

AVE, DISEÑO Y SOSTENIBILIDAD: EL CASO VALENCIANO

JOSÉ LUIS MIRALLES I GARCIA
Dpt Urbanisme
ETS Enginyers de Camins, Canals i Ports
Univ Politècnica de València

RESUMEN

El caso del AVE en la ciudad de Valencia presenta unas relaciones entre sociedad, gestores políticos, técnicos, diseño y sostenibilidad con una complejidad especial y dan como resultado una situación extremadamente contradictoria y difícil de explicar. La ingeniería civil se encuentra en el centro de la cuestión pero, paradójicamente y a pesar de la notable experiencia técnica existente sobre aspectos funcionales, ambientales y paisajísticos, no ha sabido enfocar las problemáticas con rigor quedando muy a merced de decisiones políticas coyunturales.

La sostenibilidad en la ingeniería civil sigue siendo un reto pero el caso valenciano da a entender que el reto está más en los procesos de decisión que en la capacidad de los técnicos.

En este caso las propuestas de solución se basan en un acuerdo interadministrativo que fija la solución relegando así a estudios a posteriori la validez de su sostenibilidad y renunciando, al mismo tiempo, a un proyecto de ciudad sobre la base de la renovación urbana e inversión que la nueva infraestructura requiere. Se obvia el conocimiento histórico tan extenso de las estaciones que han servido como foco de renovación urbana casi relegando la “posesión” del AVE a una cuestión de boato político.

1.ANTECEDENTES

La definición del trazado de alta velocidad en el entorno de Valencia se ha producido mediante un proceso largo. En un período inicial existen un conjunto de documentos técnicos no públicos que analizan distintos aspectos del sistema ferroviario en el entorno de Valencia pero que no llegan a plantear un conjunto de alternativas para la alta velocidad.

En el año 1999, durante el gobierno Aznar, se firma el acuerdo de 31 de marzo de “Documento de Cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ajuntament de Valencia y RENFE para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia”.

Este acuerdo interadministrativo establece un conjunto de criterios técnicos a desarrollar entre los cuales figura mantener la centralidad de la Estación para los servicios ferroviarios de alta velocidad.

En todo momento, desde el ámbito político, se ha jugado con la confusión entre alta velocidad (velocidades mayores de 200 km/h alcanzables por material móvil convencional como las unidades ALARIS o EUROMED) y el AVE (alta velocidad española asociada por la población a unidades de tecnología especial que permiten velocidades de 300-350 km/h). A menudo se ha prometido la alta velocidad dando a entender en el imaginario de la población la disponibilidad de servicios semejantes a AVE.

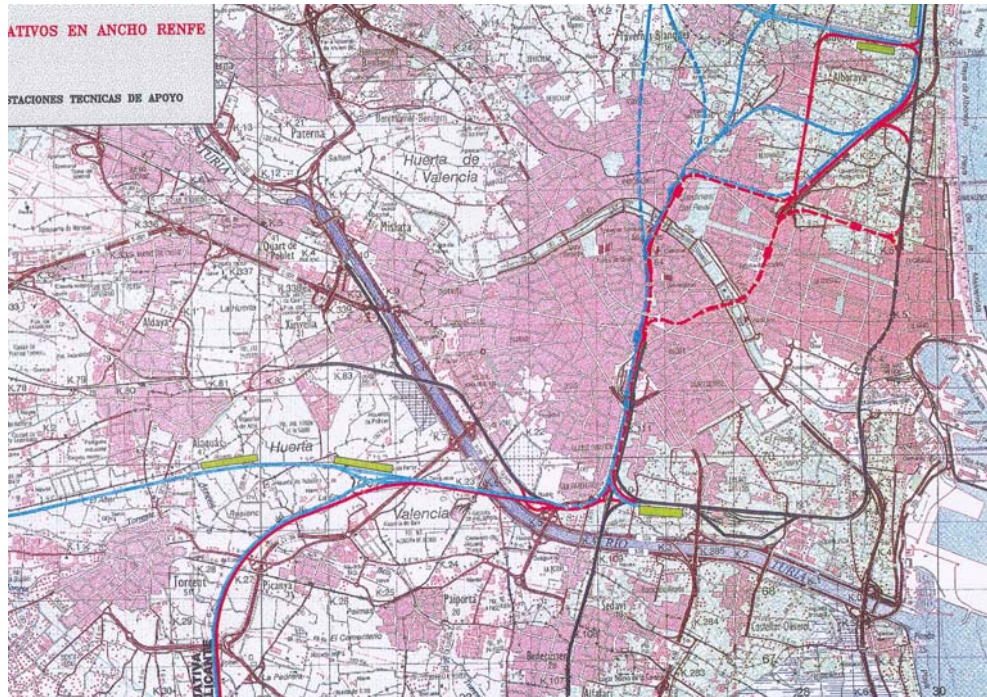


Figura 1. Alternativas estudiadas en el Estudio Informativo del año 2000 del Ministerio de Fomento.

Sobre esta base el Ministerio de Fomento envía en julio del año 2000 a los Ayuntamientos de Valencia y Albufera el ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA. MEMORIA-RESUMEN IMPACTO AMBIENTAL que plantea un conjunto de soluciones siempre sobre la base de la estación central establecida en el Acuerdo de 31 de marzo de 1999. Dicha localización obliga a tres trazados de entrada-salida desde la ciudad de Valencia (entrada oeste del itinerario procedente de Madrid por Cuenca, entrada sur del itinerario procedente de Madrid por Albacete y entrada norte del itinerario procedente de Castellón) que necesariamente han de atravesar espacios agrícolas de gran valor paisajístico e histórico: L'Horta de València que rodea la ciudad.

El estudio de impacto ambiental obvia este hecho al centrarse en el tramo que afecta las áreas urbanas de las ciudades de Valencia y Albufera y no tiene en cuenta las consecuencias negativas indirectas en los municipios vecinos que oficial y jurídicamente se consideran no afectados por las obras.

En base a este estudio se opta por la solución de trazado que atraviesa por el norte el centro histórico de Valencia mediante un túnel de dos plantas para cada ancho de vía, internacional e ibérico.

En octubre de 2002, en un claro acto de marketing político, se inauguran las obras del AVE a Valencia en su entrada sur. El acto de inauguración fue ilegal, de hecho se construyó un helipuerto para ser usado el día de la inauguración que se eliminó al día siguiente, y además, de hecho, las obras no comenzaron hasta unos meses más tarde ya que no estaban concluidos los

expedientes de expropiación. Por ello el Ayuntamiento de Picassent, entonces del PP y no informado del acto, paralizó las obras de la inauguración hasta que fue informado por Presidencia. No es el único acto político de inauguraciones ficticias realizado en la época, también se inauguraron las obras del trasvase del Ebro.

Con todos estos actos de carácter puramente político se daba por hecho la localización de la Estación del AVE (o del supuesto AVE) en el centro de Valencia.

Estos hechos generaron el movimiento social NO A LA MURALLA DEL AVE con una implicación muy directa de ayuntamientos socialistas de L'Horta Sud de Valencia.

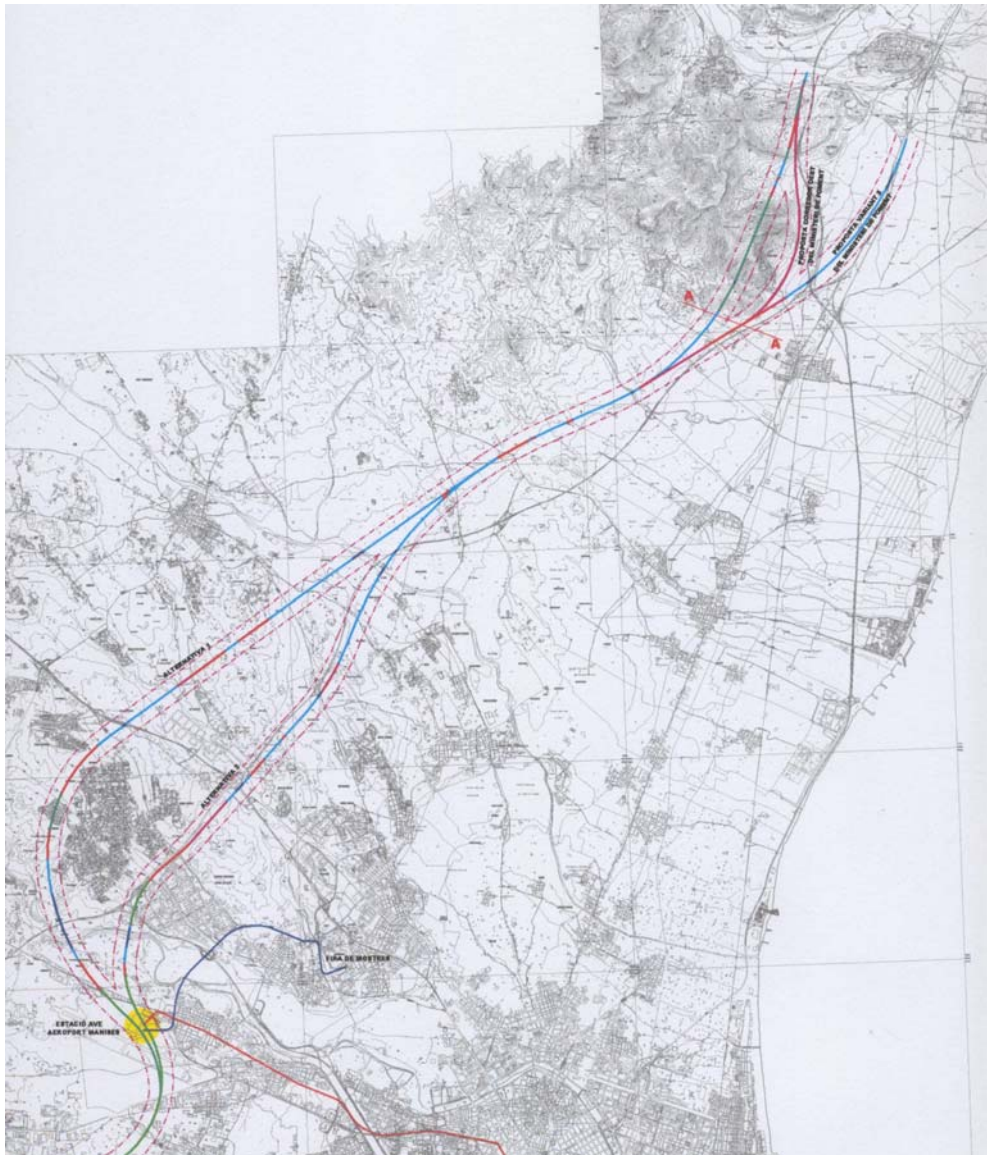


Figura 2. Propuesta de trazado alternativa para el AVE. Estudio Universitat Politècnica de València. Enero 2003.

En L'Horta Nord, algunos ayuntamientos nacionalistas y socialistas generan también un movimiento similar y nos encargan un estudio para analizar la viabilidad de localizar la estación en el aeropuerto. Dicho estudio se realizó en el año 2002 y se entregó al Ayuntamiento nacionalista de Meliana en enero de 2003. Sus principales conclusiones están editadas en un libro (1) y en él se genera una alternativa de by-pass ferroviario para el AVE con estación principal en el aeropuerto de Manises.

El 26 de febrero de 2003 se firma un nuevo acuerdo interadministrativo, el “Convenio para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia”, que suscribieron en esta ciudad el Ministro de Fomento, el Presidente de la Generalitat Valenciana, la Alcaldesa de Valencia y los presidentes de RENFE y GIF.

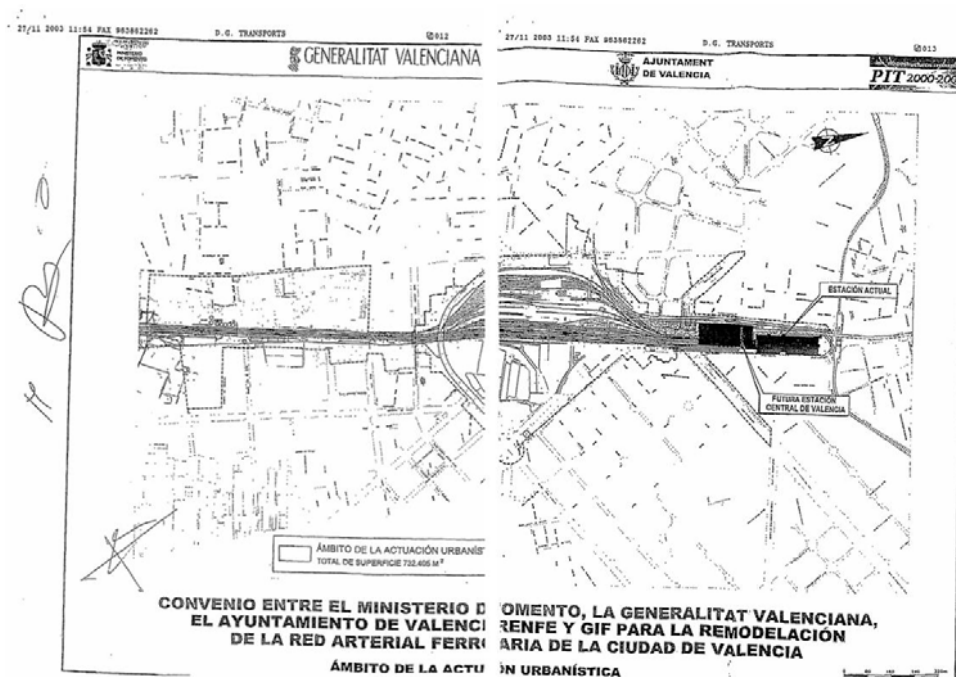


Figura 3. Reproducción del convenio interadministrativo de 2003 que fija la delimitación de la actuación y localización de la Estación

En dicho convenio se establecen las aportaciones monetarias de cada administración para las obras del AVE y se concreta en un dibujo la localización precisa de la nueva Estación Central. El diseño técnico de la nueva Estación Central se fija así políticamente y se evita cualquier estudio técnico de soluciones y cualquier proceso de debate sobre el emblemático proyecto de la nueva infraestructura. Particularmente se obvia la posibilidad de renovación urbana sobre la base de las nuevas obras públicas.

Paralelamente, el partido socialista incluye en su programa para las elecciones de marzo de 2004 la revisión urgente del trazado del AVE en el entorno de Valencia y el estudio de su posible soterramiento u otras alternativas.

En marzo de 2004 el PSOE gana las elecciones pero el proyecto del AVE continua tal y como estaba previsto en la anterior etapa popular. En los años de 2005 y 2006 se producen los únicos cambios. Por un lado se aprueba el PEIT 2005-2020 y por otro se modifica el trazado norte del AVE en su paso por la ciudad de Valencia en un estudio informativo del año 2006.

2.ALTERNATIVAS NO ESTUDIADAS

El estudio citado realizado en el año 2002 plantea una alternativa que se basa en la localización de la estación del AVE en el aeropuerto de Manises siguiendo una tendencia existente de hecho en Europa tal y como queda de manifiesto en algunos estudios europeos (2). Particularmente, en España también existen investigaciones sobre la relación entre ciudad y las estaciones ferroviarias para alta velocidad como la realizada por C. Ribalaygua (3)

Tabla 1. Estaciones intermodales de alta velocidad en aeropuertos europeos.

EN FUNCIONAMENT			
NOM	CIUTAT	PAÍS	PASSATGERS (2006)
Arlanda	Estocolm	Suècia	17.100.000
Birmingham	Birmingham	Regne Unit	9.000.000
Gatwick	Londres	Regne Unit	34.172.489
Heathrow	Londres	Regne Unit	67.530.223
Amsterdam-Schiphol	Amsterdam	Països Baixos	46.088.221
Oslo	Oslo	Noruega	17.700.000
Leonardo Da Vinci-Fiumicino	Roma	Itàlia	----
Milà-Malpensa	Milà	Itàlia	21.767.267
Lyon-Saint Exupéry	Lyon	França	6.752.333
Roissy-Charles de Gaulle	París	França	56.808.967
Brussel·les	Brussel·les	Bèlgica	----
Colonia-Bonn	Colonia	Alemanya	10.000.000
Düsseldorf	Düsseldorf	Alemanya	16.600.000
Frankfurt	Frankfurt	Alemanya	52.810.683

La propuesta presenta un trazado que bordea el área metropolitana de Valencia y sitúa su estación principal en el aeropuerto. Dicho trazado es aproximadamente paralelo al trazado del By-pass de tráfico rodado. La conexión Aeropuerto-Valencia se resolvía mediante una lanzadera semejante a la de Madrid (Barajas-Nuevos Ministerios).

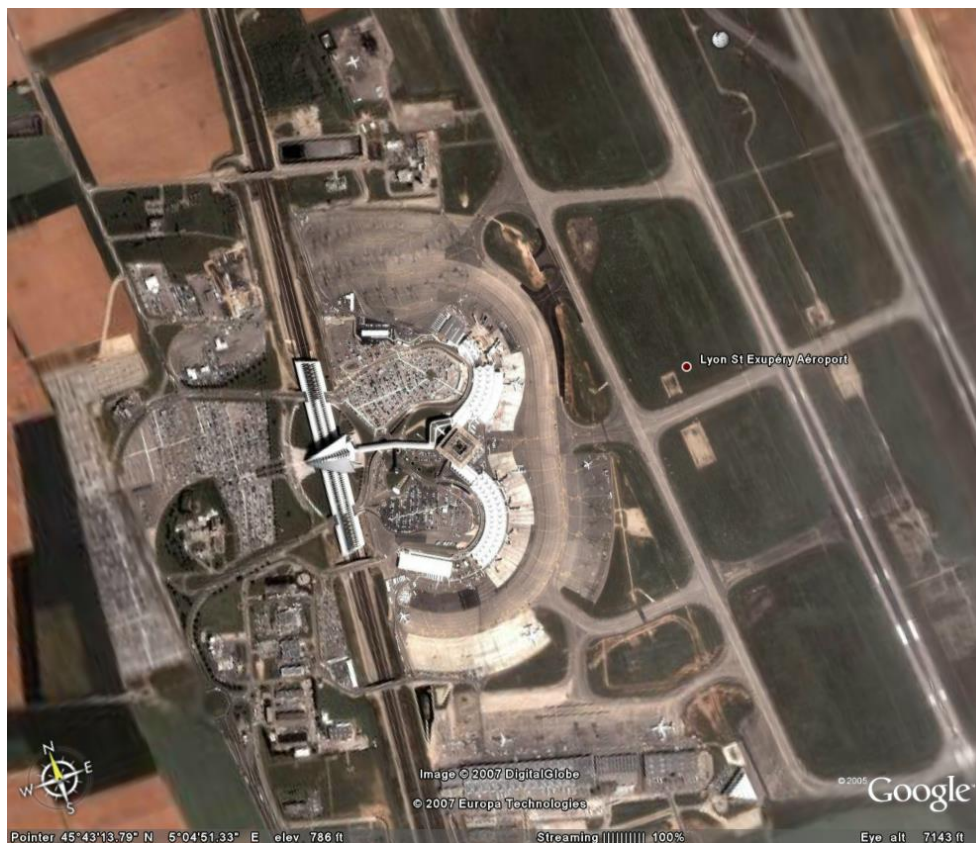


Figura 4. La estación intermodal del TGV en el aeropuerto de Lyon. Paradójicamente obra emblemática del arquitecto valenciano Santiago Calatrava. Fuente: Google.

En España son también varios los casos en que se ha optado por una estación de este tipo. El más conocido y debatido es el caso de El Prat de Barcelona siendo una propuesta insistentemente defendida por la nación Catalana y la ciudad de Barcelona.



Figura 5. Espectacular imagen de la estación intermodal de Lyon de Santiago Calatrava.

Las ventajas de la propuesta resultan claras para el caso de Valencia: mayor eficiencia del sistema de transporte estatal e internacional, menor impacto ambiental y paisajístico al evitar el paso por los espacios libres valiosos y, además, más económica.



Figura 6. Trazado de la alta velocidad ferroviaria en Cataluña. Se aprecian las tres estaciones de Barcelona.
Fuente: web ADIF.

La propuesta se puso en conocimiento del Ministerio de Fomento a iniciativa de los ayuntamientos promotores. El Ministerio siempre rechazó considerarla o estudiarla de forma oficial.

3.INDEFENSIÓN JURÍDICA DE LOS DERECHOS AMBIENTALES

Desde siempre, a mi juicio de manera acertada, se han considerado las obras públicas como acciones de la administración de interés general. Sin embargo, en la actualidad, dicho interés

público colisiona con el interés público que deriva del derecho a un medio ambiente adecuado para la vida humana y para el desarrollo de las actividades de la sociedad. Sin embargo, en la práctica frente a los intereses generales ambientales se hacen primar los intereses generales de ejecución de la obra pública.

Así ha ocurrido en este caso. En efecto, el Ayuntamiento de Mediana interpone recurso contencioso-administrativo nº 701/03, en el año 2003, ante la Audiencia Nacional asumiendo el caso la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Octava. Básicamente el recurso planteaba que se estudiara la alternativa desarrollada en la fase de estudio de alternativas ya que no había sido considerada. La sentencia se publica en marzo de 2006 y señala que el Ayuntamiento de Meliana no es quién para decir al Ministerio de Fomento las alternativas que debe estudiar. Y además dice que debe esperarse al proyecto de obra (¿) para plantear alternativas con el grado de detalle del estudio que aporta. Es decir, una sentencia inaudita e incomprensible ya que, de hecho, impide que agentes sociales distintos del propio Ministerio planteen alternativas técnicas para su estudio y concede al Ministerio la prerrogativa de definir a priori las alternativas que deben estudiarse en el estudio informativo y ser objeto de análisis de impacto ambiental desechando, de entrada, aquellas que, de manera no justificada, no le conviene estudiar.

Cabe la posibilidad de recurrir la sentencia a instancia superior pero ello supone un proceso de 5 a 7 años que no interrumpe el proceso administrativo de ejecución de la obra pública por lo que, casi con toda seguridad, en el momento de dictarse nueva sentencia las obras ya estarían finalizadas llegándose así a una situación irreversible.

Todo este conjunto de hechos lleva a la conclusión de una ausencia de garantías jurídicas en la defensa de los derechos ambientales o interés general ambiental de la población. En otras palabras, el derecho ambiental reconocido en la Constitución Española queda inhabilitado de hecho al no existir mecanismos jurídicos reales que permitan el disfrute real de dicho derecho negando incluso la posibilidad de plantear alternativas técnicas que puedan ser mejores que las planteadas por el Ministerio de Fomento.

Y todo ello sobre la base de un acuerdo interadministrativo de carácter político.

4.LA PROPUESTA DEL PEIT 2005-2020 PARA VALENCIA

Tras las elecciones generales del año 2004 el movimiento NO A LA MURALLA DEL AVE espera el cumplimiento de las promesas electorales pero no es así. Las obras del AVE en L'Horta Sud continuarán con algunas pequeñas modificaciones. Los alcaldes y diputados socialistas que habían hecho campaña durante las elecciones ahora callaron.

El Gobierno modifica el plan de infraestructuras anterior y aprueba el PEIT 2005-2020. En él se considera que el corredor mediterráneo ya tiene condiciones de alta velocidad y se abandona cualquier nueva infraestructura ferroviaria Valencia-Barcelona para velocidades de 300-350 km/h. La red preparada para dichas velocidades se queda como una red radial con centro en Madrid (4). Para el resto la alta velocidad significa adecuación de la infraestructura a 200 km/h para unidades tipo EUROMED o similares. Pero públicamente se sigue hablando del AVE.

Valencia, la inmensa mayoría de la población cree que las obras que se están realizando o está previsto que se realicen son para el AVE, es decir, para un tren de velocidades de 300 km/h. En los medios de comunicación tanto estatales como valencianos (gobernados por distintos partidos) se identifica sistemáticamente alta velocidad y AVE.

5.UNA PROGNOSIS DIFÍCIL DE CREER

En octubre de 2006, el Ministerio de Fomento hace público el “Estudio Informativo de la Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo II”. Anteriormente, en julio de 2006 se publicó la DIA del tramo I y del tramo Valencia-Castellón. En la DIA del tramo I se reconoce oficialmente que el proyecto objeto del estudio de impacto ambiental no presenta alternativas.

En el nuevo estudio informativo se substituye el túnel de dos plantas y cuatro vías, dos para ancho UIC y dos para ancho ibérico, que transcurría por el centro de la ciudad histórica por debajo de la Generalitat para evitar el paso por debajo de la Catedral, por un túnel de dos vías mixtas con circulaciones previstas para todos los movimientos de viajeros: ancho UIC, regionales ancho ibérico y cercanías.



Figura 9. Nueva definición del tramo II de la red arterial ferroviaria de Valencia.
Estudio Informativo M de Fomento octubre 2006.

El túnel discurre bajo la plaza de toros, por la Gran Vía de Marqués del Túria, Avda de Aragón, Avda Tarongers y sale a superficie junto a la boca del túnel actual próximo a las playas de la Malvarrosa y la Patacona. A la salida, mediante “saltos de carnero” se separan las vías ancho UIC de las vías ancho ibérico.

La yuxtaposición de todas las circulaciones en estas dos vías mixtas (una para cada sentido de circulación) se justifica en una prognosis de circulaciones para el año 2035 difícil de creer. Concretamente para cercanías, las 81 circulaciones diarias del año 2006 Valencia-Castelló se mantienen en la misma cifra para el año 2035. Las 34 circulaciones del año 2006 de largo recorrido pasan a 45 en el año 2035. Y, finalmente, las 6 circulaciones regionales del año 2006 pasan a 12 en el año 2035. No se aporta el estudio que llega a dichas conclusiones.

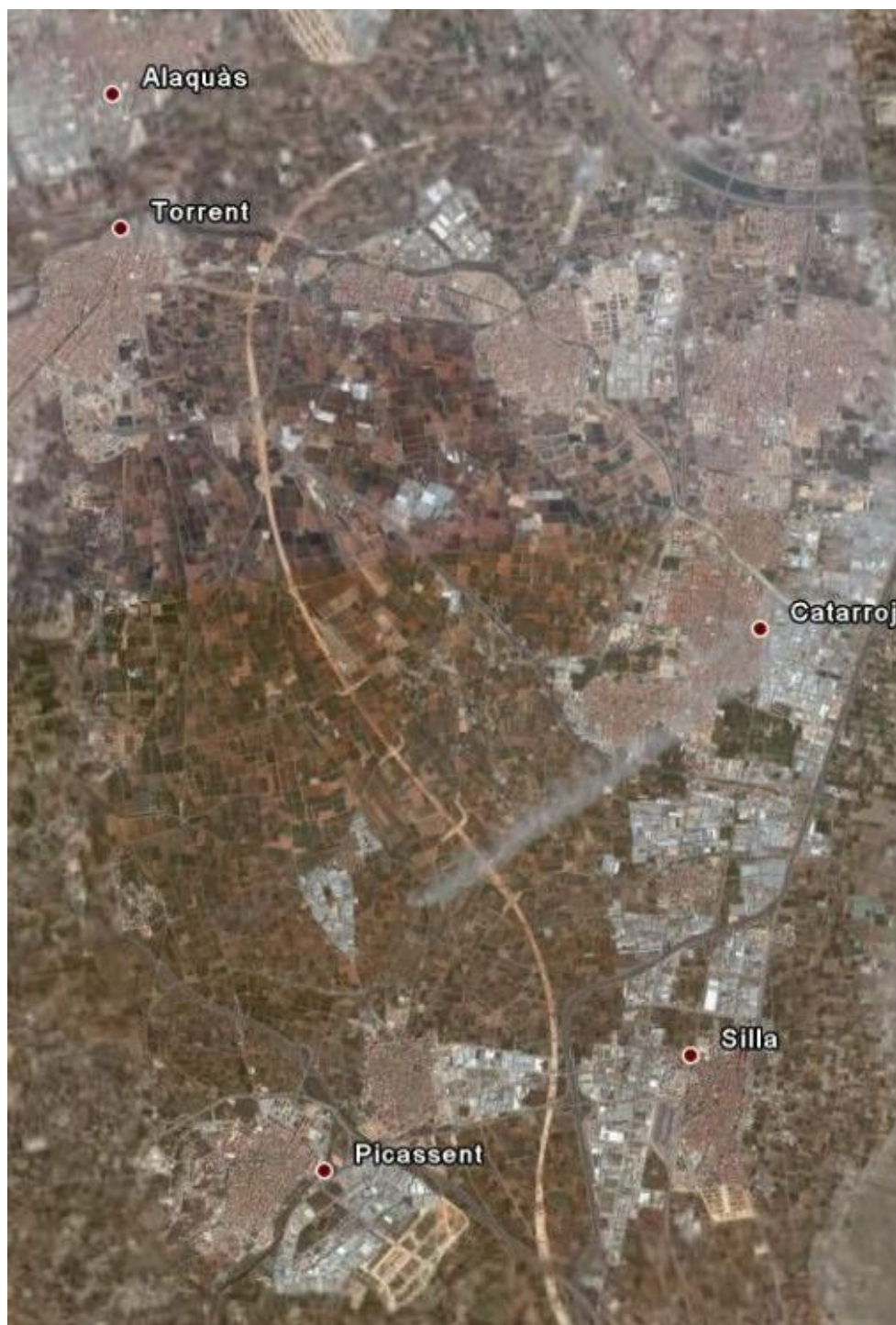
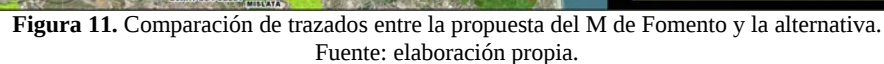


Figura 10. Trazado del AVE en L'Horta Sud. Se aprecian los efectos de transformación de suelo, barrera y fragmentación del territorio producido por la infraestructura. Fuente: Google.

A nuestro juicio el número de circulaciones previsto es muy bajo y, en consecuencia, el nuevo túnel previsto nacerá obsoleto e incapaz de responder a un aumento de la demanda.

El nuevo trazado por L'Horta Sud, ya casi ejecutado, ha producido unos evidentes daños ambientales y paisajísticos. Ha fragmentado los espacios libres de territorio que quedaban generando un muro en una superficie de geografía casi completamente llana. Todo ello con el visto bueno de los políticos valencianos y españoles de los dos grandes partidos.

La superficie de tierra agrícola de máxima calidad afectada que se transforma directamente en espacio para las infraestructuras o en reductos marginales sin uso supone un grave impacto. De hecho, el suelo agrícola de dicho tipo es muy escaso en la Comunidad Valenciana y tan solo supone el 3,9% de su superficie, inferior a la superficie ya urbanizada. Dicha superficie queda disminuida y fragmentada.



La afección a los recursos naturales en términos de superficie de huella ecológica o despena ecológica también es significativa ya que equivale a la desaparición de recursos naturales necesarios para el mantenimiento de la vida de 185 personas.

Y finalmente el efecto sobre el paisaje es también extraordinariamente significativo ya que en muchas partes de su trazado presenta alturas de 8 a 10 metros en una zona totalmente llana.

En el caso de L'Horta Nord va a repetirse una obra de características similares en cuanto al impacto que va a producir basado en un túnel que nacerá obsoleto y todo ello ... para que circule el EUROMED más libre!.

7.AÚN ES POSIBLE ACTUAR DE MANERA DIFERENTE

Ante los hechos consumados del trazado por L'Horta Sud, se encarga de nuevo, esta vez por siete ayuntamientos de cuatro partidos políticos distintos de L'Horta Nord (Bloc, EU, PSOE, PP) un segundo estudio para acondicionar la propuesta inicial del año 2003 a la situación actual. Ello se realiza durante el período preelectoral de las elecciones municipales del presente año de 2007, entre enero y abril.



Figura 12. Segunda propuesta alternativa. Proyecto urbano de reordenación del entorno de la nueva Estación. Se genera un nuevo eje viario diagonal de gran importancia. Fuente: elaboración propia.

En él se desarrolla una nueva propuesta a partir de la situación de hecho y de las obras consumadas en L'Horta Sud y además se desarrolla un proyecto de renovación urbana de Valencia al cual la administración renunció al firmar los acuerdos interadministrativos señalados. En la nueva propuesta se plantean dos estaciones: una en el centro y otra en el aeropuerto manteniendo el by-pass ferroviario al norte de Valencia pensando en un proyecto para servicios a 300-350 km/h en ancho UIC de conexión de Valencia con Barcelona.

La nueva estación central se localiza a ambos lados de una gran plaza que se convierte en un nuevo centro urbano generando una gran avenida que cruza la ciudad aprovechando el espacio destinado al Parque Central.



Figura 13. Simulación 3D de la propuesta alternativa de recuperación urbana de Valencia y diseño del Parque Central realizada por el arquitecto argentino Carlos Prieto.

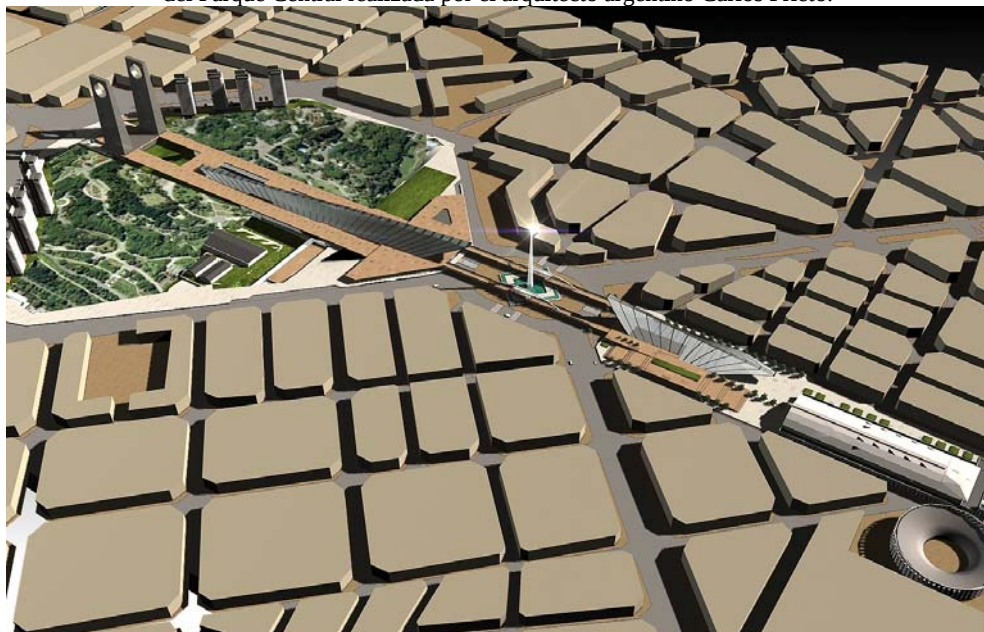


Figura 14. Simulación 3D de la propuesta alternativa de recuperación urbana de Valencia y diseño del Parque Central realizada por el arquitecto argentino Carlos Prieto. Visión global.

8.A MODO DE CONCLUSIÓN

El problema de fondo, sin embargo, continúa: los estudios de soluciones y de impacto ambiental se realizan para justificar las obras previamente decididas y cualquier planteamiento o análisis distinto desde fuera de las instancias oficiales molesta. Por eso los técnicos de las empresas y de la administración permanecen callados y no arriesgan perder encargos de la administración. Ni siquiera se atreven a opinar para mostrar obviedades. Por ello los ingenieros hemos perdido respeto social. Se nos ve como mercenarios al servicio de los intereses políticos de turno siempre coyunturales.

El caso de Valencia es paradigmático. Se parte de un estudio de alternativas que no estudia las alternativas y cuando alguien externo las plantean se obvian por la administración en un marco, de hecho, de ausencia de garantías jurídicas para la defensa de los intereses generales ambientales de la población.

Pero la ausencia de rigor técnico se paga cómo se pagó en el caso de “El Carmel” de Barcelona. Una encrucijada difícil de resolver en la cual la sociedad espera de los ingenieros el rigor de sus propuestas y los ingenieros debemos opinar públicamente sobre las decisiones y los procesos administrativos desde el rigor técnico. Dejar de opinar es inhibirse en los retos de nuestra sociedad actual donde la complejidad de los problemas hace que la población se inhiba de participar en un debate sobre temas que no entiende.

Por eso, desde el Colegio de Caminos se debe generar algún sistema de participación en el debate sobre los grandes temas de obra pública con criterios única y exclusivamente técnicos y hasta donde permita el conocimiento técnico existente. Sólo así la profesión aportará su conocimiento al servicio de una sostenibilidad que en ningún caso puede estar supeditada a la coyunturalidad de los gestores políticos ni a la distribución de proyectos por parte de la administración de turno. Y sólo así la profesión podrá recuperar el prestigio que siempre debió tener.

9.BIBLIOGRAFÍA

- (1) Miralles i Garcia, J.L. (2006). L’Estació intermodal de l’AVE a l’aeroport de Manises: una alternativa millor. José Luis Miralles i Garcia. Editorial BROSQUIL. València. 1-107.
- (2) Informe (1996). COST 318 Interaction between High Speed and Air passenger Transport. Comisión Europea. Dirección General de Transporte.
- (3) Ribalaygua Batalla, C (2005). Alta velocidad ferroviaria y ciudad: Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas. Instituto Juan de Herrera. Madrid 1-134.
- (4) Faure Benito, R. (2004). La tracción eléctrica en la alta velocidad ferroviaria. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, pp 313-316.