

Una pasarela peatonal y una carretera cruzarán la vía del AVE a su paso por la ciudad

IU reclama un mayor número de pasos para viandantes y vehículos para evitar que la Alta Velocidad ferroviaria divida a Zamora en dos. La provincia aspira a lograr un desarrollo similar al de Ciudad Real, que se ha transformado en los últimos quince años gracias al nuevo tren

26.12.2007 - ALBERTO FERRERAS | [ZAMORA](#)

El Tren de Alta Velocidad ya está más cerca de la ciudad. Acaba de llegar a Valladolid y en pocos años hará parada en la estación de Zamora, a mitad de camino entre Madrid y Vigo. Aunque las obras del tramo entre Olmedo y Zamora que engancha con la vía Madrid-Valladolid aún no han comenzado, todo está a punto para su inicio. Cuatro de los cinco tramos de este trazado están ya adjudicados y la entrada del Tren de Alta Velocidad en la ciudad está igualmente planificada a través del Plan General de Ordenación Urbana.

Aunque no será hasta el primer trimestre del año 2011, si no hay retrasos, cuando el AVE llegue a Zamora, las líneas básicas del proyecto ya están definidas y, antes incluso de que se hayan iniciado las obras, ya han surgido las primeras voces críticas sobre su trazado a su llegada a la capital zamorana.

Llegada del Tren de Alta Velocidad a la estación de Campo Grande, en Valladolid. / RAMÓN GÓMEZ



Sin soterramiento

Las quejas vienen motivadas fundamentalmente por la falta de soterramiento de las vías del tren, algo que va contra la tendencia general en el resto de capitales de provincia de Castilla y León a las que se extenderá el AVE. En Valladolid será el prestigioso arquitecto Richard Rogers el que se encargue de "esconder" las vías; en Palencia, donde aún no se han iniciado las obras del AVE, el Ayuntamiento ya baraja un proyecto para soterrar la línea ferroviaria, mientras que en Burgos se ha optado por sacar la estación de parada del tren veloz a las afueras de la ciudad.

En Zamora, en cambio, la Alta Velocidad transcurrirá junto a la actual vía procedente de Madrid, aunque con la diferencia de que con la llegada del AVE las vías se vallarán en todo su trazado. El peligro está en la falta de permeabilidad, que puede convertir el tren de altas prestaciones en un muro infranqueable que divida a Zamora en dos y deje a un lado a barrios del nordeste como Alviar o Peña Trevinca.

Desde el punto de vista de la influencia del AVE en el desarrollo urbanístico de la ciudad, el concejal de Izquierda Unida Francisco Guarido explica que el PGOU apenas contempla nuevos pasos para sortear las vías, pese a que el futuro tren no permitirá cruzarlas a nivel, algo que sí hacen ahora viandantes que se dirigen a barrios como Las Llamas o La Villarina o zonas industriales como la de la carretera de Villalpando. El PGOU contempla únicamente un nuevo paso peatonal elevado sobre las vías del tren que conectará la avenida Alfonso Peña con la carretera de Villalpando y una nueva carretera que una Benedictinas con el norte de la ciudad.

A juicio de IU, si se descarta definitivamente el soterramiento, que sería la solución más eficaz, se necesitarían más pasos peatonales y de vehículos para hacer permeable la ciudad y evitar que quede dividida en dos por culpa de la Alta Velocidad. Por ello, la coalición plantea que se habiliten al menos tres nuevas pasarelas para peatones, algo que no es descabellado si se tiene en cuenta además que en la zona de Benedictinas, junto a las vías, está previsto un importante desarrollo urbanístico.

Otro de los problemas que plantea la vía del AVE es la salida de la ciudad en dirección a Galicia por la zona del bosque de Valorio. En este caso, las obras pertenecen al trayecto entre Zamora y Orense, que está

menos avanzado que el de Valladolid-Zamora, por lo que habrá que esperar para conocer el trazado definitivo y ver como afecta al "pulmón verde" de la ciudad.

Reordenar el transporte

En cualquier caso, la trascendencia del AVE en el desarrollo urbanístico es tal que, si ocurre lo que en otras provincias españolas en las que se ha implantado la alta velocidad, la nueva línea ferroviaria transformará el urbanismo de Zamora. A este respecto, el profesor de la Universidad de Castilla La Mancha José María Coronado, que ha presentado un estudio en un congreso sobre 'la Alta Velocidad y el territorio' celebrado en Ciudad Real, subraya, en base a la experiencia castellano manchega, que para extender el efecto del AVE en el territorio es necesaria la reorganización de las redes y servicios de transporte, como ha ocurrido en los casos de Ciudad Real y Puertollano.

Según este autor, los beneficios de una inversión tan elevada como es la construcción y explotación del ferrocarril de alta velocidad se pueden extender a una mayor población si se adoptan medidas como la construcción de una estación de autobuses junto a la del AVE. Esto figura ya como proyecto de futuro en Valladolid mientras que en Zamora es un paso que se tiene ganado ya que la estación del transporte interurbano por carretera está junto a la de ferrocarriles, que será en la que pare el AVE. Otras medidas que recomiendan los expertos son la coordinación de horarios entre el AVE y los autobuses interurbanos, la coordinación con las redes ferrocarril convencional y la mejora de las redes de carreteras y los accesos a las estaciones, así como la construcción de aparcamientos de tarifas económicas.

El ejemplo de Ciudad Real, según coinciden en señalar políticos y empresarios, es el que debe seguir Zamora para lograr que la Alta Velocidad suponga un verdadero desarrollo y no sirva únicamente para partir de esta provincia hacia Madrid más fácilmente. El concejal de Desarrollo y Obras de Zamora, José Luis González Prada, ya ha empezado a estudiar los documentos de las repercusiones del AVE en otras ciudades para tomar buena nota para Zamora.

Sobre la planificación del AVE, el secretario de la patronal zamorana CEOE-Cepyme, Luis de Luis, lamenta que hoy en día no haya suelo industrial disponible en la ciudad. Recuerda a las instituciones que aún están a tiempo de crear la infraestructura necesaria para que con el AVE lleguen empresas de Madrid dispuestas a asentarse en Zamora, como ha ocurrido en la provincia de Ciudad Real en los últimos quince años, desde que en 1992 se inauguró el AVE Madrid-Sevilla.

Integración

Otra de las ciudades a las que ha llegado el AVE es Lleida, en cuya universidad trabaja la profesora Carmen Bellet, que también ha estudiado las repercusiones del tren del siglo XXI.

En su opinión, el AVE introduce mejoras sustanciales en la accesibilidad, lo que supone una oportunidad para la dinamización económica y social de los territorios, aunque por sí solo no sea suficiente para aprovechar esa oportunidad. «La capacidad de dinamización del Tren de Alta Velocidad será tanto más importante cuanto más integración haya entre el proyecto de su implantación física y el proyecto urbano de ciudad», concluye la geógrafa experta en urbanismo de la Universidad de Lleida.

<http://www.elnortedecastilla.es/20071226/zamora/pasarela-peatonal-carretera-cruzaran-20071225.html>