

LA INFLUENCIA DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS EN LA ORDENACIÓN DE LAS CIUDADES(*)

JAVIER VELASCO

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL.— II. EL MODELO ESPAÑOL.— III. LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA.— IV. EL FERROCARRIL ESPAÑOL CONVENCIONAL.— V. LA IMPLANTACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA.— VI. EL FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN.— VII. LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA.— VIII. LA ACTUAL SITUACIÓN.

I. INTRODUCCION. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

Términos como "ordenación territorial" o "planificación" referidos a los espacios físicos, a los territorios y a las ciudades son conceptos relativamente recientes. Planificar y ordenar son disciplinas, bien desde un punto de vista teórico o de su estudio, o acciones, ya desde la práctica de la actividad de los poderes públicos, que se encuentran en continua evolución, debido a los factores que se incorporan y a los que hay que atender y organizar. La ordenación es siempre una materia amplia y difícil de abarcar.

En España —no hay que ir más lejos— no hubo un documento global en este sentido hasta que fue elaborado el Plan Director de Infraestructuras de 1993. Fue el primer documento que incidía en la mayoría de los aspectos que tienen influencia sobre un territorio, en este caso el nacional.

Por arrancar de un pasado reciente, en los años setenta se produjo un declive de las economías urbanas, que afectó sobre todo a las ciudades más industrializadas, pero un ciclo económico más expansivo permitió la transformación de estas mismas áreas y la rehabilitación de otras en situación complicada para su supervivencia.

(*) Conferencia de clausura del Master en Urbanismo de la Universidad de Zaragoza, 28 de junio de 2001.

Posteriormente, la ordenación territorial se fue abriendo a una serie de nuevos planteamientos como la sostenibilidad y otras buenas prácticas relacionadas con el medio ambiente y la calidad de vida, fruto de unas exigencias lógicas de respetar y conservar a la vez que se transforma.

Una muestra de que se trata de una disciplina en continuo movimiento es el hecho de que se incorporen continuamente nuevos planteamientos y retos como el envejecimiento de la población, la convivencia intercultural, los flujos de nuevos habitantes como consecuencia del fenómeno de la inmigración y ya más en relación con el tema que nos ocupa, la demanda continua de infraestructuras relacionadas con el transporte, consecuencia, a su vez, de un incremento de los volúmenes de transporte tanto de viajeros como de mercancías.

De hecho, la ordenación territorial es una herramienta de alta definición política puesto que a través de ella se manifiestan conceptos y sensibilidades relacionados con el reparto del bienestar y la integración en los desarrollos sociales y económicos.

El fin último de estas acciones no es otro que la transformación de áreas y espacios que han perdido sus funciones y que han de participar en una nueva organización. La ordenación trata de predecir un tipo determinado de sociedad, tarea de lo más ardua y, además, arriesgada.

Los sistemas de urbanización, de infraestructuras de todo tipo incluidas las relacionadas con el transporte, contribuyen sin ningún género de dudas a completar unas potencialidades territoriales de accesibilidad, conexión e interrelación que terminan por convertirse en ventajas comparativas y que, a su vez, definen los distintos niveles de competitividad de unos territorios respecto a otros.

Las infraestructuras del transporte, junto a otros equipamientos, son elementos de primer orden para que los poderes públicos incrementen las posibilidades de desarrollo territorial, la calidad de vida y, en definitiva, diseñen espacios de atracción que puedan competir para la localización y desarrollo de nuevas actividades.

No todos los territorios y ciudades presentan las mismas ventajas comparativas. Por ello, el papel de la Administración Central, como instancia política donde queda establecida la máxima responsabilidad en este ámbito, ha de ser el de intentar que todos los territorios tengan la misma posibilidad, el de avanzar hacia una igualdad de oportunidades territorial y real. La Administración del Estado, con la planificación y distribución de las inversiones, es la que define el marco glo-

bal territorial en el que las Comunidades Autónomas y los Municipios concretan sus políticas territoriales y urbanísticas más específicas.

Cabe perfectamente, por tanto, hablar de *convergencia territorial*. Es decir, la igualación en las condiciones de unos territorios con otros para que sus habitantes se sitúen en una misma categoría. La ordenación ha de tener presente un serio compromiso con la universalidad, es decir, con que la mayoría de los ciudadanos disfruten de una oportunidad similar.

En este entorno, los sistemas de transporte tienen la función de asegurar la accesibilidad a una serie de equipamientos básicos del conjunto de la población. La mejora de estas redes de infraestructuras cumple una importante función no sólo a la hora de igualar territorios sino también a la hora de abrirlos al exterior, con lo que se hacen efectivas o productivas unas determinadas rentas de situación.

La ordenación de los modelos de transporte se atienen siempre al modelo vigente pero también a los modelos previsibles en ámbitos cada vez más amplios. El territorio en el que se actúa es, por otra parte, el reflejo de una determinada sociedad y en el momento de establecer estos diseños se hace necesario el máximo nivel de participación, primero, y de acuerdo después y al final del proceso. La mejor ordenación es aquella en la que hay y se da un mayor nivel de consenso.

En términos generales, cualquier estrategia que pretenda ser viable no debe partir sólo del modelo territorial existente sino que ha de situarse dentro de unos márgenes de variabilidad y previsibilidad, además de establecer unas magnitudes correctas. Y nunca debe ser protagonizada por un único promotor sino que de ser un documento abierto al máximo número de contrastes y pareceres.

II. EL MODELO ESPAÑOL

Hoy, el modelo territorial europeo y español es todavía un modelo concentrado y polarizado, en el que las grandes áreas metropolitanas concentran la población y la actividad económica, los centros de decisión, los centros de investigación y de innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida que haga atractiva la residencia.

Sí que se percibe una valoración creciente de las ciudades de tamaño medio, de territorios hasta ahora desatendidos, casi siempre interiores. Estos enclaves, más abiertos, sin saturaciones ni aglomeraciones, cuando se les dota de unas adecuadas comunicaciones y un

adecuado nivel de infraestructuras, al contar con un medio ambiente de calidad, suponen una alternativa evidente para la localización de actividades. Se adivinan como espacios muy capaces de acoger y organizar nuevas centralidades y de plantar cara a los emplazamientos neurálgicos tradicionales.

El valor real de estos territorios y ciudades hasta ahora poco aprovechados o desatendidos, entre los que se puede incluir la Comunidad Autónoma de Aragón y sus tres capitales de provincia, además de alguna cabecera comarcal, es todavía mayor si por su posición en el mapa se articulan en torno a un conjunto de infraestructuras de transporte y se personan como puntos o enclaves *en ejes, corredores o arcos de desarrollo* con una estructuración territorial que sobrepasa, sobre todo por el desarrollo de las políticas comunitarias, el propio ámbito nacional.

Parece que las grandes aglomeraciones, todavía muy favorecidas por grandes inversiones públicas en materia de transportes, están poco a poco dejando paso a otra consideración, la de *regiones urbanas*, es decir, grupos de poblaciones relacionadas entre sí y que terminan por constituir una malla de la que todas salen fortalecidas al relacionarse con más intensidad en espacios mucho más abiertos.

Visto el incremento demográfico de las grandes ciudades en las últimas décadas, todavía es una incógnita si entre todos seremos capaces de repartir con mayor racionalidad a la población entre diversos asentamientos, distantes pero relacionados entre sí y siempre estructurados. Lo que parece evidente es que sin asegurar la movilidad, este propósito es inviable. O lo que es lo mismo: no se puede articular una distribución más racional de las centralidades sin asegurar la comunicación rápida y segura para viajeros y mercancías.

El modelo estructurado *en ejes o corredores* presenta las ventajas de una potencial menor congestión y un menor impacto sobre el medio. Pero aún con estos valores positivos, la planificación ha de ser previsor para que no vuelvan a reproducirse los problemas de las grandes áreas urbanas.

III. LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

La gran revolución de los trenes consistió no sólo en ofrecer soluciones prácticas al transporte en una escala acorde con las necesidades que demandaba una sociedad industrial, sino también en hallar nuevas aplicaciones a viejos mecanismos. La caldera de vapor se convirtió así en la avanzada de una nueva generación de ingenios hidráu-

licos y neumáticos que elevaron la productividad a umbrales entonces inimaginables.

La implantación del ferrocarril en España, superados los titubeos iniciales, fue relativamente rápida. Hacia 1870, el país pudo contar con una red que, en extensión, era la tercera de Europa, tras Inglaterra y Francia. Sólo la inestabilidad política y social hizo que su contribución al desarrollo económico no fuera todo lo óptima que pudo haber sido.

Pero el ferrocarril español nació con dos vicios intrínsecos: la difícil orografía y la falta de grandes núcleos urbanos que le asegurasen una clientela viajera y un volumen de mercancías que lo hicieran rentable.

A estos defectos hay que unir el del ancho de vía (1.676 milímetros de ancho nacional o ibérico frente a los 1.435 de ancho internacional) que ha imposibilitado que los trenes españoles pudieran circular por las vías europeas sin llevar a cabo operaciones de cambio de ejes en las estaciones fronterizas, con la consiguiente pérdida de tiempo. Es lo que en términos ferroviarios se conoce como "ruptura de carga".

El tren tuvo un éxito inmediato porque empezó compitiendo con diligencias y recuas de mulos. Pero desde el primer momento tuvo graves inconvenientes: el primero el elevado coste de la infraestructura y la complejidad de su gestión y mantenimiento, que obligaba a mantener una elevada organización del sistema. Su segundo gran defecto era la dependencia de cada circulación de las incidencias de las demás, por lo que una avería en un solo *convoy* podía bloquear completamente una línea y crear retrasos en el resto de la red.

Estos inconvenientes llevaron a la larga a la quiebra de las compañías ferroviarias con concesiones parciales y a la creación de las grandes compañías nacionales para la explotación de toda la red en cada país. En España se creó RENFE en 1941.

Pero entonces ya se había introducido con cierta fuerza el automóvil, es decir, la independencia para viajar. Se construyeron carreteras y mejores automóviles, con lo que se convirtió en un medio con velocidad semejante y sin rigideces de explotación. El primer efecto fue la expulsión del ferrocarril de los tráficos menos adecuados: en las pequeñas distancias o de pequeña capacidad. Puede decirse que, en España, el tren no tuvo margen de tiempo ni gozó de la paciencia suficiente para demostrar sus condiciones.

Pero sigue teniendo unas cualidades diferenciadas a las del transporte por carretera: la capacidad, la posibilidad de automatización y la velocidad. No hay problemas para que pase una circulación cada

minuto y medio como es habitual en los ferrocarriles suburbanos; arrastra toneladas de carga; y alcanza velocidades inimaginables para el automóvil o el camión. Son cualidades que nunca tendrá la carretera, además de un menor coste energético y su menor agresividad.

El ferrocarril parece imbatible en el transporte urbano, tanto suburbano como en superficie. También parece favorable el campo de la comunicación *intercity* hasta distancias de 500 ó 600 kilómetros.

En otros casos ámbitos su rentabilidad es más complicada. En el caso de los servicios regionales, el ferrocarril sólo presentará cifras asumibles en las zonas con una alta población y, por lo tanto, con una gran movilidad de personas y una red viaria muy saturada.

El primer gran error y casi definitivo que sufrió el ferrocarril en España fue tomar en 1884 la decisión del ancho de vía. Los reyes y la nobleza favorecieron la extensión de la líneas pero los sucesivos cambios políticos aprobaron o desbarataron diversos proyectos ferroviarios, lo que llevó a la configuración de una red desigual, construida con precipitación, y que no ayudó a la industrialización del país, como en el caso de los países vecinos de Europa. Hay algunos casos manifiestamente inconcebibles en nuestros tiempos. Por ejemplo, el tren que transportaba el hierro extraído en Ojos Negros, en Teruel, viajó hasta los altos hornos de Sagunto a través de una vía minera, que hoy ya no funciona, pero en paralelo a otra línea destinada únicamente a viajeros.

La primera Ley Ferroviaria en España se publicó en 1844, bajo el gobierno del general Narváez. La Ley se basó en un informe que se centraba en la financiación y en el ancho de vía. Respecto a la primera cuestión de ponía de manifiesto que debe ser el Estado quien la asuma, al igual que estaba ocurriendo en los países europeos. En cuanto al ancho de vía se determinó que tuviera seis pies castellanos, equivalente a 1,6 metros, lo que suponía 20 centímetros más que el estándar europeo.

La Ley de 1844 abrió la veda de las solicitudes, que quedaron en la mayoría de los casos sin posibilidad de ejecutarse debido a su coste y a la falta de dotación de fondos por parte del Estado. Una Ley posterior, en 1855, se mostró favorable a la iniciativa privada, lo que inspiró confianza a los inversores.

IV. EL FERROCARRIL ESPAÑOL CONVENCIONAL

Hoy, el ferrocarril español sigue manteniendo una estructura muy similar a la de hace cien años. Sólo tiene un perfil horizontal en el

22% de la red, de aproximadamente 15.000 kilómetros. El 78% lo tiene en rampa. El 66% del trazado discurre en línea recta y el resto en curvas, alguna de las cuales no tienen siquiera 500 metros de radio. Sólo el 25% de la red tiene doble vía y la electrificación está en torno al 55%.

Precisamente es en las grandes ciudades donde el transporte ferroviario ha alcanzado un mayor nivel de utilidad y aprovechamiento. La importancia del segmento de Cercanías se pone de manifiesto en el hecho de que transporta en torno al 90% de los viajeros de RENFE. Los crecimientos experimentados se han situado en algunos ejercicios cercanos al 6%.

Las capitales de provincia que mantienen este servicio son Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Oviedo Sevilla, Cádiz, Málaga, Murcia, San Sebastián y Santander. Como todos ustedes saben, Zaragoza no cuenta con Servicio de Cercanías, una de las peticiones que de forma reiterada está haciendo el Gobierno de Aragón al Ministerio de Fomento con motivo de la llegada de la Alta Velocidad, si bien es cierto que para su implantación han de darse algunas condiciones previas no excesivamente complicadas técnicamente y con poco coste para preparar el terrero.

Las Cercanías son una unidad de negocio específica de RENFE, incluida tradicionalmente en los contratos-programa que periódicamente firman el Gobierno y la compañía ferroviaria. Se trata de una parte de la actividad que en los inicios de la década de los 90 llegó a tener déficits cercanos a los 40.000 millones de pesetas. Pero su utilidad social parece indiscutible como fórmula o modo de transporte urbano en las grandes urbes del país.

V. LA IMPLANTACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA

Cuando en España se empezó a hablar de la Alta Velocidad en el tramo Madrid-Sevilla, a mediados de los 80, hubo muchas voces contrarias que hablaban, incluso, de delirios de grandeza.

Es cierto que Francia acometió la Alta Velocidad cuando su Línea Imperial de cuatro vías alcanzó su punto máximo de saturación y que por una u otra razón, España no ha tenido una tradición ferroviaria excesivamente arraigada. Es cierto que se ha llegado a la Alta Velocidad sin que el ferrocarril tradicional haya funcionado al límite de sus posibilidades.

Después de un prolongado debate social, técnico y político, la construcción de la línea de Alta Velocidad fue declarada prioritaria por el Consejo de Ministros en Diciembre de 1988. Posteriormente, fue recogida en la Red Europea de Trenes de Gran Velocidad.

No hay que olvidar, por otra parte, que al arrancar la década de los 90 las inversiones de obra pública sufrieron recortes importantes ante la obligación de alcanzar la convergencia europea. La implantación de la Alta Velocidad coincidió con unos presupuestos restrictivos y su coste sólo es asumible por los retornos que se producen a través de los fondos comunitarios.

Les voy a leer unas declaraciones efectuadas hace ocho años por el consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Yosu Bergara, "Después de 50 años de ausencia de inversiones en la red ferroviaria no podemos prescindir del AVE. La construcción de la alta velocidad entre Bilbao-Vitoria, con una inversión cercana a los 126.000 millones, es considerada por el Gobierno vasco como una obra de vital importancia. De hecho, es el eje que permitirá la conexión por ferrocarril de las tres capitales vascas. Este proyecto, denominado la "Y" vasca, es la reivindicación básica reclamada por el Gobierno Vasco a la Administración Central en infraestructuras".

Hoy, la obra todavía no se ha iniciado.

Lo que quiero decirles a ustedes es que los proyectos relacionados con las grandes infraestructuras tardan en estar operativos aunque se conciten en su entorno todo tipo de voluntades favorables.

En los últimos meses, el Ministerio de Fomento ha esbozado los planes de un ambicioso proyecto que necesitará de una inversión de 4,7 billones de pesetas para conseguir el objetivo de que todas las capitales de provincia se encuentren a menos de cuatro horas de Madrid a velocidades que oscilarán entre los 250 y los 350 kilómetros por hora.

La primera observación que hay que hacer es que esta intención del Ministerio no supone que todas las ciudades cuenten o vayan a contar con Tren de Alta Velocidad.

La segunda observación es que España es un país ideal para la explotación ferroviaria de la alta velocidad entre origen y destino, entre grandes ciudades, ya que en ellas se concentra en torno al 82% de la población del país.

El Ministerio tiene en estos momentos diseñados cinco corredores:

- A. Norte-Noroeste (2,1 billones).
- B. Madrid-Levante (1,03 billones).
- C. Norte-Noreste (911.000 millones).
- D. Andalucía (521.000 millones).
- E. Extremadura (165.000 millones).

En total, 5.476 kilómetros de nueva red ferroviaria de doble vía, con ancho europeo para pasajeros y otra de ancho RENFE para mercancías.

Una tercera observación decisiva es que en estos momentos sólo están incluidas en las Redes Transeuropeas de Transporte los tramos Madrid-Zaragoza-Frontera Francesa y la "Y" vasca.

La consideración Transeuropea quiere decir que tienen conexión internacional directa, algo que no ocurre, salvo conexiones previas interiores, con algunas de las líneas diseñadas. Por otra parte, la Unión Europea ya ha manifestado que en el 2007 se producirán drásticos recortes en los Fondos de Cohesión. Es posible, por tanto, que en los próximos años los retornos comunitarios sean de menor cuantía.

En cualquier caso, todavía no se ha producido una revisión de la Red de Transporte Europeo y, es más, de los 14 proyectos incluidos en el primer *paquete*, sólo se ha concluido el puente de Oresund, que une Dinamarca con Suecia. El resto de los proyectos acumulan retraso.

No cabe la menor duda de que la Alta Velocidad va a ser el elemento decisivo de influencia en muchas ciudades. Los estudios ponen de manifiesto que absorbe entre el 80 y el 90% del tráfico hasta una distancia de 500 kilómetros y cerca del 50% hasta una distancia de 800 kilómetros.

El tráfico a larga distancia seguirá siendo aéreo y por ello una cuestión decisiva de planificación serán los enlaces entre estos dos sistemas, el aéreo y el ferroviario, en los aeropuertos. Esta conexión se ha habilitado ya en el aeropuerto Charles de Gaulle y está previsto que se implante en Amsterdam y Frankfurt. Barcelona también lo ha conseguido.

La propia comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, ha mostrado públicamente el interés de la Unión Europea por la proliferación de estos enlaces. El Gobierno de Aragón también tiene un especial interés en que esta conexión modal se haga efectiva en el Aeropuerto de Zaragoza a través de una segunda estación AVE.

Los ferrocarriles no sólo tienen importancia como medio de transporte entre grandes ciudades o entre centros de negocios. También sirven, en el entorno de las ciudades, para llevar a sus vecinos de casa al trabajo.

Un concepto que se ha abierto paso en la última década es el de la implantación de redes de velocidad alta que conecta a las ciudades periféricas de tamaño medio con los centros de las grandes ciudades.

Los trenes son capaces por tanto de conectar unos centros urbanos con otros, capacidad que no tiene el avión ni tampoco las autopistas.

Históricamente, las áreas de influencia ferroviaria han tenido una percepción muy negativa por lo que tenían de servidumbre para las ciudades. Pero ahora, con las transformaciones posibles, constituyen unos notables emplazamientos para plasmar sobre ellos planes de regeneración urbana.

Los habitantes de las grandes ciudades dividen su tiempo entre varios emplazamientos físicos, además de la inclinación a viajar en el tiempo de ocio. Parece, por tanto, que el transporte necesitará siempre de atención, incluso que se convertirá en un problema si no se planifica y atiende con ambición.

Cada vez se producen más viajes y por tanto hay que volver la vista hacia las soluciones que han adoptado países más avanzados y con un mayor nivel de renta que el nuestro. Alemania, Suiza y Dinamarca, entre otros, ha apostado en sus grandes ciudades por el transporte público, abaratándolo, a la vez que encarecen deliberadamente el tráfico motorizado e individual.

A la vez, en algunas ciudades como Friburgo, Zurich, Viena o Copenhague hay una política clara de favorecer el acondicionamiento de viviendas antiguas con tarifas que penalizan el despilfarro energético. Se prima la creación de ciudades compactas.

Caminamos, por tanto, hacia una relación nueva y más intensa entre las distintas políticas. Se relaciona la política del suelo con la gestión del agua, con la de los residuos sólidos e, inevitablemente, con la gestión del transporte.

VI. EL FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN

La Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma de Aragón tiene una longitud cercana a los 1.300 kilómetros, de los cuales más de 900 son de línea única. Se encuentran en servicio poco más de 800.

Todas las líneas se cruzan en Zaragoza con dos ejes fundamentales: Zaragoza-Madrid-Barcelona y la que conduce a Castejón de Ebro y alcanza Navarra y el País Vasco. Existen otros tres radios importantes de Zaragoza a Teruel y Valencia por el sur y hacia Huesca y Canfranc por el norte; y la vía a Caspe, Reus y Tarragona.

Estos trazados ferroviarios atienden en torno al 25% de los municipios aragoneses y vienen a servir al 70% de la población. Pero en general, salvo las plataformas destinadas a Largo Recorrido, el estado de la Red es poco capaz de servir a las demandas de viajeros, lo que lleva a una oferta ferroviaria alejada de unos niveles mínimos de calidad en los servicios regionales y, por tanto, a una supremacía indiscutible de la carretera.

Zaragoza es un nudo ferroviario de vital importancia en el conjunto de la red nacional. Además de las circulaciones de Largo Recorrido, la capital acoge un Centro de Intercambio Intermodal, un taller de segundo nivel y la Comunidad Autónoma cuenta con importantes clientes en el tráfico de mercancías como Opel España, Cementos Portland y ENDESA, además de las empresas de fabricación de gres, ubicadas en la Comunidad Valenciana, que se abastecen en buen medida de las arcillas turolenses.

Puede decirse que Zaragoza capital, efectivamente, es un punto clave en los tráficos ferroviarios en la vertiente norte del país pero ni la Ciudad ni la Comunidad Autónoma han recogido beneficios de aprovechamiento interior o específicamente urbano como contraprestación a las labores y tráficos que facilita para las ciudades y comunidades limítrofes o exteriores. De hecho, ni Zaragoza cuenta con Servicio de Cercanías ni los Servicios Regionales pueden en estos momentos competir con el autobús. Hasta ahora, las servidumbres han podido con los aprovechamientos. En definitiva, que el ferrocarril o sus sistemas no han servido, hasta ahora, para ordenar la ciudad de Zaragoza o el ámbito de la Comunidad Autónoma.

VII. LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

La Comunidad Autónoma de Aragón ha acumulado un déficit importante en las infraestructuras de transporte y las comunicaciones, particularmente importante si tenemos en cuenta la situación de tránsito obligado que desempeña el territorio aragonés y el papel vertebrador que, con más capacidades, podríamos jugar si este diferencial negativo se fuera poco a poco recortando.

Es decir —y en esta tesis coinciden no sólo diagnósticos políticos— que las supuestas ventajas que Aragón tiene en su localización no están suficientemente atendidas, primero, y explotadas, después.

Hay autores que estiman o calculan el índice de accesibilidad de Aragón en el contexto de la Unión Europea en torno al 25% frente al valores del 100% que alcanzarían regiones como Bruselas, Luxemburgo, o la Westfalia alemana.

El Gobierno de Aragón estima que las infraestructuras son absolutamente básicas para el despegue de esta Comunidad Autónoma. En primer lugar, porque satisfacen una serie de necesidades sociales, en la mayoría de los casos históricamente demandadas; en segundo lugar porque proporcionan unos servicios que se incorporan de forma decisiva al proceso productivo aumentando la competitividad y, por último, porque Aragón quiere participar de forma activa, estar presente, y ser protagonista de los proyectos definitivos, aquellos que integran y comunican, los proyectos que, en definitiva, marcan la diferencia entre el ámbito local y la necesaria apertura que lleva a participar y ser tenido en cuenta.

El propio Tratado de Maastrich reconoció que las redes transeuropeas debían sufrir una notable transformación para que los beneficios del Mercado Único fueran recogidos en toda su magnitud, con especial atención en las regiones periféricas y del interior.

Los 14 proyectos de infraestructuras que en estos momentos se desarrollan en la Europa de los Quince, aprobados en el Consejo de Essen celebrado en 1994, conforman la primera entrega de las Redes Transeuropeas de Transporte y ponen de manifiesto la prioridad que se ha dado al fortalecimiento de las alternativas al transporte por carretera.

El 80% de los 91.000 millones de ecus de inversión que suponen estos 14 proyectos se destinan a enlaces ferroviarios entre áreas europeas, un 10% a los enlaces entre la red viaria y el ferrocarril y otro tanto a la construcción de autovías.

Un repaso a estos proyectos pone de manifiesto que algunas regiones del interior (en concreto las regiones del Pirineo central y algunas más en esta misma diagonal) no tenemos apenas presencia en este primer plan de grandes infraestructuras.

Además, al atender a grandes ejes, estos proyectos tienen también un fuerte componente radial basado en unir grandes ciudades y, por tanto, reforzar conexiones a través de potentes pasillos que ya contaban con infraestructuras consolidadas. En definitiva, que en lo

que a las regiones interiores se refiere hemos visto cómo se vuelve a incidir en los extremos de la cordillera pirenaica, mucho más retrasada, por otra parte, que los Alpes en esta materia aunque los tráficos de mercancías, desde mediados de los noventa, son superiores en los Pirineos.

Las grandes ciudades europeas, los grandes ejes, van a ver de esta forma reforzado en progresión geométrica su papel mientras otras regiones, menos favorecidas en esta primera entrega de las redes transeuropeas, todavía no tenemos diseñado nuestro esquema básico.

Las infraestructuras con que cuenta en estos momentos la Comunidad Autónoma de Aragón no son suficientes para garantizar una fluidez óptima de los intercambios y los tráficos ni en el conjunto del territorio ni, mucho menos, en nuestras relaciones con otras áreas.

Creo que en esta situación, la obligación de las administraciones superiores, la estatal y la comunitaria, con respecto a las regiones que tenemos nuestra ubicación en los mapas como gran aliada, es incorporar a esta situación estratégica las herramientas para optimizarla. O lo que es lo mismo, facilitar su incorporación a los grandes ejes y empujar su protagonismo siempre con infraestructuras de dimensión comunitaria.

Para el Gobierno de Aragón, la llegada la Alta velocidad ha de traer consigo otras consideraciones. Entre ellas, la transformación de los entornos en los que el AVE tiene parada y, también, posibilitar efectos inducidos para aquellos territorios por los que transcurre a través de una serie de mejoras en la red para sacarle al proyecto principal el máximo rendimiento, un rendimiento que tiene que asentarse y hacerse efectivo en el propio territorio por el que transcurre el trazado.

No cumpliría el AVE, por lo tanto, un papel pleno si no hubiese un beneficio en términos de calidad no sólo en el proceso industrial, urbanístico o constructivo. Las grandes infraestructuras han de servir para reordenar en positivo otras más modestas y para resolver las peculiaridades que va encontrando a su paso. En caso contrario, el AVE se quedará en un puente ferroviario donde los efectos positivos se notan con mucha mayor intensidad en el origen y el destino y los más negativos vuelvan a hacerse patentes sobre el territorio de paso, que queda marcado por cientos de kilómetros atravesados por un muro de dimensiones muy a tener en cuenta.

Desde el punto de vista social, el AVE ha de traer la conquista de nuevos espacios habitables en los centros de las ciudades. El Tren de

Alta Velocidad para y sigue viaje pero para ser una infraestructura plena ha de dejar importantes beneficios sociales a su paso, con independencia de las propias consideraciones ligadas al descenso de los tiempos de viaje o la seguridad, los indicadores básicos de toda infraestructura relacionada con el transporte.

En Zaragoza, las principales circulaciones de tráfico se dan en el tramo Casetas-Miraflores, que es paso obligado para todos los trenes con origen, destino o paso por la ciudad y punto de coincidencia de las distintas líneas. Existen cerca de 140 circulaciones entre Casetas y la aguja del punto kilométrico 334/9 ya que en este punto se acumulan los trenes procedentes del Norte y de Madrid en ambos sentidos (en concreto hay 75 circulaciones de la línea de Castejón y 63 de Madrid). Entre El Portillo y Miraflores hay 113 circulaciones (71 de la línea de Lérida y 42 de la de Caspe).

Por lo que se refiere al Largo Recorrido, Zaragoza es paso obligado para las circulaciones que desde el Centro y Norte de España tienen como destino Cataluña ya que en la ciudad confluyen por el Oeste las líneas de Alsasua (que encamina los tráficos de Galicia, Castilla-León y toda la Cornisa Cantábrica) y Madrid.

Por el Este llegan a Zaragoza las dos líneas que comunican Zaragoza con Tarragona y Barcelona, una por el Norte (por Lérida) y otra más al Sur (por Mora y Caspe).

Largo Recorrido explota a través de la línea de Madrid servicios radiales desde la capital del Estado hasta Barcelona, Jaca, Logroño, y Pamplona y a través de la línea de Castejón servicios transversales entre Vigo, La Coruña, Gijón, Zamora, Salamanca, Irún, Bilbao y Barcelona.

Los tráficos de la Unidad de Negocios de Cargas tienen su tratamiento en el complejo de La Almozara, donde se realizan los trabajos de recepción y expedición de circulaciones. Las circulaciones con origen o destino en Delicias son muy escasas y los tráficos que se producen en la estación de Arrabal son transferidos a La Almozara.

La Unidad de Cargas utiliza las líneas de Caspe y Lérida conjuntamente, como si fueran de una doble vía encaminando las circulaciones pares, desde Zaragoza, a través de la línea de Lérida y las impares, con dirección a Zaragoza, a través de la línea de Caspe, con lo que en términos reales se incrementa la capacidad de las líneas y se reducen los minutos perdidos en paradas técnicas motivadas por los cruces. Es decir, que las circulaciones Zaragoza-Cataluña circulan vía Lérida mientras que las que lo hacen en sentido contrario, es decir, las que van en sentido Cataluña-Zaragoza, lo hacen a través de Caspe.

En cuanto a los tráficos de Transporte Combinado tienen su tratamiento en el Centro de Mercancías ubicado en el Polígono El Portazgo, en la Autovía de Logroño. Los tráficos que llegan a este Centro se desvían de las vías generales y acceden a Zaragoza a través de La Almozara. Al igual que sucede con la Unidad de Cargas, Transporte Combinado utiliza las líneas de Caspe y Lérida conjuntamente, como si fueran de doble vía.

La llegada de la Alta Velocidad es, esencialmente, la gran oportunidad para revisar este complejo esquema, para liberar suelos, para engrandecer el centro de la ciudad, para organizar este sistema en los espacios de la Plataforma Logística y para liberar y adecuar tramos que ofrezcan la oportunidad de implantar un Servicio de Cercanías.

La Alta Velocidad supone también que algunos de los trazos ferroviarios que hoy son estratégicos queden liberados del tráfico de pasajeros, con lo que se presenta una gran oportunidad para darles un empleo inmediato como corredores de mercancías.

Parece más que probable que servicios que en estos momentos presentan un buen nivel (comunicaciones con Calatayud, Caspe o el eje Binéfar-Monzón) se verán muy afectados.

El Gobierno de Aragón va a continuar en su demanda de solicitar inversiones urgentes en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto que permitan su potenciación y consideración como *corredor* fundamental ferroviario para pasajeros y mercancías entre Levante, Aragón y las comunidades autónomas del Norte del país. En el caso del tráfico de pasajeros la renovación del trazado deberá permitir una velocidad de 160 kilómetros/hora y, por tanto, la catalogación de la línea, como mínimo, en la categoría "B".

El Gobierno de Aragón apuesta además por el establecimiento de lanzaderas de Velocidad Alta desde Huesca y Teruel a Zaragoza para que de esta forma las dos capitales de provincia queden definitivamente integradas en la red de influencia de la Alta Velocidad.

Parece también interesante estudiar la potencialidad del sector turístico de la nieve y su integración en la misma red de influencia de la Alta Velocidad puesto que parece lógico pensar que un servicio con origen y destino en las dos principales capitales del país sea perfectamente aprovechable para uno de nuestros principales recursos.

El interés del Gobierno de Aragón pasa también por considerar el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria del corredor del Ebro (con doble vía electrificada desde Zaragoza a Castejón de Navarra en estos momentos) y su reforzamiento y mejora hacia Pamplona

y Logroño para el establecimiento de una posible lanzadera y de esta forma acentuar todavía más la capacidad e influencia de Zaragoza con respecto a comunidades autónomas con las que siempre ha existido una relación importante en todos los órdenes.

Finalmente, el Gobierno de Aragón tiene también un especial interés en el desarrollo de un Servicio de Cercanías en el entorno de Zaragoza capital y el establecimiento de un metro ligero para el transporte interior y la conexión del complejo en el entorno del Aeropuerto con el centro de la Ciudad.

VIII. LA ACTUAL SITUACIÓN

La llegada de la Alta Velocidad a Zaragoza es una demostración palpable y práctica de cómo pueden jugar un papel ordenador los sistemas ferroviarios.

Está fuera de toda duda la importancia de Zaragoza y la apuesta de instituciones como el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza por hacer de la Ciudad un centro estartégico en el ámbito del noreste de la Península y, con un grado de ambición mayor, en el suroeste europeo.

La Alta Velocidad es la ocasión de Zaragoza, similar a la que tuvo Sevilla con la Expo o Barcelona con los Juegos Olímpicos, ambos acontecimientos en 1992. Siempre estaríamos hablando, por tanto, de diez años de retraso.

La Alta Velocidad deber servir para dotar a la ciudad de instrumentos propios de *movilidad interior como el tranvía o metro ligero*.

Valencia fue la pionera a mediados de los 90 en recuperar el tranvía o metro ligero al instalar una línea que conecta con el Metro. Ahora tiene dos.

Hay varias ciudades con planes de recuperar este medio de transporte: La Coruña, Alicante Barcelona, Bilbao, Granada, Cádiz, Málaga, Gijón, Sevilla, Valladolid y Vélez-Málaga.

En *Barcelona* se instaló un tranvía experimental en La Diagonal. La experiencia fue buena y la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorcio entre Ayuntamiento y Generalitat ha elaborado un estudio con la intención de unir Barcelona con el Bajo Llobregat, integrándose con las líneas del Metro y Renfe.

No tiene por tanto nada de extraño que Zaragoza quiera incorporarse a esta relación de ciudades que buscan mejorar su nivel de infra-

estructuras internas. De hecho, contamos con el mismo y único transporte público que hace 20 ó 25 años, el autobús.

Lo evidente es que Zaragoza no puede vivir de espaldas a la trama ferroviaria que la cruza y estas mismas infraestructuras pueden y deben ser empleadas para dotarla de un *Servicio de Cercanías* que permita una vertebración radial en sus ejes de expansión.

Con las Cercanías ocurre algo similar que con el metro ligero. Son servicios que funcionan hace años en otras ciudades con similar e incluso menor bagaje demográfico. Se trata de un servicio que no ha sido atendido al estar coartado por la utilización de las arterias ferroviarias en el centro y entorno de la Ciudad para los trenes y servicios de Largo Recorrido.

Ahora estamos ante la gran oportunidad. La descongestión que la Alta Velocidad va a producir en estos ejes ferroviarios de ancho nacional permitirá su utilización inmediata para un Servicio de Cercanías.

La Alta Velocidad ha de propiciar también que el corredor ferroviario *Alagón-Casetas-Utebo-Monzalbarba* quede liberado de tráficos de mercancías si el Ministerio acepta una prolongación de la Ronda Sur para unirla con el trazado ferroviario procedente del Valle del Jalón.

El planteamiento es que este corredor reduzca su nivel de mercancías, que éstas dejen de circular por el centro de la ciudad y que lo hagan por el sur del Aeropuerto a través de la Ronda y su prolongación.

Por este corredor pueden alcanzarse las cien circulaciones diarias de mercancías. Su crecimiento futuro, con un Canfranc reabierto, unas redes europeas liberalizadas y con unos niveles de transporte de mercancías en continuo crecimiento pueden hacer de este eje —donde además se asienta el Centro de Intercambio de Mercancías— uno de los más densos en circulación del país. De nuevo, volvería a cerrarse el paso a un servicio de cercanías con extensión a lo largo del valle del Ebro si este corredor no queda descargado de mercancías.

En los próximos años se prevén importantísimos cambios en los esquemas ferroviarios que afectarán de forma decisiva a la Comunidad Autónoma. La apertura del Canfranc, con un trazado reconvertido a ancho internacional, puede propiciar la circulación de 30 trenes diarios de mercancías y estamos, por otra parte, a un paso de la liberalización efectiva.

Nos podríamos encontrar con un corredor de ancho ibérico Madrid-Zaragoza-Barcelona sin apenas usos de viajeros y dedicado

exclusivamente a las mercancías y con un corredor Zaragoza-Teruel-Sagunto también rehabilitado y apto asimismo para las mercancías.

Buena parte de estos acontecimientos convergerán en Zaragoza capital al ser el nudo ferroviario del oeste español.

La Alta Velocidad ha de servir para abrir la Ciudad pero un tratamiento de la propia Ciudad de Zaragoza falto de ambiciones a la hora de transformar el actual esquema puede llevar a una mayor condensación de los tráficos.

Para el Gobierno de Aragón, la mejor ubicación de las instalaciones ferroviarias que ahora cierran el paso a las aperturas urbanísticas y del propio sistema ferroviario es la Plataforma Logística, conectada con un by-pass completo hasta el Jalón en doble vía de ancho nacional. Es en la Plataforma Logística donde hay espacio suficiente, en el exterior de la Ciudad, para asentar estas instalaciones, incluido el Centro de Intercambio de Mercancías, y donde son perfectamente posibles las conexiones entre todos los modos de transporte.

Se da por tanto la circunstancia de que el sistema ferroviario ha ahogado durante años la aparición de zonas emergentes en Zaragoza pero estamos en una situación en que la falta de ambición, unida a la imprevisión de quien diseña los esquemas ferroviarios, puede llevar a la capital de la Comunidad Autónoma a que queden selladas para muchos años las expectativas que ahora se han levantado, expectativas que, a la vez, cuentan con opciones y espacios para ser perfectamente viables y posibles.

En definitiva, que de la nueva ordenación de este sistema ferroviario depende la apertura de la Ciudad hacia sí misma y hacia el exterior.