



**María Pilar ALONSO LOGROÑO**  
(Universidad de Lleida)  
[p.alonso@geosoc.udl.es](mailto:p.alonso@geosoc.udl.es)

**Miguel PAZOS OTÓN**  
(Universidad de Santiago de Compostela)  
[miguel.pazos.oton@usc.es](mailto:miguel.pazos.oton@usc.es)

## LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA A GALICIA: UNA NUEVA OPORTUNIDAD DE DESARROLLO

**Regiões, Redes e Mudanças Globais**

### **1. La implantación de la alta velocidad ferroviaria y las oportunidades de desarrollo:**

La llegada del tren de alta velocidad (TAV) a los distintos territorios afectados con su presencia genera sobre ellos expectativas positivas de desarrollo. Sin embargo, estas potenciales posibilidades, a la larga no suelen cumplirse. Hay que tener en cuenta que este tipo de tren no es más que un medio que facilita la movilidad de las personas con mayor rapidez, con lo cual de verse beneficiadas sólo lo harán actividades que generen flujos de movimientos de personas (Alonso e Bellet, 2009).

Para que el TAV genere oportunidades con su implantación deben plantearse por parte de los distintos agentes presentes en un territorio, acciones y estrategias que permitan aprovechar las ventajas de este medio (Bellet, et al., 2010).

En España hace ya 18 años de la puesta en funcionamiento de la primera línea de tren de alta velocidad (Madrid-Sevilla). Este tiempo permite ir examinando ya posibles conclusiones de los tipos de oportunidades que genera este medio en los territorios en los que ha llegado y plantear hipótesis sobre lo que sucederá en los que van a recibir esta infraestructura. Las conclusiones obtenidas de investigaciones sobre otros territorios (Gutiérrez, 2004; Ribalaygua, 2005; Borderias et al., 2005; Ureña, et al., 2005; Bellet, 2002, Alonso e Bellet, 2009, Alonso, et al., 2009; etc.), pueden ayudar a comprender lo que puede ocurrir en Galicia con la futura implantación de este medio de transporte.

Para ello lo primero que hay que indicar es que los efectos no se pueden generalizar, cada territorio se ve afectado de manera distinta según los rasgos de partida. Así en las grandes ciudades de la red, como pueden ser Madrid o Barcelona, sin duda la presencia del TAV les beneficia, pero desde el punto de vista de la formación de oportunidades, se aprecia menos su presencia. En estos casos, sin dejar de ser importante para la movilidad entre estas ciudades y otras conectadas a la red, termina siendo un medio más del que disponen sus habitantes para facilitar la salida y entrada de población (Alonso, et al., 2009). En estas escalas la presencia de un nodo de estación se puede llegar a plantear como un medio de competencia con el avión para enlaces entre las principales ciudades. Junto a esto en las relaciones de estas ciudades con

distancias medias el TAV puede convertirse en un tren de cercanías que facilita una mayor frecuencia de las relaciones de trabajo, de ocio o de estudio. Es por ejemplo lo que esta ocurriendo en las relaciones entre Barcelona y Lleida, o entre Madrid y Segovia o Ciudad Real.

En el caso de otras escalas de ciudades, los efectos de la llegada de la alta velocidad pueden llegar a ser más visibles. De hecho en ciudades como Ciudad Real (Ureña e Coronado, 2005), Segovia (Bellet, et al., 2008) o Lleida (Bellet, 2002), hubo en el momento de su implantación grandes expectativas. En los casos mencionados la llegada de este nuevo ferrocarril suponía la presencia de un medio que les permitía una buena relación con los nodos superiores de la jerarquía urbana. El tiempo de viaje se acortaba con lo cual se generaban más expectativas de nuevos procesos de desarrollo, pero precisamente son en estos nodos de la red donde se aprecian distintos tipos de comportamientos y de resultados sobre sus posibilidades de desarrollo local, que siempre dependen de las acciones emprendidas por parte de los agentes locales.

Con este planteamiento de efectos distintos según las escala de ciudad, se llega a la hipótesis que la capacidad de dinamización del TAV depende en buena medida de los siguientes elementos: de las características de la infraestructura y de los servicios, de la correcta integración de la infraestructura al territorio y de su articulación al modelo/proyecto de ciudad, pactado y definido por los agentes que interactúan en ese territorio (Bellet, et al. 2010).

En el caso de Galicia, las ciudades que tienen proyectada la llegada del TAV, pueden incluirse en el grupo de ciudades medias, por lo que sus efectos dependerán de las posibles actuaciones que emprendan, en cada caso, los agentes locales. Pero hay un elemento importante a destacar, y es que el simple hecho de la llegada de una nueva infraestructura a Galicia es ya un factor importante desde el punto de vista de su desarrollo. Hay que tener en cuenta que su propia posición periférica ha estado bastante aislada del resto de España, lo que le ha impedido muchas veces un mayor desarrollo.

Galicia ha presentado Siempre una carencia de buenos medios de acceso a su territorio, puesto que su medio físico plantea una barrera difícil de atravesar. Hubo que esperar a la llegada de los aeropuertos, o de las autovías durante los años noventa del siglo XX para que en Galicia iniciaran el despegue ciertas actividades que hasta entonces habían estado bastante dormidas.

Esta Región carecía de infraestructuras que permitieran un rápido acceso, sin duda la llegada de la alta velocidad ferroviaria parece que de nuevo puede marcar una importante posibilidad de dinamizar sus propios recursos. Sin embargo, el que esto suceda más en unos puntos u otros va a depender de la propia estrategia de los agentes locales de los municipios afectados. No hay que olvidar que el TAV es un medio que funciona a través de nodos y líneas de conexión, con lo cual serán las escalas urbanas las que sirvan para ver las expectativas que se generan. A diferencia de otros territorios la presencia de un medio de estas características es un importante avance para el posible desarrollo, ya que la reducción del tiempo de desplazamiento para la conexión con otros nodos es mucho mayor que en otros territorios, donde el medio natural no ha impuesto tantas dificultades para los desplazamientos.

## **2. El aislamiento del territorio gallego y el retraso en la puesta en marcha de infraestructuras de comunicación**

Desde hace unas décadas, España se encuentra inmersa en un proceso de modernización de sus infraestructuras sin precedentes. Como es bien sabido, la ausencia de unas infraestructuras de transporte adecuadas había sido una constante histórica, que tuvo repercusiones negativas a lo largo de la historia. El aislamiento de España del exterior y la falta de articulación interna del territorio interno (por otra parte muy compartimentado) fueron las consecuencias más visibles de este déficit. Esta falta de articulación tanto exterior como interior ha sido históricamente una de las causas del menor desarrollo de la economía española en relación con otros vecinos europeos, impidiendo la inserción de España en los mercados europeos y frenando la formación de un mercado interior español.

Este aislamiento histórico del resto de Europa se ha percibido durante la Historia Contemporánea de España como un auténtico problema. Ortega y Gasset decía "*España es el problema. Europa, la solución*" para referirse a la necesidad de una mayor integración con el

continente europeo. Este aislamiento era cultural y social, sin duda, pero también era de tipo físico. Durante todo el siglo XX fue haciéndose cada vez más evidente que España tenía que modernizar su red de infraestructuras de transporte, para conectarse con Europa y para poder vertebrarse internamente.

En los años finales del régimen de Franco se asistió a un crecimiento sin precedentes de la motorización en España. El "desarrollismo" implicó una reactivación de la economía y la necesidad de desplazamientos cada vez mayores y más frecuentes de personas y mercancías. Durante los años 1970 se construyen las primeras autopistas de la red viaria española, y se asiste a una apuesta clara por la carretera frente al ferrocarril.

Con la llegada de la democracia, se seguirá dando prioridad a la consolidación de una moderna red viaria. En paralelo a la construcción de autopistas de peaje, el Estado se marca como objetivo la vertebración del país a través de la construcción de autovías (vías de alta capacidad similares a las autopistas). Esta política de "malla" del territorio a partir de las autovías comienza en la década de los años 1980 y alcanza su punto álgido a finales de la década de los 1990. En esos momentos, cuando la malla de autovías se encuentra muy desarrollada, el esfuerzo inversor comienza a orientarse hacia el ferrocarril.

En efecto, la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla en 1992 (año de los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Exposición Universal de Sevilla) había marcado el comienzo de un proceso de cubrir el territorio español con líneas de alta velocidad de similares características al anteriormente descrito para las autovías. Una vez que se hubo dado el gran impulso a la red de autovías, todos los agentes públicos y privados, el poder político y la sociedad civil, estuvieron de acuerdo en la conveniencia de replicar el modelo, esta vez con líneas de alta velocidad ferroviaria.

Desde el punto de vista territorial, en esta situación que se acaba de describir se debe realizar alguna matización, que atañe fundamentalmente el caso de Galicia. En efecto, este rápido desarrollo de las redes viaria y ferroviaria no se ha producido con la misma rapidez en todas las regiones españolas. Galicia, comunidad autónoma situada en el Noroeste, fue el último territorio al que llegaron las autovías, finalizadas después del año 2000. El retraso de la llegada de estas infraestructuras en relación con el resto de España se interpretó en Galicia en clave de falta de peso político y de agravio comparativo por parte de Madrid. Pero no hay que olvidar su accidentado medio físico para entender también la responsabilidad de los retrasos.

Galicia es una región con importantes dificultades orográficas, lo que sin duda ha sido uno de los principales problemas para sus comunicaciones. Su propia posición en una "esquina" de la Península Ibérica, la alejaban de los centros rectores de la economía española. Esta situación de aislamiento venía acompañada de la falta de infraestructuras de transporte que permitiesen una situación de mayor desarrollo. Es un hecho conocido que Galicia se ha caracterizado por ser una de las regiones españolas más atrasadas en términos económicos. Este hecho no se corresponde en absoluto con las potencialidades de la región, bien dotada en recursos naturales.

Es cierto que en la actual sociedad postindustrial las transformaciones tecnológicas y productivas obligan a nuevos planteamientos territoriales y permiten superar las dificultades constructivas. En materia de localización estas mejoras conllevan una mayor desterritorialización de las actividades productivas y sociales, donde cualquier territorio es apto para su desarrollo, siempre que existan condiciones aceptables de velocidad, fiabilidad y seguridad de acceso hacia los distintos espacios. Aunque cuando se tropieza con dificultades orográficas, como las que existen en Galicia, los costes adicionales de implantación y mantenimiento se incrementan.

Como consecuencia de estos planteamientos la mejora en la calidad de las redes de transporte puede beneficiar el desarrollo de los territorios que habían permanecido bastante aislados. Las redes de comunicación constituyen elementos vertebradores del espacio, en cuanto implican una alteración potencial de las relaciones socioeconómicas específicas de un territorio. Una pequeña variación en las características de las infraestructuras de comunicación pueden modificar las pautas de desarrollo de un territorio. Un buen ejemplo de este aspecto lo tenemos

en la comunidad gallega, las mejoras acometidas en los últimos años en las comunicaciones, tanto a través de las autovías de acceso a la meseta, como en los aeropuertos (Alonso e Pazos, 2004), han favorecido el desarrollo de actividades como el turismo, hasta hace poco bastante reacio de llegar a Galicia por las dificultades de hacerlo (Alonso 2004).

La historia de las grandes infraestructuras de comunicación en Galicia se ha caracterizado por los retrasos en la construcción y puesta en marcha de los distintos tipos de infraestructuras, así como de los cambios de planes. Ahora le toca a la puesta en marcha de la red de ferrocarril de alta velocidad, y de nuevo al igual que paso antes con las autovías o con los aeropuertos hay que hablar de retrasos e indefinición de fechas de finalización de esta infraestructura. Para comprender esta situación, junto a los condicionantes económicos, que en momentos de crisis económica, retrasan todavía más los procesos, hay otros elementos que son intrínsecos al propio territorio, y que en el caso de Galicia siguen siendo importantes y que no por conocidos es necesario mencionar y tener en cuenta, ya que sin duda esto resta la oportunidad de una puesta en marcha más rápida de la infraestructura, en este caso la ligada a la llegada de la Alta velocidad ferroviaria desde la Meseta.

### **2.1. Algunos condicionantes en la preparación de infraestructuras de transporte y el aislamiento gallego**

Para buscar una explicación de por qué tardan tanto en llegar a Galicia los avances en sus redes de comunicación terrestres, hay que mencionar posibles aspectos políticos o económicos, pero unidos siempre a éstos hay aspectos intrínsecos al medio que hay que poner en primer lugar, ya que encaren la construcción de cualquier infraestructura. Dos son los principales elementos en relación directa con el territorio gallego que explican en él las dificultades que tienen su preparación. El primero de ellos es sin duda, su accidentado medio físico. Es cierto que los avances técnicos acometidos en materia de construcción permiten que sea factible superar los obstáculos físicos, pero la presencia de una orografía complicada dificulta y encarece cualquier proyecto de mejora. El segundo de los inconvenientes en la preparación de infraestructuras es su tipo de poblamiento, que exige un gran número de kilómetros de infraestructuras para poner en comunicación las numerosas entidades que reparten su territorio.

En relación con el primero de estos rasgos todavía cuesta olvidar la imagen de Galicia como un territorio aislado de la Meseta por las Sierras Orientales, actuando como primera muralla para todo el tráfico terrestre que penetraba en la comunidad gallega. Sólo pequeños corredores naturales como el abierto por el principal afluente del río Miño, el valle del Sil, rompe esa primera barrera natural que encuentran los medios de transporte que llegan a Galicia. Este corredor natural fue aprovechado muy pronto para la entrada del ferrocarril que comunicaba con la Meseta, aunque por su acusado encajamiento pronto se prefirió buscar otras rutas de penetración. Para ello tuvieron que prepararse numerosos túneles que permitieran salvar lo accidentado del terreno en la entrada de este medio por Puebla de Sanabria.

Pero las dificultades de penetración al territorio gallego no acaban en esta primera barrera. Después de superada, Galicia sigue presentando numerosas irregularidades en su medio físico, lo que supone importantes inconvenientes técnicos y económicos para el trazado de todas las redes de comunicación por la continua sucesión de pequeñas elevaciones y numerosos valles. Por ello el medio físico en esta comunidad debe ser un factor a considerar como principal responsable de los resultados de la mala accesibilidad que durante años ha presentado.

No se puede olvidar que Galicia es un territorio de predominio granítico, material difícil de trabajar para la preparación de infraestructuras, lo que hace que para sus trazados se busquen preferentemente los valles donde se localizan los materiales arenosos o arcillosos, más fácil de modelar. Junto con esto los avances técnicos cada día permiten buscar trazados alternativos horadando montañas y construyendo imponentes viaductos, trabajos que sin duda encarecen tanto económicamente como en tiempo las distintas obras sobre este territorio (ver imagen 1). En

términos económicos sirva de ejemplo la comparación entre el coste de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona cuyo coste alcanzo los 7.083 millones de euros, con las cifras que se barajan sólo para el tramo Lubían-Ourense (101 Km.), cuyas previsiones iniciales son de 5.500 millones de euros. Hay que pensar en que es un tramo con una importante necesidad de túneles y viaductos. Según el proyecto en el tramo Lubían- Orense habrá más de 71 Km de Túneles y numerosos viaductos.

La orografía accidentada, ha supuesto siempre un fuerte handicap para que cualquier plan de mejora de los medios de comunicación, saliera de este territorio con retraso. La llegada del TAV a Galicia es también, como antes lo fue la construcción de las autovías, una historia larga, a la que los gallegos ya están acostumbrados.

Imagen 1: Detalle de las obras del AVE en Ponte Ulla. Tramo Ourense- Santiago



Fuente Adif: Detalle de las obras del viaducto del AVE en Ponte Ulla

En cuanto al reparto de los asentamientos de población en Galicia es otro de los elementos sobre los que la mejora en materia de infraestructuras plantea importantes retos a los planificadores. Esta comunidad posee una gran cantidad de entidades de población que se extienden a lo largo de su territorio y que exigen la preparación de una densa red de infraestructuras de comunicación que ponga en relación los distintos niveles internos. Cuando se diseñan las estaciones de ferrocarril terminan siendo un nodo, pero ese punto tiene que ser accesible al resto del territorio para que la población se pueda beneficiar. Esto exige que la llegada del TAV debe ir acompañado de una revisión y planificación de una densa red de

infraestructuras de comunicación que ponga en relación los distintos niveles internos de compartimentación (ciudades, concellos, parroquias o aldeas). Sin duda la fragmentación dificulta la dotación de las infraestructuras en los distintos territorios para que todos puedan beneficiarse de la situación de tener más cerca un medio rápido de comunicación. Por ello, tanto a escala urbana como regional es necesario pensar que la presencia de una infraestructura como es la red de alta velocidad en Galicia ve dificultados sus posibles efectos por la compartimentación de su territorio. En este sentido no hay que olvidar que la alta velocidad crea una red urbana de relaciones, y que a los nodos se les debe capacitar de unos tentáculos que permitan ampliar su presencia, algo que sin duda en Galicia por el motivo que se acaba de indicar resulta más difícil.

Es cierto que internamente en Galicia en las dos últimas décadas se han emprendido, por parte de distintas administraciones una política de mejora de las infraestructuras de conexión internas de esta región, pero la irregularidad de la dispersión en los asentamientos dificulta y encarece su preparación. De tal manera que aparecen todavía carreteras muy sinuosas y un firme de escasa calidad, que puede provocar la paradoja, en un futuro próximo, cuando el Ave este en funcionamiento, que resulte más fácil y rápido el viaje Ourense-Madrid que Ourense a municipios próximos a ella como Belesar, ubicado a 13 km al noreste de Ourense y que sin embargo precisa media hora para sus desplazamientos.

Lógicamente los dos elementos planteados no son los únicos que influyen en la negativa situación de las infraestructuras de comunicación que durante años ha presentado Galicia, sin embargo si que siguen teniendo un peso importante a la hora de pensar en la mejora de la accesibilidad de este territorio. A estos factores hay que añadirle otro que como ya se ha indicado está estrechamente relacionado con los expuestos, el enorme coste y las dificultades en la construcción de las infraestructuras. Esto ha provocado que en muchas ocasiones se vaya retrasando las obras emprendidas en este territorio.

Se tendrían que revisar todos los procesos económicos y decisiones políticas como otro de los condicionantes de la situación de las infraestructuras en Galicia, pero no es el objetivo de este trabajo, ya que esto supondría ir caso por caso. Sirva de ejemplo de estos condicionantes los efectos de la crisis económica actual, que ha frenado las obras de infraestructuras en España, entre ellas la de la alta velocidad ferroviaria, lo que sin duda repercute de nuevo en Galicia. Esto provoca que se pongan en cuestión las previsiones que los agentes públicos ofrecen en los periodos de puesta en marcha de la infraestructura.

## **2.2. La llegada de las autovías y ruptura del aislamiento**

Es cierto que las infraestructuras por si solas no generan desarrollo económico, en todo caso si lo hacen directamente en el momento de su construcción, impulsando un mayor desarrollo en las actividades de preparación de la infraestructura. Pero también es cierto que en territorios como Galicia su falta de comunicaciones ha frenado muchos procesos de crecimiento económico. No se sabe lo que puede generar la alta velocidad ferroviaria en este territorio, pero si los beneficios que otras mejoras en infraestructuras han traído, su ejemplo puede servir para hablar de lo que supondrá su llegada.

Centrándonos principalmente en las carreteras, por ser la infraestructura que mayoritariamente utiliza la sociedad actual para sus desplazamientos, se observa que la negativa situación que padecía esta comunidad comienza a cambiar lentamente a partir de los años setenta. Es en esta década cuando se empieza a construir la autopista del Atlántico (A-9), cuyo objetivo era poner en comunicación las principales ciudades occidentales gallegas, desde Ferrol hasta Vigo. Para su finalización hubo que esperar a la primera década del siglo XXI. Hay que tener en cuenta que las características antes mencionadas dificultan enormemente la consecución de cualquier infraestructura. Esta vía supuso un elemento muy importante de conexión entre las principales ciudades gallegas y la formación de un eje de vertebración interno, conformándose en él un gran foco económico y demográfico. Es por tanto un ejemplo de cómo la

mejora en la infraestructura favoreció el crecimiento económico al potenciar las relaciones entre las áreas urbanas que conecta este eje (Pérez. 1998).

Junto a esta vía de alta capacidad el gobierno autónomo emprendió una política de mejoras en la red de carreteras que dependían de él. Esto supuso el arreglo de muchas vías y la construcción de distintos tramos de corredores o vías rápidas para áreas donde el volumen de circulación o las necesidades de conexión eran más relevantes (Lalín- Monforte; A-9- Sanxenso,...). Todos los trabajos realizados han conseguido al menos una mejora de la situación anterior, aunque queda por hacer, ya que por el tipo de asentamientos de esta Comunidad, la densidad de kilómetros a mantener son muchos, lo que dificulta tanto la mejora de muchas de las vías como su conservación.

Pero quizás el problema más grave de Galicia en materia de infraestructuras ha sido su aislamiento con el exterior, ya que tanto la A-9, como las mejoras autonómicas mencionadas favorecían la comunicación de algunas áreas internas de la Comunidad, pero no la comunicación con el resto de España o Europa. Esta situación de falta de infraestructuras de enlace sin duda ha provocado que Galicia no haya podido aprovechar los recursos con los que contaba.

Para que esta situación inicie su cambio hay que esperar a 1984, dentro del primer Plan General de Carreteras (1984-1991). En él se decide la construcción de las dos autovías que enlazan las dos ciudades principales de Galicia con la Meseta (las autovías del Noroeste y la de las Rías Baixas). Pero en este primer plan, la N-VI, sólo se convirtió en autovía hasta Benavente. Frente a esto prácticamente el resto de carreteras radiales históricas se habían convertido ya en vías de alta capacidad. En 1994 Galicia presentaba a diferencia del resto del resto de territorio peninsular accesibilidades muy débiles (Calvo et al., 1993). De nuevo las dificultades orográficas y el coste de inversión para su solución se pusieron encima de la mesa y hubo que esperar al siguiente plan de carreteras. El II Plan de carreteras (1994-2007), contemplaba como objetivo inicial dotar a todo el territorio español de una accesibilidad elevada, y potenciar las relaciones transversales, pero también busco en primer lugar terminar alguno de los ejes de la red radial inconclusos del anterior plan (Benavente- A Coruña o Benavente- Vigo), dándoles prioridad.

Aunque con retraso Galicia se benefició de estos proyectos, y esas dos autovías consiguieron solucionar el acusado aislamiento de esta Comunidad con la Meseta, logrando que los tiempos de viaje se acortaran de forma muy significativa. La conclusión de estas dos vías de enlace ha supuesto que Galicia se beneficie en actividades tanto logísticas, sus puertos están mucho mejor comunicados para la entrada y salida de mercancías hacia el resto de España, pero también en actividades como el turismo. Galicia posee un gran potencial de recursos turísticos que en los últimos años se ha visto incrementar gracias a las posibilidades que ofrece la presencia de vías rápidas de conexión (Pazos, 2003).

En este contexto de mejora de las infraestructuras quedó pendiente el tema del ferrocarril, con una situación muy negativa en Galicia, con escasos kilómetros electrificados, sin tramos de dobles vías y con trazados que dificultan la rapidez en el servicio y que han impedían ofrecer un servicio que se adaptara a la demanda. El resultado es que el ferrocarril en Galicia se iba perdiendo importancia tanto en el movimiento interno de la región como de cara al exterior. Como ejemplo en la actualidad tan solo dos servicios diarios enlazan Galicia con Madrid y dos con Barcelona, y sólo hay una línea rentable a escala regional, el tramo Vigo –A Coruña, donde a pesar de presentar deficiencias el uso de pasajeros es muy elevado. No hay que olvidar que uno de los principales problemas del ferrocarril en Galicia es el trazado y las características de la vía . Sobre todo la falta de desdoblamiento.

En estos momentos las comunicaciones ferroviarias con la Meseta y con el resto del territorio gallego son muy deficientes, sin duda la orografía vuelve a ser la causa principal. Por ello la mejora en esta infraestructura en estos momentos es uno de los puntos clave a desarrollar. Galicia necesita conseguir un nuevo tipo de ferrocarril que le permita ser un territorio competitivo, enlazar con el resto del territorio español así como lograr que internamente se

desarrollo de manera más armónica. No basta con que el ferrocarril llegue hasta Vigo o hasta A Coruña, es necesario que interior gallego tenga también posibilidad de utilizar este medio, para crear oportunidades que eviten los desequilibrios existentes.

### **3. La Llegada del la Alta Velocidad ferroviaria a Galicia**

En relación con la llegada de la alta velocidad ferroviaria, se está asistiendo a un proceso semejante al vivido con la construcción de las autovías. Ya se ha mencionado que Andalucía cuenta con una línea de alta velocidad desde 1992. A lo largo de la década 2000-2010 se han finalizado las líneas de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, Madrid-Toledo, Madrid-Valladolid y Madrid-Valencia (que entra en funcionamiento en Diciembre de 2010). El TAV a Galicia es el que se encuentra en una situación de mayor retraso, dado que no sólo no está en construcción en su totalidad, sino que aún hay importantes tramos pendientes de licitación por el Ministerio de Fomento.

Al igual que en su momento con las autovías, entre los agentes públicos y privados gallegos existe un sentimiento de agravio comparativo en relación con el hecho de que de nuevo Galicia se ve relegada al último lugar en cuanto a la llegada del TAV. Sin embargo, la llegada a la titularidad de Fomento de un ministro gallego, José Blanco, parece dibujar un panorama de cierto optimismo en los años próximos, por cuanto que se anuncia un importante esfuerzo inversor.

En este apartado se analiza el momento clave que está viviendo Galicia con la llegada de la alta velocidad. En primer lugar se plantea un breve repaso evolutivo de la política seguida durante los últimos años en relación con este tema, para a continuación centrar el tema en la situación actual y en el futuro inmediato de la alta velocidad en Galicia. Dos serán los aspectos en los que se hace hincapié: el avance de la construcción de las infraestructuras ferroviarias lineales (vías) y después en las puntuales (estaciones), ambas con importantes consecuencias territoriales. Para finalizar, se exponen los principales desafíos a los que se enfrenta Galicia con la llegada de la alta velocidad, así como las consecuencias que tendrá este hecho para el territorio gallego<sup>1</sup>.

#### **3.1. La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Galicia: un largo proceso**

Como ya se ha mencionado, en España la atención de los poderes públicos hacia el ferrocarril ha sido bastante tardía, y sólo se ha hecho después de haber culminado el desarrollo de una moderna red de carreteras. En el caso de Galicia hay añadir además el retraso en la llegada de las autovías, lo cual implica la existencia de un retraso en materia de infraestructuras aún mayor.

En 1992 se inauguraba la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. Sin embargo, durante la década de los 1990 en Galicia tan sólo existió un tímido plan de modernización de la línea ferroviaria entre A Coruña y Vigo. Esta línea vertebraba 4 de las 5 grandes ciudades de Galicia (A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo) y concentra la práctica totalidad de los flujos de pasajeros de regionales. La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Galicia no estaba aún en la agenda política, cuando otros territorios sí lo habían comenzado a plantear desde hacía años. Esta situación de "vacío" y ausencia de debate en torno a la llegada del TAV a Galicia se prolongó durante el tiempo en que se estaban finalizando las dos autovías de acceso desde la Meseta (Autovía del Noroeste, A-6 y Autovía de las Rías Baixas, A-52). La opinión pública y el poder político estaban volcados en la culminación del fin del "secular aislamiento de Galicia", que se produjo al fin en el año 2001, con la conclusión de la Autovía del Noroeste.

Fue justamente en este año cuando el Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, desarrolla un plan de infraestructuras global para el conjunto de España, en donde se plantea por primera vez la modernización del ferrocarril en Galicia y la llegada de la alta velocidad. En Noviembre de 2002, con motivo del desastre que supone para Galicia el encallamiento y

---

<sup>1</sup> Para llevar a cabo este apartado se acudido a la consulta de distintos periódicos regionales, sobre los que se hizo un vaciado y se confrontaron las distintas noticias que iban recogiendo. Igualmente se han consultado los distintos informes que Adif ha ido realizando sobre el estado de licitación de las obras.

posterior hundimiento del petrolero "Prestige", el gobierno lanza un programa de compensación económica (el Plan Galicia), que básicamente supone una inyección económica para acelerar y ejecutar obras infraestructuras de transporte. El Plan Galicia supone un revulsivo económico que activa las obras de modernización del ferrocarril, fundamentalmente en el Corredor Atlántico, y hace que se incrementen las licitaciones en diferentes tramos. En aquellos momentos el Ministerio de Fomento barajaba la fecha de 2009 para la llegada de la alta velocidad a Galicia.

El cambio de ciclo político supone la ralentización de las obras. Desde el Ministerio de Fomento no se considera prioritario el Plan Galicia (lanzado por el anterior gobierno), y se habla del año 2012 como nueva fecha de llegada de la alta velocidad a Galicia. Se vive la misma situación que en el caso de las autovías: se anuncian sucesivas fechas de finalización de las obras, y los plazos se van prolongando cada vez más en el tiempo. Durante el mandato de Magdalena Álvarez, las obras y las licitaciones del AVE gallego se van realizando a un ritmo lento.

En Abril de 2009, José Blanco es nombrado Ministro de Fomento. Esto coincide con la aceleración de las obras de la alta velocidad Madrid-Galicia. El nuevo ministro revisa el proyecto de los accesos a Galicia (tramo Ourense-Zamora), para garantizar que contará con alta velocidad y no sólo velocidad alta. Además, anuncia importantes licitaciones para los tramos restantes, con un nuevo horizonte de finalización: el año 2015.

En estos años se ha ido perfilando un modelo dual: en el Corredor Atlántico se contará con un tren de velocidad alta, que enlazará las principales ciudades gallegas con una velocidad inferior de los 250 km/h. A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo (y posteriormente Ferrol) quedarán enlazadas mediante un tren que hará los servicios de los actuales regionales. Por su parte, la comunicación de Galicia con la Meseta y la inserción del AVE gallego en la red española se hará en alta velocidad, con un intervalo entre 300 y 350 km/h.

El impulso a las obras de la alta velocidad en Galicia tendrá importantes consecuencias no sólo mejorando la accesibilidad con el resto de España, sino permitiendo una drástica reducción de los tiempos de viaje dentro de las ciudades gallegas. A continuación se examina cuál es la situación actual en la se encuentran las obras en las infraestructuras ferroviarias gallegas ante la llegada de la alta velocidad.

### **3.2. Situación actual y futuro inmediato**

Para analizar la situación actual del TAV en Galicia, comenzaremos centrándonos en las infraestructuras y en los servicios, examinando el estado de ejecución y las perspectivas para los próximos años. A continuación nos ocuparemos del estado en que se encuentra la preparación de las terminales de transporte, en su mayoría estaciones intermodales que introducirán importantes cambios en sus entornos inmediatos.

#### **a) Las infraestructuras y los servicios**

En el verano de 2009 se escenificaron los llamados "Pactos del Obradoiro", llevados a cabo en Santiago de Compostela, consistentes en un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia para impulsar las licitaciones en los tramos restantes del AVE gallego. Los principales agentes públicos y privados de Galicia se congratularon de la existencia de consenso entre responsables políticos de colores distintos, en un asunto del máximo interés para Galicia. En dicho acuerdo el Ministro de Fomento hizo referencia a una "macrolicitación" que permitiría concluir las obras del TAV en Galicia.

En Octubre de 2010, el Ministro de Fomento anunció públicamente la decisión de destinar 6.000 millones de euros para finalizar las obras del TAV a Galicia. Aunque anunció el montante de la "macrolicitación", no indicó un plazo concreto para llevarla a cabo. Sin embargo, se refirió al año 2015 como fecha tope para la llegada de TAV a Galicia. Las reacciones de la oposición no se han hecho esperar, tildando la fecha de no realista, en el contexto de crisis económica actual. Desde el punto de vista técnico también ha habido críticas. El ingeniero técnico en obras públicas Xosé Carlos Fernández, analista de La Voz de Galicia, afirma a partir de criterios técnicos, que la llegada del TAV a Galicia se producirá tres años más tarde, en 2018.

Independientemente de los debates de fechas es indudable que la crisis económica actual va a condicionar el desarrollo de las obras del TAV en Galicia. Los Presupuestos del Estado para

el año 2011 muestran una importante reducción de la inversión en obras públicas. En cualquier caso, como confirmación de que España está en el "momento del ferrocarril", la inversión en alta velocidad desciende sólo un 4 %, mientras que en la red viaria la inversión se reduce a la mitad. Por otra parte, una vez ejecutados o ya licitados muchos de los tramos de alta velocidad en el resto de España, Galicia pasa a atraer más del 10 % (en concreto, un 10,5 %) del total de la inversión ferroviaria del conjunto del Estado. Como dato ilustrativo, el Corredor Norte-Noroeste concentra el 34 % de la inversión en alta velocidad. En estos momentos se ensayan nuevas fórmulas de financiación que pasan por la cooperación público-privada, mediante la ejecución del denominado PEI (Plan Extraordinario de Inversión en Infraestructuras). Según el Ministerio de Fomento, la entrada de capital privado será la única forma de terminar en plazo unas infraestructuras de transporte que presentan grandes desafíos técnicos para la ingeniería (igual que sucedió en su momento con las autovías gallegas).

El tramo más complejo de toda la red del TAV gallego es el acceso a Galicia. Efectivamente, el tramo Ourense-Zamora plantea importantes desafíos para la ingeniería, de lo que puede dar una buena idea el hecho de que entre Puebla de Sanabria y Ourense el 54 % del recorrido será en túneles. Según declaraciones del Ministro de Fomento, en la construcción de este tramo trabajarán simultáneamente 13 tuneladoras, en lo que será un despliegue sin precedentes en las obras públicas españolas. Las dificultades se ponen de manifiesto en el hecho de que no existen carreteras aptas para la circulación de vehículos capaces de transportar las tuneladoras hasta el terreno. Al igual que en su día sucedió con la Autovía del Noroeste, el tramo Puebla de Sanabria-Ourense del TAV gallego aparece como uno de los grandes retos de la ingeniería española, capaz de movilizar voluntades y cuantiosos recursos económicos.

El corredor Ourense-Santiago, denominado *Línea Directa de Madrid a Galicia*, es reivindicado asimismo por algunos expertos, como Xosé Carlos Fernández, para la explotación de la principal línea de mercancías desde Galicia a la Meseta. En la actualidad las mercancías recorren 170 kilómetros más a través de Ponferrada, lo que encarece los costes de explotación. El hecho de que las líneas de alta velocidad se están construyendo con trazados de nueva planta implica la conservación de las antiguas vías férreas, que pueden ser utilizadas por trenes de mercancías en su trazado original.

La continuación del tramo Puebla de Sanabria-Ourense es Ourense-Santiago de Compostela. Este tramo es el más avanzado de toda la red ferroviaria de alta velocidad gallega, y se espera que entre en funcionamiento a finales del año 2011. Desde el primer momento ha sido recibido prioridad por parte de Fomento; de hecho, los Presupuestos Generales del Estado le destinan 190 millones para el año 2011. Una vez que este ejecutado, será posible realizar el viaje entre Madrid y Santiago de Compostela en cuatro horas y media, ya que el trazado de la vía será mixto (internacional e ibérico) hasta el 2018. Esto permitirá la circulación de trenes convencionales por la vía de alta velocidad con la consiguiente ganancia en tiempos de viaje entre Ourense y el Corredor Atlántico.

En cuanto al Corredor Atlántico, debemos comenzar diciendo que tiene una dinámica propia e independiente, y que se está construyendo en velocidad alta (no en alta velocidad), es decir son trenes que circularan con ancho ibérico y alcanzarán los 250Km/h. Una vez que esté concluido el acceso a Galicia en alta velocidad, Santiago de Compostela funcionará como nodo distribuidor de movilidad hacia el sur y el norte de Galicia. En este sentido, es importante destacar que el proyecto de la variante de Cerdedo, entre Ourense y Vigo está paralizada y sin fechas concretas de ejecución debido a la crisis económica, lo que otorga más centralidad a Santiago y lo convierte de *facto* en el nodo redistribuidor de la movilidad en la Galicia Occidental.

Precisamente la crisis económica actual (junto con la escasa prioridad otorgada al TAV gallego hasta hace poco) ha sido la responsable de los sucesivos retrasos en la construcción de la infraestructura. Sólo entre A Coruña y Santiago de Compostela se ha avanzado en la ejecución de la doble vía de velocidad alta, con importantes ganancias en tiempo de recorrido (el tren regional entre A Coruña y Santiago emplea sólo 30 minutos). Sin embargo, en el resto de los tramos las obras acumulan casi una década de obras, sin que se vea un final próximo. Además, los recortes presupuestarios debidos a la crisis económica han alejado a Ferrol del TAV en un futuro inmediato, ya que no existe un calendario ni un presupuesto para la finalización del tramo entre A Coruña y Ferrol. La ciudad departamental vuelve a quedar, por lo tanto, marginada en

relación con el resto de las ciudades del Corredor Atlántico gallego, algo que ya le ocurrió con las autovías. La historia parece que se repite.

En relación con este tramo (A Coruña-Ferrol), la decisión de Fomento de ejecutarlo enteramente en superficie cuenta con un cierto rechazo ciudadano. La decisión adoptada implica un trazado de 73 kilómetros en un espacio (el Golfo Ártabro) muy densamente poblado, en el cual la nueva infraestructura provocará un serio impacto ambiental y paisajístico. En los últimos tiempos ha surgido una plataforma ciudadana que se opone a esta opción y solicita de Fomento un nuevo trazado, mucho más corto, de sólo 22 kilómetros, que habría de discurrir parcialmente bajo las rías de A Coruña, Betanzos, Ferrol y Ares. Según la plataforma esta opción es totalmente factible desde la ingeniería actual, y permitiría un tiempo de recorrido de sólo 10 minutos entre ambas ciudades, al margen de tener impacto ambiental y paisajístico escaso. Por otra parte, esta opción liberaría las actuales vías de ancho ibérico, con lo que sería posible poner en funcionamiento el largamente demandado servicio de cercanías ferroviarias en el Golfo Ártabro.

La cuestión de las cercanías ferroviarias y del mantenimiento de los servicios regionales aparece como uno de los principales interrogantes con motivo de la construcción de las vías del TAV. En efecto, parece lógico optar por un trazado de nueva planta para la alta velocidad, respetando y reservando las actuales vías de ancho ibérico para la puesta en marcha de futuros servicios de cercanías ferroviarias. Diversos autores vienen reclamando desde hace años los servicios de cercanías ferroviarias para el Golfo Ártabro y las Rías Baixas. Por parte de RENFE, sólo existe un estudio de Movilidad en el Corredor Atlántico, realizado en el año 2007, que no contemplaba el escenario de la puesta en marcha de servicios de cercanías.

La conveniencia de la apuesta por estos servicios de proximidad ferroviaria se recoge también en las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia, recientemente aprobadas. Por lo que se refiere a los servicios de trenes regionales, es muy notable la disminución de frecuencias de trenes desde localidades como Padrón, Portas o Catoira, que ven perder accesibilidad ferroviaria año tras año de una forma alarmante, con el consiguiente perjuicio para los vecinos (de hecho, se ha constituido en los últimos años una plataforma reivindicativa denominada "*Salvemos o Tren*", que reivindica la no desaparición de los servicios de trenes regionales frente al modelo TAV).

Otro tema de gran interés es la futura conexión del AVE gallego con el Norte de Portugal. El Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular y diversos expertos han venido destacando en los últimos años la importancia de la construcción de la vía férrea de alta velocidad entre Vigo y Porto para la vertebración de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal. Se trata de un espacio de cooperación transfronteriza que en los últimos años ha ido perdiendo cohesión debido al diferencial de salarios, a la existencia de mercados de trabajo asimétricos, a la falta de convergencia y a la crisis económica.

Recientemente el gobierno portugués anunció la decisión de emplear los fondos europeos destinados a la conexión ferroviaria Porto-Vigo para la construcción del tramo Lisboa-Madrid de TAV, que el gobierno luso considera prioritario, lo que despertó un sentimiento de malestar en Galicia. Sin embargo, en Noviembre de 2010 la Comisión Europea anunció que retirará a Portugal dichos fondos si no se destinan exclusivamente al fin para el que fueron otorgados, lo que abre un nuevo escenario de esperanza para la ejecución de unas obras estratégicas para el futuro de la Euroregión.

Por último, en lo que se refiere a la infraestructuras ferroviarias, hemos de hacer mención a los estudios sobre el metro ligero encargados por el anterior gobierno de la Xunta (2005-2009) para Vigo y A Coruña, que se han dado por no válidos, alegando que fueron concebidos exclusivamente como sistemas de transporte urbanos y no metropolitanos. En contrapartida, el actual gobierno de la Xunta encargará otros nuevos estudios para A Coruña, Vigo y Santiago de Compostela, con un plazo de ejecución de 30 meses (2 años y medio). En la actualidad La Xunta estudia ofertas de 90 empresas para planificar los metros ligeros de estas tres ciudades.

### **b) Las estaciones en las ciudades**

Otro de los aspectos claves sobre los que reflexiona en este trabajo en relación con la llegada del TAV a Galicia se refiere a las infraestructuras puntuales, es decir, a las futuras

estaciones que se convertirán en terminales del TAV. En el momento de escribir este texto (finales de 2010), la situación es, en general, de bastante incertidumbre e indefinición en cuanto a los proyectos de las estaciones, plazos de ejecución y encaje de las mismas en las tramas urbanas correspondientes. Parece como si toda la atención de la opinión pública y los responsables políticos se estuviese centrando en las infraestructuras lineales. Se olvida así la trascendencia que tienen las estaciones de alta velocidad y su adecuada preparación para el territorio de inserción y las dinámicas económicas y urbanísticas que se van a generar en el futuro inmediato.

Obviamente, esta situación general que se ha descrito presenta diferentes particularidades en cada caso concreto. A continuación se ofrece una visión sintética del estado en que se encuentran los principales nodos que constituirán la futura red de alta velocidad de Galicia.

**Santiago de Compostela** es la estación de la red de ferrocarriles gallega que ha presentado siempre un mayor volumen de pasajeros, no tanto por su importancia demográfica (estamos en un área urbana de unos 150.000 habitantes), sino por la gran centralidad dentro de la red urbana gallega y por la trascendencia de sus funciones de ámbito regional, como las educativas y político-administrativas. A ellas hay que añadir, desde luego, la importancia exponencial que ha ido adquiriendo el Turismo en los últimos años, de tal manera que hoy Santiago es uno de los destinos de turismo urbano-cultural clásicos de Europa. Se calcula que la futura estación Compostela moverá unos 5 millones de viajeros anuales.

La única certeza en relación con la futura estación de Santiago es que será intermodal. La actual estación de autobuses, situada en el norte de la ciudad (a media hora caminando), será trasladada a la ubicación de la actual estación de RENFE. Sin embargo, persisten muchas dudas. Se sabe que la estación va a permanecer en su ubicación actual (entre la calle del Hórreo y el barrio de Pontepedriña), pero no se conoce aún con exactitud su localización exacta. ADIF lleva seis años tratando de dilucidar si traslada la futura estación unos 100 metros al sur, cerca de la actual entrada de vehículos. De esta manera, como indican fuentes municipales, se mejoraría la accesibilidad rodada, pero empeoraría la accesibilidad peatonal hacia el Centro Histórico de Santiago, a través de la calle del Hórreo. Se espera que a finales del 2011 se llegue a un acuerdo definitivo y se pueda redactar el Plan Especial correspondiente.

Por otra parte, no existe un acuerdo entre los diferentes grupos políticos representados en el Ayuntamiento de Santiago sobre si se debe mantener o derribar la marquesina de la estación actual, un edificio de 1943 que no está catalogado ni siquiera como un BIC (Bien de Interés Cultural) pero presenta según algunos arquitectos un cierto interés como elemento constructivo.

Otra de las cuestiones sin resolver se relaciona con el encaje urbano de la estación intermodal. Tampoco aquí hay acuerdo, ya que el Ministerio de Fomento no prevé el soterramiento, mientras que el grupo político del BNG (que gobierna en coalición con el PSOE en el ayuntamiento de Santiago) apuesta por él. El gran argumento a favor del soterramiento es que liberaría una gran extensión de terreno que podría ser ganado para uso público. La conversión de un espacio hoy dedicado a la playa de vías y a terrenos ferroviarios en un espacio público permitiría superar la tradicional barrera ferroviaria que ha dividido en dos a la ciudad, posibilitando la integración entre los barrios de Pontepedriña y Castiñeiriño (de gran crecimiento en la actualidad) con el Ensanche.

En **Ourense** la situación es semejante a la observada en Santiago de Compostela. El Ministerio de Fomento ha optado por no soterrar la futura estación intermodal, lo que ha desembocado en una agria polémica entre los distintos agentes y actores políticos y sociales. El gobierno municipal acata la decisión de los técnicos de Fomento, y argumenta que no se debe "soterrar por soterrar". Por su parte, la oposición acusa de pasividad al gobierno municipal (del mismo color político que el Ministerio de Fomento) ante un tema que consideran vital para el desarrollo de la ciudad. El soterramiento también es defendido por plataformas de ciudadanos y técnicos como la mejor opción para la ciudad. El ingeniero Xosé Carlos Fernández apunta que las características de la playa de vías actual permitirían realizar las obras sin ocasionar trastornos en el tráfico ferroviario actual.

Otra de las cuestiones que ha provocado la polémica es el hecho de que el Ministerio de Fomento haya decidido comenzar la integración urbana del ferrocarril en Ourense 17 kilómetros

antes de la ciudad, en concreto en el municipio de Taboadela, lo que muchos consideran una distancia excesiva, y demuestra un exceso de celo que no se corresponde con la falta de visión urbanística al no soterrar la estación. Sea como fuere, a finales de 2010 el consorcio para la integración del TAV en Ourense aún no está constituido. Sin embargo, la cuestión de la llegada del AVE preocupa en Ourense más que en ninguna otra localidad gallega, y hasta el momento se han llevado a cabo varias jornadas organizadas tanto por el Ayuntamiento como por el diario local La Región, con presencia de agentes públicos y privados, en las cuales se debatieron las circunstancias que rodean a la llegada del AVE, y cómo la ciudad puede prepararse para ello.

Además de este tramo central Santiago-Ourense, que será el primero en entrar en servicio en Galicia, debemos ocuparnos de las principales estaciones del Corredor Atlántico. A Coruña y Vigo son las dos grandes ciudades gallegas, y serán ambas las cabeceras de la línea de velocidad alta A Coruña-Vigo (todas las previsiones apuntan a Ferrol quedará desconectado inicialmente). La estación de **A Coruña** será también intermodal. Tras años de deliberación, finalmente el Ministerio de Fomento ha decidido mantener su ubicación actual en San Cristóbal, frente a la opción inicial de trasladarla a la actual terminal de mercancías de San Diego. En el caso de la estación coruñesa, se prevé una importante operación de renovación urbana a partir del proyecto de la estación.

El actual edificio de la estación se mantendrá, pero se construirán inmuebles residenciales, hoteles y un centro comercial. Asimismo, se llevará a cabo un importante aparcamiento subterráneo. Según el proyecto, 58.000 metros cuadrados estarán ordenados por el plan especial del sistema general ferroviario. El resto, más de 137.000, se distribuirán entre tejido residencial, equipamientos y zonas verdes. La operación supondrá una importante transformación urbanística y la remodelación del entorno de la estación, que se ubica en uno de los barrios más populares de A Coruña (un barrio de aluvión de la época del desarrollismo). La llegada de la alta velocidad a San Cristóbal, la rápida accesibilidad a la Avenida de Alfonso Molina (accesos a la ciudad) y la proximidad al nuevo polo comercial de Cuatro Caminos garantizan claramente un "recentrado" y un aumento de la cualificación urbana del barrio de la futura estación del AVE coruñesa. El proyecto del conjunto de la estación intermodal saldrá a concurso a finales del año 2010.

**Vigo** se encuentra embarcado en un ambicioso proyecto de renovación urbana con la llegada de la alta velocidad. La futura estación será intermodal y mantendrá su ubicación actual en la céntrica calle Urzáiz, pero será completamente soterrada, lo que permitirá ganar un importante espacio público en una localización de la máxima centralidad en el plano de la ciudad olívica. La estación está siendo diseñada por el arquitecto norteamericano Tom Maine, ganador del Premio Pritzker, el máximo galardón en arquitectura contemporánea. La estación se define como una "megaterminal", y cuenta con un presupuesto de 220 millones de euros. La complejidad de las obras se pone de manifiesto en el hecho de que será necesario habilitar una nueva terminal provisional en Guixar mientras duren los trabajos de construcción de la nueva estación intermodal de Urzáiz.

En **Pontevedra**, persisten las incertidumbres sobre la futura estación intermodal. Sólo se sabe que el proyecto será redactado por el conocido arquitecto gallego César Portela. La oposición municipal propone la construcción soterrada de la estación, lo que liberaría un espacio urbano de 118.000 metros cuadrados. Sin embargo a día de hoy Fomento no se ha pronunciado sobre la solución definitiva.

En **Lugo**, Fomento ha licitado durante el año 2010 el proyecto para la construcción de la futura estación intermodal, que integrará "los servicios de hostelería, aparcamiento, equipamiento de oficinas y comerciales en las instalaciones actuales con los previstos en la remodelación futura". El convenio firmado a lo largo del 2010 entre Fomento, ADIF, Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de Lugo para construir la nueva estación ubica la misma en los terrenos de la actual estación de tren. Esta decisión ha levantado críticas en sectores de la ciudadanía y en especial entre los estudiantes de la titulación de Ingeniería Técnica en Obras Públicas, que se imparte en el Campus de Lugo, por considerar que es una ubicación periférica en el plano urbano, y que no garantiza una óptima accesibilidad peatonal al corazón de la ciudad.

### **3.3. Tareas pendientes, retos, consecuencias y efectos de la llegada de la alta velocidad a Galicia**

En este último apartado se aborda el futuro inmediato de la llegada del TAV a Galicia, a través de un análisis de las principales tareas y retos pendientes, así como de las principales consecuencias territoriales que tendrá la inserción de Galicia en la red de alta velocidad.

Como se insiste ya en otros trabajos sobre la implantación del TAV (Bellet, et al., 2010), el tren de alta velocidad sólo mueve lo que ya se mueve. No se puede pensar que la llegada de este nuevo ferrocarril será una panacea que resolverá rápidamente todos los problemas del territorio. Antes al contrario, los territorios deben prepararse y desplegar toda una serie de estrategias para acoger la llegada del AVE. Agentes públicos y privados deben dialogar y pensar de forma conjunta sobre cómo sacar más partido a un hecho que por sí mismo no es garantía de desarrollo. Si no existe un proyecto de ciudad y de aprovechamiento de la llegada de la alta velocidad, el TAV "*puede pasar de largo*" y sus efectos pueden ser muy inferiores a los inicialmente previstos. Es necesario pensar en las nuevas relaciones territoriales que induce la infraestructura y generar una mentalidad proactiva que aproveche las particularidades económicas y socioeconómicas de las ciudades y de los contextos de las estaciones, que actuarán como nodos de dinamización inmediatos con la llegada del TAV. Asimismo, es clave garantizar la movilidad local-urbana en torno a los nuevos nodos de movilidad privilegiados que serán las estaciones de alta velocidad ferroviaria.

La Dr. Ribalaygua indica la necesidad de tres medidas fundamentales de acompañamiento (Ribalaygua, 2005), entre las que destaca en primer lugar la planificación, antes de la llegada del tren. Aquí encaja lo anteriormente mencionado, con la integración de la estación dentro de un modelo urbanístico coherente, buscando la centralidad y la accesibilidad de la estación y su inserción en el tejido urbano. La misma autora también indica la necesidad de organizar una red de transporte intermodal local en torno a la estación. Las otras dos medidas de acompañamiento (gestión de flujos y promoción urbana) están orientadas fundamentalmente al momento en que ya esté funcionando la estación propiamente, pero donde lógicamente debe haber una estrategia previa para que garantice un buen aprovechamiento de su llegada.

Para el caso gallego, cabe preguntarse si las ciudades se están preparando convenientemente para la llegada de alta velocidad ferroviaria. Desde nuestro punto de vista, descrita la situación en la que se encuentra la preparación de las distintas estaciones en las que debe parar los dos modelos de TAV, y de modo general, la respuesta es que no. Con la excepción de Ourense, no existe un auténtico debate en las ciudades gallegas sobre la importancia de la llegada de la alta velocidad. En los últimos años se han tomado decisiones de gran trascendencia para las ciudades y el territorio, capaces de movilizar millones de euros de dinero público, sin que haya habido un interés por parte de la ciudadanía en participar en el proceso. Han sido muy escasas las plataformas ciudadanas y la organización de la sociedad civil, y lo que es más importante, no se ha generado debate en los medios (prensa, televisión, radio, Internet). La situación no parece que vaya a experimentar grandes cambios en los próximos años, ya que la atención de los poderes públicos y la ciudadanía están completamente polarizada en los plazos de construcción de las vías. Se reproduce de este modo la situación creada en los últimos años de finalización de las autovías, con la diferencia notable que este tipo de infraestructuras no requerían la construcción de terminales puntuales como sí sucede en la alta velocidad ferroviaria, cuya ubicación es de gran trascendencia (Ribalaygua, 2005; Bellet, et al., 2010).

Entre los principales retos a los que se enfrentan las ciudades gallegas con la llegada de la alta velocidad debemos destacar, en primer lugar, la definición de los proyectos de las futuras estaciones intermodales. Se necesita un mayor compromiso por parte de los distintos niveles de las administraciones públicas (local, regional, estatal) para agilizar la firma de convenios, que posibilite un comienzo inmediato de la construcción de las terminales. No se puede olvidar que a finales del 2011 entrará en funcionamiento el tramo Ourense-Santiago y a finales del 2012 los trenes de alta velocidad circularán entre las ciudades gallegas (con tiempos de recorrido aún elevados, pero empleando ya moderno material rodante). La inminencia de estas fechas pone de manifiesto lo injustificable del retraso de la construcción de las nuevas estaciones intermodales, y lo inexplicable de la falta de atención pública y mediática que están recibiendo.

Otro de los grandes retos se refiere a la intermodalidad. Como veíamos, para conseguir optimizar el funcionamiento de una estación de alta velocidad, es necesaria una red intermodal

de transporte público local, urbano y metropolitano que "alimente" de flujos a la estación central. Las actuales estaciones gallegas tienen un importantísimo margen de mejora, ya que en la actualidad los servicios de transporte público son poco operativos y no conectan de forma eficaz con los principales puntos generadores de movilidad. Como caso emblemático podemos citar el de Santiago de Compostela, en donde el pesado tráfico del centro de la ciudad hace que los servicios de transporte público desde la estación tengan una débil funcionalidad. Al igual que en Santiago, podemos mencionar otros casos en donde el transporte público debe mejorar su calidad y aumentar su servicio, para poder hablar de una auténtica intermodalidad. Quizá la clave sea también pensar dar más prioridad al transporte público y a la movilidad peatonal en nuestras ciudades; optar, en definitiva, por cambiar el modelo de movilidad global de las ciudades, algo que no se puede hacer desde luego a corto plazo, pero sí debe estar en la agenda política a medio y largo plazo.

El último de los grandes retos al que se enfrentan las ciudades gallegas con la llegada del TAV es la integración en la trama urbana de las estaciones y el aprovechamiento de la centralidad. Como se ha visto, la situación es muy diferente en cada caso concreto. Hay ciudades que tienen un proyecto ya bastante claro, como A Coruña o Vigo, mientras que en otros casos los proyectos no están aún completamente definidos (Santiago de Compostela, Pontevedra) o son deficientes (Lugo). En todo caso, se necesita un compromiso por parte de los principales agentes públicos y privados para impulsar procesos de renovación urbana y materializarlos rápidamente a través del planeamiento urbanístico especial. La ciudadanía no debe tener un papel pasivo, sino que debe estimular y reclamar de los poderes públicos celeridad a la hora de definir el papel que las nuevas infraestructuras van a desempeñar en el territorio.

Para concluir nuestro análisis, hemos de prestar atención a las consecuencias territoriales que tendrá la llegada de la alta velocidad a Galicia. La compresión espacio-temporal que vendrá asociada a la alta velocidad tendrá importantes repercusiones territoriales y socioeconómicas, que analizaremos a continuación.

Por lo que se refiere a la movilidad, la puesta en marcha de servicios de alta velocidad y velocidad alta en Galicia supondrá un incremento de la movilidad diaria -y no diaria- entre los principales polos urbanos de Galicia. La puesta ya en funcionamiento del servicio entre A Coruña y Santiago de Compostela en tan sólo 30 minutos ha incrementado el número de población pendular que se desplaza diariamente por motivos de trabajo o estudios entre estas ciudades. Una situación semejante se producirá en relación con Pontevedra y Vigo cuando entre en funcionamiento la línea de velocidad alta. El AVE Atlántico funcionará como una especie de "metro" de una ciudad policéntrica que se extenderá desde A Coruña hasta Vigo, incluyendo a Santiago de Compostela y Pontevedra. En un futuro posterior se espera que Ferrol se incorpore también a dicho corredor.

Quizá uno de los cambios más espectaculares que introducirá la llegada de la alta velocidad a Galicia será la posibilidad de desplazarse entre Ourense y Santiago de Compostela en tan sólo 20 minutos. En la actualidad el desplazamiento en ferrocarril se acerca a las dos horas de duración; por lo que se refiere a la autopista, el elevado precio del peaje y el hecho de que las dos ciudades están separadas por 100 kilómetros implica una escasa funcionalidad en la movilidad diaria de los *commuters*. Con la puesta en funcionamiento del nuevo servicio de AVE, se espera un gran incremento de la movilidad por motivos de estudios y trabajo entre ambas ciudades.

En las relaciones entre Galicia y Madrid, la puesta en servicio de la alta velocidad supondrá una clara competición con el transporte aéreo, hegemónico en la actualidad. Se espera un incremento de turista a Galicia, notablemente a Santiago de Compostela, que se situará a poco más de dos horas de la capital de España. De manera general, el TAV facilitará los desplazamientos de alta frecuencia de profesionales entre Galicia y Madrid. Al igual que se ha observado en otras relaciones de alta velocidad, se espera que en el mercado laboral gallego se expanda hacia Madrid, captando profesionales cualificados que podrán desplazarse con una frecuencia alta a Galicia. De manera análoga, se abren nuevas posibilidades para los profesionales gallegos en la capital de España.

Este incremento de la movilidad tendrá a su vez importantes consecuencias en la red urbana gallega. La posibilidad de desplazarse entre A Coruña y Vigo en menos de una hora

supondrá una compresión y compactación sin precedentes de la red urbana gallega. Un sistema urbano policéntrico como el del Eje Urbano Atlántico se podrá comportar tras la puesta en marcha de la velocidad alta como una auténtica metrópoli policéntrica de más de un millón de habitantes, que debe optar por la especialización y la complementariedad de cada una de las ciudades para competir en los mercados globales. El aumento de la cohesión del Eje Urbano Atlántico gallego tendrá como consecuencia más visible el aumento de la masa crítica y por lo tanto un mayor peso específico y visibilidad en el conjunto de las áreas urbanas españolas y europeas.

Al mismo tiempo, gracias a la relación entre Ourense y Santiago de Compostela, la capital ourensana se incorporará funcionalmente al Eje Urbano Atlántico, reforzando este espacio central de Galicia pero probablemente vaciando aún más de dinamismo a su provincia, una de las más regresivas de España. Dejando al margen a Lugo y su provincia, que se mantendrá al margen del Eje Urbano Atlántico al no contar con conexión directa con Santiago de Compostela, se dibuja un escenario de incremento de la polarización del territorio gallego. Se reforzará así la centralidad de los espacios actualmente más dinámicos y se profundizará en la marginación de muchas comarcas rurales de Galicia, cada vez más desconectadas de los grandes polos de decisión urbanos, todos ellos incluidos en una exclusiva malla de accesibilidad.

Otro gran grupo de cambios que cabe observar se darán en las propias ciudades a las que llegará el tren de alta velocidad. Como hemos mencionado, la llegada del tren de alta velocidad supondrá la creación de nuevas centralidades en torno a las estaciones y un reforzamiento de los barrios de las estaciones correspondientes. Todos los teóricos que han estudiado los impactos territoriales de la alta velocidad coinciden en la gran oportunidad que supone la llegada del TAV para el surgimiento de oportunidades de negocio, inmobiliarias y de ocio para las ciudades. En los casos en los que exista un soterramiento de las estaciones, se liberará una importante bolsa de suelo que se podrá destinar a espacio público, fundamentalmente áreas de ocio, pero también comerciales. La función comercial, junto con los negocios, aparece como una de las grandes apuestas en las operaciones de renovación urbana en torno a las futuras estaciones intermodales. Todo ello se vincula con un incremento de la atractividad de estos nuevos polos de inversión, que resultan atractivos no sólo por la imagen de modernidad asociada a la alta velocidad, sino por la importante centralidad y nodalidad con que contarán en el futuro inmediato. Aunque para que esto sea factible se necesita una movilización por parte de los agentes locales que tengan estrategias para aprovechar las posibles sinergias que el tren de alta velocidad puede traer.

#### **4. Valoraciones finales**

La presencia de infraestructuras es uno de los pilares vertebradores de los territorios, su presencia se ha hecho indispensable para el desarrollo de las actividades económicas, es especial de aquellas que conllevan desplazamiento. Aunque sea cierto que las infraestructuras no son un elemento por sí sólo suficiente para conseguir dinamismo económico, cada día son más necesarias para lograr un desarrollo equilibrado del territorio. Pero también es cierto que pueden existir buenas redes de comunicación, pero si no se dan otras variables (población, empresas innovadoras, administración ágil, empresarios emprendedores, recursos,...) ese territorio perderá oportunidades de dinamizarse.

En cualquier caso es indudable que existe una importante relación entre el desarrollo e infraestructuras. Cuando se mejoran los medios de transporte se consigue una mayor circulación de personas tanto por trabajo como por ocio.

Se está pasando a una nueva organización del espacio formado más por redes que por jerarquías, donde el hecho de tener una buena accesibilidad desempeña un papel importante para el desarrollo e implantación de oportunidades productivas. La construcción de la red de alta velocidad ferroviaria potencia una sería de nodos, constituidos por las poblaciones en las que este tren tiene parada. Para que el resto del territorio no se vea marginado se debe pensar en la manera en que esos nodos ferroviarios pueden enlazar con el resto del territorio.

Las infraestructuras deben fomentar la vertebración territorial, donde la movilidad de la población no se vea afectada por residir en uno y otro territorio. Conseguir la igualdad sería lo deseable para que todos los territorios compitan con los mismos medios. Pero este

planteamiento choca cuando te encuentras con territorios como el gallego, donde las dificultades orográficas encarecen cualquier obra de infraestructura, algo que hasta el presente siempre le ha provocado un retraso en la mejora de estas.

La historia del retraso en la construcción de infraestructuras en Galicia se está repitiendo de nuevo con la alta velocidad ferroviaria. Pero junto con esto es necesario apuntar como no hay un exceso de interés por las características y la localización de las estaciones de llegada de este nuevo ferrocarril. Es necesario que en Galicia se creen *Lobby* de opinión que formen masa crítica integrada por empresarios, arquitectos, instituciones públicas y privadas, asociaciones, etc., en definitiva agentes sociales que ofrezcan sus ideas para poder forjar proyectos y ofrecer propuestas a las administraciones que permitan la consecución de los objetivos ferroviarios en plazos razonables. Tan sólo en Ourense se ha constituido un foro recientemente, con estos objetivos pero adaptados a las necesidades de la ciudad, no hay que olvidar que Ourense va a ser la puerta de entrada del Ave a Galicia, algo que la ciudad podría aprovechar.

Hay que pensar que para que la alta velocidad funcione se necesita un transporte integrado, con estaciones intermodales donde se integren el ferrocarril, los autobuses urbanos e interurbanos,... Todo ello con estudio de coordinación de horarios y frecuencias, y con políticas tarifarias comunes. De otra manera la alta velocidad para un territorio tan compartimentado en sus escalas de asentamientos sería muy complicada para que llegara a su población. Sobre esta cuestión tampoco hay debates abiertos en Galicia, cuando se ha visto ya en estudios previos sobre otras ciudades que es un tema clave.

Es preciso por tanto poner en funcionamiento en las ciudades gallegas con estación de TAV mecanismos que permitan reaccionar a los agentes locales, para que estos analicen y observen que deben plantear o si lo que se está haciendo es mejorable.

## Referencias Bibliográficas

- Alonso MP, Pazos, M (2002) La funcionalidad de la autopista del Atlántico (A-9) en la vertebración y desarrollo económico de Galicia. En *Aportaciones geográficas en memoria del Prof. L. Miguel Yetano Ruiz*. Universidad de Zaragoza. 29-38
- Alonso, M. P. (2004) La accesibilidad y el desarrollo en Galicia. En Díaz J.A. y Lois R.: *Las infraestructuras de comunicación y transporte en el desarrollo territorial de Galicia*. Diputación de Pontevedra. 457-478.
- Alonso, M. P. y Bellet, C. (2009) 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: Universidad de Barcelona, 1 de enero de 2009, vol. XIII, núm. 281, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>.
- Alonso, M.P., Bellet, C., Casellas, A., (2009) Contracción espacio-temporal con la llegada de la alta velocidad ferroviaria. Efectos sobre la economía de Segovia. *Actas del XXI Congreso de la asociación de Geógrafos Españoles*. Publicación en CD. Ciudad Real.
- Bellet, C. (2002): El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano, *Revista de Geografía*, núm.1: .57-77.
- Bellet, C., Alonso, M.P., Casellas, A, (2010) Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº51: 143-163.
- Bellet, C.; Alonso, M.P.; Casellas, A.; Morell, R. y Gil, E. (2008): *El impacto socioeconómico y territorial de la llegada del tren de alta velocidad a Segovia*, Caja Segovia, Segovia, 382 pp.
- Calvo Palacios y otros (1993) Matización de los valores cartográficos de accesibilidad por carretera en la España peninsular en función de la variable demográfica. *IV Jornadas de la Población Española*. La Laguna. 191-200.
- González, M.P y otros (2005) Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación. *Cuadernos de Geografía*, nº 36: 527-547.
- Gutierrez Puebla, J. (2004) El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales". *Investigaciones Regionales*, Otoño - nº 5: 199-221.
- Pazos Otón, M. (2003) *Movilidad de la población en la Galicia Occidental. El Eje Urbano Atlántico gallego*. Tesis doctoral en CD-ROM.
- Pérez Touriño, E. (1998) *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*. Universidad de Santiago de Compostela.

- Ribalaygua, C (2005) Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas, en *Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, n 5.
- Ureña, .J.M., Coronado, J.M., Escobedo, F., Ribalaygua, C. y Garmendia, M. (2006) Situaciones y retos territoriales de la alta velocidad ferroviaria en España. *Ciudad y Territorio*, nº 148: 397-424.
- Ureña, J.M., Menéndez, J.M., Guirao, B. y OTROS (2005) Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad y Puertollano. *Eure- Revista latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, nº 92: 87-104.