemos con el espacio urbano, mientras que otras tienen que ver con la ciudad colectiva, con las vivencias que compartidas con otros ciudadanos podemos tener dentro de ese gran paraguas urbano. Ni que decir tiene que un entramado tan complejo como es la ciudad, con la presencia de diferentes espacios de significación particular y colectiva, supone un amplio abanico de lugares para experimentar y recordar. Sea como fuere, las estaciones de tren siempre han sido lugares especialmente proclives a la relación social y

vivencial (Miralleres Armiñana, 2016)

Dentro del conjunto de edificios públicos de la ciudad, las estaciones poseen ciertas características propias que potencian su carácter público, como también lo son otros lugares como mercados, plazas, bibliotecas, universidades etcétera (Borja y Muxi, 2000). Sin embargo, el papel de la estación como espacio de relación e intercambio social es, si cabe más potente ya que todo ciudadano, de una u otra forma, ha pasado por la estación de tren.

Estéticamente las estaciones de tren se asocian a edificios de gran belleza arquitectónica, con gran atracción visual y donde el ciudadano llega o sale de la ciudad, ha recibido o despedido a un ser querido o simplemente contempla el paso de los convoyes. El cúmulo de experiencias vitales que pueden catalogarse en la estación de tren y su entorno es amplio y emocional, lo que justifica su definición como espacio público (Uría, 2001). Las estaciones de tren hacen ciudad y constituyen también espacios identitarios que además se relacionan con el resto de la ciudad con gran intensidad; este hecho potencia su carácter colectivo y su valor como espacios de filiación e identidad (Rossi, 1976). De la misma forma, la monumentalidad y los espacios abiertos como vestíbulos o andenes recrean espacios públicos para esta especial relación social.

En la ciudad existen diferentes espacios y edificios públicos, pero la estación conser-

va un carácter único y peculiar dentro de esta categoría. Prueba de ello es que son espacios vinculados al intercambio, al transporte de pasajeros que llegan y parten de la ciudad. Ello posiciona las estaciones como espacios de relación con el exterior, con la particularidad que ofrece, además, su centralidad urbana. Su carácter infraestructural no se da en otros edificios de carácter público, donde además se hace hincapié en su presencia abierta a la ciudadanía. La Universidad o el Ayuntamiento pueden ser también considerados espacios públicos, pero raramente la práctica totalidad de la población se ha relacionado con ellos, hecho que sí ocurre en las estaciones ferroviarias. En su relación en el exterior, el usuario de la estación es variado y heterogéneo, abierto a distintas clases sociales.

La configuración de la estación como espacio colectivo e identitario se debe a características espaciales concretas como son el acceso público y libre, la presencia de espacios abiertos y generalmente cubiertos, grandes bocas de acceso, la estación como punto de encuentro etcétera. En definitiva, la estación es un edificio de paso donde se entra por unas puertas, y se sale por otras pero que a su vez sugiere y permite situarse, reflexionar y permanecer en sus instalaciones. El espacio se atraviesa y ofrece una fuerza integradora con la ciudad que garantiza la permeabilidad entre el exterior y el interior de la estación, ya que el ciudadano tiene la certeza de

poder ingresar y permanecer con total libertad dentro de la estación, al igual que sucede en otros espacios públicos como parques o plazas. Precisamente es en estos grandes espacios donde desarrollan con más fuerza la relación social entre individuos, así como las actividades colectivas de encuentro más allá del mero tránsito de un punto a otro.

En otros edificios y espacios de la ciudad, además de no ser tan accesibles como la estación, los comportamientos están más protocolizados y deben ceñirse a lo establecido. De esta forma existen diferentes formas de control y permanencia dentro de ellos, limitados además por un sistema de apertura condicionado a determinadas horas. En las estaciones ferroviarias sin embargo las relaciones sociales son espontáneas, atemporales y diversas, abrigadas por un entorno peculiar, sugere, transparente y evocador del pasado. La estación ferroviaria forma parte del espacio social de la ciudad como gran espacio público cubierto y he aquí donde radica su particularidad y valor social. La estación, al menos concebida como hasta hoy, invita a ser un espacio democrático y social, donde su localización central, su diseño y accesibilidad contribuye a fomentar la participación y el encuentro dentro de ellas. No obstante, como veremos en el siguiente epígrafe, el cambio en su concepción vinculada a la paralela transformación del sistema ferroviario de alta velocidad está deviniendo en espacios vacuos, puramen-



Revista do Programa de Pós-Graduação  
em Geografia e do Departamento de  
Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

te funcionales, descentralizados y alejados de la relación social sin base economicista. El sistema ferroviario de alta velocidad tiende a priorizar un sistema de vínculos basado en comportamientos y funcionamientos establecidos, pautados, donde prima el tiempo más que la reflexión y la pausa y ello, inexorablemente, se ve reflejado en las nuevas estaciones ferroviarias.

### *Nuevas tipologías de estaciones y su dimensión alejada del espacio público*

La llegada del ferrocarril de alta velocidad posee un alto poder de transformación de la estructura urbana lo que obliga a la necesidad de replantear la ordenación de los espacios liberados y dedicados a nuevos usos. Las características técnicas y de operatividad necesarias para la alta velocidad ferroviaria exigen en un primer momento la renovación de la red arterial ferroviaria de cada espacio urbano y en segundo lugar buscar los proyectos de integración de este nuevo ferrocarril a través de las distintas soluciones planteadas.

Pero el poder transformador de la alta velocidad ferroviaria no se limita al ámbito urbanístico o a las nuevas formas de utilizar el tren, sino que también influye en las dinámicas sociales y de percepción del espacio. No obstante, y en comparación a la revolución que supuso en ferrocarril durante el s. XIX, debe considerarse que, en la actualidad, y espacialmente durante todo el

s. XX, las ciudades sufrieron ya otras transformaciones debido a otros fenómenos como la emigración, el crecimiento expansivo, la reforma de las estructuras preexistentes mediante ensanches, la presencia del automóvil etcétera.

Las nuevas estaciones de tren, como es lógico, han sufrido cambios respecto a las que se construyeron hace un siglo. Su concepción estética y arquitectónica ha cambiado, como cabe esperar, adaptándose a la arquitectura de su tiempo, pero, en realidad, el cambio más radical que han sufrido las estaciones está más relacionado con los nuevos usos que en ellas se desarrollan y de cómo son utilizados estos espacios. Los códigos de comportamiento dentro de las estaciones se han modificado, como consecuencia de una nueva concepción de los edificios de las infraestructuras del transporte y del modo de viajar.

De este modo, las estaciones ferroviarias se hayan en un proceso de transformación espacial y funcional que puede relacionarse con el concepto de “no lugar” acuñado por Marc Augé (1993). Los no lugares se encuadran dentro de espacios vinculados al transporte, sean del tipo que sean, de forma que estaciones, aeropuertos, trenes, aviones son relacionados con no lugares, pero también grandes cadenas hoteleras, los supermercados o centros comerciales carentes de personalidad e identidad para el ciudadano.

**FIGURA 6. Interior del centro comercial The avenues Mall, en Kuwait, ejemplo de no lugar donde se emulan zonas de paseo y formas típicamente urbanas**



Fuente: Archivo personal de Carlos Hugo Soria (2014)

Precisamente las nuevas estaciones de alta velocidad ferroviaria son concebidas espacial y funcionalmente con todo aquello que Augé identifica como no lugares, donde la relación social es más compleja y el espacio público tiende a reducirse o directamente a eliminarse. El cambio en el modelo ferroviario y la venta de una forma de viajar donde lo que prima es el tiempo y la velocidad por encima del viaje, el paisaje o la observación ha provocado que las estaciones muden su aspecto y función pretérita (Soria, 2015). Si bien continúan siendo fundamentalmente espacios de transición, cada vez menos se considera la estación ferroviaria como un eje de centralidad -muchas de ellas son construidas en la periferia- lo que contribuye a su desconexión con la ciudad y la vida urbana. Aquellas estaciones que sí conservan la centralidad como eje prioritario de sus funciones

están siendo convertidas, como se ha señalada anteriormente, en grandes centros comerciales y espacios de ocio, mudando la concepción de espacio público al privatizarse gran parte de las dependencias de la estación.

Así su funcionamiento va asemejándose cada vez más al de un aeropuerto, el no lugar por excelencia y son varios los factores que podemos sugerir y que influyen directamente en esta nueva acepción. Estos factores, que se detallan a continuación, pueden ser considerados primordiales a la hora de considerarse la pérdida de espacio público en las nuevas estaciones de alta velocidad ferroviaria:

-Privacidad: los espacios libres para acceder a distintas dependencias se van reduciendo y solo los pasajeros que poseen billete pueden entrar en ellos. Para acceder hasta los espacios de andén es necesario pasar por el control de seguridad y tener

obligatoriamente el billete, por lo que en la mayoría de las estaciones se ha perdido la estampa social de la despedida o la llegada de familiares, amigos o conocidos que esperaban al viajero a los pies del andén

- Automatización: son varias las funciones dentro de las nuevas estaciones de alta velocidad que han sido absorbidas por los avances tecnológicos. Por ejemplo, el billete puede adquirirse por otros canales que no implican necesariamente el trabajo de personas, cada vez más las compras se realizan por internet y ni tan siquiera es necesario llevar físicamente el recibo, por lo que el trabajo del personal de taquillas y el espacio dedicado a ello ha quedado muy reducido

-Eficiencia: las estaciones cada vez más tienden a convertirse en espacios intermodales eficientes, es decir, donde se conjugan diferentes sistemas de transporte, aparte del ferrocarril. Así la dimensión de la estación crece, los edificios son cada vez más grandes e imponentes, pero la amalgama de medios de transporte y la necesidad de albergar dársenas para autobuses, intercambiadores de viajeros, estaciones subterráneas de metro o trenes de cercanías etcétera contribuye a reducir los espacios a pie de calle. En su lugar aparecen ascensores, escaleras mecánicas o vías de acceso directo a la calle por donde no se transita, reduciendo las relaciones sociales dentro de las estaciones

-Aislamiento: las nuevas estaciones situadas en la periferia no gozan de relación con

el resto de la ciudad o, ni tan siquiera con el área circundante, al ser espacios de poca intensidad y tránsito. De este modo la estación se convierte en un ente aislado, cerrado en sí mismo y carente de relación con el exterior. La relación es hermética e impermeable, alejada del espacio público interior y exteriormente, lo que implica un distanciamiento con la ciudadanía. El ciudadano ahora se considera únicamente usuario, tanto del tren como de las alternativas de ocio o negocio que pueden encontrarse dentro de ellas; la ausencia o disminución de espacio público genera espacios de tránsito, no de reflexión, intercambio o relación social como sucedía anteriormente dentro y fuera de las estaciones

- Privatización del espacio: la tendencia a convertir las nuevas estaciones de alta velocidad en grandes centros comerciales, de ocio y en general, de consumo ha reducido los espacios públicos presenten en ellas. Los bancos donde poder sentarse o los espacios abiertos de diálogo cada vez son más espacios privatizados, donde es necesario consumir o realizar algún gasto para permanecer o acceder a ellos

-Seguridad: los controles de seguridad a la hora de acceder a los trenes de alta velocidad son muy estrictos, similares a los de un aeropuerto. Son controles que implican tanto a la persona como al equipaje, lo que implica tiempo y planificación a la hora de preparar el viaje

Todos estos factores contribuyen a convertir las estaciones de tren en espacios codificados

y descontextualizados: los rituales se globalizan y se asemejan en todas ellas, creando un patrón de comportamiento estandarizado y limitado. La esencia de la vida colectiva, el azar y el conflicto cada vez encuentran menos espacios para suceder, limitándose las actividades públicas y colectivas. La desconexión con la ciudad aleja al ciudadano de la estación y viceversa, por lo que, en contra de lo que en muchas ocasiones se vende, los grandes espacios infraestructurales y los modernos equipamientos de transporte responden más a lógicas arquitectónicas y de consumo que a espacios de relación e intercambio. Incluso podemos afirmar que se produce de forma sibilina un proceso de gentrificación dentro de las estaciones, expulsando a todo aquél que no posee billete o que no tiene intención de consumir o realizar un gasto dentro de ella. Las pautas de uso impuestas por los actores encargados de su diseño y gestión, la conflictividad generada con la localización y nuevos usos ferroviarios y los estándares de viaje actuales, convierten a la estación un no-lugar, un lugar sin identidad.

## CONCLUSIONES

El ferrocarril de alta velocidad introduce un sistema de transporte con nichos de mercados específicos y selectivos donde el alto precio de su uso impide poder ser utilizado por las capas sociales de menor poder adquisitivo. Podemos considerarlo de este modo un transporte elitista, con una es-

trategia de mercado destinada a competir con el avión equiparando el precio del billete con éste, hecho que promueve una segregación encubierta del uso de un ferrocarril que, sin embargo, ha financiado la construcción de la infraestructura y la adquisición de material rodante con dinero público.

La integración de esta infraestructura en el conjunto urbano supone un reto para los diferentes actores presentes en la toma de decisiones. Al igual que sucediera durante el s. XIX, cuando el ferrocarril llegó a las ciudades y contribuyó a la creación de nuevos espacios ferroviarios. Hoy día esos espacios han quedado consolidados en los entramados urbanos y deben ser adaptados o sustituidos por los nuevos requerimientos técnicos que trae consigo la alta velocidad ferroviaria. Ello supone buscar soluciones para evitar o al menos contrarrestar la segregación espacial que el ferrocarril -o más bien la evolución posterior de la ciudad- trajo consigo. Actualmente conflicto surge al tratar de conjugar las nuevas necesidades técnicas y operacionales que genera el ferrocarril de alta velocidad, sobre todo en espacios ya de por sí densamente ocupados y situados en áreas de centralidad urbana o en otros casos obsoletos para acoger la llegada del nuevo ferrocarril.

Las soluciones van desde el aprovechamiento de las áreas ya consolidadas con intervenciones puntuales -cuyo valor se centra en mantener el servicio ferroviario en la ciudad-, hasta la construcción de estaciones



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Julho-Setembro, 2018  
ISSN 2175-3709

periféricas como nodos polarizadores de actividades en el extrarradio. Los cambios de uso, los nuevos diseños de estas estaciones de vanguardia y los protocolos de actuación dentro de ellas están contribuyendo a alejar la consideración de estación ferroviaria como espacio público urbano. Se hace necesario, por tanto, establecer una reflexión desde el ámbito social y político, teniendo en

cuenta fundamentalmente que gran parte de los costes generados en este proceso de transformación del ferrocarril convencional al de alta velocidad están sufragados por las arcas públicas, mientras que, paradójicamente, la privatización del espacio y el alejamiento social del ferrocarril como sistema público de transporte es cada vez más evidente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCAIDE, Rafael. El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona 1848-1900. Scripta Nova Revista Electrónica De Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona, Vol. IX, Número 194, 2005

ALONSO LOGROÑO, María Pilar. El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Vol. XIII, núm. 281, páginas 1-32, 2009

AUGÉ, Marc. Los “no lugares”: Espacios del anonimato, una antropología de la sobremodernidad. 1º Edición, Barcelona: Editorial Gedisa, 1993, 67 pp.

BELLET SANFELIU, Carmen & GUTIÉRREZ, Aarón. 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, número 55, pp. 251-279, 2011

BORJA, Jordi & Muxí, Zaida. Espacio público: ciudad y ciudadanía, 1º Edición, Barcelona: Editorial Electa, 2000, 91 pp.

CAPEL SÁNCHEZ, Horacio. Ferrocarril, territorio y ciudades. Biblio 3w: Revista Bibliográfica De Geografía y Ciencias Sociales, Volumen XII, Número 717, 2007

EL PAÍS. Diario de Información, Murcia entierra del AVE a golpe de protesta vecinal, Sección dedicada al ferrocarril de alta velocidad, URL:[https://politica.elpais.com/politica/2017/11/18/actualidad/1511032829\\_857650.html](https://politica.elpais.com/politica/2017/11/18/actualidad/1511032829_857650.html), 2017

CHINER I MATEU, Rosella. Estaciones de tren y ciudad: Barcelona-Estambul, 2010, 53 pp, Trabajo Fin de Máster, Universitat Politècnica de Catalunya

GONZÁLEZ YANCI, María Pilar. El ferrocarril como factor condicionante de la localización industrial de una ciudad: El caso de Madrid. Boletín De La Real Sociedad Geográfica, núm. 112, páginas 329-346. 1976

GÜLLER, Michale & GÜLLER, Matis. Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto. 1º Edición, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002, 192 pp.

JIMÉNEZ GARCÍA, Margarita. La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril. 1º Edición, Valladolid: Editorial Ámbito, 1992, 216 pp.

MACÍAS, Olga. Bilbao, metrópoli ferroviaria. En: II Congreso Historia Ferroviaria, Aranjuez, p. 177-204, 2002

MIRALLES ARMIÑANA, Rafael, ¡Pasajeros al Tren! Ficciones de ecosistemas territoriales ferroviarios, 2016, 48 pp. Trabajo Fin de Grado, Universitat de Alicante

MUZIO, Giovanni. & SANTOS GANGES, Luis. Logroño 1901-1958: La desviación del ferrocarril y su papel en la estructura urbana. En: II Congreso De Historia Ferroviaria, Aranjuez, p. 1-20, 2002

OLABARRIETA, Begoña. Urbanismo y ferrocarril: Un difícil encuentro: Estudio de la FFE sobre la integración urbana de los ferrocarriles en el siglo XIX. Revista del Ministerio de Fomento, número 567, p. 36-43, 2007

PÉREZ FERNÁNDEZ, Francisco. La integración del ferrocarril en la ciudad. Revista De Obras Públicas, número 3, pp. 79-89, 1994

ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. 1º Edición, Barcelona : Editorial ,Gustavo Gili, 1976, 239 pp.

SORIA CÁCERES, Carlos Hugo. Estrategias de comunicación y cambio del sistema ferroviario en España, 1992-2012, año 2015, 625 páginas, Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid

SORIA CÁCERES, Carlos Hugo. Grandes infraestructuras para cambiar la ciudad. Alta velocidad y transformaciones urbanísticas en Valladolid. 2010, 88 páginas, Tesina de investigación predoctoral, Universidad de Valladolid

URÍA GONZÁLEZ, Jorge. Lugares para el ocio. Espacio público y Espacios recreativos en la Restauración española. Revista Historia Social, Oviedo, número 41, páginas 89-111, 2001