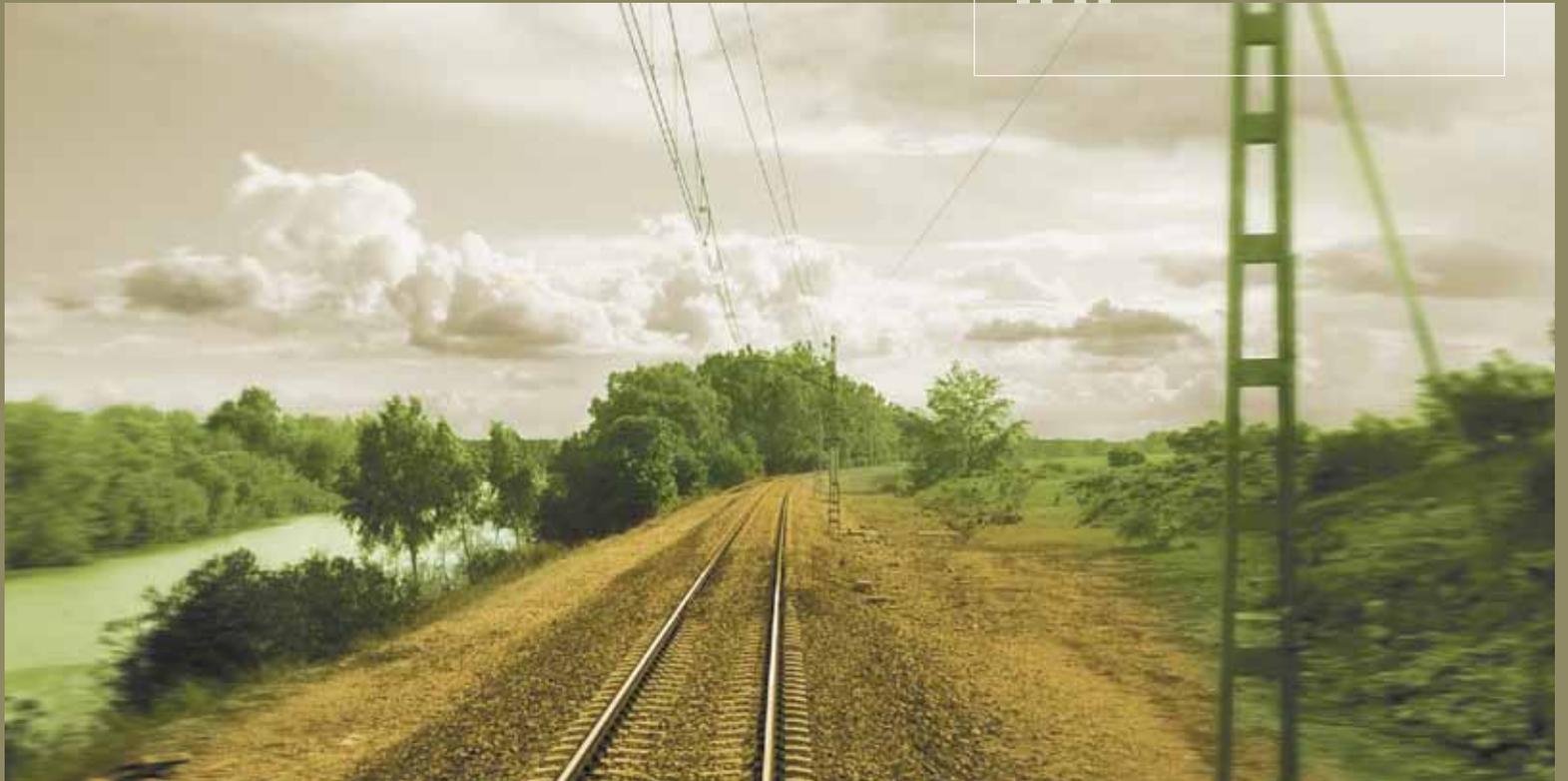


**Paisaje y ferrocarril en
el Valle del Guadalquivir**
Recuperación de entornos
ferroviarios en la provincia
de Córdoba



Paisaje y ferrocarril en el Valle del Guadalquivir

Recuperación de
entornos ferroviarios en
la provincia de Córdoba



JUNTA DE ANDALUCÍA

Consejería de Fomento y Vivienda
Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

Centro de Estudios
Paisaje y Territorio

EQUIPO REALIZADOR

Dirección y coordinación

Miguel González Rodríguez

Autores

Fernando Benito Rey

Bartolomé Muñoz Pozo

Cristina Ortiz Molina

Dirección y seguimiento institucional

Consejería de Obras Públicas y Vivienda:

Juan Luis Díaz Quidiello y Andreas Hildenbrand Scheid

Centro de Estudios Paisaje y Territorio:

Jesús Rodríguez Rodríguez

Coordina la edición

Consejería de Fomento y Vivienda. Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones

Revisión y seguimiento del Centro de Estudios Paisaje y Territorio

Juan Vicente Caballero Sánchez y Carmen Venegas Moreno

Diseño gráfico: Faustina Morales

Maquetación: Teresa Barroso, Ensenada³

Corrección: Salud Moreno Alonso

Dibujos: Cristina Ortiz Molina

ISBN: 979-84-7595-294-9

Nº de registro: JAFV/SGT-27-2012



La Junta de Andalucía desarrolla diversas líneas de trabajo dirigidas a la generación y mejora del conocimiento de nuestros paisajes, condición necesaria para la mejor ordenación y gestión sostenible del territorio y sus recursos. Este interés viene apoyado, entre otras líneas de acción, a través de sucesivas convocatorias de subvenciones encaminadas a impulsar la investigación en materia de paisaje, que tienen por objeto favorecer el estudio y conocimiento del paisaje, en trabajos promovidos desde la universidad y el ejercicio profesional. Tales propósitos se ven finalmente reflejados en la publicación de las investigaciones realizadas, tarea que se inició por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y que continúa con la cooperación actual entre las Consejerías de Fomento y Vivienda y de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, asesoradas para este fin por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

Por otra parte, el 6 de marzo de 2012 el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó la Estrategia de Paisaje de Andalucía, documento que desarrolla el Convenio Europeo del Paisaje y que viene a establecer, a partir de la consideración del paisaje como noción transversal, un marco general para la coordinación de las diferentes políticas públicas en esta materia.

La dimensión paisajística de las infraestructuras constituye un tema emergente de investigación y reflexión. Así lo han atestiguado los tres congresos internacionales sobre paisaje e infraestructuras celebrados, respectivamente, en los años 2006, 2008 y 2010, el último de ellos mediante colaboración entre el Consejo de Europa, el Ministerio de Medio Ambiente y la Junta de Andalucía.

En este contexto, obras como la que ahora se presenta muestran el camino a seguir para la consolidación de esta línea de investigación. Si bien el estudio se ciñe a un ámbito concreto (el valle del Guadalquivir en la provincia de Córdoba), hay que decir que su contenido es más amplio y ambicioso. Se trata de un planteamiento sobre la dimensión paisajística de los ferrocarriles, el cual, aplicado a un determinado tramo de la red ferroviaria de Andalucía, hace posible la emergencia de un modo de entender el tratamiento paisajístico de las infraestructuras de transporte en general y de los ferrocarriles en particular.

Pero esta obra da un paso más y plantea cuestiones de alcance general sobre la función territorial del ferrocarril y su capacidad de actuar como inductor de actividades productivas. Pero lo hace desde el entendimiento de que en el momento presente el desarrollo tiene dimensiones más complejas que en el pasado, e incluye la calidad de vida, la sostenibilidad y la cohesión social. El mérito de la publicación que ahora se presenta radica justamente en partir de este concepto contemporáneo de desarrollo para mostrar el potencial de esta infraestructura en el mismo.

El presente trabajo ha sido elaborado por un equipo coordinado por Miguel González Rodríguez, experto en ordenación del territorio con diversas publicaciones de temática ferroviaria. Nos encontramos ante una investigación que es resultado de un proceso de maduración científica en relación con el tema tratado, y se aprecia también cómo esa perspectiva es capaz de dar frutos en forma de criterios y objetivos de tratamiento paisajístico que, convenientemente aplicados, pueden mejorar sensiblemente la contribución de los ferrocarriles a la calidad de los espacios o marcos vitales. Como expresan los autores, "hay que descubrir nuevas racionalidades". Sin duda, el paisaje lo exige y es mérito de los autores haberse percatado de ello y haber avanzado en esa dirección.

Es destacable la coherencia de conjunto que se aprecia a lo largo de toda la obra. El planteamiento teórico inicial sustenta e informa todo el desarrollo del trabajo, desde la interesante descripción de recorridos a las propuestas generales y particulares, pasando por el inventario y clasificación del patrimonio ferroviario.

Conviene igualmente hacer referencia a la riqueza y diversidad del aparato gráfico utilizado, que incluye fotografías, ortofotos, mapas temáticos, croquis y dibujos. Los autores incluso hicieron un vuelo, en septiembre de 2010, gracias al cual obtuvieron interesantes vistas aéreas de diversos puntos del tramo ferroviario estudiado.

Mención especial merecen los dibujos de Cristina Ortiz Molina, que no sólo enriquecen el trabajo, sino que, dando un paso más, dan a esta obra una especial personalidad gráfica, algo poco frecuente en las publicaciones sobre paisaje. Desgraciadamente, Cristina falleció pocos meses después de la finalización del trabajo. Sirvan estas líneas como homenaje y reconocimiento a su persona y a su valía profesional.

Consejería de Fomento y Vivienda

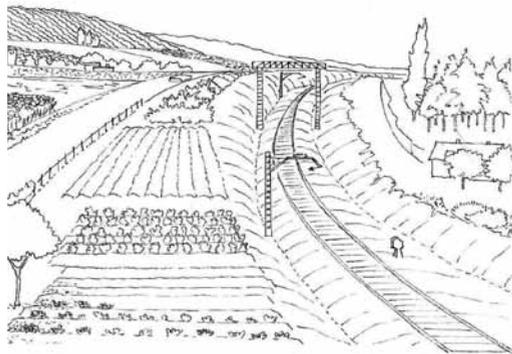
Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

Centro de Estudios Paisaje y Territorio

Índice

Presentación	9
Parte primera	
Marco teórico	15
Parte segunda	
Recorrido por un paisaje deteriorado	37
Parte tercera	
La creación de un paisaje ferroviario	81
Bibliografía	181
Guía visual	
Un paisaje dibujado	185
Guía visual	
Un paisaje fotografiado	195

Presentación



Las infraestructuras entendidas como tramos vinculados a su entorno

Resumen del contenido y objetivos del trabajo

La implantación de nuevos servicios ferroviarios en Andalucía es uno de los objetivos prioritarios contemplados en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (en adelante **PISTA**). Estos servicios completan un cuadro estratégico caracterizado por una concepción global de la movilidad. Así, detrás de las medidas de orden cuantitativo, como la programación de nuevos servicios y la reapertura de estaciones, asoma la intención de cuidar determinados aspectos derivados de una visión integral de las infraestructuras, introduciendo una panorámica territorial en la que el paisaje es un valor y las infraestructuras un elemento ordenador esencial en la conformación del mismo.

La accesibilidad, el equilibrio intermodal, la calidad ambiental y la correcta relación funcional con el entorno aportan cualidades paisajísticas en la planificación de la movilidad.

Desde las páginas del **PISTA** se insiste en una visión compleja de las infraestructuras, como trama vinculada directamente a su entorno territorial. Es una perspectiva que está presente en numerosos y significativos párrafos de dicho documento, donde abundan los comentarios que, de forma explícita, van en esa dirección:

“Superar la concepción de las infraestructuras como tramos desvinculados de sus entornos territoriales. Es necesario incrementar las escalas en las que deben tomarse las decisiones y lograr que las redes de infraestructuras se integren como tramas en sus entornos. La relación infraestructura-patrimonio territorial no debe plantearse, por tanto, exclusivamente por tramos de proyectos constructivos. Debe ser tenida en consideración con antelación y desde una perspectiva territorial que permita adelantarse a la aparición de posibles conflictos. Para ello, es fundamental establecer di-

rectrices adecuadas para los ámbitos en los que se planifiquen las actuaciones”

La interrelación y complementariedad entre diversas formas de movilidad y la búsqueda de fórmulas de gestión conjunta entre los diferentes servicios de transporte público obligan y al mismo tiempo facilitan la unificación de las políticas paisajísticas contempladas en el planeamiento para el tratamiento de las infraestructuras.

Por otra parte, estas preocupaciones atienden también a la necesidad de coordinación, desarrollo y coherencia con los contenidos que, en este sentido, están presentes en el conjunto de la legislación sectorial y de una manera especial en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** como principal marco de referencia.

La intervención en entornos ferroviarios, dependiendo de sus características y del medio en que se actúe, tiene un efecto difusor, desde el punto de vista funcional y paisajístico, sobre los ámbitos adyacentes, reactivando espacios infrautilizados o en desuso y posibilitando el tratamiento y recuperación de otras infraestructuras existentes e incluso la implantación de nuevas trazas complementarias.

El viaje, en cada uno de sus modos, tiene unas especificidades que es necesario explorar y potenciar. El ferrocarril, objeto de este estudio, no es una excepción y, además de llevar asociada su propia problemática, ofrece una singularidad que debe convertirse en recurso y no en obstáculo a la hora de planificar y ensayar propuestas de intervención en su trazado. Desde su soporte rígido, que lo dota de permanencia física y comprensión visual del recorrido, hasta el anexo de instalaciones necesarias para su funcionamiento, pasando por las cualidades propias del vagón, se despliega un abanico de peculiaridades que singularizan el transporte ferroviario.

La recuperación y adecuación de las infraestructuras existentes es esencial para hacer viables



los objetivos del **PISTA**. En el caso que nos ocupa, no basta, como ya se ha dicho, con restablecer o programar nuevos servicios. El objetivo marcado, la utilización del tren, pasa por incrementar el prestigio de un sistema de transporte desfavorecido en las últimas décadas. El abandono progresivo que ha sufrido el ferrocarril convencional ha arrasado buena parte de su infraestructura adyacente. Al abandono de las estaciones y de sus instalaciones complementarias hay que añadir el deterioro de los espacios ferroviarios, la aparición de graves dificultades de accesibilidad, la relación inadecuada entre la estación y los centros urbanos, los recorridos de viaje por espacios residuales mal tratados y carentes de interés, etc.

La incorporación de correcciones en este sentido, dignificando espacios y edificios y dotándolos de sentido funcional, ambiental y paisajístico, favorecerá sin duda el desplazamiento pretendido hacia este modo de transporte. El rescate de sus valores patrimoniales, históricos y simbólicos, que refuerza las actitudes de identificación con lo público, forma parte de una manera de interpretar e intervenir en el paisaje, pues se generan unos usos que acaban definiéndolo con tanta fuerza como su soporte físico. El espacio animado modifica el escenario vacío. La circulación de trenes modifica la percepción del paisaje previo, del mismo modo que lo hace la estación en hora punta con respecto a la soledad de la madrugada.

La superposición del medio físico y las actividades que se producen sobre él forman un resultado final que da significado al territorio. El clásico acercamiento a la realidad, basado en la distinción entre geografía física y geografía humana, sigue vigente.

La delimitación de los entornos que pretenden estudiarse en este trabajo engloba la plataforma por la que discurre el ferrocarril y los lugares próximos sobre los que interactúa, un espacio más amplio que las bandas de afección contempladas en

la ley, con especial atención a los espacios donde se produce el encuentro con el resto de trazas viarias (rodadas o peatonales).

La escala y características de la pieza a analizar, así como la extensión del área delimitada para su estudio e intervención, incorporan problemas de diferente rango por sus implicaciones de orden funcional, territorial y paisajístico. Otro tanto ocurre con los condicionantes derivados del grado de centralidad que el lugar ejerce sobre su área de influencia (metropolitana, supramunicipal, comarcal u otras unidades territoriales) y de las peculiaridades de su emplazamiento.

Dado el carácter eminentemente lineal de los trazados ferroviarios, se presenta constantemente el problema de la transversalidad. Este problema, muy extendido en la práctica, crea conflictos de todo tipo y es un ejemplo donde se hace evidente la lectura conjunta de la infraestructura, su funcionalidad y el impacto que produce en el paisaje. Funcionalidad y paisaje, como en tantas otras ocasiones, forman un tándem que no conviene disociar.

La continua referencia que en los análisis anteriores viene haciéndose al binomio función/paisaje es consecuencia de una determinada interpretación y posicionamiento ante ambos términos. La problemática que presentan las infraestructuras respecto al paisaje forma parte del propio debate que sobre el paisaje en general viene desarrollándose con intensidad en tiempos recientes, aunque sea un tema que siempre ha latido, escondido de diferentes maneras, en cualquier tipo de intervención humana. Son innumerables los textos e incontables las maneras de asomarse al mundo del paisaje. Desde las aproximaciones más teóricas hasta las que prefieren el proyecto como campo de investigación, las conclusiones, resultado de diferentes intereses, son variopintas.

El **Convenio Europeo del Paisaje** recoge esta rica tradición e introduce un concepto lo



suficientemente amplio y consensado del término, entendiéndolo como un valor consustancial al territorio (**el paisaje es todo**), que debe incorporarse al conjunto de prácticas y políticas sectoriales llevadas a cabo por los países que lo han suscrito.

En este trabajo la reflexión apunta hacia la consideración de las relaciones entre función y paisaje como dualidad simbiótica, que se enriquece mutuamente cuando esa relación es correcta, cuando sus caminos van entrecruzados y no avanzan con independencia el uno del otro. Así, en ocasiones, la calidad paisajística de un territorio se percibe como resultado armonioso de la suma de otros valores. El paisaje, como cualidad del territorio, adquiere desde este enfoque un **significado**. Creemos que es la intención del **Convenio Europeo del Paisaje**, al querer dotarlo de un carácter transversal que impregne todas las actuaciones parciales sobre el territorio.

No quiere decirse con esto que haya que huir de un propósito apriorístico en las intervenciones sobre el paisaje, buscando una percepción consciente de él (por ejemplo la instalación de un mirador en un paraje singular), sino recordar que también existe, y de hecho es lo más frecuente, una percepción inconsciente del entorno, consecuencia de un uso cotidiano del mismo que se caracteriza por la superposición simultánea de diversas actividades. El disfrute del paisaje puede explotarse como recurso específico, pero también cabe entenderlo como cualidad inherente al quehacer cotidiano.

El paisaje, además, proporciona información, ayuda a entender la realidad. La valoración que se haga de este aspecto es crucial, y de un modo especial en el apartado de las infraestructuras, a la hora de tomar decisiones en el modelado del espacio: ¿En qué medida y con qué criterio manifestar la presencia de estas piezas, imprescindibles en cualquier modelo de organización territorial?

La segregación que han sufrido las infraestructuras ferroviarias, fundamentalmente en el medio urbano, donde han dado lugar a espacios marginales y a la conocida imagen de fachadas traseras, ha desembocado finalmente, como forma de solución radical, en las políticas de soterramientos indiscriminados, en las variantes alejadas de las poblaciones y en otras formas de ocultamiento, entre las que cabe señalar la disolución de la estación en gigantescos complejos de usos terciarios que relegan uno de sus espacios esenciales, el andén.

Este estilo de actuación, que introduce profundas transformaciones en la ciudad, está justificado a veces por su evolución urbanística, pero otras se trata simplemente de optimizar los beneficios procedentes de las plusvalías que generan los mercados, dando lugar a intervenciones muy costosas que acuden a complicadas fórmulas de financiación.

En cualquier caso hay que reconocer que la imagen del ferrocarril atravesando la ciudad, el paso del tren sobre unos campos cultivados o su perfil cortando la ladera de una montaña, no goza de excesivo aprecio en el imaginario colectivo en general ni en el profesional en particular. La erradicación del ferrocarril en superficie es siempre bienvenida como signo de modernización y eliminación de problemas.

Este estudio adopta una posición diferente. Pretende destacar que los trazados convencionales constituyen un patrimonio heredado muy útil, una red existente con gran valor estratégico que enriquece el territorio y aporta complejidad a su sistema de comunicaciones, una infraestructura susceptible de ser modernizada y puesta en carga con una visión de futuro: recuperando servicios, estaciones y tramos cerrados, conectándolos al resto de redes de transporte, potenciando su interacción con el medio y su papel difusor de actividades, rescatando su calidad de imagen en



Aprender a disfrutar del mundo tal cual es

cualquier ambiente, beneficiándose de su funcionalidad múltiple (con una especial atención al transporte de mercancías), de su papel orientador y ordenador en el territorio, de su gusto por lo público.... todas ellas características que dignifican y dotan de significado al término *paisaje*, llenándolo de contenido y ayudando a entenderlo como resultado de las cualidades morales de un territorio.

Para evitar su progresivo deterioro y el peligro de acabar convirtiéndose en una infraestructura irre recuperable o una pieza museística y conseguir que el ferrocarril convencional vuelva a cumplir unas funciones valiosas y adaptadas a las necesidades actuales, al tiempo que su proximidad sea querida y percibida como un bien, se ha elaborado el presente trabajo para su consideración por las Administraciones Públicas y demás entidades que tengan algún grado de responsabilidad en su gestión.

Para ahondar y dar concreción a los conceptos y contenidos expuestos con anterioridad se proponen tres líneas de trabajo que se detallan en el apartado *Esquema metodológico*.

¿Cómo se podría resumir el contenido y las intenciones de este planteamiento? En alguna medida, se trata de una contribución, o más bien una invitación, a disfrutar del mundo sin excluir ninguno de los elementos que lo componen. Del mundo tal como es y del mundo tal como podría ser. Nuestras vidas están atravesadas por esa tensión: nuestra relación con la manifestación real e inmediata de las cosas y al mismo tiempo con las expectativas creadas por su capacidad de transformación. Unas posibilidades susceptibles de ser exploradas permanentemente y casi hasta el infinito ya que las capacidades, por definición (y afortunadamente), no representan un recurso escaso sino muy probablemente inagotable.

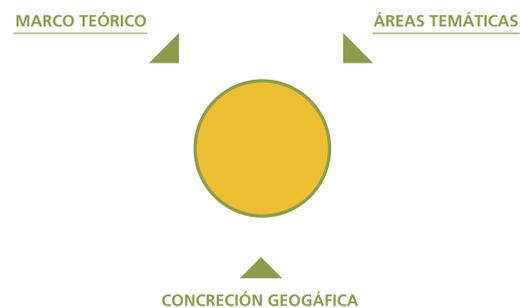
Por último, cabe añadir que la validez de la argumentación, su objetividad y su rigor no van reñidos con la pasión empleada, como suele

creerse. Más bien ésta puede ayudar a acercarse a las cosas con cariño, a abrir más los ojos y a verlo que de otro modo podría pasar desapercibido.

Planteamiento metodológico

En este trabajo asomarán cuestiones un tanto abstractas junto con otras mucho más concretas.

Para desarrollar los conceptos y contenidos expuestos con anterioridad, así como otros que irán apareciendo a largo de este texto, se han empleado tres líneas de trabajo que avanzan simultáneamente con la intención de sustentarse unas en otras. Tres formas concurrentes de acercarse a los problemas. Las tres se interfieren y complementan entre sí, intentando confluir en unos resultados que, aunque provisionales, estén dotados de cierta coherencia. Esto no siempre se consigue. En ocasiones los presupuestos iniciales y las aportaciones propositivas pueden parecer próximos; en otras asoman inevitables contradicciones.



Éstas son las líneas de trabajo utilizadas, que no deben entenderse como una secuencia ni como una jerarquía de prioridades.

- Marco teórico. **Una posición crítica.**
- Análisis e investigación acerca de **cuestiones temáticas de carácter general en relación con elementos representativos de las infraestructuras ferroviarias y del paisaje que generan.**

Se han elegido los siguientes apartados, correspondientes a diversas áreas temáticas que se consideran de interés para su estudio:

- Transversalidades: intersecciones rodadas, peatonales y ambientales.
- Caminos de acompañamiento, tratamiento de bordes y otras formas de relación lineal.
- El ferrocarril a través del medio urbano, el periurbano y el espacio abierto.
- La estación como encrucijada. La estación como recinto. El programa funcional de la estación.
- El patrimonio ferroviario. Clasificación, localización e intervención.
- Caracterización de los elementos constructivos que componen el paisaje ferroviario.
- El diálogo con otras infraestructuras. La carretera y el ferrocarril.
- El diálogo con el río. El ferrocarril a través de un valle fluvial.
- Los ramales industriales.

- Estudio y avance de **propuestas particulares sobre determinados ámbitos geográficos** seleccionados en función de distintas variables.

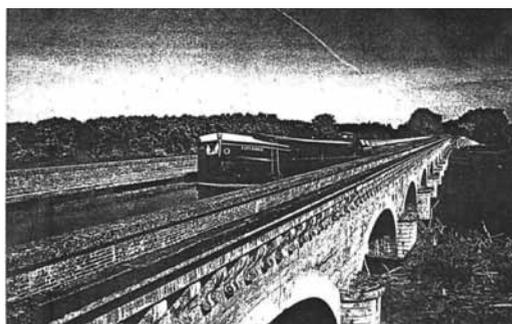
En este caso nos hemos detenido en los lugares, los pueblos o el entorno donde hemos encontrado posibilidades para esbozar actuaciones concretas. Representan ámbitos geográficos con características distintas: por su problemática, sus peripecias particulares, sus rasgos extrapolables a situaciones similares, las potencialidades que ofrecen, la realidad de su estado actual, su área de influencia, etc.



Parte primera

Marco teórico

La belleza de las infraestructuras contribuye
a la construcción del paisaje



*Lo que existe (.) es una pura fluencia, un caos de estímulos y sensaciones al que nuestra subjetividad otorga sentido¹.
La infinita gama de posibles ordenamientos espaciales ofrece la perspectiva de una infinita gama de mundos sociales posibles².
Téngase sin solución un problema hasta que se pudra, hasta que se haga insostenible, y actúese después dando un golpe en la mesa: enseguida se aceptará que sólo la violencia resuelve³.*

Introducción: una posición crítica

Los temas tratados en este trabajo, así como el sentido que inspira el conjunto, van a menudo a contracorriente de las tendencias actualmente dominantes en el tratamiento de las infraestructuras ferroviarias. Es habitual considerar las infraestructuras de transporte como uno de los grandes apartados a los que acudir para regular la política económica de la época en que se construyen. Un comodín del que tirar (en una u otra dirección) para encarar problemas macroeconómicos. Esta forma de entenderlas, en ausencia de una cultura territorial a la que plegarse, cuya verdadera com-

plejidad debería surgir del cruce de una extensa gama de variables, hace que las infraestructuras terminen flotando desordenadamente en el espacio, al ser utilizadas, en buena medida, como impulso o muleta de otras actividades.

Soporte funcional, inductoras de actividades, incluso actividad productiva en sí mismas, las redes de infraestructuras, convertidas en una mera herramienta de apoyo para el desarrollo, pensado en términos económicos, han evolucionado hacia formas y usos que las asemejan a simples toboganes, excluyendo otras posibilidades⁴.

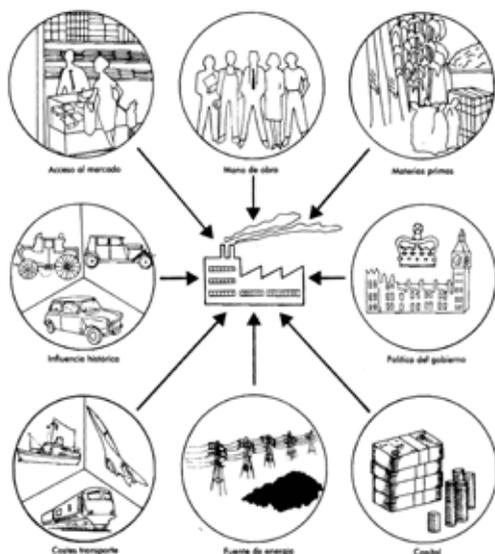
1. Extraído de una entrevista al escritor Haroldo Conti, en *El mundo de Haroldo Conti*, de Rodolfo Benasso, Galerna, 1969.

2. David Harvey en su libro *Espacios de esperanza*.

3. "Sobre el soterramiento de la vía del tren". Artículo de Manuel Saravia aparecido en el diario EL PAÍS, con fecha 04/07/08.

4. Es frecuente efectuar el análisis de las infraestructuras bajo este prisma. Hay tantos ejemplos que es imposible hacer ni siquiera una somera reseña. Valga esta reciente muestra aparecida en prensa a raíz de la próxima inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia: "La alta velocidad es 'la empresa más dinámica de la Comunidad de Madrid y el Gobierno de España su principal accionista', aseguró ayer el ministro de Fomento, José Blanco, en la presentación de las conclusiones del estudio sobre el impacto en Madrid. En la Comunidad de Madrid, el Ministerio espera generar 44.700 empleos en los próximos seis años. Casi todos serán trabajos en el sector servicios: hostelería, restauración, comercio, transporte y ocio. La previsión de RENFE es que el AVE se quede con el 55% de esos viajes (avión), una cuarta parte de los trayectos en coche y con el 5% de los desplazamientos en autobús, hasta rozar los tres millones de viajeros anuales en el corredor que conectará las dos capitales en 95 minutos. Según el informe que presentó Blanco, gracias al nuevo AVE los bares y restaurantes de Madrid venderán 2,8 millones de consumiciones más y los museos aumentarán en 250.000 el número de visitantes..." Diario EL PAÍS, 20/10/2010.

Sería interesante hacer un seguimiento de las opiniones de muchos de los responsables políticos sobre estos temas para captar cómo se va modelando el discurso y adaptándolo a la conveniencia inmediata sin el necesario rigor. En el momento de escribir este texto, la crisis social y económica que afecta al país está llevando a reconsiderar, entre muchas otras cuestiones, el papel que desempeñan las infraestructuras de transporte. Es significativo comparar declaraciones efectuadas en corto espacio de tiempo por destacados representantes del mundo institucional (incluido el académico) con contenidos contrarios. En ellas late, aun sin reconocerlo, una profunda autocrítica respecto a las inmediatas políticas anteriores.



Los factores que intervienen hoy en la localización de actividades siguen pautas muy diferentes a aquéllas que les dieron origen



El progreso: ¿una dirección única?

Imaginemos, para ilustrar lo que se quiere decir, una política de vivienda cuyo principio rector fuera concebir y razonar ese sector como recurso canalizador de la actividad económica, dejando en la sombra otros aspectos (quizá algunos inherentes a la propia condición del concepto de vivienda: necesidad de alojamiento, inserción en el espacio público, investigación de nuevas tipologías, racionalidad constructiva...) que quedarían supeditados estratégicamente a un objetivo superior.

Este punto de vista subsidiario e instrumental de las infraestructuras, pocas veces cuestionado desde la planificación, es uno de los motivos por los que se acaban relegando a segundo plano algunas cuestiones objeto del presente estudio, precisamente las que reivindican su autonomía como pieza territorial, su carácter de lugar y, en definitiva, su contribución a la construcción de un paisaje.

No obstante es ya un hecho que el tratamiento del paisaje (y el de las infraestructuras en particular) ha irrumpido en los instrumentos de planeamiento y de ordenación territorial. Pero, a nuestro juicio, y a pesar de la filosofía que inspira el **Convenio Europeo del Paisaje**, que introduce en sus definiciones una concepción muy amplia del mismo y anima a su tratamiento transversal en las actuaciones sobre el territorio, el paisaje sigue abordándose sectorialmente.

Ello es debido, en parte, a las consecuencias de los presupuestos descritos anteriormente. Ese trato novedoso termina convirtiéndose al final, una vez superadas las interminables disquisiciones previas, en un asunto sectorial más, en busca de un marco normativo específico que, al día de hoy, está lejos de ofrecer resultados satisfactorios.

La intervención paisajística suele abordarse metodológicamente como un proceso secuencial. Desde los análisis y diagnósticos iniciales hasta las propuestas finales, ese proceso se debate entre la definición e identificación previa de paisajes de

calidad, la catalogación de unidades paisajísticas, el abuso de una terminología encerrada en sí misma, la paulatina y tímida introducción de una normativa en las diferentes modalidades de planeamiento, la adscripción a alguna de las escuelas y la adopción de las recetas de los manuales que ya empiezan a abundar y a los que remitirse a la hora de adoptar criterios y concretar proposiciones....

Se corre el peligro de desembocar en una obsesión por el paisaje desmesurada que conduzca a posturas desenfocadas, a una normalización ineficaz o a ciertas manifestaciones teóricas inconscientemente enraizadas en el dogmatismo.

Puede parecer ésta una posición crítica excesiva, pero, en ausencia de una cultura asentada en el tiempo y homologada por una práctica social sobre el lugar que ocupa el paisaje en el territorio y en la que basarse para fundamentar alternativas, es preferible un cuestionamiento autocrítico que alerte sobre el riesgo de caer en la rutina, en lo correcto, en el consenso fácil que permite salir del paso en situaciones complicadas. Creemos que es conveniente, como punto de partida de cualquier investigación e independientemente de los resultados logrados, remover posturas oficiales, tanto administrativas como académicas.

En este sentido, cabe decir que las cuestiones relacionadas con el paisaje no sólo se relacionan con problemas de tipo metodológico o de objetivación de criterios, con el marco normativo o con la adscripción a determinadas escuelas de paisajismo. Ni siquiera con la adecuación de herramientas y medidas urgentes para frenar el constante deterioro que tenemos delante. Hay que dar oportunidad también a otros discursos, hay que descubrir nuevas racionalidades.

¿Es hoy el territorio, en la misma medida en que lo fue ayer, soporte determinante de las actividades humanas? ¿Interviene en la formación de identidades o psicologías colectivas? ¿Qué nuevos conflictos (y cómo administrarlos) se producen





El futuro se hace presente

La retórica y símbolos futuristas combinan bien con...



...el culto al monumento

hoy, en la utilización del medio físico, entre el espacio y el tiempo?

El devenir histórico parece indicar que la localización de asentamientos, la construcción de vías de comunicación y la implantación de nuevas actividades dependen mucho menos que en anteriores épocas de su situación geográfica. El trazado de las infraestructuras de alta velocidad puede permitirse, dentro de un orden, ignorar el relieve y conseguir que la relación entre lugares se mida en tiempo y no en distancias; el emplazamiento de la industria puede dissociarse de la localización de las materias primas; muchas fuentes de energía no necesitan la capacidad potencial de agua de un río. Incluso la comida o la forma de vestir, a no ser que pretendan explotar sus primitivos rasgos vernáculos como recurso turístico, se desprenden progresivamente de cualquier tipo de vinculación al lugar.

Éste es uno de los rostros de la famosa globalización actual (uno de los rasgos de carácter que ésta, a diferencia de otras épocas en que también tuvo relevancia, presenta hoy).

Todo esto es evidente. Y sin embargo no cabe concluir que la flecha del tiempo sea de dirección única. Puede ser procedente desmarcarse del utilitarismo a ultranza respecto a objetivos muy rígidos que desvirtúan las múltiples posibilidades de las infraestructuras de transporte como elemento organizador del espacio, tratar de enlazar paisaje y funcionalidad, ensayar y arriesgar fórmulas, crear imágenes portadoras de valores. Y lo que no es nada fácil: enfrentarse a una idea unívoca de modernidad que identifica el futuro de forma excluyente y unilateral.

Indiscriminadamente se sustituye lo viejo por lo nuevo persiguiendo con tenaz insistencia una imagen de modernidad.

Al mismo tiempo va cobrando fuerza la existencia de un doble y paradójico sentimiento: la rendición incondicional a la retórica y símbolos futuristas y el culto al monumento⁵.

Hay que replantear los archiconocidos planteamientos que sirven de faro para enfocar los problemas de la movilidad, en especial los que utilizan únicamente criterios en función de las demandas previamente generadas, acriticamente asumidas y finalmente resueltas mediante técnicas de modelización de escenarios deducidos mediante la introducción de parámetros restringidos (encuadramiento rígido de la motivación de los desplazamientos, posibilismo de las propuestas...).

Indudablemente, es necesario reconocer las posibilidades que ofrecen las investigaciones en torno a nuevas técnicas de paisajismo como forma de intervención y reconocer que desde este tipo de operaciones especializadas se pueden conseguir importantes logros. No cabe duda de la capacidad del proyecto en la intervención sobre el paisaje. En este sentido, se viene hablando de la "construcción del paisaje". Pese a todo, el abuso que se hace de las metáforas visuales, en detrimento de coherencias más sólidas, empaña frecuentemente los proyectos.

Hay que evitar vender paisaje desde las instituciones a través de discursos insustanciales, a menudo extraídos de las técnicas empresariales.

La traslación irreflexiva o mimética de experimentos efectuados en otros tiempos o en lejanos lugares puede concluir en una mala imitación.

También se considera aquí la oportunidad de un desarrollo normativo específico. Sobre todo para impedir el avance de actuaciones indeseables.

Justamente por ello, es importante recordar que la belleza de un territorio proviene muchas ve-

5. Es posible bajarse del AVE para subirse al tren de la fresa, con sus azafatas ataviadas de campesinas y "degustar el sabor de los viejos tiempos".

ces (como ocurre con las personas) de su cualidad moral. Nuestra visión del paisaje intenta explorar esta condición: la belleza y el interés de ciertos paisajes que nacen y se desarrollan sin conciencia de ella. El paisaje es el resultado de un buen hacer. De un buen hacer previo y una buena utilización posterior. Son paisajes que además de proporcionar un placer estético, facilitan la comprensión y la inserción cotidiana en el entorno, no sólo permitiendo sino ayudando a realizar aquellos quehaceres que a diario forman el grueso de la vida.

“¡Qué hermosa es nuestra ciudad!”, reflexiona emocionado desde el tren, asomándose por la ventanilla en las primeras luces de la madrugada, el obrero que regresa a Estocolmo, su ciudad, después de una corta estancia por trabajo en otro lugar. Es una imagen incrustada fuera de la trama, una rara imagen ajena al argumento de la película. Al fondo se oye el estruendo del tren sobre los puentes de hierro. Un instante inspirado, afortunado, inolvidable, que forma parte de “Un verano con Mónica”, la película de Ingmar Bergman en que el director sueco da inicio a sus obsesiones posteriores.

La reconciliación con el entorno, la familiaridad inocente, espontánea, ajena a la presunción de cualquier tipo, queda magníficamente expresada en una secuencia que sirve de contrapunto en el hilo de la narración principal.

En esta época y en estos lugares en que muchos de los objetivos relativos al desarrollo económico están sobradamente cumplidos, hay que mirar las realizaciones que apuntan a otros tipos de progreso. Una vez alcanzados determinados niveles de riqueza, desarrollo económico y progreso ya no corren parejos sino que se despegan y avanzan con independencia. Algunos de los máximos exponentes del desarrollismo deben ser analizados pausadamente. La planificación y ejecución masiva de grandes infraestructuras de transporte (fundamentalmente representadas por las nuevas redes de autopistas y la alta velocidad ferroviaria)

están introduciendo una de las mayores alteraciones en la ordenación del territorio en nuestro país. La improvisación y la visión a corto plazo impiden la atención necesaria a un fenómeno con una incidencia decisiva en muchos campos.

Los ritmos con que se elaboran los planes y se ejecutan los proyectos dificultan enormemente tanto su asimilación vivencial como el reposo imprescindible para su análisis crítico. Sin duda, la distancia temporal facilitará la emisión de juicios con el rigor necesario.

Una forma de moverse, un paisaje resultante

En la historia del paisaje hubo un punto de inflexión en el momento en que, más allá de las atribuciones acumuladas hasta entonces, se le reconoce el papel de herramienta esencial para descifrar lo que ocurre en el territorio. La estructura, el nervio, el orden interno con que se movilizan distintas sociedades se manifiesta en sus paisajes. El territorio está vivo, se mueve, su agitación puede comprobarse desde cualquier elevación que permita seguir sus recorridos con la vista.

El término movilidad no remite a un concepto aséptico. Si contrastamos el título “movilidad de un territorio” con el de “comunicaciones de un territorio” detectamos enseguida connotaciones diferentes. En el primer caso los elementos a destacar están más próximos a una sociología del transporte, que incluye tendencias, motivos de viaje, grupos sociales, estudios de mercado, análisis cuantitativos y estadísticos sobre los desplazamientos, programación sobre demandas...; en el segundo caso prima la geometría de los trazados y la particularidad de cada uno de ellos, cierta autonomía en la configuración espacial de las redes, la relación entre éstas y los asentamientos de la población, los nexos que vinculan las antiguas categorías de geografía física y geografía política...



Linha do Douro en Portugal. Una mujer se desplaza al pueblo contiguo para visitar a un familiar. De paso ha hecho unas compras y, de vuelta a casa, observa a través de la ventanilla las escarpadas orillas del río en la zona donde empiezan los viñedos. Mira al cielo y predice el tiempo: está empezando a llover. ¿Cómo catalogar este tipo de desplazamientos?



Camino señalizado



Camino sin señalizar

Podría decirse que el término movilidad está asociado a aspectos coyunturales y temporales mientras que el de comunicaciones tiene un carácter más atemporal y espacial.

No son éstos asuntos ajenos al paisaje.

Se puede ir de A a B por el camino más corto y difícil o por el más largo y fácil, deprisa o despacio, en un medio o en otro, a través de un espacio intermedio marcado por unas u otras características, en soledad o colectivamente, con los ojos abiertos o cerrados... Hay, efectivamente, muchas formas de moverse.

Interesa, en relación a los contenidos de este trabajo, destacar dos tipos de movilidad muy reconocibles en la sociedad actual, aparentemente situados en los extremos: deprisa, encapsulado y a ciegas; o bien lento, dirigido y ceñido a un itinerario prefijado y señalizado.

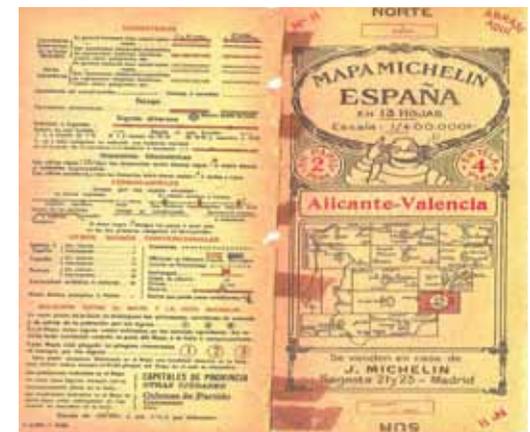
Ambos tipos tienen, sin embargo, determinadas similitudes. La abundancia de instrucciones durante el recorrido, la rigidez del trazado, la previsión de los acontecimientos... Estos aspectos de la movilidad determinan un paisaje. Lo hacen desde un punto de vista objetivo, en cuanto a las actuaciones que intervienen en su conformación física, pero también desde el subjetivo, en la medida que orientan su forma de percibirlo.

En la misma línea de análisis, y por citar algunas otras formas de movilidad que gozan de gran

prestigio en la planificación actual (su aceptación automática hace que no precisen de excesiva argumentación en las memorias de los correspondientes documentos), cabe reseñar algunas de las políticas relacionadas con el entendimiento de la "movilidad peatonal" que vienen aplicándose en muchas ciudades, consistentes en la peatonalización de ciertos entornos urbanos frecuentemente asociados a la actividad comercial. Una vez más el resultado paisajístico ofrece una oportunidad para la reflexión. Se pueden recorrer las calles peatonalizadas de una ciudad como si anduviéramos por los pasillos de un centro comercial, con el consiguiente vaciamiento en los horarios no laborales. Puede haber otros criterios de peatonalización. En cualquier caso interesa mucho discutir la perspectiva desde la que se analizan.

Ciertos planteamientos a la hora de planificar la movilidad resumen a la perfección una forma de entender y vivir el territorio, de estar en el mundo en definitiva. La correspondencia infraestructuras-territorio, la manera de implantarse aquéllas en éste, sigue siendo clave en la configuración del espacio, particularmente en su forma de utilizarlo. Su plasmación formal, su concreción física es, en consecuencia, el resultado de cómo se aborda esta cuestión.

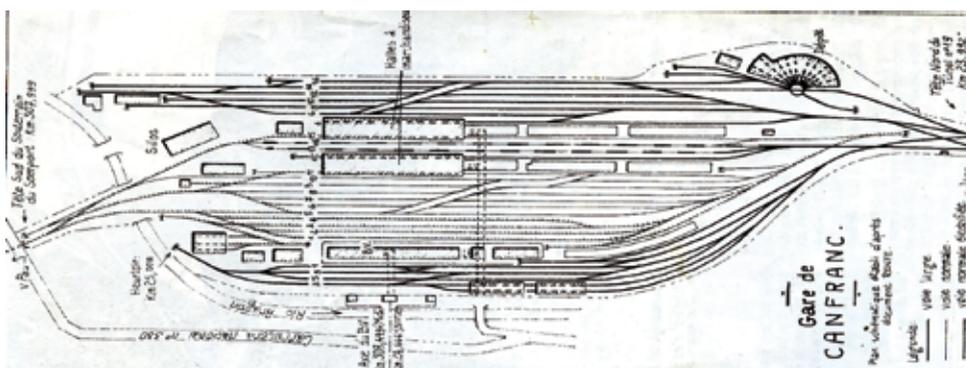
Por otra parte, cabe reseñar, aunque sea brevemente, otras cuestiones en relación con los



Una leyenda con abundante información ferroviaria



Una cartografía donde las líneas férreas y las estaciones ocupaban un lugar destacado



Representación de una playa de vías



Cartografía histórica

paisajes generados por las diferentes formas de movilidad y sus infraestructuras.

A veces, en la construcción del imaginario colectivo que recrea la pertenencia a un lugar, intervienen los lazos que lo estructuran. Las conexiones internas (y de otra forma también las externas), han servido para dotar de mayor o menor cohesión a los territorios.

En ocasiones se produce la idealización de determinados parajes precisamente por su dificultad de acceso. Es frecuente asociar lugares, destinados a ser percibidos y consumidos como pintorescos, a la ausencia de redes de infraestructuras. Lo que está perdido, lo difícil de ver, eso es lo que merece la pena.

No cabe dudar de la especial relevancia que adquieren las imágenes espaciales con las que recreamos la realidad para situarnos en relación a otros lugares, para relacionar esos lugares entre sí, para desplazarnos entre ellos, para elaborar, en definitiva, los mapas mentales que nos permiten colocar las cosas en sus sitios y a nosotros respecto a esos sitios.

Vale mencionar aquí la relación que ha habido a lo largo del tiempo entre cartografía y ferrocarril. Ofrece un particular interés la evolución histórica en la forma de representarlo. Los actuales "mapas de carreteras" que se utilizan para viajar, así como la cartografía divulgativa, tanto la elaborada por organismos institucionales como la mayoría de la que está disponible en el mercado, es decir, aquella a la que tiene acceso el gran público y que sirve de consulta en general, no concede importancia a las líneas férreas. En algunos casos ni siquiera aparecen. Y cuando lo hacen es en segundo plano y de forma desdibujada. No puede ser de otro modo en un momento en que el ferrocarril

no significa en el territorio el elemento estructurante que fue. Los mapas, ese instrumento de representación de la realidad, no hacen otra cosa que reflejar su declive. No obstante, en este punto, es obligado constatar y rendir homenaje a la existencia de una atrayente cartografía ferroviaria donde, mediante un dibujo lleno de expresividad, las líneas de ferrocarril y otras manifestaciones de las infraestructuras ferroviarias se destacan sobre un no menos expresivo fondo territorial.

El ferrocarril y el paisaje no han tenido una mala convivencia. El tren y la oportunidad que ha ofrecido como medio para el conocimiento del territorio tienen en su haber más virtudes que defectos. Pero eso ha ido desapareciendo y la balanza ha ido desequilibrándose.

En el terreno de las infraestructuras ferroviarias, las tendencias y las prácticas más corrientes hoy (muchas de ellas se analizarán pormenorizadamente en esta exposición), se caracterizan, entre otras cosas, por gozar de un amplio consenso social: quitar de en medio las vías. Desviándolas, ocultándolas, enterrándolas, ignorándolas⁶. Son algunas de sus expresiones. Cuando se interviene para ordenar nuevos (o viejos) espacios, el ferrocarril es un estorbo.

Pero también se echa mano de las llamadas vías verdes para eliminar el ferrocarril. No se encuentra mejor solución para su nueva utilidad que arrancar físicamente los raíles.

De modo similar, las estaciones y sus aledaños, apresuradamente, sin argumentación detallada, sin justificación convincente, desaparecen o son maquilladas y adaptadas a usos más rentables.

Ordenamos en nuestra imaginación el mundo relacionando lugares. Cuando un mapa oculta sus caminos enmudece.



Cuando un mapa oculta sus caminos enmudece

6. Durante el desarrollo del trabajo se ha podido comprobar la existencia de un estado de opinión generalizado: desde los medios de comunicación hasta el carácter de las reivindicaciones en torno a los temas ferroviarios abundan en este sentido.



Embudo de acceso. Un modelo cargado de complicación y simpleza



Vías de comunicación en torno a una población. Un modelo complejo y sencillo



Según el PISTA es necesario corregir este escenario tendencial

Por eso, como siempre ha ocurrido, las líneas maestras que orientan la movilidad actual están profundamente ancladas en el modelo de territorio al que sirven. Las políticas de transporte que desde los estamentos competentes de la sociedad se impulsan son, en buena lógica, una consecuencia de esa relación biunívoca señalada anteriormente, de las exigencias derivadas de aquel modelo.

La percepción del espacio, urbano, regional o de cualquier otra escala, desde la movilidad, supone una determinada calidad del viaje. El tiempo de espera (no nos referimos ahora a la cuantificación del mismo, sino al dónde y cómo se espera) y otras situaciones de quietud indisolublemente asociadas a las formas de movilidad son a menudo relegadas a un segundo término.

Una primera reflexión en torno al porqué ocurren las cosas como ocurren y no de otra manera, cuestiona ciertas explicaciones precipitadas. Los avances tecnológicos, tantas veces invocados como causa determinante del progreso, cumplen indudablemente un papel de primer orden. Pero detrás de esta afirmación late una concepción determinista, una idea de desarrollo que subestima el papel de la voluntad en cualquier tipo de intervención humana⁷.

Muchas de las funciones que ha desempeñado históricamente el ferrocarril siguen vigentes. Y podría añadirse: es bueno que sigan vigentes.

Ni el declive del ferrocarril convencional es sólo por causa de la aparición del transporte automotor (podría lograrse una correcta convivencia entre ambos), ni la recuperación del mismo pasa únicamente por la mano de la alta velocidad. La movilidad que genera un territorio es asunto de gran complejidad. No existe una flecha del tiempo

en que un acontecimiento es consecuencia del anterior. Una cosa no lleva invariablemente a otra cosa. Se puede optar, escoger, decidir.

La centralización y concentración política, administrativa, productiva y de ocio características de las sociedades contemporáneas son una, sólo una, de esas opciones (que a su vez solicita un determinado tipo de desplazamientos).

Otras formaciones territoriales llevan asociadas otras formas de desplazamiento.

En uno de los apartados del PISTA, “Escenario tendencial de la sostenibilidad regional”, se reconoce que *“las perspectivas de evolución señaladas para la movilidad de personas y mercancías determinan un claro empeoramiento tendencial de las condiciones de sostenibilidad del sistema de transporte andaluz”*, para, más adelante incidir en *“...la necesidad de que el Plan contenga medidas activas que permitan modificar este escenario tendencial..”*

Las administraciones públicas, como centros responsables de planificación, ocupan un lugar destacado en la organización del territorio. La asignación de recursos, las prioridades, las urgencias, suponen una elección. Diseño de infraestructuras y territorio al que sirven forman hoy, insistimos, un todo indivisible. Las estrategias adoptadas desde los poderes públicos deben tenerlo en consideración para dotar de coherencia algunas propuestas de medio y largo alcance que procuran profundizar en la sostenibilidad o la calidad paisajística de las políticas sobre infraestructuras. Si no se hace así no queda más remedio que alimentar y hacer funcionar el modelo territorial realmente existente.

Aunque se tienen noticias de que estas políticas generan no pocos problemas de toda índole,

7. En los años 50 del pasado siglo ya se habían ensayado velocidades muy altas. Cabe introducir tecnologías punta (en las que la velocidad es un parámetro más) en trazados que definen otras posibles organizaciones territoriales. No van reñidas tecnología y racionalidad planificadora. Hay buenos ejemplos de ello en todos los tiempos.



Una ciudad que se asoma al ferrocarril. Bari



Un ferrocarril (y una viajera) que se asoma a la ciudad. Bari



Diversas líneas a distinto nivel en la travesía urbana de Bari. Una potente imagen visual

se sigue optando por ellas para mantener el latido del conjunto, para que encajen todas las piezas que componen el rompecabezas territorial en un tablero tan complicado como simple. Todo lo contrario de complejo y sencillo⁸.

La consciencia del alejamiento respecto a las prácticas habituales en estos ámbitos de intervención ya se tenía antes de acometer el estudio, pero ha sido a lo largo del mismo cuando se ha percibido el verdadero alcance del asunto.

Las cuestiones planteadas a continuación para el debate ejemplifican lo que se quiere decir. La unilateralidad de las respuestas se hace evidente en prácticamente todas las soluciones adoptadas en planes y proyectos.

¿Debe el ferrocarril abandonar los complejos ferroviarios para “cedérselos” a la ciudad?

¿Tiene prestigio el ferrocarril para incorporarse a la escena urbana (o al campo), como un componente atractivo (al igual que los parques y las calles, los museos o los ríos), resolviendo adecuadamente su integración e insertándolo en el paisaje general, o debe ocultarse (como se hace con los cementerios, las depuradoras y muchas otras actividades de carácter estructurante para el funcionamiento del territorio)?

¿Es inevitable que las estaciones acaben comportándose como anodinos puntos en la vía o, en el otro extremo, como meros apéndices de centros comerciales?

¿Hay alternativas a los soterramientos indiscriminados?

¿Merece la pena recuperar el ferrocarril como imagen que forma parte integrante de las infraestructuras de transporte?

¿Es posible, en definitiva, disfrutar de buenos “paisajes ferroviarios”?

Los soterramientos urbanos indiscriminados, los recorridos cuyo trayecto es mayoritariamente en túnel, ofrecen al viajero, desde el punto de vista paisajístico, un negro panorama. Por el contrario, y desde el punto de vista funcional, ver el tren, incentiva su uso.

Es necesario cuestionar la sensación de eficacia que suponen ciertas acciones enérgicas que actúan con la lógica expeditiva de “había un problema, lo hemos eliminado”.

Indiscutiblemente las sociedades evolucionan y es sobre ese fondo cambiante sobre el que hay que proyectar las respuestas adecuadas.

Es clásica la vinculación del ferrocarril con los espacios industriales. Algunos autores mantienen que, históricamente, el dispositivo ferroviario, excepto la estación, no ha provocado interacción con el ciudadano: *“Entre el resto del dispositivo ferroviario y el espectador común no suele surgir interacción alguna, dado que para el ciudadano los tinglados ferroviarios no se relacionan con nada en especial. Estos terrenos sólo se incorporan a la ciudad cuando el ferrocarril los abandona. En rigor son una parte casi invisible de la ciudad”*⁹.

A pesar de este punto de partida, que conlleva el reconocimiento de un posible contrasentido –¿por qué continuar por un camino abandonado?–, se ha mantenido el empeño y nos hemos preparado para recorrer un paraje apenas frecuentado.

Sin embargo la duda es pertinente. ¿Por qué? ¿Con qué objetivos? O mejor planteada: ¿por qué

8. Piénsese, por ejemplo, en el laberinto, la confusión y el peligro con que se resuelven los accesos autoviaros a las ciudades (grandes, pequeñas y medianas) o en la simpleza y falta de meditación en el trazado de variantes de ferrocarriles y carreteras.

9. *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Pablo Arias Sierra. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad de Sevilla, 2003, pág. 365.



Campos de maíz en los alrededores de Burdeos. Una posible forma de convivencia entre infraestructura y entorno natural



Plantear con antelación la relación infraestructura-patrimonio territorial

no haber dirigido el trabajo en otra dirección? ¿Por qué no acoplarse al signo de los tiempos?: deprisa, deprisa...pero a ciegas. Encapsulado y a ciegas. O lentos, señalizados y disfrazados de caminante, o peatonalizados para contemplar la calle escaparate. Son modelos de movilidad vigente. Aptos para el diseño paisajista.

En definitiva: ¿por qué un esfuerzo inútil?

Y ante esa duda, otra duda por respuesta: ¿existe la necesidad de hacerlo?

Quizá por vocación, se actúa por vocación, cabría señalar para salir al paso. Pero no es suficiente, y mucho menos convincente. Y es necesario insistir.

¿Por qué? ¿Es que acaso se propone algo mejor?

No es fácil conseguir coherencia entre un texto de intenciones y las propuestas sugeridas.

La pregunta viene al caso porque ocurre a menudo que la persecución de soluciones a través de una determinada investigación lleva a conclusiones frustrantes. Una de ellas consiste en aceptar que los supuestos hallazgos no difieren tanto, a la hora de concretarse en propuestas formales, de lo que ya existe, de lo que tiene el aval de su rodaje en el tiempo. Otra supone el reconocimiento de haber topado en vía muerta ("no merece la pena seguir por ahí").

Sin embargo, la novedosa visión, el planteamiento de fondo que, en muchos aspectos, recorre todo el documento del **PISTA**, anima a la tarea.

Desde sus páginas se insiste en una visión compleja de las infraestructuras, como trama vinculada directamente a su entorno territorial. Es una perspectiva que está presente en numerosos y significativos párrafos de dicho texto, donde abundan los comentarios que, de forma explícita, van en esa dirección:

"Superar la concepción de las infraestructuras como tramos desvinculados de sus entornos

territoriales. Es necesario incrementar las escalas en las que deben tomarse las decisiones y lograr que las redes de infraestructuras se integren como tramas en sus entornos. La relación infraestructura-patrimonio territorial no debe plantearse, por tanto, exclusivamente por tramos de proyectos constructivos. Debe ser tenida en consideración con antelación y desde una perspectiva territorial que permita adelantarse a la aparición de posibles conflictos. Para ello, es fundamental establecer directrices adecuadas para los ámbitos en los que se planifiquen las actuaciones".

También, hacia el final del documento, se afirma con mayor contundencia, refiriéndose a las inversiones:

"...en el sistema regional de ferrocarriles al objeto de recuperar las décadas de abandono inversor al que ha estado sometido. La configuración de una red regional plenamente operativa debe ser la prioridad absoluta dentro de la política de infraestructura regional de transporte, por encima incluso de cualquier obra adicional de viario de gran capacidad."

En España, el no haber hecho determinados deberes en su momento, parece que obliga a hacerlos ahora apresuradamente y a menudo mal.

Las numerosas transformaciones que actualmente se están llevando a cabo en el ámbito ferroviario ofrecen la oportunidad de incorporar una infraestructura de la envergadura del ferrocarril en el territorio con criterios paisajísticos.

La elaboración de una política paisajística de la movilidad debería tener presente este conjunto de factores que intervienen en la interacción entre individuo y territorio. Esto implica atender detenidamente algunos aspectos aparentemente alejados de las cuestiones relativas al paisaje y por supuesto no descartar una posible reordenación de prioridades.



Ruhr: una densa y compleja red ferroviaria



El viejo paisaje industrial de la cuenca del Ruhr



Su conversión en paisajismo postindustrial

¿Y qué tiene de interesante este lugar? Maneras de mirar: del paisaje industrial al paisajismo postindustrial

Como es bien sabido, durante gran parte de los siglos XIX y XX, la organización de la economía y los transportes en la Europa industrial tuvieron como una de sus consecuencias la modificación brusca de la imagen anterior del territorio, una imagen centenaria, dando lugar a un paisaje nuevo en el que las fábricas y los ferrocarriles emergieron con fuerza entre los campos y las poblaciones agrícolas.

La irrupción del ferrocarril y su paisaje asociado queda bien reflejada en las siguientes líneas extraídas del texto "El paisaje urbano español en el siglo XIX"¹⁰:

"Por su parte, el ferrocarril introduce otro elemento nuevo en el paisaje, representado por la playa de vías, el edificio de viajeros, los muelles y tinglados de mercancías, los depósitos de locomotoras y los talleres, en su caso; además de atraer la localización de almacenes o docks y de talleres vinculados a las materias primas que llegan por ferrocarril, así como de introducir un eje generador de crecimiento, constituido por la calle que, desde el casco, conduce a la estación".

Al día de hoy, cuando cada vez va quedando más lejos aquel panorama general, surge la pregunta de qué hacer con todo un legado cuya impronta sigue ahí presente, ocupando físicamente el espacio.

En la historia reciente de las ciudades y regiones con un fuerte pasado industrial se han acometido importantes operaciones encaminadas a la transformación de esos espacios obsoletos que

han tenido, independientemente de otras muchas secuelas de diferente signo, unas consecuencias trascendentales en su fisonomía¹¹.

Las respuestas que se han dado, y siguen dándose, como resultado del abandono o la relocalización de las actividades anteriores, van mucho más allá de la implantación de nuevos usos en las áreas que dejan libres. Ese traslado va acompañado de ambiciosas operaciones de rediseño de los espacios vacantes. No sólo se trata de la sustitución de las actividades industriales por otras de servicios, se trata fundamentalmente de jugar con una nueva imagen urbana que sirva de reclamo para generar nuevos recursos económicos. Mediante técnicas de marketing muy elaboradas se inventan actividades frecuentemente vinculadas a una temática cultural-recreativa, se atraen visitantes, se crean emblemas urbanos, se fundan identidades.

Aparecen problemas desconocidos hasta entonces. Hace irrupción una lógica que aventura problemas para después resolverlos.

Esto atenta contra otra lógica que entiende que un buen paisaje es el resultado de una resolución inteligente a problemas reales. Que debe tenderse a eliminar dificultades en vez de a crearlas.

No se puede reparar el daño hecho al paisaje exclusivamente con paisajismo. En el ámbito que nos ocupa existen casos, a los que volverá a hacerse referencia más adelante, que pueden servir para ilustrar lo que pretende decirse. Un ejemplo de especial contundencia es la marca que el trazado del AVE de Córdoba a Málaga introduce en los campos de la vega del Guadalquivir, en las inmediaciones de Almodóvar del Río, cuando se separa del de Sevilla y mediante una interminable curva

10. Quirós Linares, F. "El paisaje urbano español en el siglo XIX", en Ortega Cantero, N. (ed.: *Estudios de historia del paisaje español*. Madrid, Los libros de la Catarata, 2002.

11. Por esa vía se ha optado en Bilbao, Glasgow o en la región del Ruhr, por citar conocidos ejemplos.



En algunos casos el daño hecho al paisaje no se puede reparar con paisajismo: el talud de la infraestructura ferroviaria de Alta Velocidad hace de antifaz frente a Almodóvar



El fomento del turismo a veces va acompañado de tópicos y produce deformación en la forma de ver e interpretar el territorio

toma la dirección sur. ¿Cabría corregir mediante el tratamiento paisajístico del enorme talud la profunda alteración del paisaje anterior?

A veces se pasa del abandono a la sofisticación sin solución de continuidad. Los nuevos tranvías introducidos en las ciudades tratan de borrar de la memoria, a través del diseño del convoy, cualquier connotación que pudiera recordar a un sistema de transporte “antiguo”, aunque en esencia se trate, en ambos casos, de desplazarse por raíles sobre la calzada. Para empezar se cambia el nombre. De tranvía a sistema de transporte ligero.

Paisaje y paisajismo. Compárense la antigua y tupida red de tranvías de las ciudades, generadora de un paisaje que lo era sin saberlo, y el nuevo objeto que nace con plena conciencia de “hacer paisaje”, lo que se ha dado en llamar sistema de transporte ligero, en pleno auge actualmente en nuestras ciudades.

El límite de la tierra y el mar da lugar a un espacio singular, una franja de tierra cambiante, imprecisa. Durante mucho tiempo así ha venido utilizándose. Las actividades que allí se desarrollaban rotaban a lo largo del día. Incluso se superponían unas con otras sin grandes altercados. La proliferación de paseos marítimos puso fin a esa promiscuidad de usos acotando y definiendo su función. Todo se ha vuelto ahora previsible y paisajísticamente correcto en esos lugares.

Contrástese el espacio urbano que aportaba el Viaducto del Pretorio, un histórico paso sobre las vías en la ciudad de Córdoba, desde el que se divisaba un paisaje lleno de significado que permitía una lectura comprensiva de la ciudad, con la aséptica glorieta actual (diseño central incluido) ocupando su lugar.

O la reutilización de la antigua “Estación de Córdoba”, en Sevilla, para centro comercial.

La comparación entre un antes y un después, experimento que se puede aplicar a muchos de los casos de sustitución de lo viejo por lo nuevo, no siempre favorece a la renovación. No por nuevo lo malo es bueno.

El uso de un lenguaje repleto de términos que de tanto repetirse acaban convirtiéndose en lugares comunes (“...nuevas funciones que potencien el papel de... como elementos vertebradores de actividades de carácter lúdico, recreativo, cultural, terciario, etc...”) intenta encubrir un tremendo vacío¹². Este lenguaje escrito suele acompañarse por otro gráfico en el que abundan montajes e ilustraciones conceptuales de dudosa utilidad.

Otras veces la forma de proceder no consiste en buscar el adorno sino en la ocultación o la eliminación ¿Efecto barrera? ¿Imagen degradada? Fuera tren.

Estas políticas tienen mucho que ver con una nueva manera de mirar. La evolución de las bases materiales en que se apoya la sociedad conlleva también cambios en la forma de ver e interpretar los objetos, los sitios. Discernimos los espacios dividiéndolos en interesantes y no interesantes. Se clasifican, se catalogan.

El sesgo que puede tomar el fortalecimiento de esta línea de actuación presenta no pocos problemas. Es muy limitativo fragmentar el espacio de aquella manera. No le hace justicia. Todo espacio merece atención:

- Permite disfrutar de él porque siempre tiene algo que ofrecer y nosotros que aprender.
- ¿Por qué es más interesante un valle alpino que la llanura manchega? En el imaginario colecti-

12. No se pretende aquí más que reproducir un lenguaje frecuente y abusivo empleado en los documentos técnicos, artículos de prensa y propaganda institucional.



El valor simbólico de lo nuevo por lo nuevo. El espectáculo sin significado ni sentido crítico



vo, lo bonito y lo feo, lo nuevo y lo viejo, lo bueno y lo malo y muchas otras dicotomías están muy mediatizadas.

– ¿Por qué forzar la atracción creando espacios y actividades con gran carga simbólica, al tiempo que hueca y virtual. El espectáculo urbano como mercancía: es el destino de las reconversiones de los centros de las ciudades y de los espacios industriales... Ciudades de las Artes, de las Ciencias, del Ocio...Parques temáticos...Determinados aspectos de la cultura urbana predicán el culto a la nostalgia o se enfocan a la producción de recuerdos colectivos asépticos o a la creación de sensibilidades estéticas sin sentido crítico...¹³.

– Los espacios protegidos (entendido el término de modo genérico) son un fenómeno que merece particular análisis: en primer lugar expresan crudamente el fracaso de un modelo general de organización espacial que parece desatender a los que no lo son. Es el reconocimiento de una mala planificación y de un mal uso del territorio. Sería preferible evitar esos restos desprotegidos, que toda actividad fuera conciliadora con el medio en cualquier ámbito, que no fuera precisa la especialización normativa para cada espacio (excepto en el caso manifiesto de fragilidad extrema), que no hubiera prioridades territoriales, ni segregación en compartimentos estancos para los que suele buscarse, no sin cierto eufemismo, una designación correcta en lo ambiental, en lo cultural, en lo político.

El turismo ha creado nuevas formas de mirar. La oferta de paisaje como producto turístico ha traído, entre otras consecuencias, una indudable uniformidad de esas formas. Son ilustrativas al respecto las siguientes palabras extraídas del libro

*“Mediterráneo. Territorio y paisaje”*¹⁴ en que se hace referencia a las tendencias que priman en demanda social de paisaje: *“El referente general del paisaje mediterráneo está muy asociado a la idea agroforestal. Sin embargo, la demanda social de paisaje parece actualmente más orientada al turismo, si tenemos en cuenta las variables que la determinan (número de consumidores, renta generada, oferta lúdica). En cualquier caso, el impacto del desarrollo del turismo en el paisaje mediterráneo, aunque muy importante, está muy localizado, concentrado y litoralizado”*.

Actividades, instalaciones y servicios obsoletos. ¿Qué hacer?

El paisaje, y todo lo que incluye, está sometido al paso del tiempo. El mismo sitio ofrece un paisaje diferente en cada momento, como todo, como todos. Parece que nada escapa a ese fenómeno. El tiempo deja su rastro en el paisaje y lo transforma. Tanto el tiempo de un pequeño ciclo (el día y la noche), el de uno mediano (las estaciones), o uno largo (la historia). Llevando al límite esta premisa podríamos decir que nunca vemos el mismo paisaje.

Y sin embargo...

¿Pasa el tiempo? A veces, al volver, después de mucho tiempo, al mismo lugar (por ejemplo, al lugar de nacimiento) y apreciar que han ocurrido muchas cosas, se tiene la impresión de que a pesar de todo, nada ha cambiado, que lo fundamental permanece, de que hay algo inmanente por encima de variaciones superficiales¹⁵.

Esta cualidad del territorio indudablemente tiene que ver con la percepción subjetiva que se

13. Así expresaba su opinión el geógrafo inglés David Harvey en su obra *La condición de la posmodernidad*.

14. *Mediterráneo: territorio y paisaje. Atlas ambiental del Mediterráneo*. Fundació Territori i Paisatge (la preparación de la obra ha sido posible gracias a la Agencia Española de Cooperación Internacional). Barcelona, 1999.

15. Para Stephen Jay Gould existe “la inmanencia, un conjunto de principios tan general que existen fuera del tiempo y registran un carácter universal, un vínculo común entre todos los ricos detalles de la naturaleza” (cit. en *Espacios de esperanza*, de David Harvey).

tiene de él (emparentada con cierta dimensión existencial) y presenta la posibilidad de explorarla como una más de las cualidades que ofrece el territorio.

Se puede poner mayor o menor peso en la contingencia o en la inmanencia de aquello que nos rodea, pero, en cualquier caso, la huella del tiempo es una realidad.

Ante la evolución que experimenta cualquier fenómeno histórico (y la configuración del territorio no escapa a esa realidad) caben varias maneras de situarse. Varias maneras de contemplar el paso del tiempo. Algunas de ellas se esbozan a continuación:

1. La nostalgia. Se opone a los cambios por motivos sentimentales. No sirve para transformar nada. No se interesa por la enunciación de alternativas colectivas (habría que señalar aquí que han existido utopías cuyo motor ha sido precisamente la nostalgia). En el plano individual, por supuesto, puede cumplir un papel. Es una postura legítima para enfrentarse a lo nuevo, para afrontar el paso del tiempo, para aclarar el sentido de una trayectoria personal.

2. La inevitabilidad. Supone que no hay manera de oponerse a los hechos, que son como un torrente furioso dirigido por leyes ocultas (todas juntas se podrían resumir en ésta: lo nuevo sustituye a lo viejo) a las que es inútil oponerse. Minusvalora la voluntad humana y sus capacidades para dirigir los procesos de transformación. Lleva a la pasividad. Pero actúa de contrapunto para situar con más exactitud dónde estamos, para medir las propias fuerzas y limar exageraciones.

3. La asunción acrítica. Es el qué más da, la adaptación al curso de la corriente sin mayores problemas. Produce adormecimiento, adaptación

a decisiones ajenas. Pero le quita solemnidad a quienes se toman todos los asuntos demasiado serio.

Son tres posturas que no invitan precisamente a formular proposiciones.

En el otro extremo, el de las utopías que en el mundo han sido, la apelación a un orden espacial específico se ha invocado para dar cobertura y garantizar los objetivos morales que se han definido previamente. Utopías nostálgicas como la de Moro (de formas espaciales fijas y órdenes jerárquicos), futuristas o mezcla de ambas (Ebenezer Howard, Robert Owen, Fourier, Patrik Geddes, Lewis Mumford, el Movimiento Moderno y la Carta de Atenas... y muchos más).

Foucault acuña el término heterotopía, una variante de la utopía, en el sentido de reconocer que hay procesos alternativos simultáneos a los oficiales donde se produce crítica a las normas. Incluye en su lista de espacios heterotópicos lugares como los cementerios, las colonias, los burdeles y las prisiones. Identifica espacios en los que la diferencia, la alteridad y "lo otro" podrían florecer. Dice que la vida se experimenta de forma diferente en el club de jazz, en la sala de baile, en el jardín comunal¹⁶.

Más preocupado con el compromiso y la responsabilidad que de él se deriva, Harvey es sugente en el título de su libro *Espacios de esperanza*: hay que establecer iniciativas, hay que ejercer un optimismo del intelecto para abrir vías de pensamiento que durante demasiado tiempo han permanecido cerradas: *"Los proyectos referentes a qué queremos que sean nuestras ciudades son proyectos referentes a posibilidades humanas... Cada uno de nosotros tiene algo que pensar, decir y hacer al respecto. Cómo funciona nuestra ima-*



Pasa el tiempo, el observador vuelve y se encuentra con una realidad cambiante: ¿nostalgia, inevitabilidad, indiferencia?



¿Qué hacer con lo que envejece?

16. Conferencia en 1967 con arquitectos y teóricos de la forma espacial y cuyos planteamientos fueron posteriormente recuperados desde la posmodernidad.



Vieja y nueva estación de Burgos. La comparación de las dos imágenes induce a la reflexión



¿Se pueden considerar inservibles instalaciones que han sido útiles hasta ayer?



¿Será necesario derribarla?

ginación individual y colectiva es crucial para definir el trabajo de urbanización. La reflexión crítica sobre nuestros imaginarios comporta enfrentarse al utopismo oculto y resucitarlo para actuar como arquitectos conscientes de nuestros destinos en lugar de "marionetas indefensas" de los mundos institucional e imaginativo en los que habitamos".

Sin embargo en la práctica nunca se actúa sobre cero. Se hace siempre sobre una situación preexistente.

Esto complica (o facilita, según se mire) las cosas.

Este breve preámbulo sirve para introducir la pregunta del título, ¿qué hacer con lo que envejece? Es una pregunta válida porque es una realidad que nos sale al paso con frecuencia, porque es necesaria para acometer con rigor y argumentadamente la posición a mantener sobre cualquier herencia. Es, por otra parte, una pregunta traída no tan recientemente al debate¹⁷ pero que en la actualidad adquiere una importancia especial debido a la rapidez de los cambios, a las recientes urgencias, a las necesidades de adecuación a los nuevos arquetipos culturales.

En lo que atañe a la interpretación del espacio, y para decirlo enseguida, la respuesta ya está ahí: se hará paisajismo. Se está haciendo paisajismo, entendido éste, de forma general, como diseño del paisaje.

Se estrena así una nueva disciplina que irrumpe con fuerza para dar solución al tratamiento de actividades obsoletas. También a las de nueva implantación. El territorio se construye como proyecto que remite a sí mismo.

El paisaje se proyecta y las infraestructuras son uno de los campos de experimentación.

Aquí se trata de problematizar algunas cuestiones. Todas ellas giran en torno a una de las

constantes de este trabajo, la investigación sobre propuestas que consideran el paisaje como una de las cualidades que otorgan sentido al territorio.

La primera de ellas es el mismo concepto de obsoleto. ¿Es lo mismo envejecer que quedar obsoleto? ¿Se pueden considerar realmente fuera de uso muchas de las instalaciones que han servido hasta ayer? ¿Cómo ha envejecido el ferrocarril convencional? ¿Cómo puede renovarse?

Obviamente no se puede tratar la noción de obsolescencia de forma indiscriminada: no es justo asimilar la disfuncionalidad de las tareas defensivas de una ciudad medieval con las de ferrocarril decimonónico en esa misma ciudad.

Una segunda cuestión está relacionada con la anterior. En el caso de que así fuera (la instalación ya no cumple la función para la que se ideó), ¿cómo tratarla, qué hacer con ella?

Por último, cabría comparar los resultados obtenidos después de la intervención con el estado anterior para analizar críticamente ambas situaciones.

Respecto al primer punto y refiriéndonos en particular a la política seguida en los últimos años en España, llama la atención la precipitada forma de sustituir, en el marco ferroviario, lo viejo por lo nuevo.

En estos momentos no existe, que sepamos, ciudad cuya remodelación arterial ferroviaria no incluya la desaparición de la estación actual¹⁸. Son muy raros los casos que mantengan las vías y el resto del patrimonio ferroviario, así como las circulaciones de los trenes a la vista.

De la mano de la alta velocidad y los nuevos desarrollos urbanísticos van cayendo edificios de estaciones con notable valor y complejos ferroviarios cuya obsolescencia cabría, al menos, poner en duda. Una buena parte de ellos serían posible-

17. A comienzos del pasado siglo el historiador Aloís Riegl ya planteaba estos temas en su libro "El culto moderno al monumento".

18. Logroño, Valencia, Granada, Zamora, Ourense, Albacete, Alicante .



mente aptos para desempeñar funciones análogas a las que venían cumpliendo hasta ahora. Sin olvidar que muchos suelos pueden constituir una importante reserva patrimonial a la que recurrir en un futuro donde se reconsidere el papel del ferrocarril.

Nada parecido ocurre, al menos con tal intensidad, en otros países que también intentan modernizar su transporte ferroviario.

Los embarcaderos asociados a fábricas, naves, silos y polígonos industriales, los talleres de reparación o mantenimiento, los depósitos y almacenes de material, los ramales de conexión a zonas de producción, los muelles de carga y descarga, la disposición de vías para aparcamiento, ruptura o composición de trenes y otras maniobras, las edificaciones destinadas al personal que ejerce tareas de conservación.... todo este dispositivo ferroviario no sólo no se conforma con dejar de utilizarse sino que puede llegar a ser arrancado físicamente, haciéndolo prácticamente irrecuperable, o muy cara la posibilidad de volver a contar con él algún día. En cualquier caso estas prácticas habituales contradicen la aparente voluntad de hacer de nuevo del ferrocarril un modo de transporte moderno y útil social y ambientalmente.

Lo fácil es hacer una vía verde. Lo difícil, pero mucho más útil y urgente debido al deterioro existente y las consecuencias beneficiosas que puede aportar, es intervenir en ámbitos complejos, como ocurre en los entornos urbanos y periurbanos o en zonas industriales. En las periferias de las ciudades, en las travesías de los pueblos, en las zonas de producción agrícola, en los nuevos polígonos industriales... allí donde hay actividad y planes pendientes. Eso es lo realmente interesante.

Una vía verde puede lograrse ensayando soluciones que no destierren al tren (u otro medio de transporte colectivo). Los itinerarios etiquetados como "ruta de..." pueden incorporarse a los recorridos y a los lugares donde se produce la vida

cotidiana. La imagen contrastada de un transporte público y el desplazamiento peatonal integrado en su infraestructura es una buena imagen, es un buen paisaje. Si se hace con criterios paisajísticos estará muy bien, pero previamente hay que dotarla de contenido, de sentido, de intención, de introducir otras costumbres en la manera de mirar.

Cuando, efectivamente, las actividades o los espacios que las albergan dejan de tener sentido surge la pregunta de qué hacer con ellos. Y más en particular cuando aquello que pierde su función constituye, o se pretende que así sea, un bien patrimonial.

Un antiguo almacén, valga por caso, forma parte de la explanada de una estación. Dicha estación puede no estar afectada por ningún plan de actuación o, por el contrario, puede formar parte de alguna operación de remodelación. Sobre esta situación de partida se despliegan varias opciones respecto a la forma de actuar en esa instalación:

1. No considerarla, no intervenir, dejarla a merced del desgaste producido por el paso del tiempo y la acción de las fuerzas naturales.

2. Derribarla y conseguir espacio libre que será ocupado o no por algo nuevo y distinto.

3. Mantenerla y restaurarla como objeto arqueológico/histórico/artístico (es decir como monumento).

4. Reconvertirla en algo totalmente diferente (un contenedor de actividades culturales, comerciales o recreativas, por ejemplo).

5. Buscar una continuidad del antiguo con el nuevo uso, aprovechando las características de esa construcción para seguir cumpliendo una función en la que contenedor y contenido tengan alguna relación: en el caso citado, el de un almacén ferroviario, para cualquier otro tipo de almacenamiento.

6. Considerar otras actividades operativas distintas a las primitivas pero afines al servicio ferroviario (el actual o el asignado en un futuro). Aquí



Donde urge intervenir es en ámbitos degradados



Una forma discutible de intervención: la implantación de usos totalmente ajenos en viejos contenedores. La antigua estación de Córdoba



Las estaciones de Espiel, en la ruta de Córdoba a Almorchón, y la de La Bañeza, en la de la Plata, ambas inactivas. Siempre es mejor recuperar su función que convertirlas en museo



El peligro de la museización, siempre latente, como modo exclusivo de entender las actuaciones sobre espacios obsoletos

podrían incluirse una amplia gama de posibilidades relacionadas con el programa funcional de una estación.

El primer caso, el más habitual, aunque no es propiamente una opción sino que tiene por causa una actitud de abandono, suele provocar una imagen deplorable, dando lugar a paisajes degradados. No obstante hay que señalar que, independientemente de la intención, no siempre la ausencia de intervención tiene por qué conducir a entornos desechables. Es más, a veces la mejor intervención es la no intervención.

El segundo caso coincide con recalificaciones de suelo que, literalmente, no dejan rastro de nada.

La tercera y cuarta opciones, las más teorizadas, las que suelen ser objeto de concurso, de las que existen más resultados prácticos, tienen como objetivo la conversión intencionada del objeto en paisaje, lo que hemos dado en llamar paisajismo.

En estos casos, la explotación del patrimonio como recurso económico busca visitantes que se sientan atraídos por una nueva oferta, el turismo cultural. Una de las objeciones que pueden hacerse a este enfoque es su presentación como producto manufacturado, alentador de un turismo fugaz, de acercarse, fotografiar y marcharse, que excluye la estancia y la curiosidad por todo aquello que no forme parte del paquete contratado. Es decir un enfoque alejado de una visión comprensiva y realista del territorio.

Respecto a las últimas opciones contempladas en el listado anterior (continuidad o afinidad de las nuevas actividades respecto a las que reemplazan) no existen, al menos desde nuestro conocimiento, experiencias recientes. No es una práctica al uso, quedando como vestigio de épocas pasadas esa manera de entender la evolución de las obras humanas.

Evidentemente pueden considerarse otras situaciones aparte de las descritas, o híbridos de todas ellas. En cualquier caso merece la pena huir

de las soluciones más tópicas, apresuradas, inflexivas, motivadas por fines lucrativos a corto plazo, por la obsesión por los hitos y las identidades forzadas o por la reiteración, sobreabundancia y banalización de productos culturales y centros polivalentes a los que se recurre como cajones de sastre donde cabe todo.

Como conclusión, proponemos, para las instalaciones que han perdido toda o parte de sus antiguas funciones, la asignación de nuevos usos atendiendo a un orden prioritario que iría, en sentido decreciente, desde la continuidad (desempeñando tareas similares a aquellas para las que fueron creadas) hasta la introducción de actividades extrañas y con fines completamente diferentes.

Los monumentos religiosos han soportado mejor que ningún otro esa continuidad entre el origen, la conservación y la utilización actual del edificio (el culto en este caso). Las iglesias reutilizadas para otras actividades no dejan de causar una extraña sensación. Igual de forzada es la conversión, tan de moda, de un "espacio obsoleto" en centro comercial, a pesar del inevitable guiño a su función anterior mediante la exaltación de alguna reliquia.

Respecto a las políticas que utilizan la reconversión como atracción turística y recurso económico, experiencia ampliamente ensayada por un buen número de ciudades y regiones industriales sobre extensas zonas en sus particulares procesos de metamorfosis y, a otra escala, en actuaciones aisladas sobre instalaciones obsoletas, se ha detectado una cierta ligereza a la hora de deshacerse de un pasado inservible o de darle radicalmente la vuelta.

Se han corregido algunos problemas, han aparecido otros y sobre todo no se han obtenido muchos de los objetivos esperados. Lo más paradójico es que ha sido preciso rectificar caminos emprendidos en el sentido de un cierto retorno a situaciones anteriores¹⁹.

El ferrocarril convencional: ¿una infraestructura obsoleta?

“A quien los dioses quieren destruir, primero lo vuelven loco”. Efectivamente la mejor excusa para deshacerse de algo es argumentar que no sirve. Y esto se logra abandonándolo a su suerte. Deteriorar el aspecto para forzar la declaración de ruina es una conocida táctica.

Una orientación que pusiera sus miras en el medio o largo plazo no debería perder de vista la capacidad del ferrocarril convencional (entendiendo por tal un concepto no excluyente en el que caben todas las variantes conocidas) para volver a cubrir funciones hoy abandonadas. Su recuperación es un proyecto de futuro. Éste puede ser un poderoso motivo para no hacer irremediamente inservibles instalaciones tal vez adecuadas para ello. Una parte del dispositivo ferroviario podría volver a ser operativa.

La prudencia y ese enfoque en perspectiva aconsejarían no desprenderse a toda prisa de un patrimonio, especialmente de suelo y edificios pero no sólo, que constituye una valiosa reserva estratégica que corre el riesgo de perderse, enajenarse, deteriorarse o desentenderse respecto a la trama urbana o al medio natural en que se inserta.

El planeamiento no puede reducirse (en el mejor de los casos) a la mera calificación de unos suelos como ferroviarios, sin más consideración. Debería existir una mayor coordinación entre el planeamiento municipal, los planes de ordenación territorial y otras figuras de ordenación con las políticas, estrategias o programas ferroviarios diseñados desde los organismos competentes. Esto ayudaría a encuadrar esta infraestructura en el conjunto de determinaciones estructurantes previstas, a definir objetivos y remitir esos suelos

a posteriores desarrollos integrados en el resto de actuaciones, superando esa vocación residual con la que frecuentemente se tratan.

Las estaciones no son sólo, nunca lo han sido, puntos en la vía que recogen pasajeros. Su función, una acumulación de actividades coordinadas, era mucho más compleja.

¿Ha dejado de serlo hoy en día? Depende de los objetivos que se pongan en juego para contestar a esa pregunta. Y de los criterios que se utilicen.

Es muy reciente, y aun sigue viva, la polémica sobre el cierre de las minas de carbón en España. Conviven argumentos ambientales, económicos y sociales en el debate. Uno de los que se utilizan a favor del mantenimiento es la consideración de “reserva estratégica”, un concepto contemplado desde algunas directrices europeas y asignado a determinados sectores económicos nacionales. Algo similar podría establecerse para el tratamiento del conjunto de las redes ferroviarias, en las que están incluidas las llamadas líneas de débil tráfico.

En cualquier caso y desde un punto de vista de organización territorial, las estaciones pueden comportarse como encuentro de actividades y caminos que operan más allá de su entorno inmediato. Pueden ser el motor dinamizador de una tela de araña, muchas veces ya existente físicamente pero anquilosada debido a su infrutilización, que abarca un radio de influencia sobre imprecisas zonas fronterizas.

El ferrocarril atiende distancias largas y cortas y tiene capacidad para actuar funcionalmente sobre áreas que comprenden una extensión mayor que la de los núcleos por los que atraviesa. Para ello es necesario que, al menos en determinados enclaves, al menos con determinada cadencia, los trenes paren.



Una imagen contundente de un tiempo pasado



Estación de La Bañeza en la abandonada Ruta de la Plata: ¿Una infraestructura obsoleta?



Dos redes estancas, incomunicadas (ferrocarril convencional y AVE)

19. Gómez García, M.V. “La metamorfosis de la ciudad industrial. Glasgow y Bilbao: dos ciudades con un mismo recorrido”. Talasa Ediciones. Madrid, 2007, pág. 95.



Estaciones de Lagos (Portugal): la tensión entre lo viejo y lo nuevo



El ferrocarril transporta personas y mercancías. Las instalaciones relacionadas con operaciones de maniobras, carga y descarga, almacenamiento, talleres, dependencias y otras muchas, constituyen un patrimonio, es cierto, pero no un patrimonio muerto. Antes de darlas por tal, antes de hacerlas museo, antes de vestir las de moda, hay que reconsiderar su continuidad en el tiempo, su utilidad para un ferrocarril del futuro.

El ferrocarril no es una infraestructura obsoleta. Es un patrimonio valioso, no merece la pena deshacerse de él.

Podríamos concluir este breve apartado con un breve lema: "El ferrocarril, 150 años de utilidad".



Miranda de Ebro/Córdoba. De recinto ferroviario a edificio puntual



Antes y después. La evolución del paisaje ferroviario

El ferrocarril que conocemos hoy mantiene muchas diferencias y algunos parecidos con el de sus orígenes. En primer lugar no se trata de un todo homogéneo. Conviven, como siempre ocurre con cualquier tipo de realidad sometida a un proceso de evolución, situaciones diferentes.

La observación de esta infraestructura en el tiempo nos permite detectar un antes y un después, comparar los, buscar sus causas, extraer algunas conclusiones.

En la evolución del paisaje ferroviario han contribuido las siguientes circunstancias:

1. La irrupción de la alta velocidad, considerada como infraestructura física y como producto inductor de nuevos servicios.
2. El abandono (que unas veces ha sido progresivo y otras se ha efectuado con brusquedad), que ha conducido al rápido deterioro de las infraestructuras y los servicios ferroviarios convencionales, así como de su entorno adyacente.
3. La aparición de dos redes estancas (alta velocidad y ferrocarril convencional), no complementarias, con códigos propios.



De la percepción unitaria del conjunto a la visión fragmentada de las partes

4. La tensión creciente y cada vez más acentuada entre lo viejo y lo nuevo que se manifiesta, más allá del evidente contraste entre esos dos mundos, en la fuerte carga simbólica que han adquirido.

5. La transformación de la estación en varios sentidos:

- De recinto ferroviario a edificio puntual.
- De la percepción unitaria del conjunto a la visión fragmentada de las partes, fruto de la sectorización y segregación funcional y visual de los espacios.
- El andén, oculto, pierde importancia y pasa a ser un elemento secundario, sólo accesible al portador de un billete.

– Disolución de los usos propiamente ferroviarios en otro u otros (generalmente comerciales) a los que aquéllos se supeditan.

– Emplazamiento disociado del entorno urbano (cuando lo hay).

– Separación de tráficos ferroviarios. Pasajeros por un lado y mercancías por otro.

– Aparición del concepto de intercambiador.

6. La aparición de un nuevo concepto de la logística del transporte ha supuesto el desplazamiento de las actividades vinculadas al movimiento de mercancías hacia grandes áreas especializadas y localizadas estratégicamente. La tendencia es la concentración en estos centros de todas las operaciones y servicios necesarios para llevar a cabo el proceso (carga y descarga, almacenaje, distribución...). La logística del transporte, uno de los aspectos clave para la competitividad de un país, de una región, de una ciudad, exige destinar inmensas superficies de suelo para poder realizar las tareas que tiene encomendadas.

Las pequeñas y medianas estaciones han renunciado a estas funciones.

7. Auge de las cercanías ferroviarias como modelo de transporte en las aglomeraciones urbanas. La definición e implantación de este tipo de servicio cobra fuerza como el más adecuado

Independientemente de otras consideraciones es evidente la influencia de las características del trazado en la percepción del paisaje



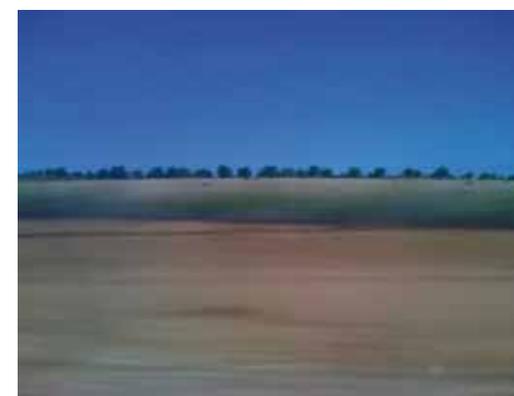
Curva y contracurva llegando a Montoro



Pinceladas impresionistas desde la alta velocidad



Nuevo túnel de Pajares



para atender las demandas suscitadas por una movilidad urbana cuya distribución temporal y espacial (dependiente de los horarios reguladores de la vida laboral y de la zonificación establecida desde la planificación urbanística) se encauza a través de los movimientos pendulares y pautados de los trenes.

8. La evolución de los diferentes tipos y composiciones de tren hacia la convergencia en un prototipo único o de similares características.

9. El auge, prestigio y aceptación de la explotación de líneas turísticas. La conversión de líneas abandonadas en vías verdes. El tratamiento museístico de las instalaciones obsoletas.

10. La ocultación de suelos ferroviarios por enterramiento o la desaparición por recalificación.

Un antes y un después. Ahora cabe preguntarse si la comparación entre paisajes donde intervenía el ferrocarril ha mejorado o empeorado.

Escogemos dos ejemplos distintos (desde el interior del tren y desde el exterior al tren) para efectuar la comparación.

La visión del paisaje que proporciona el tren a través de la ventanilla desde la vía convencional es muy diferente a la que ofrece desde la alta velocidad. Del viaje en alta velocidad puede extraerse una visión ligada a la pincelada impresionista y la mirada puede captar y apreciar el plano de fondo, el del horizonte. Pero no sólo la diferencia es debida a este factor, el de la velocidad. Intervienen también otros determinantes derivados de las características de uno y otro trazado. Los distintos ángulos de visión que facilita la curva y contracurva, el cambio en la percepción del entorno producido por el cambio de ritmo de la marcha (en el que está incluida la parada) y en general la sucesión de acontecimientos (por así llamarlos) que rompen la monotonía del viaje son cuestiones inherentes a cada modalidad.

Los paisajes urbanos resultantes de las grandes remodelaciones arteriales ferroviarias produ-



El desaparecido viaducto del Pretorio en Córdoba



Paso del Pretorio, situación actual

cen una imagen radicalmente distinta a la de su antecesora. Así ha ocurrido, por ejemplo, en la ciudad de Córdoba en la operación mediante la cual se enterraron las vías, se trasladó la estación, se ejecutaron nuevos viarios y se eliminaron los peligrosos pasos existentes. Uno de sus efectos fue la desaparición del llamado Viaducto del Pretorio. A nuestro juicio el puente sobre el haz de vías próximo a la antigua estación dotaba a este lugar, aparte de unas excelentes vistas, de una personalidad propia que lo identificaba y lo singularizaba como espacio de la ciudad. En su lugar existe una glorieta destinada y ocupada mayoritariamente por el tráfico rodado, indistinta al resto de glorietas, y con dificultades de accesibilidad debido a los largos recorridos que es necesario hacer para atravesarla.

Parte segunda

**Recorrido por un paisaje
deteriorado**

Estaciones y entornos ferroviarios en el Valle del Guadalquivir

Se trata, efectivamente, de un paisaje deteriorado. Sin embargo su rastro es muy hermoso.

El tramo estudiado forma parte del eje ferroviario del Valle del Guadalquivir y comprende el tramo que discurre por la provincia de Córdoba, entre las poblaciones de Villa del Río, en el extremo este, y Palma del Río en el oeste, situándose la ciudad de Córdoba en una posición casi equidistante respecto a ambas localidades. Tiene una longitud de unos cien kilómetros que discurren por un terreno prácticamente llano. El desnivel entre los dos puntos más alejados salva una altura de 110 m, entre la cota 165 de Villa del Río y la 55 de Palma, lo que supone una pendiente media del 0,11%.

Los diez municipios que atraviesa suman una población de aproximadamente 400.000 habitantes,

de los cuales unos 330.000 pertenecen al término de Córdoba.

Las líneas férreas que actualmente atraviesan la provincia se adaptan, en algunos tramos de su recorrido, al valle de un río. El del Guadalquivir en nuestro caso y los del Guadiato (tramo medio) y Guadajoz (tramo final) en las otras dos líneas históricas. Esta observación pone de manifiesto el contraste entre el trazado tradicional de los ferrocarriles convencionales y el de las nuevas rutas seguidas por la alta velocidad. Los criterios seguidos en ambos casos para elegir su soporte territorial son evidentemente muy distintos.

En Córdoba confluyen las tres líneas. La del Guadalquivir, la de Málaga y, aunque recientemente desmantelada en su último tramo (1992), la de Almorchón. Junto a estos trazados de fe-



Una vía única y electrificada



Área de estudio.
El valle del Guadalquivir en la provincia de Córdoba

rocarril convencional conviven, desde comienzos de la anterior década de los noventa y finales de la primera década de este siglo, los de alta velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga, respectivamente. Todos ellos, como se ha dicho, completan el panorama ferroviario de la provincia de Córdoba.

Desde el punto de vista histórico y atendiendo a su construcción podemos descomponer el trayecto estudiado en dos partes. La puesta en servicio de este eje ferroviario no fue simultánea: el tramo Córdoba-Sevilla entró en funcionamiento en 1859, mientras que el de Córdoba-Manzanares lo hizo seis años más tarde, en 1865. No todas las estaciones se construyeron a la par. Hubo ampliaciones por necesidades del servicio y se abrieron otras nuevas a lo largo del tiempo. Del mismo modo y por diferentes causas sufrieron transformaciones muchas de las obras de ingeniería originales, siendo especialmente significativas las de los puentes.

Funcionalmente, en la actualidad la circulación ferroviaria, como consecuencia de una importante y progresiva reducción que ha afectado a todo el territorio estatal, es escasa: dos largos recorridos y algunos regionales en cuanto a servicio de pasajeros y un pequeño número de composiciones de mercancías.

El valor patrimonial es importante: como un todo y como suma de partes. El conjunto presenta una apariencia con rasgos semejantes (entorno geográfico, serialización de algunos elementos constructivos) pero se ve salpicada de contrastes, particularidades y soluciones diversas.

A partir del paso de Despeñaperros, una vez superada la llanura manchega, se produce la incorporación del ferrocarril a la cuenca del Guadalquivir, si bien el contacto con el río no se produce hasta las proximidades de Espeluy, bastantes kilómetros después. La vía cruza por primera vez el Guadalquivir entre Mengíbar y la estación de

Algunos invariantes que caracterizan el paisaje de la zona



Campos de olivos



... y extensión de cereal en la Campiña



Cultivos en la Vega



El Guadalquivir



La presencia continua de la sierra cerrando el horizonte por el norte

Espeluy a través del puente metálico que la lleva al otro lado del río, a la margen izquierda, para iniciar desde esa posición el camino que la llevará por el valle hasta Sevilla.

A partir de ahí, y hasta esa ciudad, el trazado de la vía aprovecha la topografía existente, se adapta al relieve y avanza más o menos paralela al río pero sin llegar a bordearlo, acercándose a él en escasas ocasiones, perdiéndolo de vista en otras muchas, cruzándolo tres veces y manteniéndolo casi siempre presente a través de la referencia que supone su vegetación de ribera.

Es una vía única. Su electrificación se efectuó en los años 60 en el tramo oriental, a partir de Córdoba en dirección Madrid, mientras que en el tramo occidental, Córdoba en dirección Lora del Río, la electrificación tuvo lugar el año 1975.

Como ya se ha dicho, la construcción de la línea data de mediados del siglo XIX y se hizo en dos tramos inaugurados en años diferentes (ver mapas adjuntos).

Paulatinamente, pero sobre todo a partir de la puesta en servicio de la alta velocidad Madrid-Sevilla en el año 1992, el número de trenes que circulan por ella ha ido disminuyendo, lo que ha originado paralelamente el cierre de estaciones y el abandono de las mismas junto a otras muchas instalaciones asociadas a la actividad ferroviaria.

Hubo un proyecto para la duplicación de la vía entre Córdoba y Lora, llegando a realizarse la explanación correspondiente, pero fue finalmente paralizado por las nuevas directrices derivadas del cambio de modelo a la alta velocidad.

A lo largo de este recorrido el paisaje mantiene algunos invariantes que lo caracterizan: al norte, la presencia continua de la cadena montañosa de Sierra Morena, como telón de fondo que cierra el horizonte, muy cerca al principio y alejándose a medida que se va abriendo el valle hacia el oeste. La vía atraviesa el centro de una vega agrícola donde la franja de regadío dedicada al cultivo del



Desde el tren son visibles algunos de los poblados agrícolas de colonización que abundan en el Valle del Guadalquivir

cereal, el algodón y el naranjo se ve salpicada de huertas en las inmediaciones de las poblaciones. Inmediatamente al sur está la campiña, formada por suaves ondulaciones cubiertas por el olivar y los cultivos propios de la tierra calma, por donde discurre a menudo el ferrocarril a media ladera, ofreciendo amplias perspectivas sobre el valle y la sierra.

La amplitud de esas perspectivas permite divisar desde el tren los poblados de colonización que jalonan el valle.

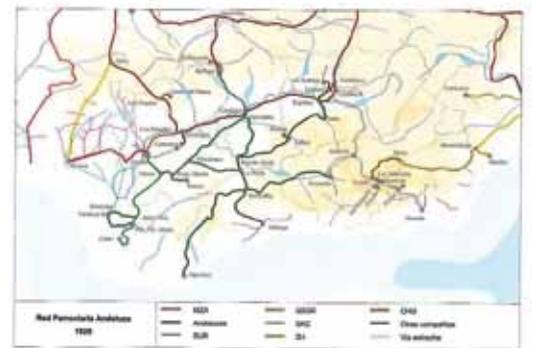
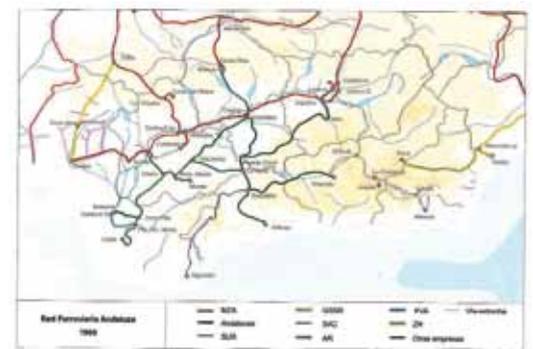
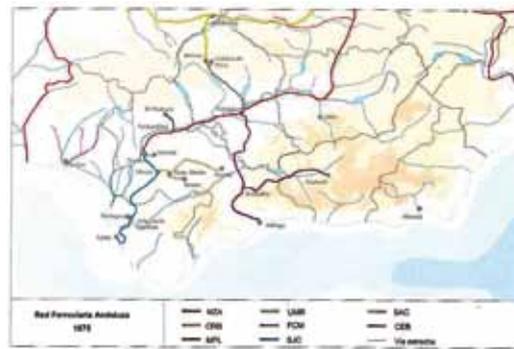
La silueta permanente de los silos en las poblaciones, tan cercanos a la estación, refuerza la imagen y el carácter agrícola que ha dominado, y sigue haciéndolo, en la zona.

El ferrocarril comparte con la carretera un pasillo de infraestructuras viarias e hidráulicas que incluye una red, a veces densa, de caminos, acequias y canales. Su soporte físico, el valle fluvial del Guadalquivir, presenta en este tramo unos caracteres lo suficientemente homogéneos, desde el punto de vista paisajístico y morfológico, como para unificar algunos criterios generales sobre la integración del ferrocarril en este entorno. Al mismo tiempo, ello no impide detectar situaciones singulares dentro de esa homogeneidad.

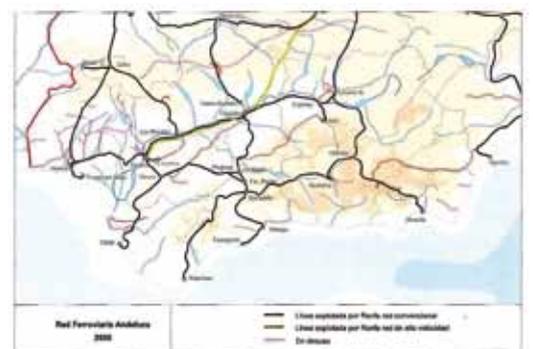


Una densa red de caminos (Villa del Río)

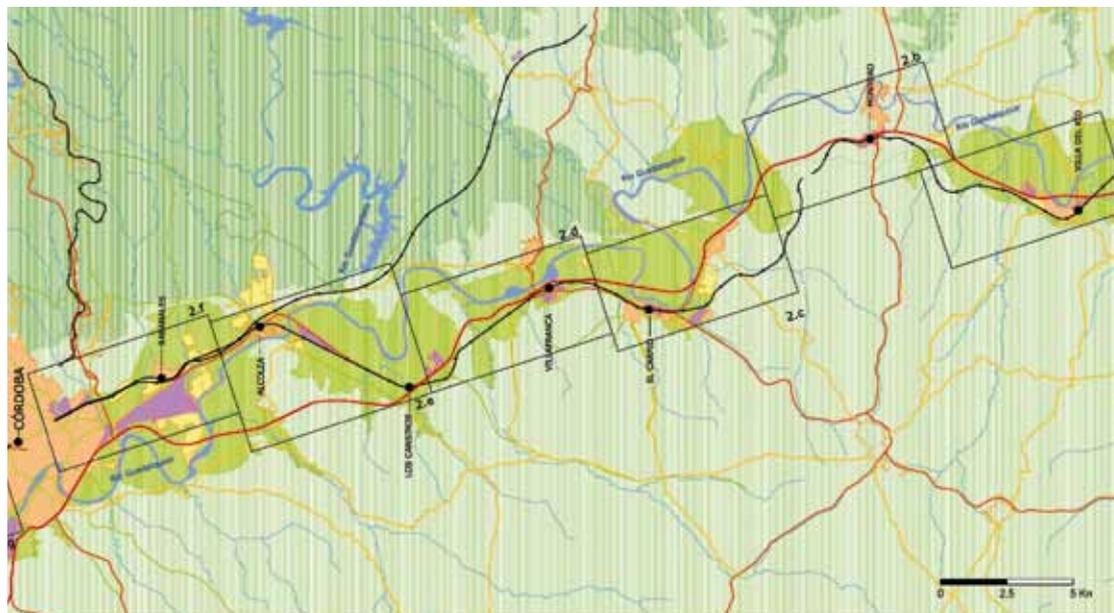




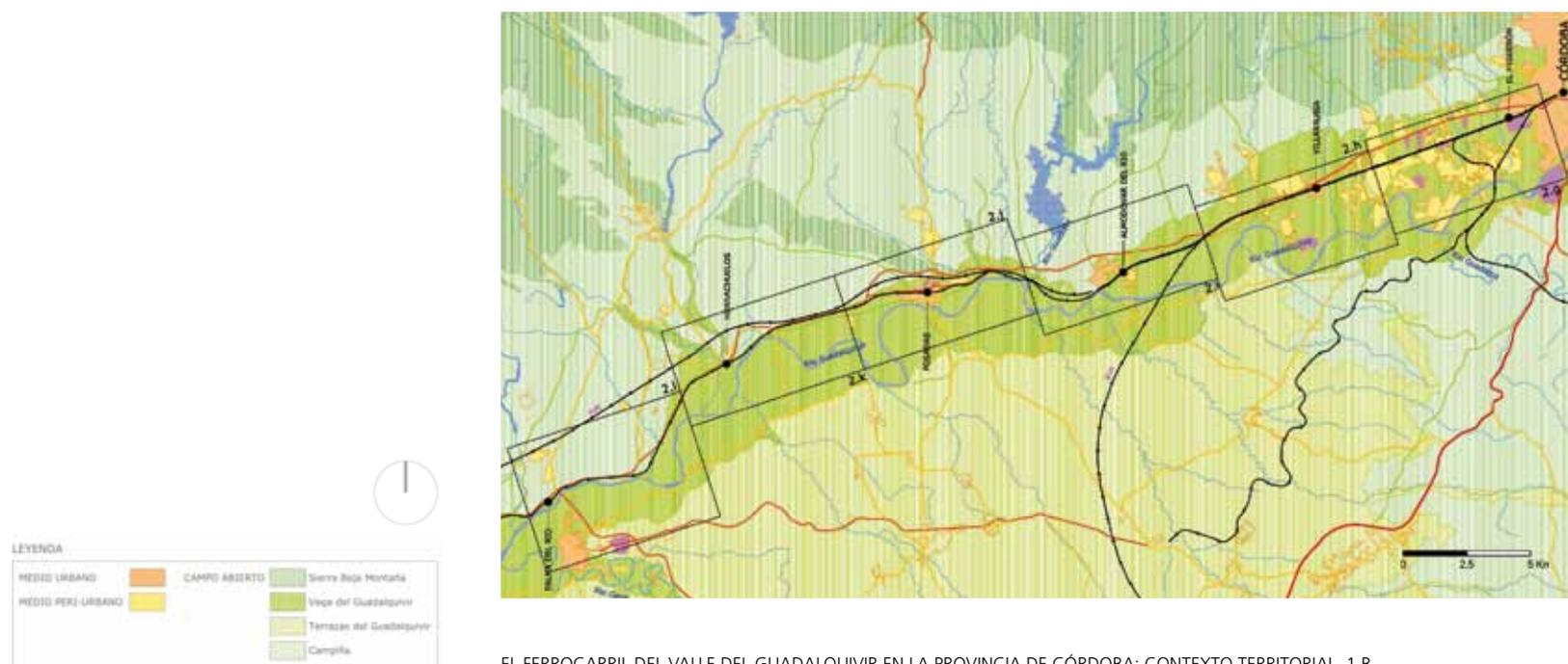
Evolución del mapa ferroviario andaluz



Contexto territorial



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: CONTEXTO TERRITORIAL. 1.A.



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: CONTEXTO TERRITORIAL. 1.B.

Travesía de Villa del Río



CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO

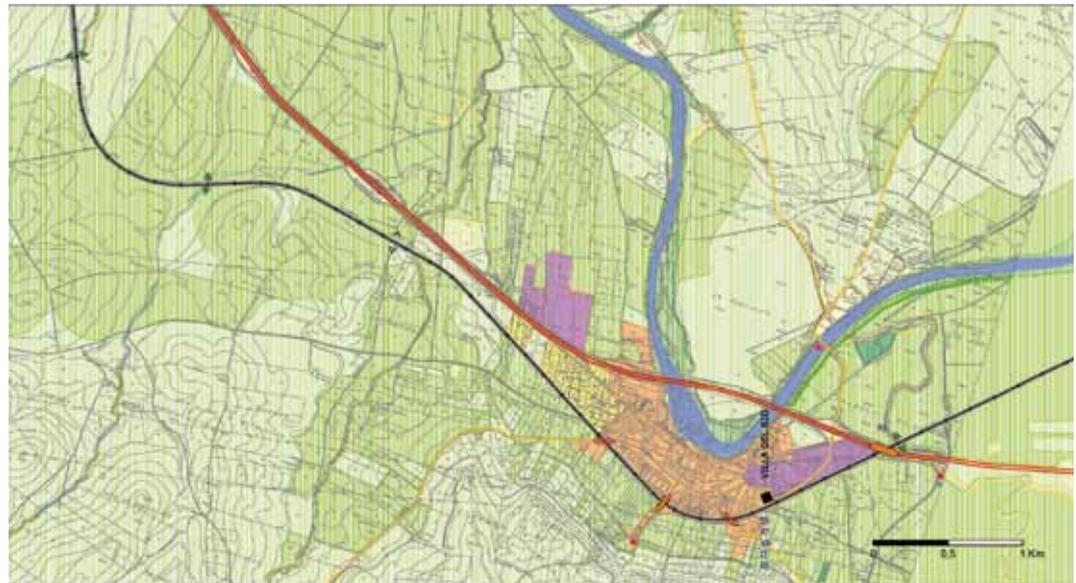
URBANO	Agricultura de regadío	FERROCARRIL CONVENCIONAL
PERI-URBANO	Agricultura de secano	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
INDUSTRIAL	Formaciones arboladas densas	CARRETERAS PRINCIPALES
CAMPO ABIERTO	Praderas o pastos con arbolado	VEGETACIÓN ABSOLUTA DE RIBERA
SITIOS DE INTERÉS	Arbolado o herbazales sin arbolado	

RELACIONES LINEALES

FERROCARRIL CONVENCIONAL
FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
CARRETERAS PRINCIPALES
VEGETACIÓN ABSOLUTA DE RIBERA

ELEMENTOS PATRIMONIALES

ARQUITECTURA	INGENIERÍA	TRANSVERSALIDAD
ES- Edificios de Estación	PU- Puertas y Semejas	SORBE
PI- Poblados ferroviarios	TI- Instalaciones, depósitos, etc	A SÓLIL
AI- Almacenes, talleres y otros	ENTORNO PATRIMONIAL	BAJO
DI- Edif. Industrial asociado	RI- Recintos	VSARJA
VA- Valados	JR- Jardines	PEATONAL
	CA- Caminos asociados	AMBIENTAL
	TR- Trazados abandonados	



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.A.



El ferrocarril deja la provincia de Jaén y entra en la de Córdoba por el municipio de Villa del Río, prácticamente en las afueras de esa población.

Después de atravesar un pequeño puente metálico sobre el Arroyo Salado y pasar por debajo de la autovía, se bordean las traseras de un polígono industrial y se entra en la estación.

La travesía puede asimilarse a una calle a la que vuelca, por un lado, la fachada ininterrumpida de edificaciones sobre la vía y, por el otro, el campo. El ferrocarril hace de borde entre ambos. La estación está situada en el extremo este de la travesía. La presencia del ferrocarril en la población es muy fuerte debido a su gran desarrollo lineal y al contacto con la fachada urbana; va literalmente pegado a ella.

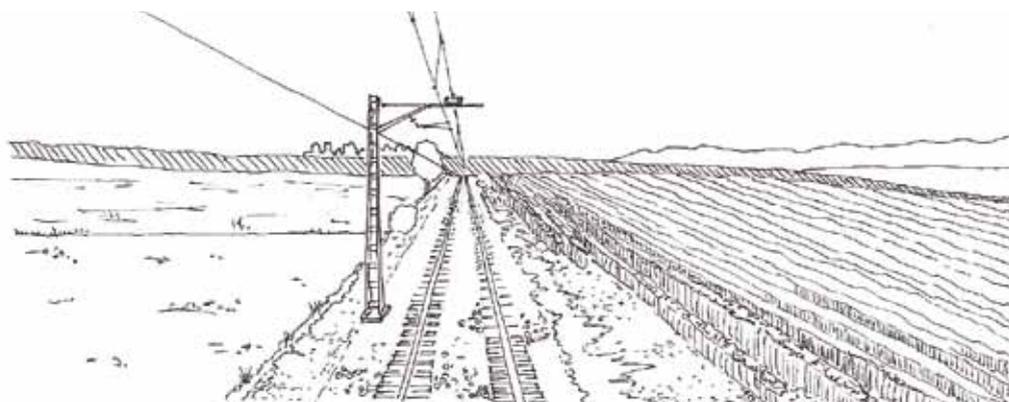
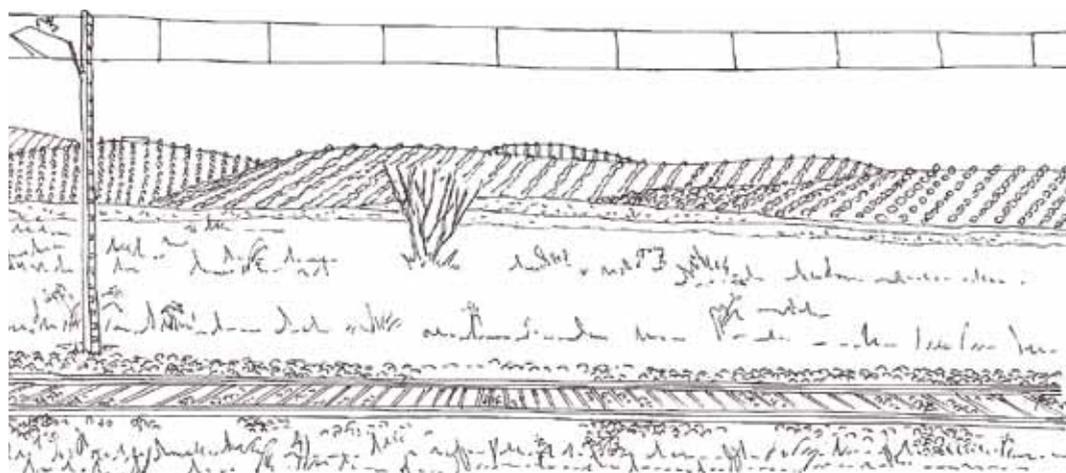
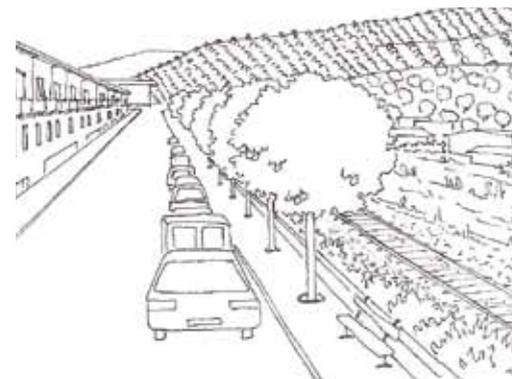
Todo el recorrido está muy deteriorado. Los tramos extremos discurren a ras de los suelos colindantes y el tramo central, cruzado por una pasarela peatonal, va en trinchera. Queda una franja abandonada entre la vía y la calle. Puede decirse que el paso del ferrocarril es ajeno por completo a lo que ocurre a su alrededor. Los cruces existentes consisten, además de la citada pasarela, en un puente y un paso a nivel, estos últimos con carácter de calle y carretera respectivamente y que actúan como entradas / salidas al sur de la población. La pasarela, carente de cualquier tipo de interés e infrautilizada por sus condiciones de emplazamiento, longitud e inadaptación en todos los aspectos, muestra un aspecto muy negativo.

La estación, por el contrario, reúne unas excelentes condiciones en cuanto a su situación, próxima y bien relacionada con el centro, el clásico acceso a través de una calle amplia y rematada por el edificio de viajeros, bien conservado y con la fachada dando al ensanchamiento final de la avenida, una playa de vías que aún mantiene diversas instalaciones ferroviarias y sobre todo unos andenes abiertos a los campos cultivados que se extienden allí enfrente.

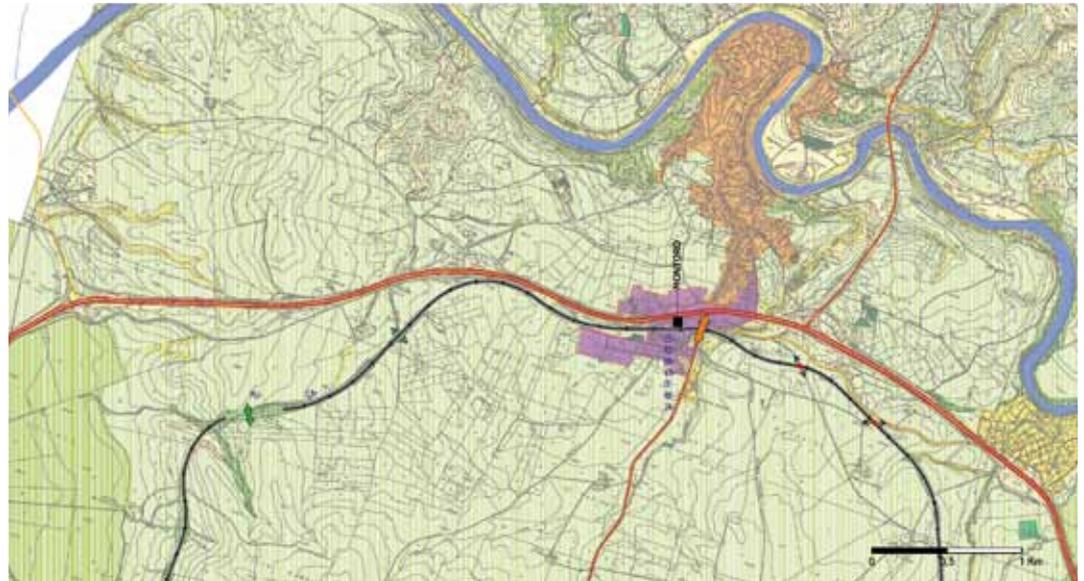
Desde el tren se percibe perfectamente la proximidad de las casas como un borde perfectamente delimitado, consolidado, ordenado, sin espacios vacíos o residuales, como ocurre tantas veces en situaciones similares. Se ve la población, la travesía permite hacerse una idea de la misma, no sólo por el frente paralelo de fachadas sino por la perspectiva que ofrecen las calles perpendiculares a la vía. Es una travesía atractiva que proporciona una visión de conjunto de la población.

Un cruce a nivel con barreras, que incorpora un viejo torno de hierro para el paso peatonal, sobre la carretera secundaria que abandona la ciudad.

Una vez atravesado el pueblo, la salida hacia el oeste transcurre por un paraje fronterizo, periurbano, con casitas y huertas, aproximándose de nuevo a la autovía.



Montoro



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.B.



El terreno es accidentado en esta zona de contacto entre la vega y las estribaciones de Sierra Morena. El trazado del ferrocarril discurre escondido entre olivos y su presencia se detecta por la continuidad de la catenaria cuya silueta resalta por encima de los árboles.

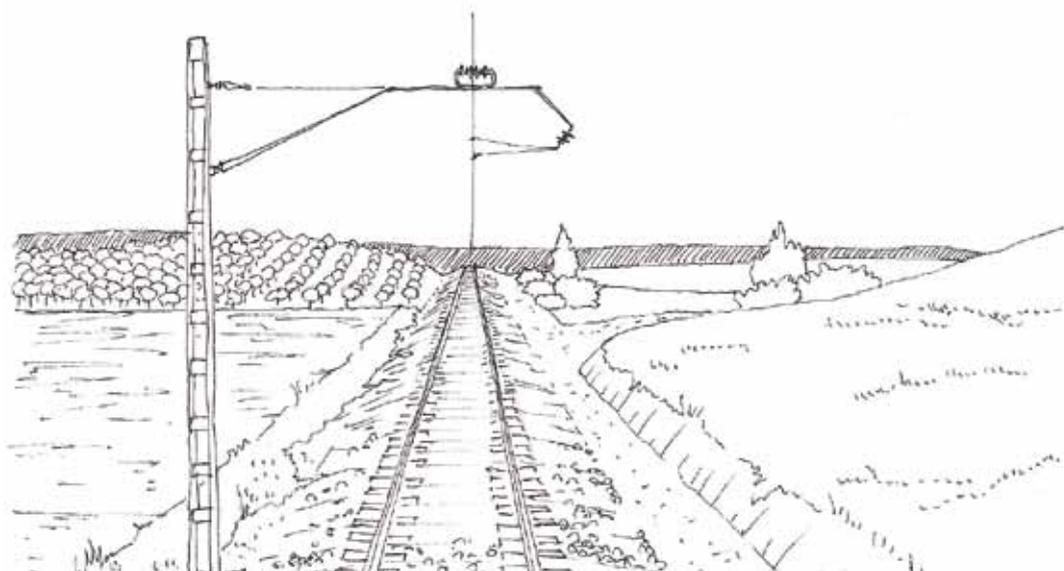
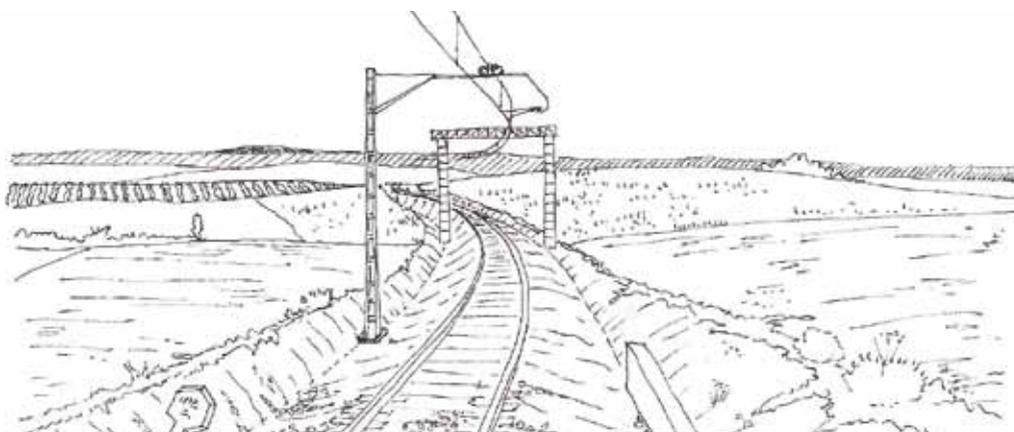
Desde Montoro parte una de las escasas vías de comunicación entre Andalucía y la Mancha, el siguiente paso después de Despeñaperros, una carretera que se abre camino entre las sierras hacia los valles interiores de los Pedroches y Alcudia.

El Guadalquivir pasa encajonado por Montoro, formando un acusado meandro al pie de las colinas de Sierra Morena. El pueblo ha buscado este lugar para instalarse y el ferrocarril ha tenido que evitarlo buscando la parte llana y alejada de la población.

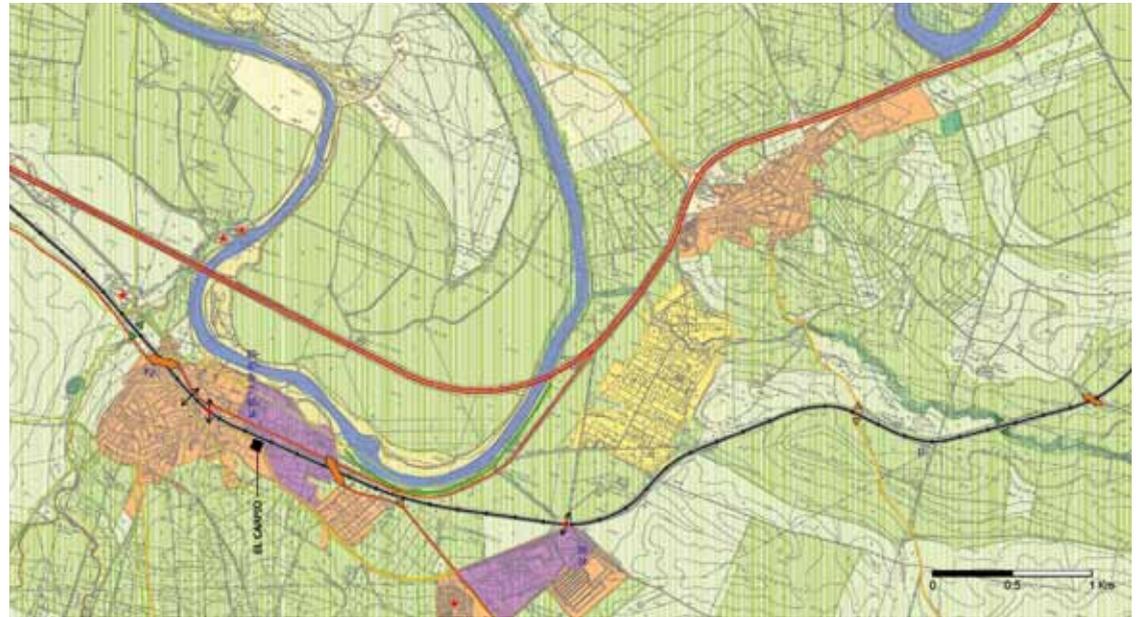
La estación de Montoro ha sido, por esta razón, una estación exterior. Posteriormente el trazado de la autovía la aisló aún más, separándola y segregándola del núcleo urbano.

Ni siquiera está bien conectada con el pequeño núcleo de actividades generado por el paso de la autovía, entre las que se encuentra la parada de los autobuses de largo recorrido.

Sin embargo el recinto ferroviario, de notable amplitud y bordeado por las instalaciones fabriles y aceiteras del polígono industrial, aporta una interesante imagen de vías e instalaciones anexas, visibles desde la carretera y el entorno próximo.



Pedro Abad y Área de El Carpio



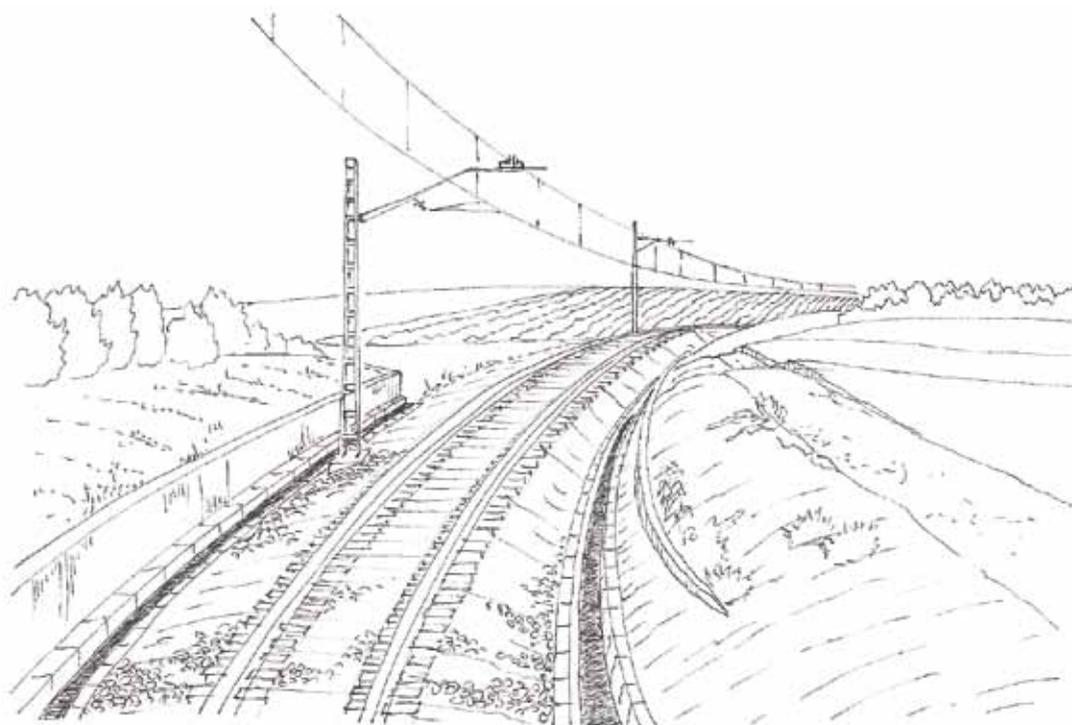
EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.C.

CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO		RELACIONES LINEALES	ELEMENTOS PATRIMONIALES		TRANSVERSALIDAD												
URBANO	Agricultura de regadío	FERROCARRIL CONVENCIONAL	ARQUITECTURA	INGENIERÍA	<table border="1"> <tr> <td>SURTE</td> <td>A SURTE</td> <td>BAJO</td> </tr> <tr> <td>VIARIA</td> <td>↑</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>PEATONAL</td> <td>↑</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>AMBIENTAL</td> <td>↑</td> <td>↓</td> </tr> </table>	SURTE	A SURTE	BAJO	VIARIA	↑	↓	PEATONAL	↑	↓	AMBIENTAL	↑	↓
SURTE	A SURTE	BAJO															
VIARIA	↑	↓															
PEATONAL	↑	↓															
AMBIENTAL	↑	↓															
PERI-URBANO	Agricultura de secano	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD	E5- Edificio de Estación	P0- Puentes y túneles													
INDUSTRIAL	Formaciones arbóreas densas	CARRETERAS PRINCIPALES	F1- Edificio ferroviario	Z1- Instalaciones, depósitos, etc.													
CAMPO ABIERTO	Matagal o pastizal con arbolado	RESEDLLO ARDOLADO DE RIBERA	R1- Almacenes, talleres y otros	ENTORNO PATRIMONIAL													
SITIOS DE INTERÉS	Arbolado o herbazales sin arbolado		R2- Recintos	J4- Jardines													
			R3- Edif. industrial asociado	CA- Caminos asociados													
			VA- Vialidad	TR- Tráctos abandonados													

Pedro Abad

La línea férrea, poco después de abandonar Montoro, marca con exactitud la separación entre los campos de trigo y los del olivo, a continuación avanza en trinchera y se introduce en el único túnel existente en el ámbito. La salida, en la otra boca, presenta un panorama diferente. Una irrupción brusca. El trazado se asoma a la campiña, corriendo a media ladera por sus lomas. Más adelante se adentra por espacios solitarios, entre las ondulaciones del olivar.

En estas condiciones sortea el término de Pedro Abad, alejado de la población por el sur.



Área de El Carpio

Entre Pedro Abad y El Carpio hay un trayecto en que el ferrocarril va muy cerca del río. Incluso en un punto, justo antes de entrar en suelo urbano, apenas están separados unos metros, los ocupados por la carretera que hay en medio. Es una zona llana, con suelos agrícolas que bordean y envuelven los nuevos polígonos industriales, de los que formaba parte la antigua azucarera, ya derribada y conectada al ferrocarril por un ramal todavía existente que sigue penetrando en lo que fue su recinto. Desde esta zona, y paisajísticamente hablando, adquiere especial relevancia, allá al fondo, el caserío de El Carpio, blanco, macizando la ladera y rematado en piedra berroqueña por su torre del homenaje.

El ferrocarril pasa por debajo de un nudo de carreteras antes de entrar en el recinto de la estación, cuyo emplazamiento, junto a una antigua carretera, está hoy próximo al centro de la población y es perfectamente accesible a través de esa especie de calle-carretera que delimita el casco y continúa hacia el poblado agrícola de Las Maruanas.

Sus terrenos están integrados en un ámbito de carácter industrial, del que forman parte la fábrica de Industrias Gallo, un silo y otras instalaciones, algunas abandonadas, como el edificio de la fábrica de harinas San Francisco. Existe un edificio desmantelado con gran impacto visual frente al edificio de viajeros. En los alrededores de la estación están ejecutándose o en proyecto nuevos desarrollos urbanos, que conseguirán continuidad con el núcleo consolidado. En general el entorno ferroviario de El Carpio es un espacio híbrido, que origina una imagen en la que la silueta de los edificios industriales se mezcla con la de los tinglados propios del ferrocarril.

Los suelos ferroviarios, propiedad de ADIF, albergan un almacén, muelles de carga y vías de maniobras.

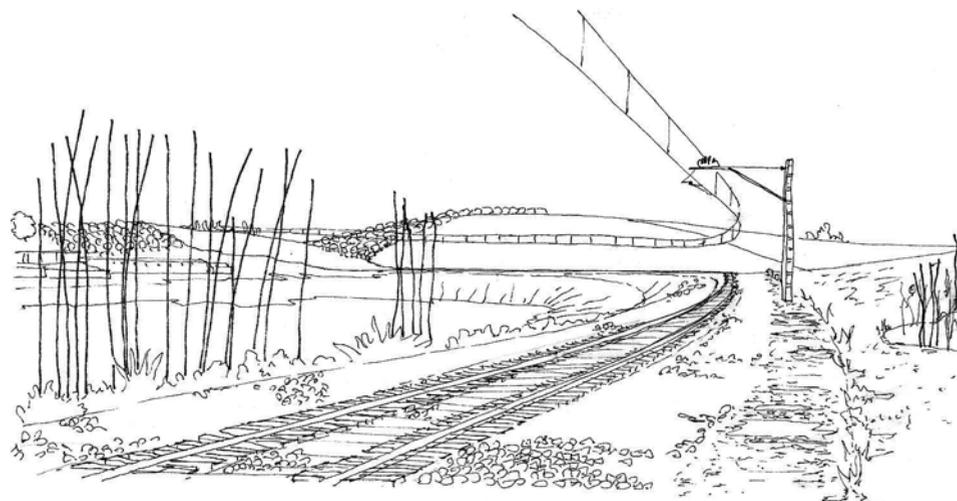
Los andenes, sin pavimentar, están muy deteriorados y el aspecto exterior del modesto edificio de la estación se mantiene, más o menos, en condiciones aceptables.

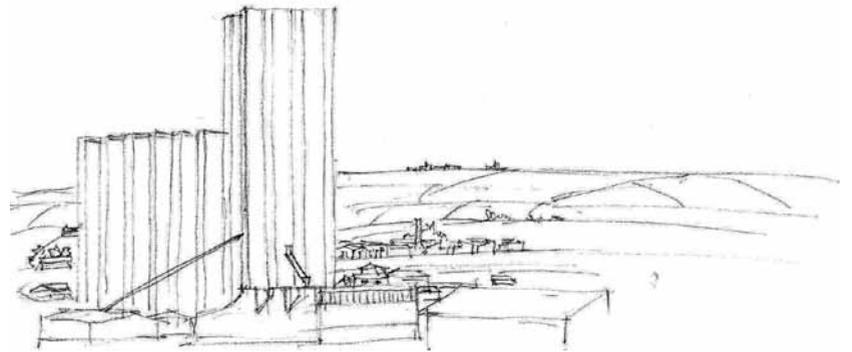
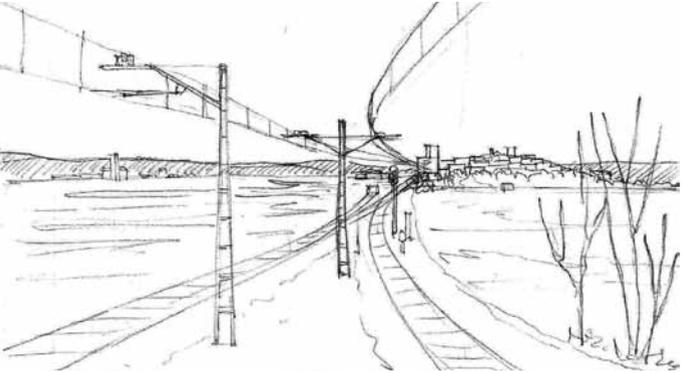
La travesía, parte en trinchera y parte enrasada, presenta unos márgenes muy degradados, bordeando casi tangencialmente (en realidad dos partes desiguales y mal conectadas) la población por el norte. Sin embargo, aunque el grueso de la población queda a un lado de las vías, la antigua carretera de Madrid, paralela aún más al norte, ha generado actividades en torno a ella que han acabado encerrando las vías entre dos partes urbanizadas. Las propuestas del Plan General, actualmente en tramitación, tienden a acentuar esta situación.

Los pasos a través del ferrocarril –puentes, pasos peatonales y caminos interrumpidos– están muy mal resueltos. Uno de ellos, situado justamente en el lugar más frecuentado, es un camino cortado que, además de su extrema peligrosidad, provoca una imagen deplorable. La pasarela peatonal, como ocurre en la mayoría de los casos, no es eficaz, debido, entre otros motivos, a su desem-

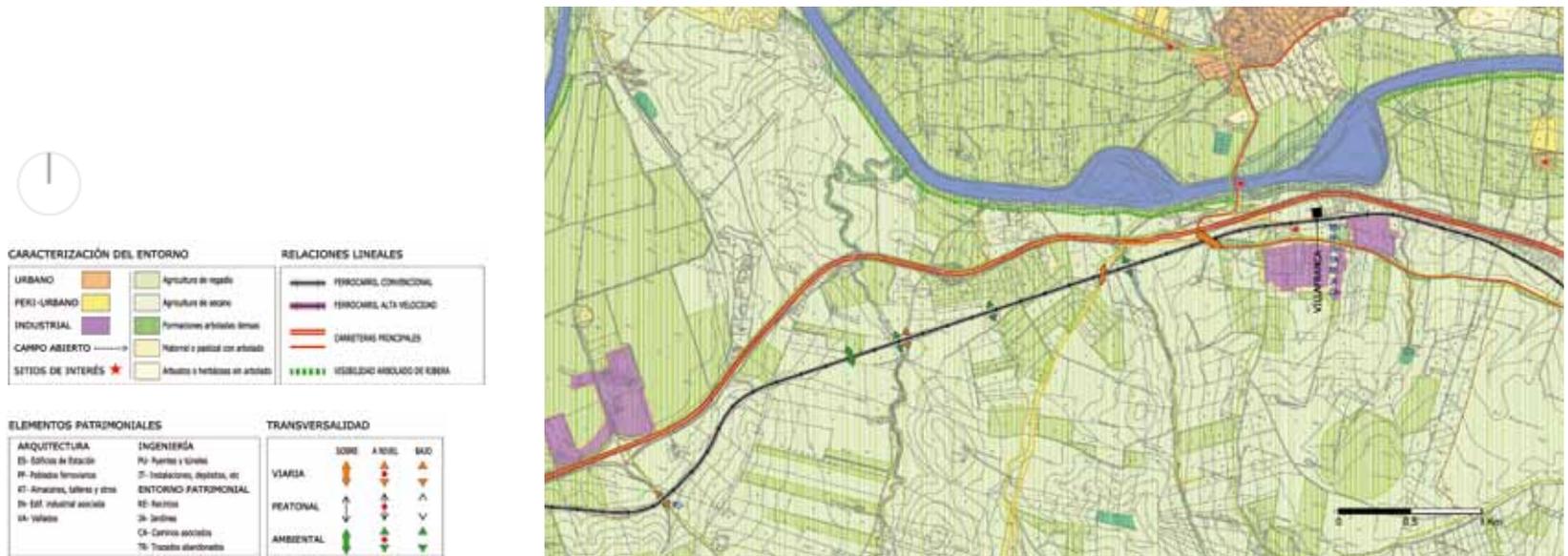
barco por el lado norte. En su otro extremo, el arranque ocupa el espacio de la acera e interrumpe el recorrido del paseo que precisamente bordea las vías. Presenta excelentes oportunidades para la implantación de un recorrido lineal, acondicionado como corredor verde multimodal, por las características topográficas y la posibilidad de enlace con la red de caminos y pistas agrícolas que discurren por la Vega del Guadalquivir y comunican núcleos rurales anexos (poblados agrícolas de San Antonio y Las Maruanas), así como la zona arqueológico-recreativa formada por la ermita de San Pedro, el complejo hidráulico “Las Grúas” y la presa de El Carpio, éstas catalogadas como bien de interés cultural en la categoría de “Monumento”. Existe la posibilidad de hacer un recorrido (unos dos kilómetros) hasta Pedro Abad por una zona llana y salpicada de edificaciones agrícolas. La influencia como centro comarcal llega hasta el municipio de Bujalance.

Cabría estudiar la recuperación de ramales y la construcción de otros nuevos a los polígonos industriales situados en las proximidades de la vía al este y al oeste de la población.





La estación de Villafranca



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.D.



La salida de la población, entre campos de olivos y bordes de la vía donde han brotado las chumberas, encuentra enseguida las tapias de otro polígono industrial, ya en el término municipal de Villafranca de Córdoba. Antes ha cortado, de nuevo, otro paso, esta vez una vía pecuaria, interrumpiendo su continuidad.

Un tramo del ferrocarril transcurre en paralelo a la autovía entre El Carpio y Villafranca de Córdoba. Es una de esas veces en que el paralelismo entre infraestructuras crea un conjunto expresivo, dotado de carácter, acentuando el dibujo de un corredor de transportes.

Por la noche, desde el poblado de San Antonio, uno de los muchos poblados de colonización que jalonan el valle del Guadalquivir, separado unos mil metros del ferrocarril y la autovía, se destacan las luces silenciosas de los coches y algún tren.

Inmediatamente se llega a la estación de Villafranca de Córdoba. Esta estación mantiene los pequeños jardines situados a lo largo del andén delante del grupo de casitas que acompañan el edificio de viajeros. Enfrente está la tapia que cierra las industrias del polígono. Todo este entorno, al que se accede en fondo de saco por una pequeña carretera que también lleva a alguna otra fábrica a este lado de las vías, se mantiene en aceptables condiciones. La parte posterior del edificio principal ha sido objeto de ciertas reformas dudosas. Es un lugar tranquilo, un tanto escondido, rodeado de campos de olivos que lo ocultan de la autovía, a unos dos kilómetros de Villafranca.

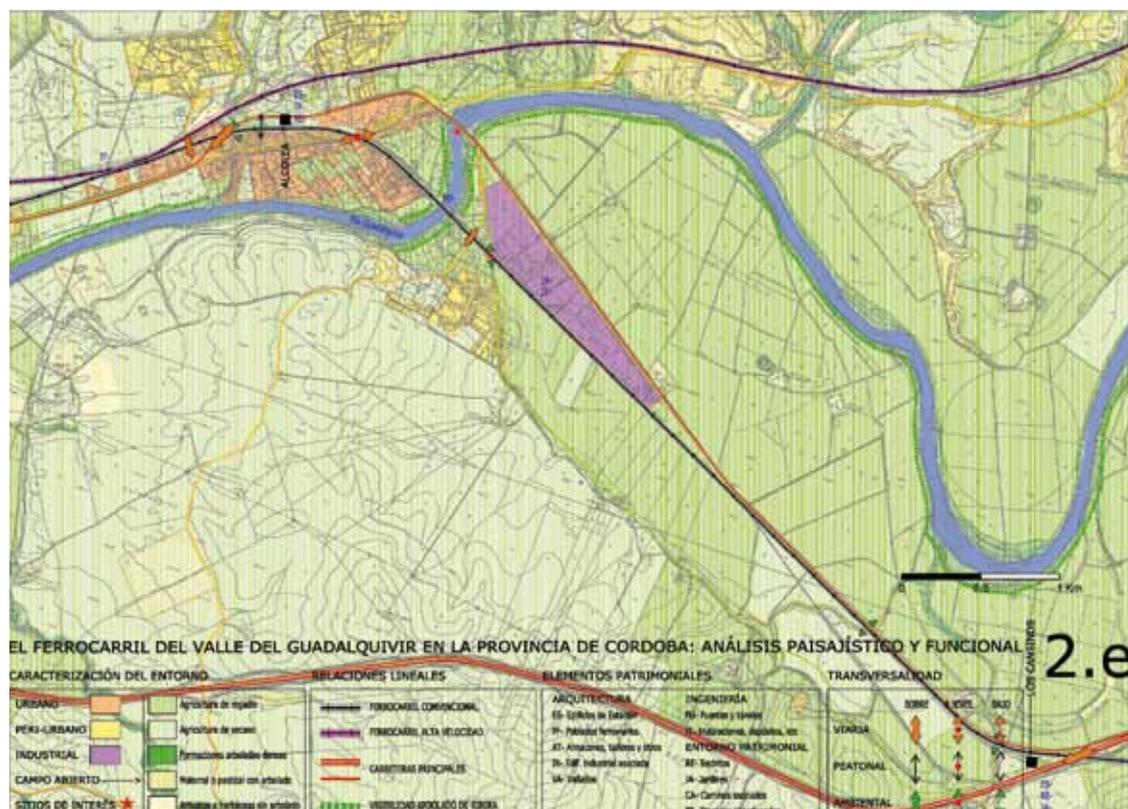
La plataforma de la vía se aleja de la carretera, describiendo un arco que se adapta a las primeras lomas de la campiña, discurriendo a media ladera en esa zona fronteriza con la vega, marcando una línea discreta entre el olivar de las colinas y los cultivos herbáceos del llano.

Desde el tren se domina la autovía y desde la autovía el tren. A lo lejos, hacia el norte, se adivina el curso del río por la línea de arbolado. Más al

fondo, cerrando el horizonte, comienzan las primeras estribaciones de la sierra.



El Llano de Alcolea y Travesía de Alcolea



El Llano de Alcolea

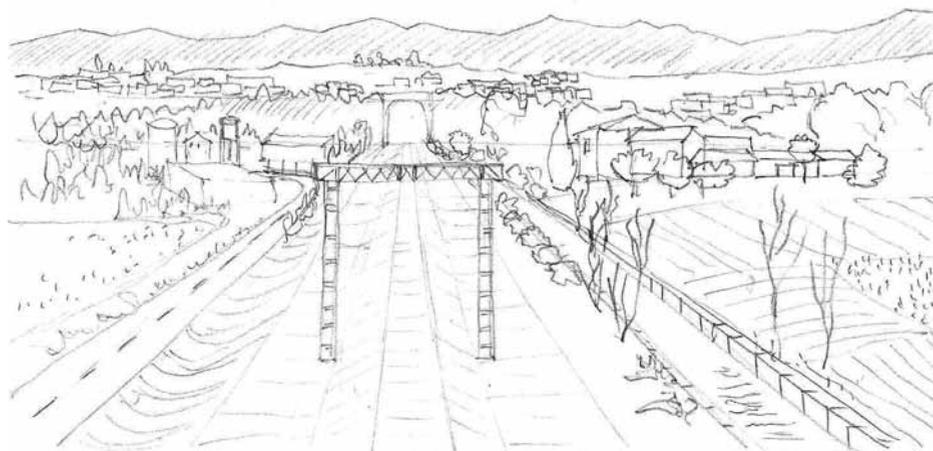
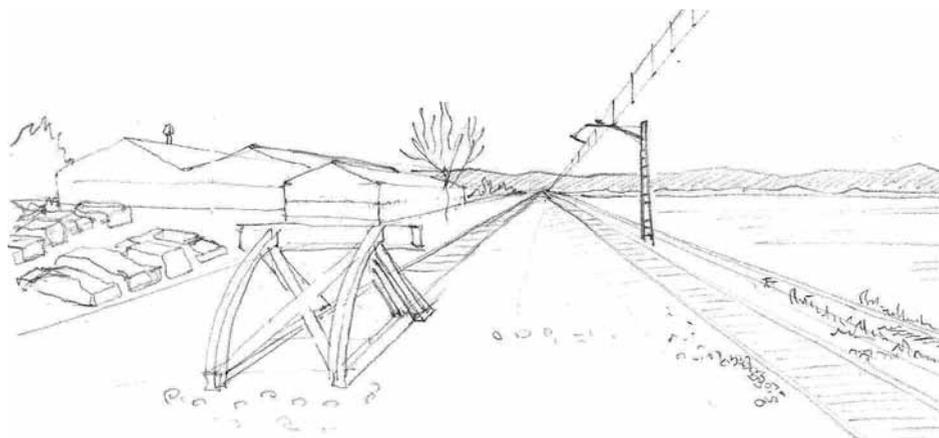
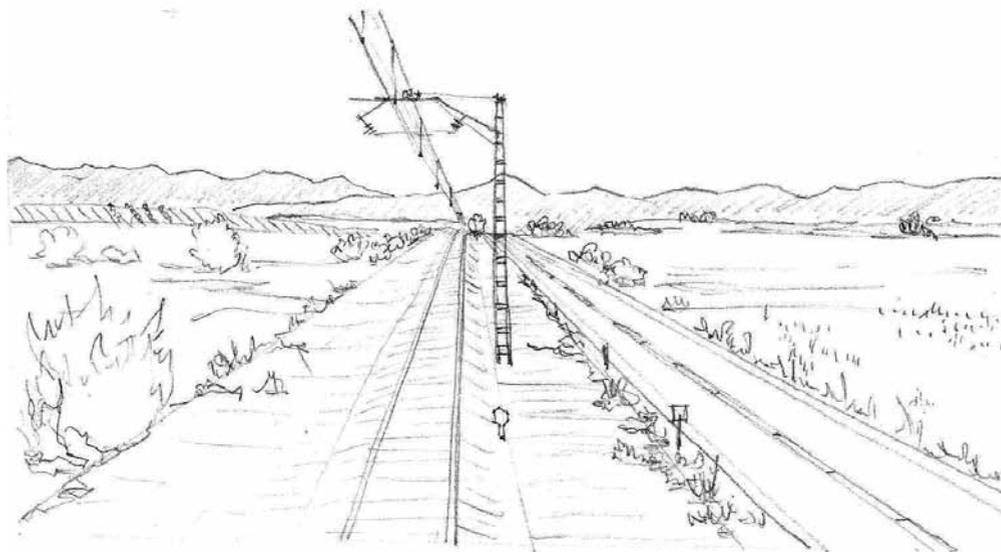
La pequeña estación de Los Cansinos, donde se produce el paso de las vías bajo la autovía, es perfectamente visible desde la altura de la calzada. A partir de este diminuto enclave ferroviario la vía se pega prácticamente a la antigua carretera de Córdoba, corriendo de nuevo juntas, pero ahora manteniendo constante el nivel de la rasante a través del enorme llano que la separa de Alcolea, su siguiente salto sobre las aguas del río. Es un tramo recto de unos tres kilómetros, sin ninguna curva. Cuando el tren coincide con los coches y ambos avanzan a la par es inevitable la mirada de uno al otro. A través de las ventanas puede distinguirse a un pasajero.

Las amplitud de las vistas, los espacios abiertos y el contraste entre la horizontalidad de los campos, el velo de los árboles que no deja ver el río y el telón serrano que, inmediatamente detrás, cierra verticalmente el escenario, ofrece un hermoso y despejado campo visual.

Por primera vez, como surgiendo de las profundidades intrincadas de la sierra, hace su irrupción el trazado del AVE.

Travesía de Alcolea

En las inmediaciones de Alcolea está uno de los polígonos industriales más antiguos de la zona. De él forma parte alguna importante fábrica de aceite (Carbonell) que en su tiempo tuvo acceso al ferrocarril mediante ramales que entraban al interior de su recinto. Las vías bordean el polígono. Después recorren una zona de intensa actividad agrícola, con una parcelación más fragmentada, como ocurre a medida que uno se acerca a los núcleos urbanos, donde predominan las huertas regadas por acequias que bordean el tendido del ferrocarril. La vía atraviesa y rompe caminos para acabar llegando a una zona frondosa junto



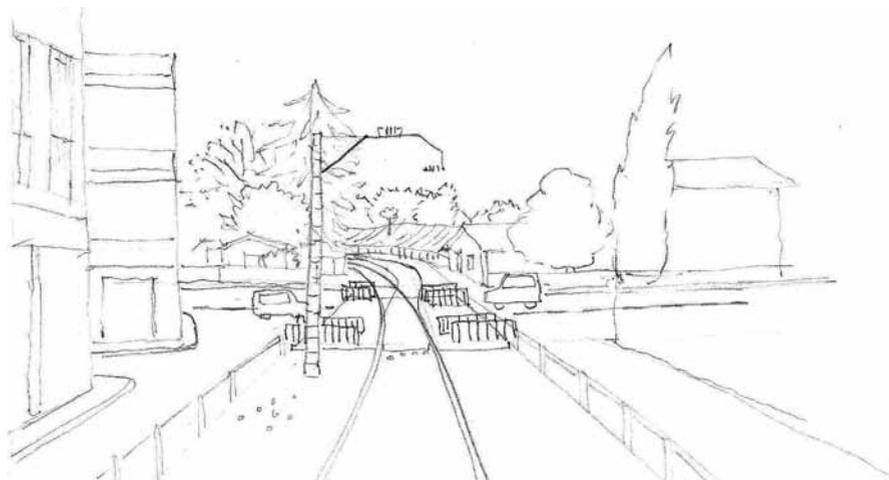
al cauce del río. Allí toma altura sobre el espacio arbolado y con un magnífico puente metálico de 6 tramos y 251 metros de longitud, preparado para acoger una doble vía, cruza por segunda vez sobre el Guadalquivir.

Después el ferrocarril discurre sobre un terraplén que deja a un lado las parcelas edificadas de una zona urbanizada y al otro un camino al que vuelcan propiedades agrícolas para acabar encontrándose a las puertas de esta barriada cordobesa con el primitivo trazado de la carretera de Madrid.

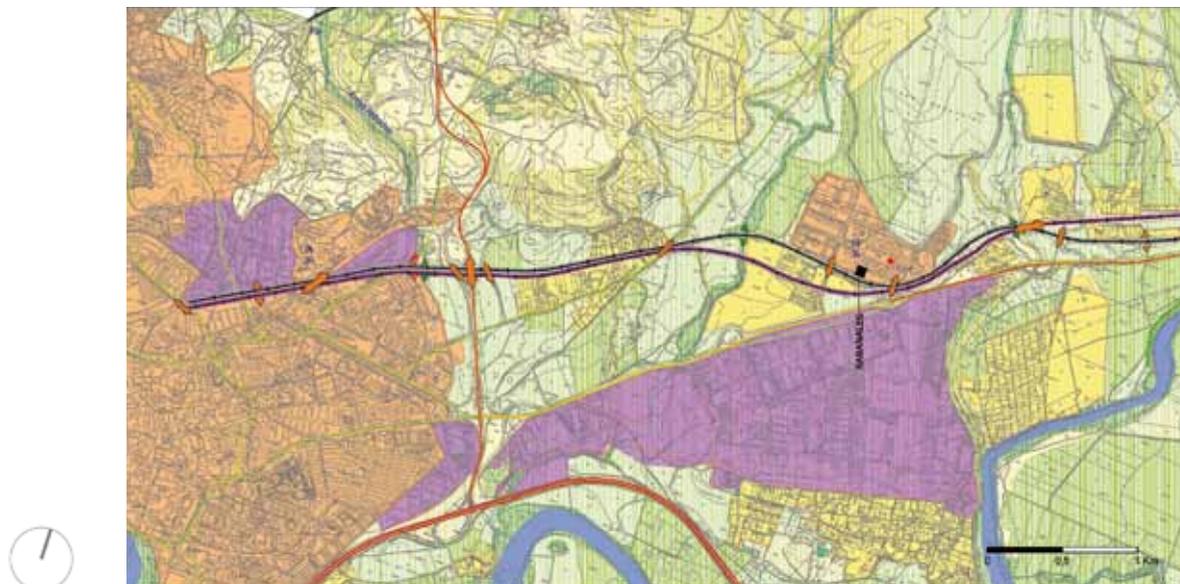
En este punto, en el que se produce la bifurcación de las vías para dar entrada a la estación, se encuentra un paso a nivel con barreras sobre un viario urbano. Junto al de Villa del Río es uno de los dos existentes en el trayecto.

A continuación el ferrocarril, ceñido a las traseras de las edificaciones, recorre Alcolea por su borde norte, dejando el edificio de la estación y su andén al lado contrario de la parte consolidada.

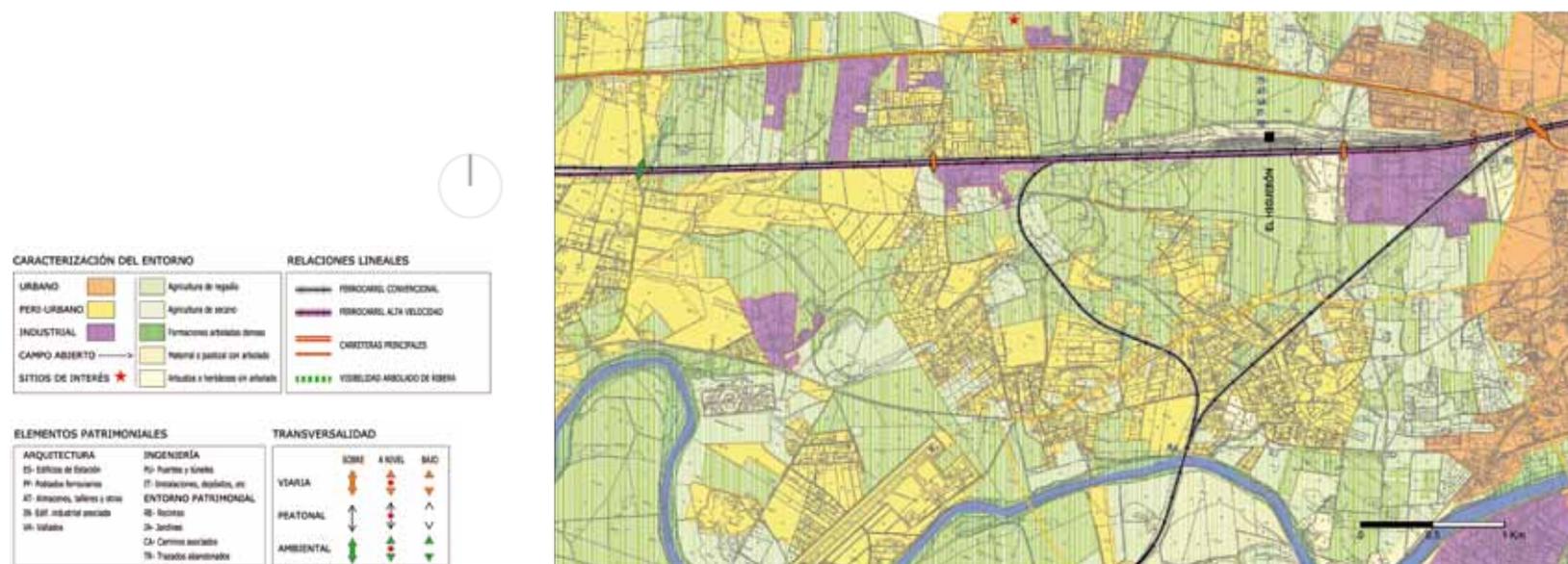
La salida de la población se produce, en un efecto simétrico, sobre otro espacio fluvial, en las cercanías de la desembocadura del río Guadalbarbo, uno de los afluentes del Guadalquivir.



Corredor de la aglomeración urbana de Córdoba: Alcolea-Córdoba-Villarrubia



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.F.



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.G.



CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO

URBANO	Agricultura de regadío
PERI-URBANO	Agricultura de secano
INDUSTRIAL	Formaciones arbóreas densas
CAMPO ABIERTO	Material o pastizal con arbustos
SITIOS DE INTERÉS	Árboles o herbales en arbolado

RELACIONES LINEALES

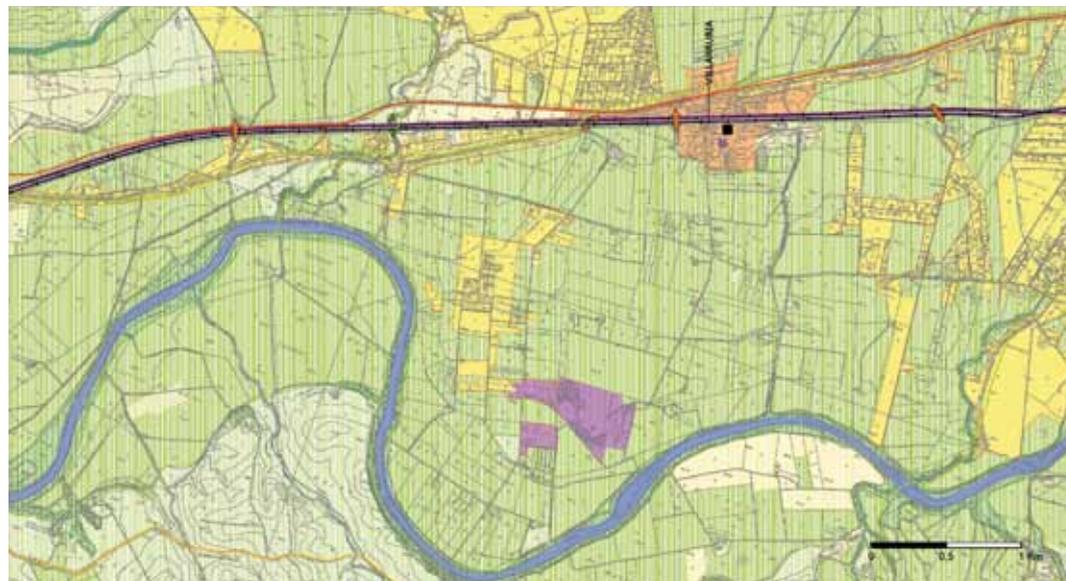
FERROCARRIL CONVENCIONAL
FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
CARRETERAS PRINCIPALES
ESQUELETO ANULAR DE FIBRA

ELEMENTOS PATRIMONIALES

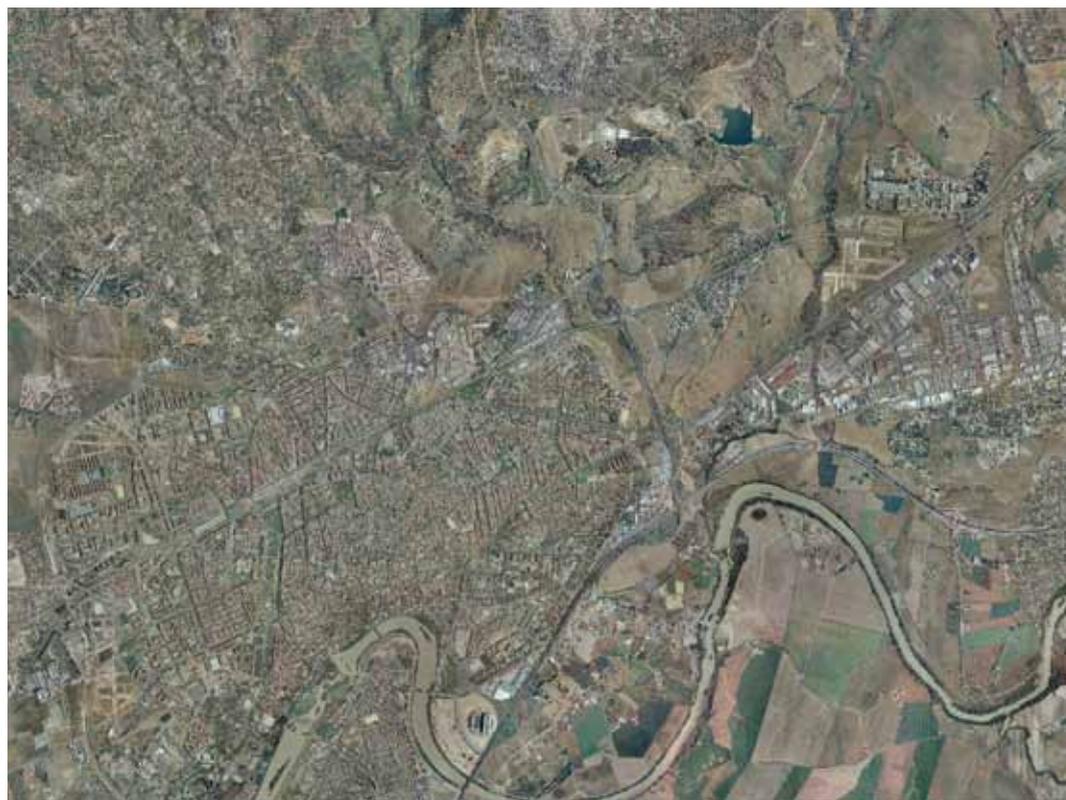
ARQUITECTURA	INGENIERÍA
E- Edificios de estación	P- Puentes y túneles
PI- Instalaciones ferroviarias	I- Instalaciones, depósitos, etc.
AI- Anuncios, letreros y otros	ENTORNO PATRIMONIAL
II- Edif. industrial asociada	IS- Iscruces
IA- Vialidad	J- Jardines
	CA- Casas asociadas
	TS- Troncos abandonados

TRANSVERSALIDAD

	ALTO	BAJO
VIARIA	↑	↓
REATORIAL	↑	↓
AMBIENTAL	↑	↓



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.H.



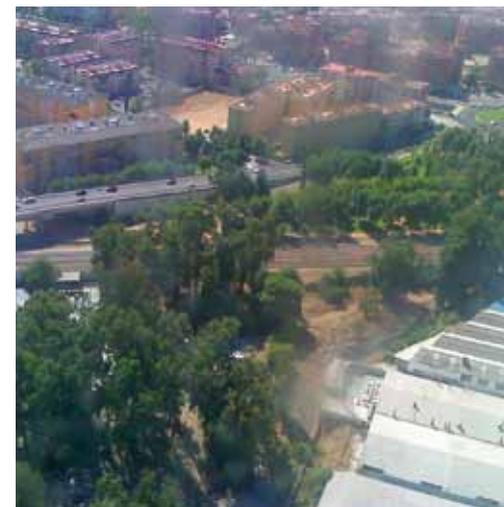
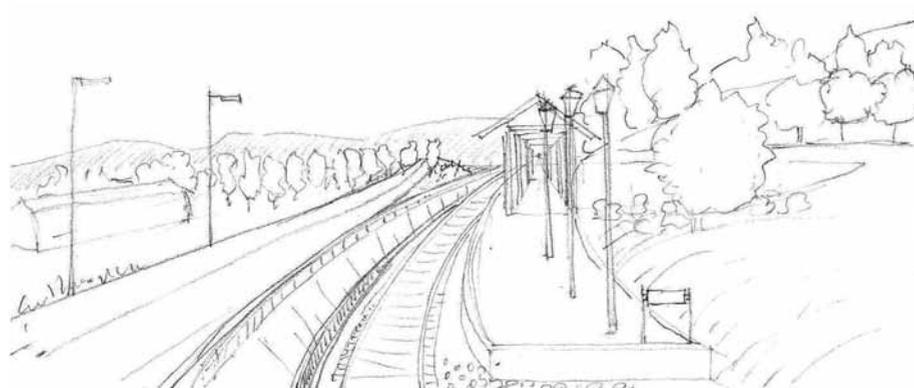
Entre Alcolea y Villarrubia de Córdoba el tren recorre un espacio complejo, característico de las áreas urbanas de las grandes ciudades, donde se mezclan todo tipo de usos y el paisaje adquiere unas connotaciones especiales que permiten la lectura sobre la evolución urbanística de este tipo de desarrollos territoriales.

En primer lugar nos encontramos con el recientemente inaugurado intercambiador de Alcolea, donde se efectúa el acoplamiento de ejes, para permitir circular a los trenes Sevilla-Jaén por diferentes anchos de vía.

Desde aquí y hasta Sevilla los dos trazados, el convencional y el de alta velocidad, marchan próximos aunque en plataformas diferentes.

En este primer subtramo, entre Alcolea y Córdoba, se suceden toda clase de asentamientos residenciales y varios equipamientos singulares, como el tanatorio o la Universidad de Rabanales (antigua Universidad Laboral), donde existe un apeadero con servicio de cercanías hasta Córdoba capital.

La convivencia entre las dos líneas de ferrocarril, que a veces se entrecruzan, pone en evidencia la magnitud y el carácter de los problemas a resolver por cada una de ellas. La circulación de trenes, uno de los elementos que configuran los paisajes ferroviarios, es muy superior en la línea del AVE. Hasta tal punto, que a veces puede dar la sensación de que la vía de ancho convencional está semiabandonada. Sin embargo la variedad de tipos de tren en circulación, otro de los factores que intervienen en la impronta de un paisaje ferroviario, es inexistente en alta velocidad, donde la imagen clonada de un tipo de vehículo se repite secuencialmente, en asombroso parecido con las redes de cercanías que efectúan sus servicios en las aglomeraciones de las grandes urbes. No ocurre lo mismo en la red convencional, que incorpora más variedad de trenes y modalidades de transporte diferentes. Por desgracia, los trenes de



mercancías, que podrían animar el paisaje ferroviario, junto a los de largo recorrido, regionales y cercanías, compitiendo con los convoyes del AVE, han ido disminuyendo progresivamente y no se dejan ver con la frecuencia que cabría esperar, máxime cuando la otra infraestructura, la de la alta velocidad, no los admite.

El crecimiento de la ciudad hacia el este deja ya ver la huella de las futuras urbanizaciones. Algunas serán para la ampliación del polígono industrial de Las Quemadas.

La cercanía de la sierra, en realidad estamos al comienzo de sus faldas, hace que abunden los arroyos que allá arriba se originan, bien en las cumbres o en esas mismas faldas, formando espléndidas vaguadas visibles desde el ferrocarril que las atraviesa.

Cruce bajo los accesos de la autovía.

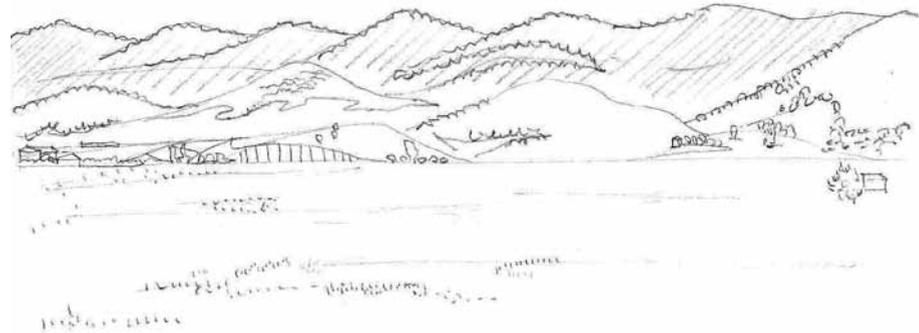
Actualmente el contacto entre los barrios más orientales de la ciudad y los suelos urbanizables se produce bruscamente. Los bloques de viviendas tocan el campo. Todo esto se percibe desde el tren.

Las viviendas a una orilla y las tapias y traseras de fábricas y almacenes a la otra.

Cruce bajo la carretera del Muriano.

Los cementos de la fábrica Asland y el parque adyacente franquean cada lado de la vía. Por la misma plataforma, en distintas vías, AVES, regionales, cercanías, mercancías y algún largo recorrido. Deja de verse la ciudad, el ferrocarril se sumerge. Primero en trinchera, después en túnel.

Alguna claridad al entrar en la estación. Andenes enterrados, no equipados, apenas algún banco. Las cuatro vías al norte, ceñidas al muro de hormigón, permiten la visita y la despedida a pie de tren. Hay cierto movimiento de personas –empleados, maquinistas, pasajeros– y de trenes variados que a veces se componen o descomponen en ramas (a Málaga, a Sevilla, los que quedan de largo recorrido). A los andenes blindados de



los AVES sólo acceden sus clientes. La espera, la subida y la bajada como el metro.

El final de la estación de nuevo al aire libre. Se bordean los bloques del oeste, camino de Málaga o Sevilla, se atraviesan las industrias de la "Electro" y su barriada y enseguida los raíles se confunden y disuelven en el haz inmenso de la playa de El Higuero, conviviendo durante dos largos kilómetros con el intenso paisaje de las mercancías.

Bifurcaciones y saltos de carnero. Por uno de ellos saltan las vías que van a Málaga y que cruzan el Guadalquivir por un extraordinario puente de hierro, el Alcaide, de 207 m. de luz y 5 tramos, construido en el año 1865 y que como tantos otros

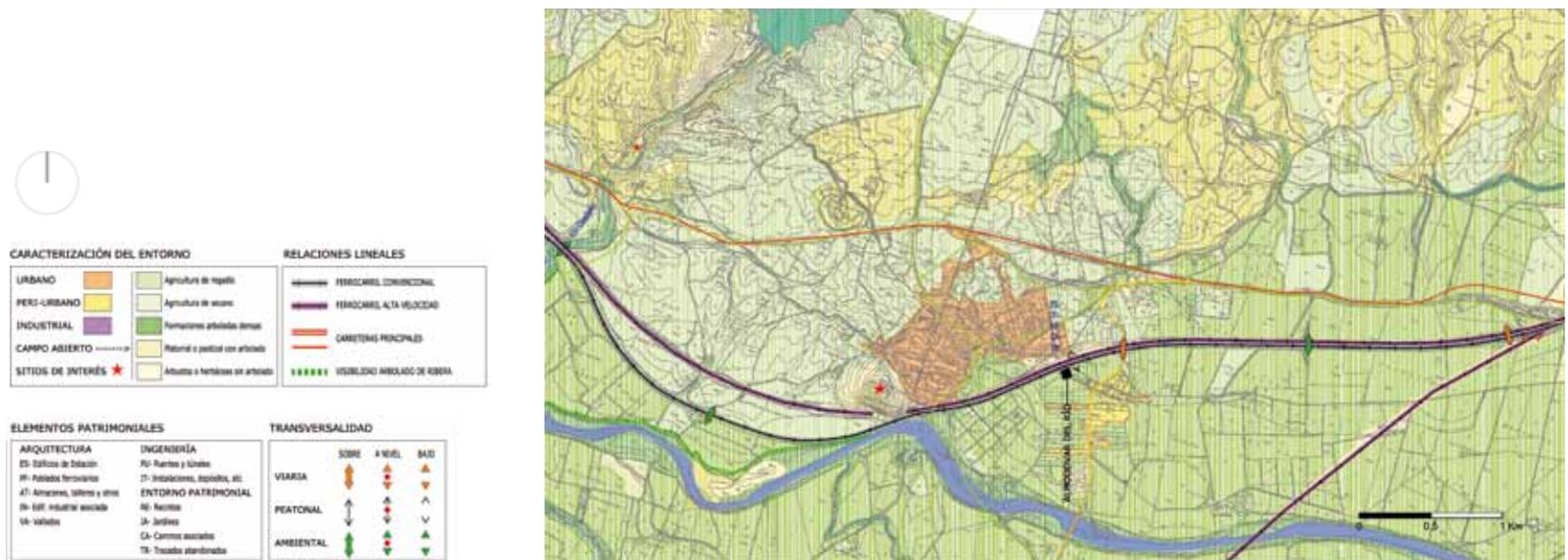
queda prácticamente fuera de la vista, en lugares completamente marginales y de difícil acceso.

Permanente inserción en las pobladas y caóticas urbanizaciones ribereñas... Villarrubia y su travesía urbana, más compacta, acuchillada e ignorada por las vías... no se acaba de salir de la maraña... la azucarera a la derecha, abandonada... la fila de casitas pegadas a la vía, el AVE al lado, la sierra al fondo y en sus laderas algo que pudiera ser Medina Azahara....

Los AVES de Málaga y Sevilla, junto al ferrocarril histórico, corren juntos bajo una espesa red de catenarias y desde la carretera que los bordea el conjunto adquiere una especial espectacularidad.



Almodóvar del Río y El paso del Guadiato



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.1.



Almodóvar del Río

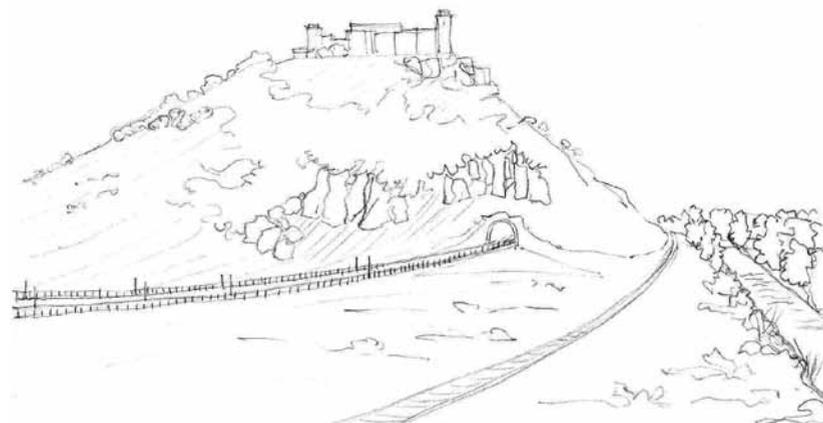
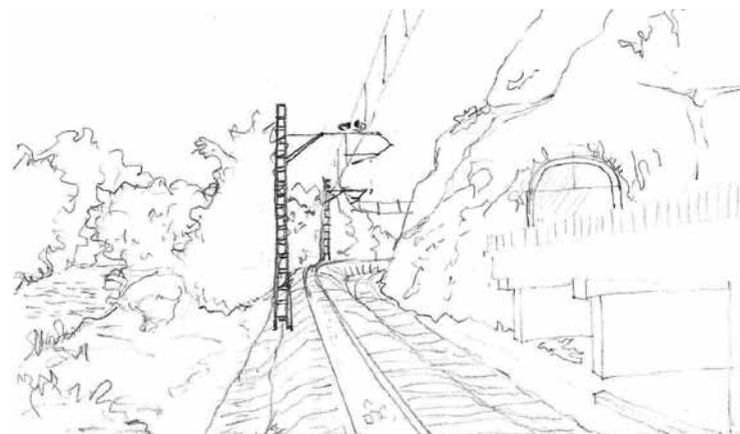
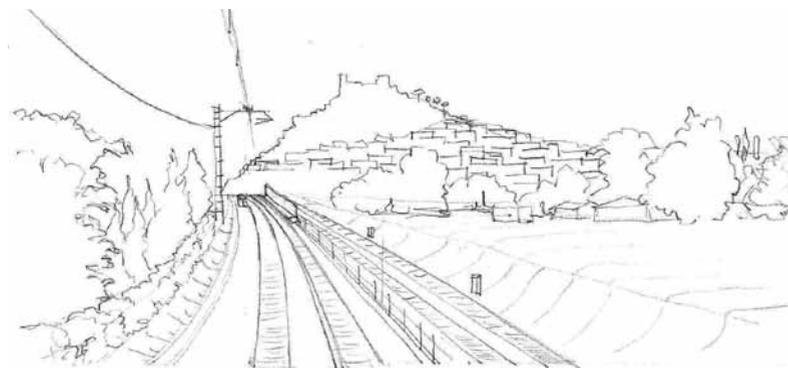
Alrededores de Almodóvar. El AVE a Málaga acaba de separarse describiendo un círculo gigantesco, elevado sobre el suelo, visible desde cualquier parte, desde el ras de suelo y también si se sube al peñasco del Castillo a vista de pájaro. El terreno es llano y el río sigue situado a la izquierda, los cultivos se extienden en todas direcciones y el tren llega a una estación que ya no existe, un apeadero de corta vida al que se mal accede por un misterioso pasadizo inferior que nadie toma y que sirve para continuar por un camino a los campos colindantes. El apeadero, cuando estuvo activo, fue un simple punto en la vía, elevado por la remodelación del trazado y compartiendo plataforma con los veloces AVES, a pocos metros de una enorme explanada donde se encontraba la antigua estación, que aún mantiene su pequeño edificio de viajeros y alguna instalación que da fe de aquéllo que algo fue.

El pueblo queda a la vista, inclinado sobre las pendientes de su pequeño monte, a punto de llegar al que quizá sea uno de los parajes más singulares de la línea, el castillo de Almodóvar del Río, una hito que todo el mundo conoce y que sirve para decir "ya estamos en..." Entre la base del monte y el río pasan apretados los dos tendidos del ferrocarril. Primero lo hizo el convencional, bordeando el peñasco, y después el AVE a través de un cortísimo túnel.

El paso del Guadiato

El río cobra de pronto toda su presencia. Cuando crecen sus aguas se inundan los campos y los trenes pasan entre los charcos y las balsas que se forman sobre las tierras arcillosas.

Hay un puente de hierro sobre el Guadiato (66 metros, 1 tramo, año 1859), afluente del Guadalquivir que desemboca allí mismo.



Es uno de los enclaves en los que el diálogo entre el ferrocarril y el río ya no se hace a través de la insinuación de éste por el velo de sus árboles, sino mostrándose tal cual es, de tú a tú.

Posadas



CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO

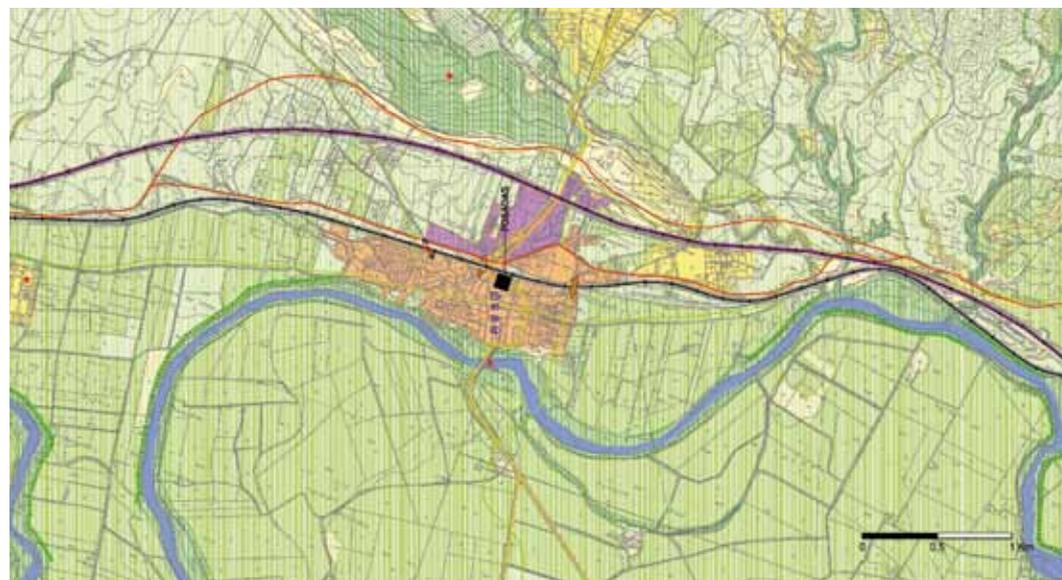
URBANO	Agricultura de regadío	FERROCARRIL CONVENCIONAL
PERI-URBANO	Agricultura de secano	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
INDUSTRIAL	Formaciones arboladas densas	CARRETERAS PRINCIPALES
CAMPO ABIERTO	Natural o gestionado con arbolado	VISIBILIDAD MODULADA DE RIBERA
SITIOS DE INTERÉS	Actuals o tentativas en arbolado	

RELACIONES LINEALES

FERROCARRIL CONVENCIONAL
FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
CARRETERAS PRINCIPALES
VISIBILIDAD MODULADA DE RIBERA

ELEMENTOS PATRIMONIALES

ARQUITECTURA	INGENIERÍA	TRANSVERSALIDAD
ES: Edificios de Solación	PI: Puertes y límites	SOBRE A NIVEL BAJO
PI: Pabellones ferroviarios	TI: Instalaciones, edificios, etc.	VIARIA
AI: Almacenes, talleres y otros	ENTORNO PATRIMONIAL	PEATONAL
DI: Edif. industrial asociado	AI: Almacenes	AMBIENTAL
VA: Valdes	JA: Jardines	
	CA: Carreras asociadas	
	TR: Troncos atornillados	



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.J.



A partir de Córdoba el tren ya no sigue a la autovía. Ahora se acompaña por el AVE y por la antigua carretera de Sevilla. Algunas sinuosidades del terreno, que afectan a las tres infraestructuras, antes de entrar en Posadas.

Es una estación de las mejores y más bonitas y uno de los secretos para que esto sea así es que ha disfrutado de más tiempo en activo. Tiene sala de espera y está abierta. Funciona el reloj y el bar también.

Es una pequeña estación, un espacio manejable que mantiene la proporción entre sus formas y que, además, dentro de sus ajustados límites, dispone de dos maneras de entrar a los andenes: por el vestíbulo principal y a través del hueco lateral que queda entre la unión del edificio principal y su prolongación, un paso cubierto donde se ponen las mesitas de la terraza del bar. Dos maneras de pasar, no sólo una.

Al otro lado de la estación, al calor de la carretera general, igual que ocurría en El Carpio, han surgido actividades que han consolidado esa parte de la población. Desde los bares, sin ningún tipo de impedimento, puede contemplarse el despliegue de un espacio ferroviario que forma parte de la ciudad.

La salida del ferrocarril en Posadas se mantiene en línea con la carretera. Las últimas casas del pueblo, conformando una especie de fachada sin ventanas, le dan la espalda y un camino lo acompaña buscando los campos colindantes.

De nuevo la llanura cultivada, los tractores, las casetas para el riego, las enormes extensiones roturadas, las campañas de cada temporada... Los cultivos van rotando de año en año. Los jornaleros ven el paso de los trenes. Puede verse algún canal que rebasa el poblado de Rivero por el centro de esos campos.

El río que discurre más al sur, no tan lejos, se identifica por el verdor que lo acompaña.

Caminos interrumpidos por el paso de la vía.

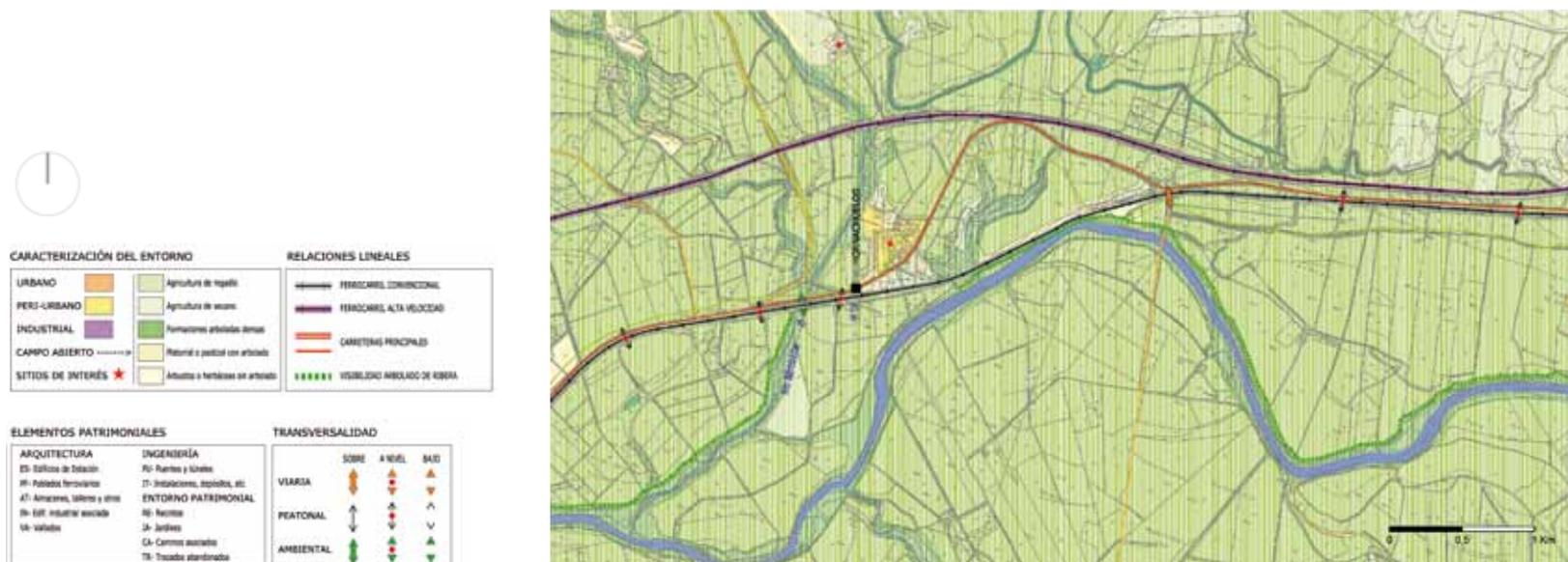


Y en el cruce un montón de señales avisando inútilmente.

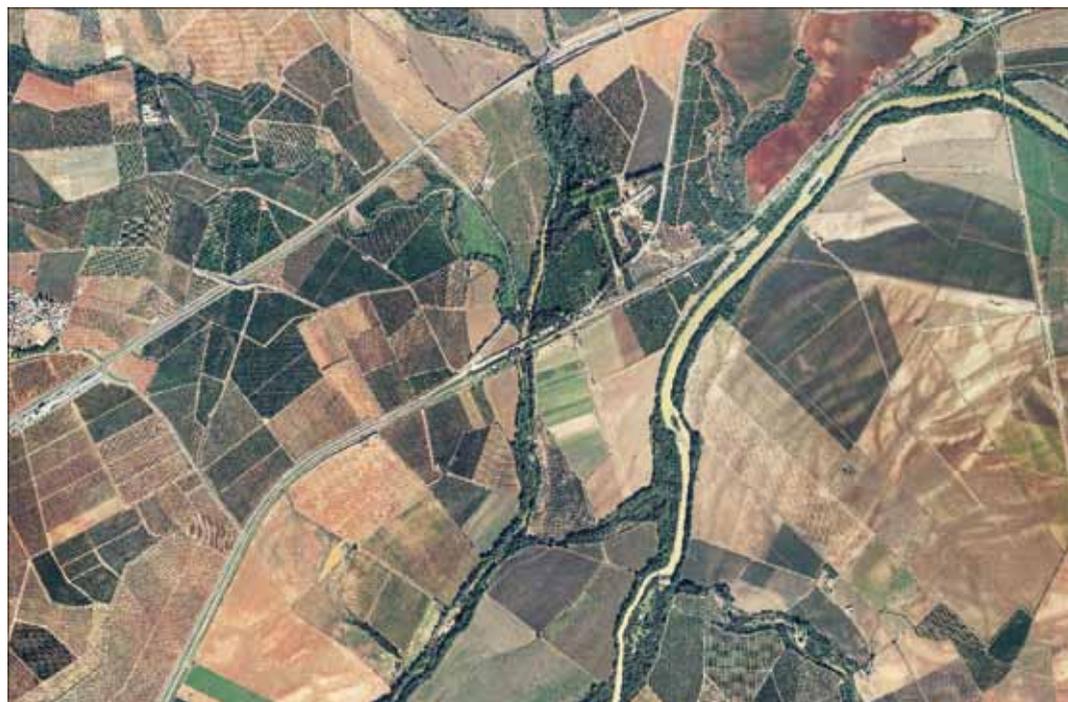
Una franja improductiva separa la carretera y el tren. Demasiado estrecha para el rendimiento productivo, demasiado ancha para no ser nada.

Aparecen las huertas de naranjos. Las acequias elevadas hacen de límite entre las fincas y el tren. Una gran recta, y de nuevo, en paralelo, el ferrocarril, la carretera y el AVE.

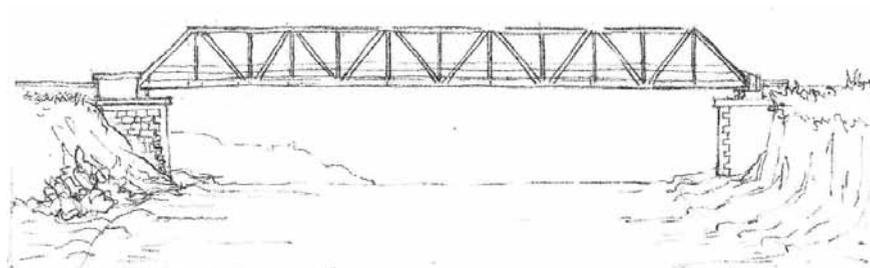
La estación de Hornachuelos y el Bembézar

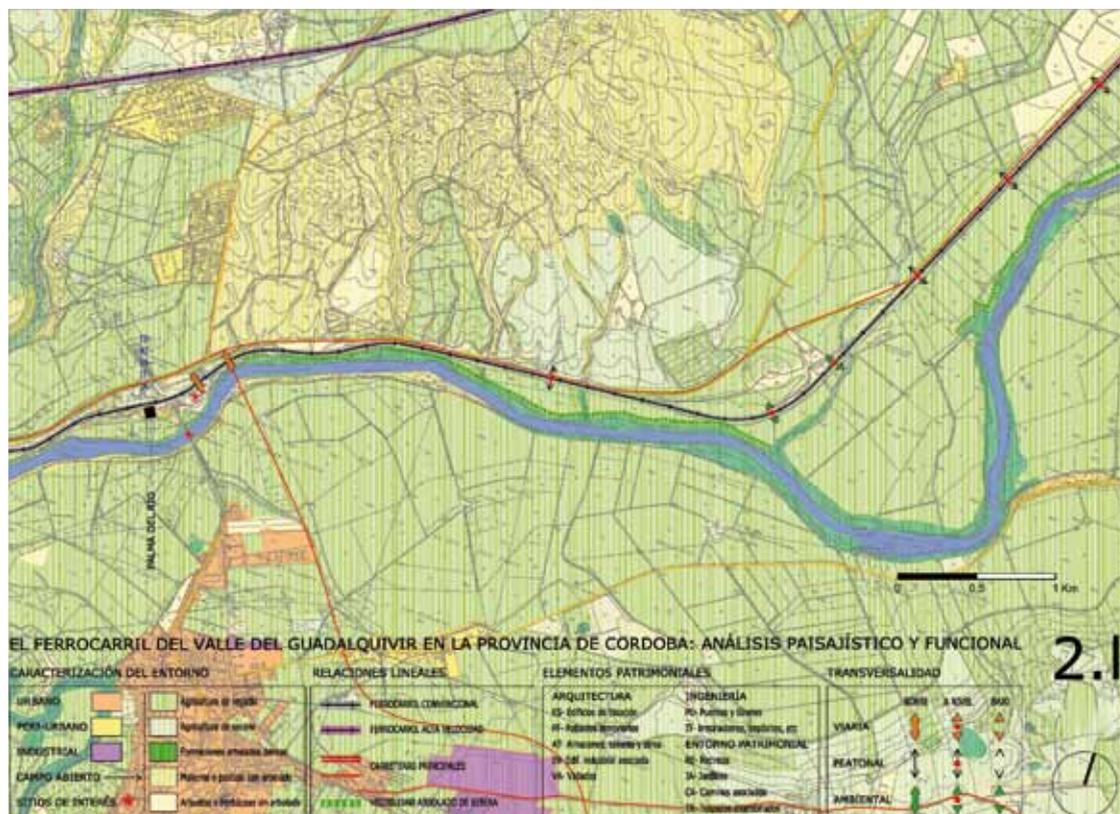


EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: ANÁLISIS PAISAJÍSTICO Y FUNCIONAL. 2.K.



La estación de Hornachuelos es un edificio rosa, al lado de la carretera, en un pequeño ensanchamiento con parada de autobús, una pequeña encrucijada, confluencia de caminos y de ríos. Hornachuelos queda lejos. En torno a la estación y sus tres edificaciones contiguas está la gasolinera, el palacete, un cortijo. Es una zona frondosa junto al cauce del Bembézar. Un esbelto puente metálico, el tercero de trayecto, cruza el río con tres tramos. 1859. 73 metros. Un patrimonio invisible, imposible el acercarse.





El mejor paseo que puede darse al lado de la vía y junto al río se encuentra aquí. El camino, el río, la carretera y el tren. Los cuatro a la par. Conviviendo si problemas. Que se queden por tiempo como están.

Pero algo se echa en falta...: dos horas de paseo y ningún tren.

La antigua explanada para duplicar la vía se ha convertido en un camino amplio, sin vallas.

Grandes roquedos flanquean un trazado en curva y entre ellos, por el desfiladero final, se abre paso el tren para entrar en la estación. A la derecha, en lo más alto, está el silo.

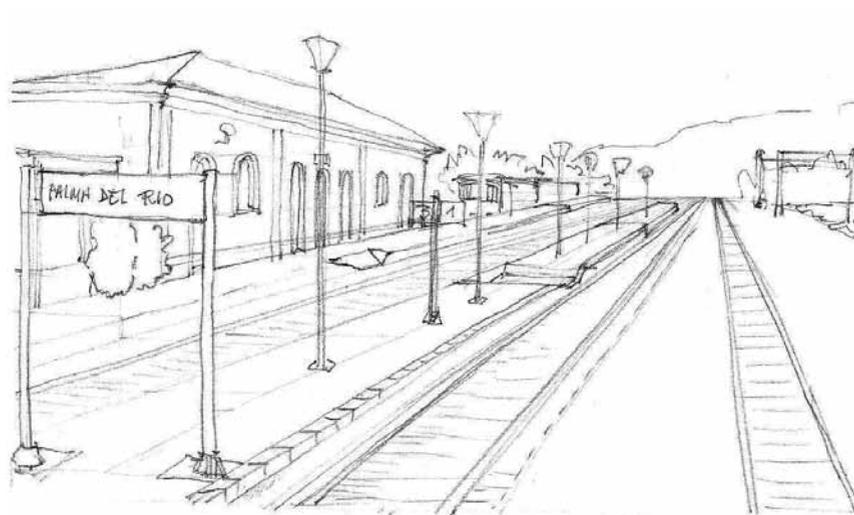
Palma del Río es, después de Córdoba, la localidad más importante del trayecto, como corresponde a una población de cerca de 25.000 habitantes. Recientemente acabadas las obras de remodelación, la estación disfruta de buena salud. Ha logrado salvarse de la quema y mantiene vivas y en aceptable estado una parte de sus instalaciones. Hay otras, sin embargo, en las que urgen medidas de restauración.

Como de costumbre en este tipo de estaciones la escala adecuada mantiene en su sitio el orden de las cosas. El aparcamiento, el vestíbulo, los bancos, el andén. El vestíbulo con doble fachada al andén y a la explanada de detrás. Por uno de los lados, y a través de los cristales, se ven los trenes y por el otro a la gente y a los coches de la calle.

Es una estación solitaria, desenganchada de Palma. Un paseo largo las separa. Pero es un paseo que puede hacerse tanto en coche como a pie, tanto en bici como en bus. Hay que cruzar el río y los campos de naranjos.

En los alrededores de la estación hay una ermita y desde el mirador se contempla la comarca.

Y enseguida la provincia de Sevilla. El valle se ha ensanchado, se aleja la sierra. Más tarde, en Lora, se atravesará de nuevo el río.



Inventario de un patrimonio invisible

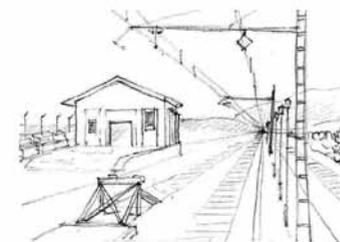
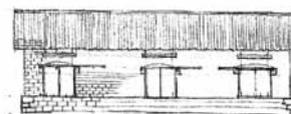
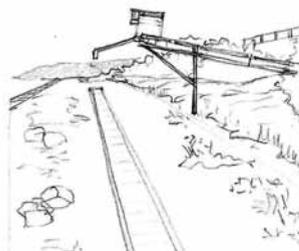
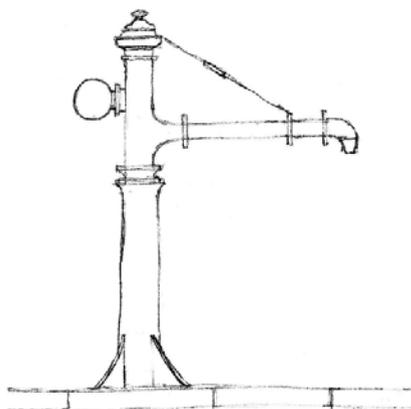
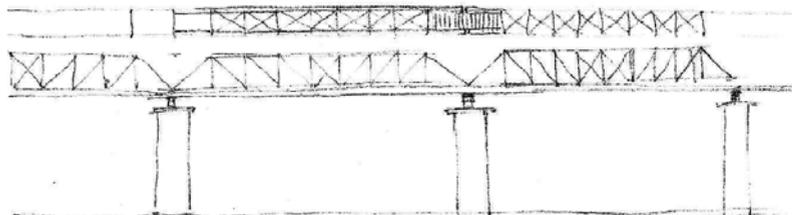
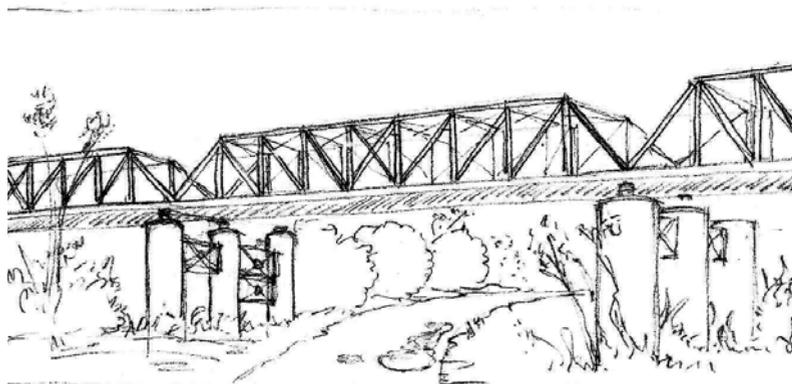
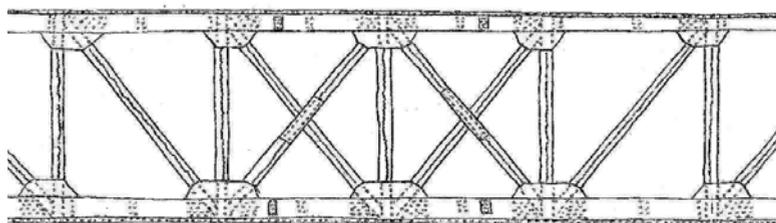
Es frecuente restringir el concepto de patrimonio a aquellos elementos que guardan un valor histórico o artístico que los hace merecedores de ser catalogados. Sin embargo es necesario y perfectamente posible superar esa visión y dotarla de una acepción más amplia.

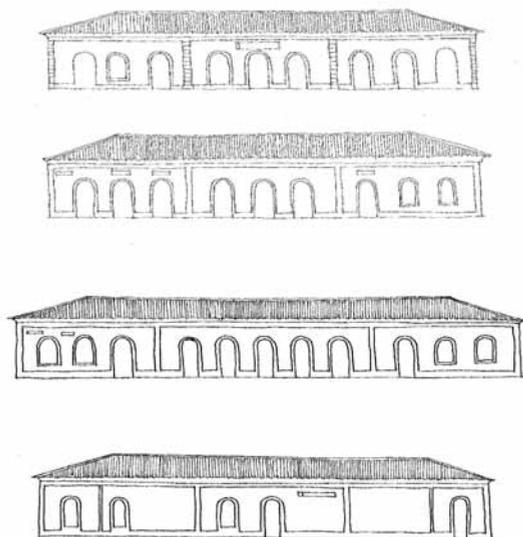
El trazado ferroviario fue pensado como un conjunto. Es por tanto su totalidad la que constituye un bien en sí mismo, independientemente del valor que pueda adquirir cada una de sus piezas como elemento singular.

La invisibilidad a la que se hace alusión es uno de los grandes problemas que sufre el patrimonio ferroviario, junto al del abandono y el consecuente deterioro.

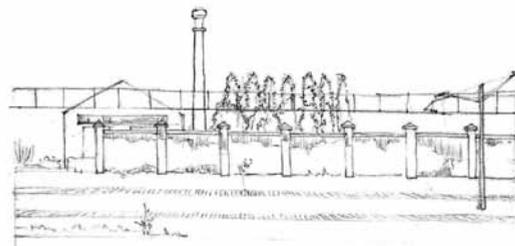
Otra de las afecciones a que está sometido es la forma poco afortunada de intervención sobre él, en especial en los edificios de las estaciones, con sellado de puertas, agregados de dudoso gusto, sustitución de letreros, etc...

La clasificación propuesta a continuación, desagregando por partes ese conjunto patrimonial, permite un acercamiento en detalle, facilita su localización y posibilita la actuación particularizada.





Tipología de estación característica de la zona



1. Arquitectura ferroviaria

- 1.1 El edificio de la estación.
- 1.2 Edificios de viviendas.
- 1.3 Almacenes, talleres, depósitos y otros.
- 1.4 Edificación industrial asociada.
- 1.5 Vallados.

2. Ingeniería ferroviaria

- 2.1 Puentes.
- 2.2 Túneles.
- 2.3 Instalaciones y material diverso: muelles de carga y descarga, pórticos de anclaje, transformadores, subestaciones eléctricas, gálibos, grúas, vías de topera, agujas, intercambiadores, pasos a nivel, catenaria, balasto.

3. Suelos patrimoniales ferroviarios

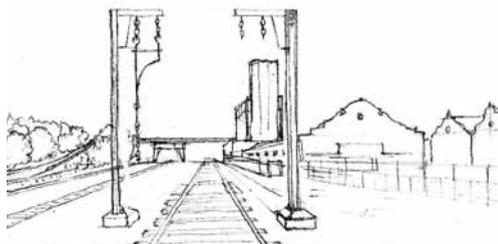
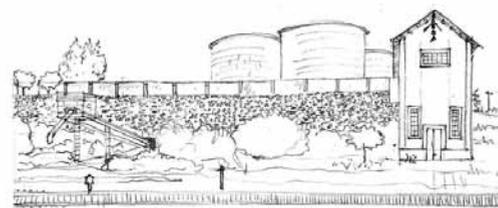
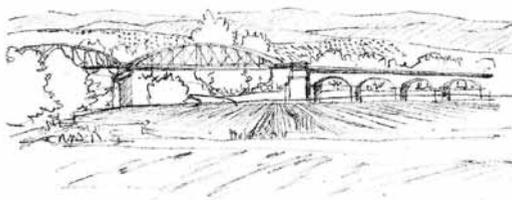
- 3.1 Recintos y aparcamientos.
- 3.2 Jardines.
- 3.3 Caminos paralelos asociados.
- 3.4 Plataformas de antiguos trazados.

4. Mobiliario y elementos de rotulación y señalización

- 4.1 Mobiliario.
- 4.2 Rotulación.
- 4.3 Señalización.

5. Material móvil y trenes

- 5.1 Trenes de pasajeros.
- 5.2 Trenes de mercancías.
- 5.3 Trenes de trabajo.



1. Inventario patrimonial: arquitectura ferroviaria

1.1. El edificio de la estación



Villafranca



Villarrubia



Villa del Río



Los Cansinos



Almodóvar



Montoro



Alcolea



Posadas



El Carpio



Córdoba



Hornachuelos





Palma del Río

1.2. Edificios de viviendas

- Villafranca.
- Posadas.
- Hornachuelos.
- Palma del Río.



1.3. Almacenes, talleres, depósitos y otros

- Villa del Río: almacén.
- Montoro: taller.
- El Carpio: almacén.
- Estación de mercancías de El Higerón: almacenes, hangares, talleres y otros.
- Almodóvar: depósitos.
- Posadas: taller de electificación.
- Palma del Río: almacén.



1.4. Edificación industrial asociada

- Montoro: fábrica de aceite y silo en el polígono industrial de la estación.
- Pedro Abad: subestación eléctrica.
- El Carpio: fábrica de harinas y silo en el entorno de la estación.
- Villafranca: chimenea en el área industrial anexa a la estación.
- Complejo industrial de Asland en Córdoba.
- Posadas: silo en el entorno de la estación.
- Palma del Río: silo en el entorno de la estación.



1.5. Vallados

- Villa del Río: Valla de separación entre la playa de vías de la estación y los campos limitrofes.
- Montoro: Cerramiento del recinto de la estación.
- El Carpio: Cerramiento del recinto de la estación.
- Villafranca: Tapia de separación entre la playa de vías de la estación y el polígono industrial.
- Córdoba: Valla de separación entre las vías y el parque de Chinales; cerramiento entre las vías y el complejo industrial de Asland; cerramientos con zonas verdes y viario urbano.
- Estación de El Higerón: Tapia de separación del recinto ferroviario con la calle de borde de la barriada de la Electromecánica y otros suelos urbanos.
- Barriada de El Higerón: Diversos cerramientos sobre la travesía.
- Barriada de Villarrubia: Diversos cerramientos sobre la travesía.
- Almodóvar: Cerramiento del recinto ferroviario sobre la calle limítrofe.
- Posadas: Cerramiento del recinto de la estación.
- Palma del Río: Cerramiento del recinto de la estación.



2. Inventario patrimonial: ingeniería ferroviaria

2.1. Puentes:

– Puente metálico sobre el Arroyo Salado

Longitud: sin datos.

Tipo de puente: metálico.

Número de tramos: 1.

Año de construcción: sin datos.

– Puente metálico sobre el Guadalquivir (Alcolea)

Longitud: 251 m.

Tipo de puente: metálico.

Número de tramos: 6.

Año de construcción: 1866.

– Puente metálico sobre el Guadiato (Almodóvar)

Longitud: 66 m.

Tipo de puente: metálico.

Número de tramos: 1.

Año de construcción: 1859.

– Puente metálico sobre el Bembézar (Hornachuelos)

Longitud: 73 m.

Tipo de puente: metálico.

Número de tramos: 3.

Año de construcción: 1859.

– Puente metálico sobre el Arroyo Pedroches (Córdoba)

Longitud: 152 m.

Tipo de puente: metálico.

Número de tramos: 3.

Año de construcción: 1873.

– Puente metálico sobre el Guadalquivir (Córdoba)

Longitud: 207 m.

Tipo de puente: metálico.

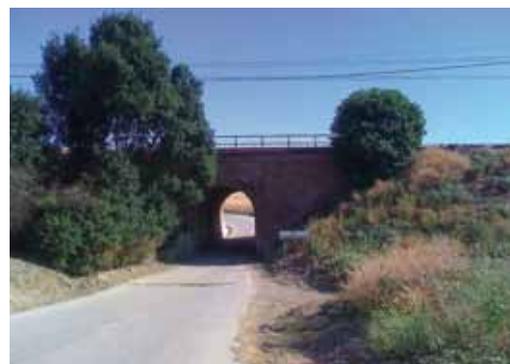
Número de tramos: 5.

Año de construcción: 1865.

– Puente en salida de El Carpio

– Puente en el término de Pedro Abad

– Puente en término de Córdoba





2.2. Túneles:

- Montoro.



2.3. Instalaciones y material diverso:

- Villa de Río:
Muelle de carga y descarga.
Toperas.
Paso a nivel.
- Montoro:
Toperas.
- Pedro Abad:
Subestación eléctrica.
- El Carpio:
Gálibo.
Pórtico de anclaje.
Toperas.
- Estación de Villafranca:
Topera.
- Estación de Los Cansinos:
Topera.
- Estación de El Higerón:
Muelles e instalaciones diversas.
- Estación de Posadas:
Muelle de carga y descarga.
- Estación de Palma del Río:
Toperas, gálibo, torre-grúa.



3. Inventario patrimonial: suelos ferroviarios

3.1. Recintos ferroviarios

- Estación de Villa del Río: espacio semicerrado. Tipo de cerramiento: tapia. Área de aparcamiento exterior.
- Estación de Montoro: espacio semicerrado. Tipo de cerramiento: tapia. Área de aparcamiento exterior.
- Estación de El Carpio: espacio semicerrado. Tipo de cerramiento: tapia y malla metálica. Área de aparcamiento exterior.
- Estación de Villafranca: espacio abierto.
- Estación de Alcolea: espacio semicerrado: Tipo de cerramiento: traseras de viviendas, tapias, malla metálica.
- Apeadero de Rabanales: espacio cerrado. Tipo de cerramiento: malla metálica.
- Estación de Córdoba: recinto coincidente con edificio de la estación. Área de aparcamiento exterior.
- Estación de mercancías de El Higerón: espacio cerrado. Tipo de cerramiento: tapia.
- Travesías de El Higerón y Villarrubia: espacio cerrado. Tipo de cerramiento: vallas de hierro, valla de plástico y malla metálica.
- Almodóvar: espacio cerrado y sin vías coincidente con la antigua explanada de la estación. Tipo de cerramiento: tapia. Incluye área de aparcamiento exterior.
- Posadas: espacio semicerrado. Tipo de cerramiento: tapia y valla. Área de aparcamiento exterior.
- Hornachuelos: espacio abierto. Incluye área de aparcamiento exterior.
- Palma de Río: espacio cerrado. Tipo de cerramiento: tapia, valla metálica. Área de aparcamiento exterior.



3.2. Jardines

- Estación de Montoro.
- Estación de El Carpio.
- Estación de Villafranca.
- Estación de Los Cansinos.
- Apeadero de Rabanales.
- Antigua estación de Villarrubia.
- Estación de Posadas.





3.3. Caminos asociados

– Camino asociado a la línea férrea que discurre en paralelo a la misma en las inmediaciones de la estación de Palma del Río.



3.4 Trazados abandonados

– **Con vías:**

Línea de Córdoba a Almorchón, en el tramo comprendido entre la central térmica de Puentenuevo y el Puente de los Pedroches.

– **Sin vías:**

Línea de Córdoba a Almorchón en el tramo comprendido entre el Puente de los Pedroches a partir del cual se interrumpe la vía y continúa la plataforma sin railes hasta los barrios del norte de la ciudad.

Antiguo trazado del ferrocarril de Marchena, convertido en Vía Verde desde la estación de Valchillón.



4. Inventario patrimonial: mobiliario, rotulación y señalización

4.1 Mobiliario

- Villa del Río.
- Montoro.
- El Carpio.
- Villafranca.
- Los Cansinos.
- Alcolea.
- Córdoba.
- Villarrubia.
- Almodóvar.
- Posadas.
- Hornachuelos.
- Palma del Río.





- Almodóvar.
- Posadas.
- Hornachuelos.
- Palma del Río.

4.3. Señalización

La señalización ferroviaria.

La señalización ferroviaria está presente en todos los tramos estudiados.



4.2 Rotulación

- Villa del Río.
- Montoro.
- El Carpio.
- Villafranca.
- Los Cansinos.
- Alcolea.
- Córdoba.
- Villarrubia.



5. Inventario patrimonial: material móvil y trenes

5.1. Trenes de pasajeros circulando actualmente (2010):

- Horario:
 - Diurnos.
 - Nocturnos.
- Composición:
 - Unidades.
 - Remolcados.
- Trayecto:
 - Cercanías.
 - Media distancia.
 - Largo recorrido.
- Paradas:
 - Con parada.
 - De paso.



5.2. Trenes de mercancías circulando actualmente (2010):

- Horario:
 - Diurnos.
 - Nocturnos.
- Paradas:
 - Con parada.
 - De paso.

5.3 Trenes de trabajo (2010):

- Vagonetas de electrificación. Bases en Villa del Río, Córdoba y Posadas.
- Dresinas (máquina con grúa de carga y descarga: vía y obra). Base en Córdoba.
- Trenes herbicidas (máquina + vagón).
- Trenes auscultadores para medición del gálibo de la catenaria, de la vía...
- Tren de la piedra para la renovación de la vía. Ramal en El Higerón (pueblo).



Parte tercera

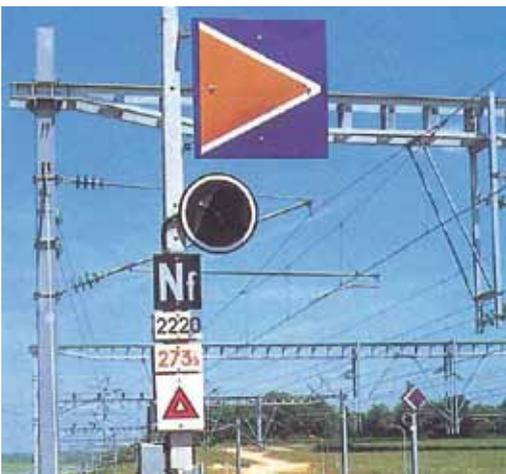
**La creación de un nuevo
paisaje ferroviario**



Un clásico paisaje ferroviario con todos los elementos que lo componen



Una recreación pseudo-histórica



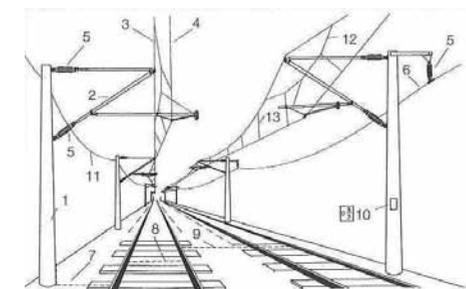
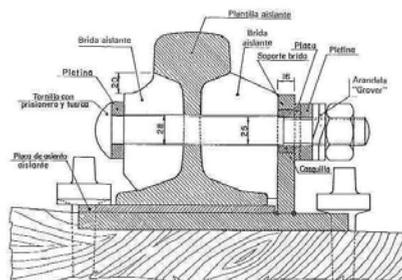
La ingeniería ferroviaria aporta valores paisajísticos

Propuestas generales

Un nuevo paisaje ferroviario: ese paisaje no lo produce la recreación pseudo-histórica del pasado mediante cruceros de lujo, ni el tren de la fresa, ni dudosas campañas paisajístico-publicitarias, ni el diseño de marca de las nuevas estaciones, ni el monumento al vapor en las rotondas, ni el maquillaje de los edificios cedidos a otros usos, ni...

Lo produce la catenaria, los railes y el balasto, toda clase de trenes circulando, los andenes a la vista, el movimiento de las gentes, la maniobra de la máquina, el enganche de vagones, el cargar y descargar la mercancía, los ramales atrevidos...

Nada parecido ocurre a lo largo de los llamados corredores de alta velocidad, como el que forma parte del ámbito de estudio en su mitad occidental. Desde la altura que proporciona el mirador del peñasco de Almodóvar del Río, muy cerca del punto en que se separan las ramas de alta velocidad de Málaga y Sevilla, puede contemplarse una zona densamente poblada y atiborrada de actividades. El "pasillo" por el que circulan los trenes de alta velocidad es un pasillo estanco con respecto al entorno que atraviesa. Infraestructura y territorio se dan la espalda. Las redes generales pasan de puntillas sobre las locales sin tocarse.



- | | | |
|--------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1. Poste | 6. Cable de alimentación | 11. Cable de retorno |
| 2. Tirante | 7. Puesta a tierra | 12. Cable auxiliar en Y |
| 3. Cable portador | 8. Conexión de carriles | 13. Péndola |
| 4. Lira de anclaje | 9. Conexión de cables | |

la vinculación del ferrocarril con la actividad económica desarrollada en sus inmediaciones, etc...

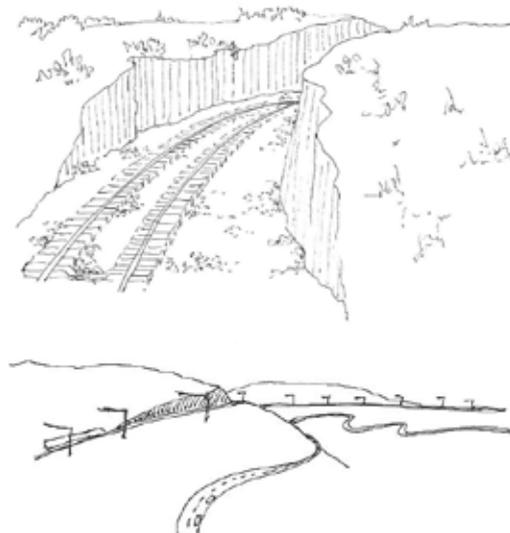
En otros se pone el acento en una concepción del ferrocarril como pieza estructural que contribuye a diseñar y ordenar el territorio y se valoran más los puntos de vista que permiten entenderlo desde esta posición, rescatando la escala regional o estatal en el tú a tú con otras infraestructuras viarias, valorando relaciones exteriores al ámbito, etc...

Muchas veces no es posible, ni probablemente necesario, distinguir si una propuesta participa más de una u otra cualidad.

La construcción de una imagen formada por la infraestructura y los trenes

Las posibilidades del ferrocarril como elemento configurador del paisaje es un tema que debe abordarse acudiendo a los recursos propios que ofrece este tipo de infraestructura. Dichos recursos no son pocos, a pesar de que las señas identitarias del ferrocarril se hayan interpretado frecuentemente desde el discurso oficial como problemas infranqueables, reproduciendo una sensibilidad colectiva muy extendida.

La ingeniería del ferrocarril tiene que resolver la intersección de una línea horizontal con el manto del relieve. El ajuste de la rasante de esa línea (una superficie que debido a la relación entre sus dos dimensiones se asemeja a una línea) se convierte en uno de los condicionantes que más van a influir en el trazado de la infraestructura y su imagen resultante.



La infraestructura y los trenes conforman el paisaje ferroviario



La catenaria sobresale por encima del campo de girasoles haciendo de la línea férrea un elemento orientativo en el paisaje

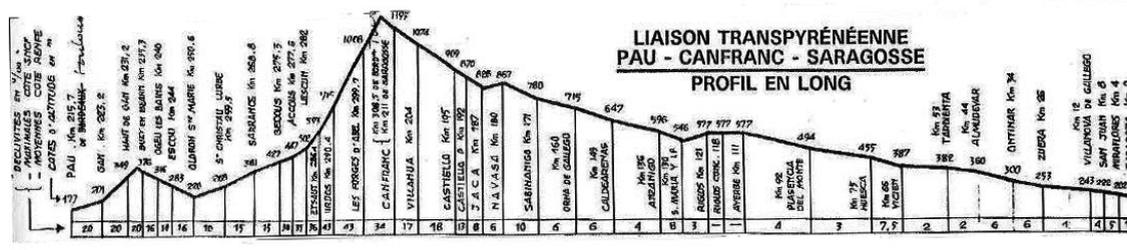
Mantener la horizontalidad y disponer al mismo tiempo de unos límites para jugar con los radios de curvatura, convierten el encuentro entre la plataforma de la vía y el relieve en una sucesión de desajustes permanentes. Cada hondonada o elevación del terreno da lugar a un encuentro diferente.

El estado anterior del terreno se ve fuertemente alterado al introducir en él la infraestructura del ferrocarril. La huella del tren en el entorno es importante.

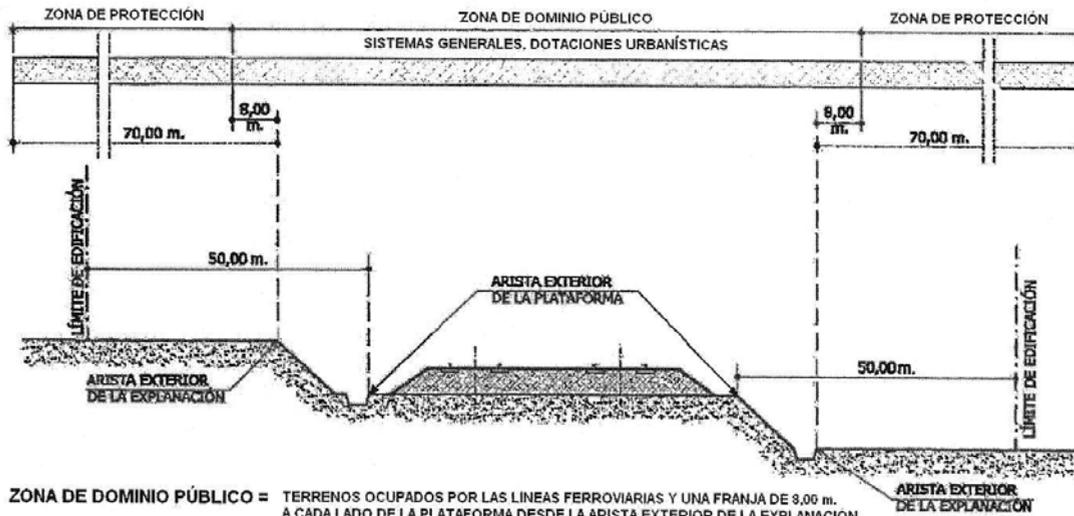
La linealidad está presente en todos los componentes de la infraestructura ferroviaria. Los riles, los hilos de la catenaria, la sucesión de postes... hacen del tendido una referencia orientativa en el paisaje. Así, la presencia del ferrocarril a veces se manifiesta sutilmente, como ocurre cuando

lo descubrimos a través de los cables de la catenaria sobresaliendo por encima del bosque de olivos o semienterrado entre los campos de girasoles.

Pero no es sólo el trazado de la infraestructura lo que interviene en la modificación de ese paisaje. También lo hace el movimiento de los trenes



SERVIDUMBRES ESTABLECIDAS POR EL REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO (R.D. 2387 DE 30-12-2004)

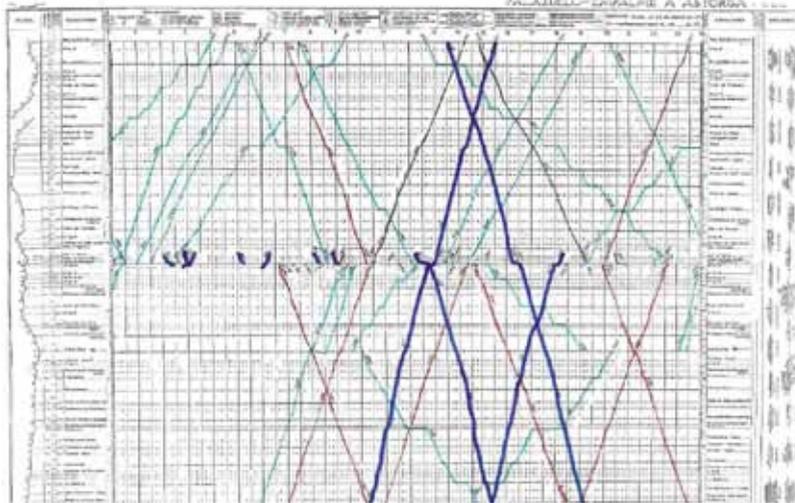


ZONA DE DOMINIO PÚBLICO = TERRENOS OCUPADOS POR LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y UNA FRANJA DE 8,00 m. A CADA LADO DE LA PLATAFORMA DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN

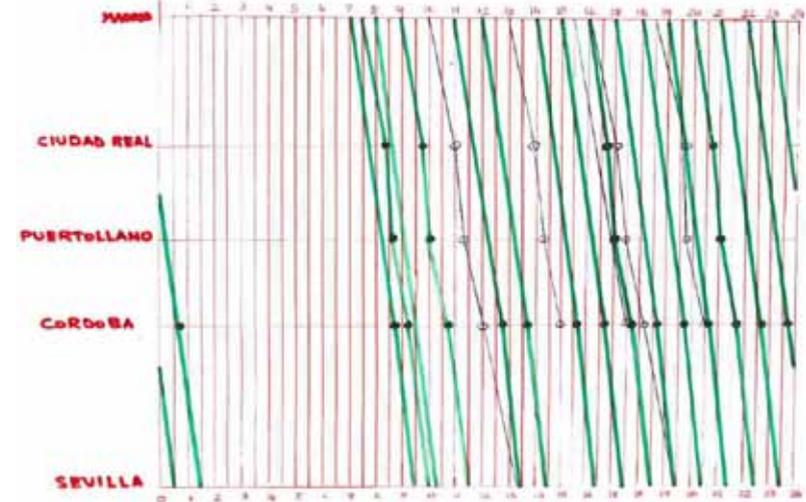
ZONA DE PROTECCIÓN = DELIMITADA INTERIORMENTE POR LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO Y EXTERIORMENTE POR UNA LÍNEA SITUADA A 70 m. DE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN



con ellas y genera un determinado tipo de movilidad, que a su vez origina determinados modos de asentamientos y de implantación de actividades, etc...



Este gráfico expresa una vinculación al entorno (circulaciones en la antigua Vía de la Plata)



Este gráfico expresa una desvinculación del entorno (circulaciones AV Madrid-Sevilla)

sobre aquélla. Y, obviamente, el conjunto de instalaciones y actividades que requiere. Infraestructura, trenes y todo su dispositivo asociado son los elementos que acabarán configurando un paisaje ferroviario, un paisaje.

Sin embargo, el carácter que el ferrocarril imprime al territorio, el carácter paisajístico, no acaba con la descripción anterior. El ferrocarril ejerce una influencia más amplia en el entorno, pone en contacto otras redes de transporte, se relaciona

De todo esto da fe el paisaje resultante: la percepción final del mismo es una imagen unitaria, no fragmentada, algo más que la juxtaposición del ferrocarril + la carretera + la vegetación + el relieve + el clima +



Un eje ferroviario vinculado a su entorno: el tren y sus áreas de influencia

El ferrocarril debe establecer un contacto con los lugares por los que atraviesa. Para que esta aspiración no quede en una formulación abstracta, es necesario descender al análisis pormenorizado de su entorno y formalizar propuestas concretas que permitan hacerla efectiva.

Una de las pretensiones de la recuperación funcional y paisajística de los entornos ferroviarios pasa por lograr esa vinculación.

La conexión con otras líneas, con otros modos de transporte, con la red de caminos, con el centro de las poblaciones, con las zonas de trabajo, con el entorno inmediato y con otros lugares cercanos es necesario hacerla con criterios de permeabilidad funcional y visual. Accesibilidad, proximidad, visibilidad y utilidad. En general las soluciones que aportan estas cualidades enriquecen por sí solas el paisaje. Lo hacen comprensible.

El ferrocarril ejerce una influencia sobre los espacios próximos a diferentes niveles. En primer lugar se aprecia una influencia funcional, al actuar como uno más de los medios de transporte en el territorio. Esta función, hegemónica en el pasado, ocupa hoy un papel secundario en lo referente al ferrocarril convencional. Es precisamente la inversión de esta tendencia uno de los objetivos perseguidos desde las propuestas estudiadas en este trabajo para hacer viables algunas de las previsiones marcadas como prioritarias desde las instituciones competentes a través de planes, programas o proyectos y especialmente explicitadas en las directrices del PISTA.

Por sí sola la recuperación de los servicios ferroviarios abandonados revitaliza la capacidad que tiene el territorio de generar múltiples modos de vida, de descubrir contenidos venidos a menos. Lo hace reordenando ámbitos funcionales, activando resortes, aportando nuevos recursos, redistribuyendo tráfico...

Desde el punto de vista paisajístico, esa reactivación general produce alteraciones en el soporte físico del territorio y en su forma de utilizarlo. Produce, en definitiva, un paisaje diferente.

Esas áreas de influencia que giran de uno u otro modo alrededor de la infraestructura ferroviaria y a las que se hace mención en el título de este apartado están localizadas en ámbitos espaciales muy diferentes morfológicamente, funcionalmente, etc. Las repercusiones de todo tipo que ello comporta y particularmente las que afectan a los aspectos más cualificadamente paisajísticos son evidentes.

Todo el corredor de actividades por el que discurre el ferrocarril en este ámbito está dentro de su área de influencia. Sin embargo, la infraestructura ferroviaria corre el peligro de despegarse de él si los trenes pasan de largo y los desplazamientos de personas y mercancías buscan otros medios.

Pueden considerarse áreas de influencia, además de los núcleos de población que forman parte del valle y están próximos al trazado ferroviario, un conjunto de lugares de interés, como ciertos tramos del río, determinados asentamientos agrarios, puntos de confluencia de caminos..., llegando incluso a alcanzar zonas de la sierra.

La utilización de las estaciones existentes y de otras nuevas, como irradiadoras de cercanía en sucesivos horizontes espaciales, sirve para poner en carga posibilidades territoriales adormecidas.

Un examen más detallado de esos ámbitos es el objeto de los apartados siguientes.

El medio urbano y periurbano. El campo abierto

Los problemas y las oportunidades que ofrecen las infraestructuras ferroviarias vienen condicionados por el medio en que están insertas. Se

han resumido en estos tres grandes apartados por creer que definen suficientemente la realidad existente y por recoger el grueso de los problemas y oportunidades aludidos.

A continuación se describen los elementos más destacados de cada uno de ellos y se establecen algunos criterios para su posible tratamiento. Se trata de un punto de partida para la elaboración y tipificación de propuestas, entre las que cobran especial importancia aquéllas destinadas a paliar la lamentable situación en que se encuentran los márgenes ferroviarios.

• En el medio urbano:

Lo puede hacer bien o mal, es cierto, pero es un hecho que el ferrocarril penetra en las ciudades, atraviesa los pueblos, define espacios urbanos. Los trenes, como los autobuses, son un instrumento de transporte colectivo que participa activamente en la vida de la ciudad y en el dibujo de su paisaje. Si se les expulsa es por la fuerza que han adquirido los prejuicios de las modas, en realidad una conjunción de prejuicios, entre los que destacan, aunque pudiera parecer una cuestión menor, los estéticos, la adecuación al "gusto del público".

El trazado ferroviario es ciudad, física e históricamente. La traza del ferrocarril es uno más de los testigos de la historia de la ciudad. Su eliminación, mediante variantes o soterramientos, altera ese patrimonio, produciendo un antes y un después desconcertante y radical.

Como recuerda Manuel Saravia en un texto breve, denso y bien argumentado que lleva por título "Ocho razones, precisamente ahora, para no soterrar el tren"¹:

"Es preferible una ciudad que hace sitio a sus elementos estructurales, los integra y los muestra, a otra que los oculta, esconde, rechaza. En

1. "Ocho razones, precisamente ahora, para no soterrar el tren" fue uno de los documentos, en forma de artículo periodístico, que formaron parte del debate sobre la remodelación arterial ferroviaria en Valladolid y su relación con la ciudad con motivo de la futura llegada de la alta velocidad.



Una situación diferente. En Jerez y Gerona se ha optado por el ferrocarril a la vista



Ferrocarril deprimido en Córdoba y El Carpio

este sentido parece preferible, igualmente, ver el ferrocarril que esconderlo. Ver el ferrocarril desde la ciudad; y yendo en tren, ver la ciudad que atraviesa. La idea orgánica de la ciudad, capaz de integrar sus principales elementos, es preferible a la segregadora”.

Otros argumentos en contra del soterramiento tienen que ver con la accesibilidad.

Las diferencias de cota entre las rasantes del espacio urbano (el de la calle) y la de los andenes y resto de dependencias de la estación dificulta el acceso a los trenes. Las estaciones a distintos niveles tienen que recurrir a escaleras, rampas y pasillos, verdaderos cuellos de botella que estrangulan la circulación y dificultan la accesibilidad a

pesar de la abundante señalización y el sobredimensionamiento de vestíbulos y otras áreas. Hay que tender a un concepto de accesibilidad intuitiva y universal y el ferrocarril en superficie lo facilita. Todo eso supone un motivo más que añadir al de la visibilidad, el encarecimiento y la integración en el entorno para no enterrar la infraestructura ferroviaria.

Lo que sí convendría desterrar son los torniquetes y demás obstáculos para acercarse al tren.

Los trenes modernos deben de ser rápidos, cómodos y puntuales, pero no a costa de enterrarlos, pasar de largo o circular por pasillos blindados y desvinculados de sus entornos. Las actuaciones urbanísticas sobre redes arteriales ferroviarias de-



Distintas maneras en que el transporte colectivo puede formar parte de la imagen cotidiana de la ciudad y los pueblos



El suelo ferroviario en Posadas según catastro



Espacios exteriores al recinto ferroviario en El Carpio

berían posibilitar que los trenes sean vistos y también ver desde ellos. La imagen resultante cobrará mayor interés introduciendo variedad en sus composiciones, recorridos y demás variables y no flotas homogéneas cuyo comportamiento se asemeja a un monótono deslizamiento de ascensores horizontales (los circuitos reservados únicamente para AVES y Cercanías se comportan de ese modo).

La posición del ferrocarril con respecto a la población da lugar a situaciones diferentes. Por su problemática particular y al mismo tiempo por las posibilidades que ofrece cada una de ellas hacemos una clasificación similar a la efectuada con el emplazamiento de la estación: exterior, tangente o interior al casco consolidado.

El paso del ferrocarril por la ciudad y por los pueblos ocupa un espacio importante, a veces muy importante, creando un entorno ferroviario más amplio que el de la estación. Hay mucho suelo ferroviario, pero no se utiliza bien. Hay mucho suelo desaprovechado, mal utilizado o abandonado. No es objeto de este estudio cuantificar la superficie de los suelos cuya titularidad pertenece a los organismos públicos encargados de su gestión. Pero resulta relevante, echando una ojeada a los documentos de planeamiento municipales o a la información catastral, la proporción y el lugar que ocupan los espacios ferroviarios en comparación con otros suelos urbanos. Desproporción que se manifiesta entre la cantidad de ese suelo y su calidad.

A los efectos de este trabajo, un concepto amplio de entorno ferroviario incluiría, al menos, los siguientes elementos:

Interior del recinto ferroviario:

- El edificio de la estación.
- Otras edificaciones e instalaciones auxiliares.
- Los andenes.
- La playa de vías.
- La jardinería y demás espacios libres.
- El mobiliario, señalización, rotulación, tendido eléctrico...

Exterior del recinto ferroviario:

- La zona de aparcamiento.
- Los accesos viarios y las paradas de los transportes públicos.
- Los cruces transversales: puentes, túneles, pasarelas, pasos a nivel.
- Las zonas verdes y los espacios libres adyacentes.
- Los bordes inmediatos.
- El cerramiento y demás formas de contacto con el perímetro ferroviario.
- Los edificios públicos y otras construcciones singulares.
- Las dotaciones próximas y sus accesos.
- Los establecimientos comerciales y de restauración.

Explorar las cualidades funcionales y paisajísticas de cada uno de esos dispositivos por separado, así como su aportación al tejido urbano circundante para lograr su integración en un todo homogéneo y coherente, puede conseguirse desde la investigación de propuestas novedosas y también desde la recuperación o el mantenimiento de otras ya existentes y que permiten usarse como ejemplo de buenas prácticas.

En sentido contrario, se puede acudir al análisis de situaciones frecuentemente mal resueltas para corregirlas y concretar en cada ámbito escogido la intervención más apropiada. Es seguro que se encontrarán muchas. Se trata de la voluntad de abordar el problema practicando un "urbanismo de serie B"

Se ha señalado la abundancia de suelo de titularidad ferroviaria y la infrautilización del mismo. Un recurso para hacer viable su ocupación y adcentamiento puede consistir en introducir usos que, sin dismantelar ninguna de las instalaciones existentes, contemplen un determinado horizonte temporal. La provisionalidad permitiría ensayar prácticas asequibles e interesantes mediante la introducción de actividades compatibles. Por ejem-

plo el establecimiento de huertos urbanos, la habilitación de vagones u otro material apartado en las playas de vías para usos diversos (exposiciones, alojamiento de emergencia...), etc...

Sería conveniente recurrir a una ordenación pormenorizada de estos suelos, con mayor definición que la mera calificación general de "infraestructura ferroviaria", más precisa y cercana al proyecto de urbanización.

Hay aspectos enfrentados. A menudo surge el conflicto entre aspiraciones, todas ellas deseables, pero con algún grado de contradicción entre sí: interrelación entre funcionalidad, paisaje, seguridad y resto de normativa específica.

En el medio urbano, cuando la travesía del ferrocarril no va enterrada, una de las dificultades que se presentan es la del acuerdo (geométricamente hablando) entre los límites entre los suelos ferroviarios y la trama urbana, así como la formación de islas que quedan sin un uso claro después de potenciar el resto de espacios.

No es necesario acudir a un modelo tipificado de solución, válido para el conjunto de la travesía, sino, volviendo de nuevo a Manuel Saravia, *"pensando no en una solución única, en un mismo esquema para todo el recorrido urbano del tren, sino en diseñar una solución más compleja, en función de la menor violencia en la actuación urbanística en cada tramo"*².

Se está sugiriendo el empleo de cotas y rasantes diferentes durante el recorrido, distintas calificaciones de suelo a lo largo del mismo, variedad de actividades en los bordes, diseños adaptados a la exigencia de cada requerimiento...Un paisaje cambiante irá asomando con el tiempo.

Uno de los medios para absorber el contacto ferrocarril-ciudad es la colocación de una calle paralela a las vías, o la reurbanización de las exis-

tentes. El elemento físico de borde (valla, seto o cualquier tipo de separación) admite una variedad de opciones que contemplan al mismo tiempo las medidas relativas a la seguridad, al ruido, etc...

La permeabilidad es perfectamente compatible con el ferrocarril a nivel. Se puede conseguir de muchas maneras. Aunque parece evidente, hay que recordar que un tejido es permeable por calles, ejes, elementos. No existe en el espacio urbano una permeabilidad absoluta. Ríos, monumentos históricos de grandes dimensiones o determinados recintos urbanos, son, como nos recuerda Manuel Saravia barreras que no se sortean enterrándolas.

Las travesías urbanas ferroviarias se comportan como un corredor infrautilizado. Es una de las disculpas para acometer operaciones urbanísticas que ignoran el tren. Para evitarlo, para sacar provecho a una infraestructura que está ahí, sería importante mirar las cosas con otros ojos. No hace falta echar mano de un catálogo de modelos, como si se tratara de escoger entre un muestrario, ni de la utilización de recetas importadas, sino de adecuar el proyecto a las características propias del espacio sobre el que se va a intervenir y dotarlo de un sentido.

Si aceptamos como punto de partida la idea de que ferrocarril y ciudad deben entrelazarse como una única pieza, estamos en condiciones de abordar su integración desde diferentes líneas de intervención:

- La plataforma reservada.
- La ocupación compartida.
- El recinto propio.

Cada una de ellas supone una manera de entender el espacio de las comunicaciones. Da lugar a un soporte espacial distinto, a una determinada solución de estación, de apeadero, de trazado, de colocación de las instalaciones asociadas, etc...

En cualquier caso creemos que son líneas a seguir la interpretación de los espacios ferroviarios y



La plataforma reservada



La ocupación compartida



El recinto propio

2. Texto citado en nota 1.



Es posible una buena integración paisajística en ámbitos periurbanos

sus entornos urbanos como espacios públicos en continuidad, el recurso a medidas de protección de elementos valiosos como un bien a mantener y del que poder disfrutar, el carácter funcional (útil) del conjunto, etc...

Son presupuestos que ayudan al diseño de redes ferroviarias integradas.

- *En el ámbito periurbano:*

“Ya estamos llegando” suele oírse cuando el tren se aproxima a una ciudad. En las afueras de las poblaciones, a la entrada y salida de las mismas, la línea férrea atraviesa, antes de encontrar o abandonar definitivamente la ciudad consolidada, espacios ambiguos que participan de un carácter con rasgos urbanos y naturales al mismo tiempo. O en el que conviven, al tratarse de las periferias de las grandes aglomeraciones, múltiples y variadas formas disgregadas.

Debido a la enorme variedad y a la gran complejidad de estos espacios es difícil encajarlos y clasificarlos satisfactoriamente.



Entorno periurbano a la salida de Villa del Río

En el ámbito estudiado la línea del ferrocarril atraviesa frecuentemente espacios con una acusada fisonomía periurbana.

Exponemos algunos de ellos:

– Población rural dispersa en pequeñas parcelaciones con edificación asociada a las tareas agrícolas, especialmente huertas que rematan el perímetro de la localidad. Estos asentamientos van acompañados de una pequeña malla viaria interna, formada por una red de calles/caminos, conectada a otras pistas mayores de acceso a las grandes extensiones cultivadas. Configura el mundo rural de algunos entornos por los que atraviesa el ferrocarril. Es el caso de Villa del Río, más acentuado en su salida oeste; o el de Alcolea, también hacia el oeste.

– Asentamientos dispersos y desordenados de carácter urbano, aunque localizados en extensas áreas de suelos agrícolas o improductivos de la periferia, con gran densidad edificatoria de carácter residencial y una red viaria creada *ex novo* para el servicio de las viviendas. Se trata de las ya clásicas urbanizaciones surgidas en el campo sin ningún tipo de planificación. Las más significativas por su extensión e interacción con el medio son las existentes a ambos lados de la ciudad de Córdoba y que contribuyen a formar su aglomeración urbana.

– Actividades de diferentes tipos formando un tejido caótico e improvisado, con espacios residuales y zonas degradadas que ofrecen su cara menos amable sobre las vías del ferrocarril. Participan de esta situación muchos de los bordes, tanto de las grandes como de las medianas y pequeñas poblaciones, que pueden apreciarse en toda su crudeza en las inmediaciones de los recintos ferroviarios.

– Pequeños asentamientos aparecidos histórica y gradualmente en torno a la estación y ligados a ésta por la complementariedad de sus funciones: restauración, talleres, almacenamiento, viviendas del personal ferroviario y a veces centro

de comunicaciones. Las estaciones de Montoro, Villafranca, Hornachuelos y Palma del Río participan en alguna medida de todas o parte de estas características.

Mención especial merece el trazado del ferrocarril en la Vega de Córdoba, en el tramo comprendido entre Villarrubia y Alcolea. Coincide con un eje que concentra una gran actividad y genera una intensa movilidad y en el que, además de las mencionadas urbanizaciones donde se asienta gran parte de la población suburbana de Córdoba, están ubicadas muchas de las instalaciones de tipo logístico, industrial, docente y de servicios. Por citar sólo algunas de ellas, ahí se encuentran el complejo ferroviario de El Higuero, la Electromecánica, los polígonos de Chinales y de Las Quemadas, la Universidad de Rabanales, el tanatorio... La continuidad de ese tejido semiurbano produce un número considerable de desplazamientos que hasta ahora se resuelven casi exclusivamente mediante el uso del transporte, sobre todo privado, por carretera (con la excepción de las lanzaderas entre Córdoba y la Universidad de Rabanales).

La deseable incorporación de nuevos servicios ferroviarios de cercanías no sólo contribuiría a la solución de los problemas de movilidad presentes en este corredor, sino que se crearían interesantes posibilidades de intervención en muchos espacios de la ciudad y su entorno³.

En definitiva, la convivencia del ferrocarril con los ámbitos periurbanos suele generar conflictos tanto o más importantes que los generados en los propiamente urbanos. Una de las causas es la escasa atención que han recibido en la planificación y en la asignación de recursos.

La actuación sobre estos ámbitos es de una gran complejidad debido a la superposición de los factores que intervienen, entre ellos la existencia de numerosas situaciones ilegales, y a la dificultad de fijar unos límites precisos del entorno ferroviario.

En cualquier caso, como viene ocurriendo en general en el conjunto de la infraestructura ferroviaria, las franjas lineales y las relaciones transversales suponen en estas zonas una especial problemática debido a la fragilidad y dureza de los espacios que atraviesan.

En las zonas asentadas tradicionalmente en espacios periurbanos de tipo rural, el juego de la parcelación, con sus particulares formas de cerramiento y los mecanismos lineales de riego, como las acequias, permiten elaborar alternativas de buena convivencia, portadoras de una gran belleza, entre la infraestructura ferroviaria y su entorno.

Las situaciones más difíciles son, sin duda, aquellas en que el “hueco” del ferrocarril se ha ido rodeando de espacios residuales para acabar formando un conglomerado informe en las zonas limítrofes de un buen número de poblaciones, cuyo paisaje resultante es el producto de una forma de crecimiento que, aun hoy, sigue siendo preciso reconsiderar. La intervención en estos ámbitos debe combinar medidas puntuales (elección de vallados y pantallas, adecentamiento de solares, etc...) con planes integrales para la mejora de la calidad ambiental de los polígonos periféricos.

• *En el corredor fluvial, a campo abierto:*

La adaptación a las peculiaridades del territorio era un condicionante decisivo que formaba parte de las características constructivas de las líneas de ferrocarril históricas y que se mantuvo así

3. En diciembre de 1992, con motivo de la llegada del AVE a Sevilla, estas cuestiones fueron expuestas en un artículo aparecido en el diario *Córdoba* con el título “Propuesta de corredor ferroviario para transporte público de cercanías en el área metropolitana de Córdoba”. En él se sugería aprovechar las obras de remodelación ferroviaria que se estaban efectuando para insertar a su vez un eje de cercanías que incluyera paradas urbanas en la propia ciudad de Córdoba.



La linealidad de algunas infraestructuras hidráulicas siguiendo los bordes del ferrocarril ofrece la posibilidad de un tratamiento conjunto. Son frecuentes en espacios periurbanos, como en éste de los alrededores de Alcolea.



Un ferrocarril integrado en el paisaje, a campo abierto. Un paisaje atractivo desde el tren y desde la tierra, donde no hay necesidad de intervención alguna (término de Pedro Abad)

hasta la implantación de la alta velocidad. Desde la elección previa del trazado a la posterior solución particular a los problemas planteados por la orografía y por el resto de los accidentes geográficos, cada línea adquiría una personalidad propia que incluso le proporcionaba un nombre con el que se la reconocía.

Posteriormente, la dirección que han tomado determinados avances de la tecnología imprescindibles para alcanzar muchos de los parámetros de orden cuantitativo y otras consideraciones de orden territorial, han derivado en una transformación cualitativa del ferrocarril.

En campo abierto se despliega un sinfín de soluciones, tantas y tan distintas como lo son las particularidades irrepetibles del terreno.

El rodeo que suponen los grandes arcos de circunferencia para lograr el mantenimiento de la cota mediante el apoyo en tierra firme, el trazado a media ladera, por el llano entre cultivos, la suave rampa, buscando el paso fácil por el lugar más intrincado, la curva abierta, la cerrada, la trinchera, el viaducto y el puente, la boca del túnel, los caminos adyacentes, los espacios arbolados, el drenaje de cunetas... Todo ello está a la vista, formando parte de los históricos paisajes ferroviarios de los que participa la línea que discurre por el tramo medio del Guadalquivir, un tendido que se mantiene después de los años transcurridos desde su creación, a mediados del cada vez más lejano siglo XIX.

Muchos fragmentos de ese paisaje ferroviario son los mismos de aquel siglo. Las soluciones dadas a los problemas planteados se mantienen en parte, como por ejemplo la elección del trazado, cuestión de gran interés que a veces se olvida en detrimento de otras características más asimilables en un primer acercamiento. Hay pequeños puentes, que mejor podrían llamarse pasos en algunas ocasiones por contraste con las espectaculares estructuras metálicas que cruzan el río, hay una relación con los campos circundantes... hay multitud



Grandes arcos de circunferencia para lograr el mantenimiento de la cota



El ferrocarril atraviesa simétricamente un campo de cultivo



Bandas entre ferrocarril y carretera susceptibles de ser tratadas paisajísticamente para su contemplación desde el viaje en ambas infraestructuras



Posibilidad de pequeñas áreas recreativas en puntos singulares



La sección asimétrica. El ferrocarril acentuando el límite entre dos usos del suelo diferentes

de manifestaciones que nacieron con la vía, inherentes a su concepción original. Otras son sobrevenidas. Y otras aún están pendientes de ejecutar.

El contraste entre el carácter lineal de la línea férrea y la horizontalidad de la llanura, el encajamiento de la vía en un valle cerrado, el transcurso en paralelo con un río o carretera... son diferentes situaciones que mejoran y realzan los paisajes allí donde pueden apreciarse.

En relación con esta cuestión, algunos criterios generales de intervención que pueden adoptarse son los siguientes:

- En campo abierto a veces la mejor intervención consiste simplemente en el cuidado y mantenimiento de la realidad existente.

- Es frecuente el acompañamiento de la vía por una senda, camino o carretera en paralelo. Es suficiente con su cuidado para permitir que al menos sean practicables.

- La restauración de las construcciones hidráulicas, abundantes en esta zona, sirve al mismo tiempo para proteger los márgenes de la vía.

- Las orillas de las carreteras locales suelen permitir el tránsito peatonal. Muchas veces se pierde su continuidad en los puentes sobre el ferrocarril, debido a la ausencia de acerado o al impedimento que supone la disposición de las vallas de protección de la calzada cerrando el paso. Debe mantenerse la continuidad peatonal mediante el acerado adecuado.

- Cabe instalar algunas áreas recreativas (similares a las de las carreteras aunque con otros criterios) en puntos singulares que reúnen una especial vistosidad o aprovechando la proximidad a una estación.

- Es posible ensayar alguna propuesta de tratamiento paisajístico en las estrechas bandas que se producen entre el ferrocarril y la carretera, cuando corren paralelos durante kilómetros, ya que permiten su contemplación desde el viaje en tren, en autobús o en el propio vehículo.

Transversalidades, paralelismos y otras formas de relación lineal

La infraestructura ferroviaria establece el contacto inmediato con los márgenes de dos maneras: puntualmente, a través de intersecciones, y longitudinalmente, mediante el tratamiento de los bordes.

I. Transversalidades

Lo que venimos en llamar transversalidades engloba el conjunto de cruces o encuentros que salen al paso de la traza del ferrocarril.

Este tema recoge una de las principales controversias en torno al tema de la permeabilidad, asunto recurrente y quebradero de cabeza en el mundo del urbanismo y de la ordenación del territorio cuando se habla del ferrocarril.

Una manera fulminante de resolverlo consiste en eliminar lo que se ha denominado “la barrera ferroviaria”, y así se viene haciendo en el medio urbano, mediante el destierro del ferrocarril en superficie. Se sustituirá, como suele suceder, por una nueva barrera, probablemente una vía de tráfico intenso. Pero, aparentemente, el problema ha sido superado.

Hay que decir, como de forma abierta lo hace Manuel Saravia en un estudio titulado “*Sobre el soterramiento de la vía del tren*”⁴, que no soterrar podría significar, casi siempre, “*la eliminación de la barrera de una forma mucho más sensata*”, y continúa, con su particular interpretación de la permeabilidad, afirmando que “*las barreras se superan por puntos, como los ríos, y no en toda su longitud*”, para añadir que “*la máxima permeabilidad de un espacio urbano significa la existencia de pasos cada cierto tiempo, cada cierta distancia. Las zonas más permeables se atraviesan por medio de calles transversales, a un lado y otro de cada manzana, y no a lo largo de toda su extensión*”.

En una infraestructura con un carácter lineal tan marcado como es el ferrocarril, aparecen con-

4. “Sobre el soterramiento de la vía del tren”. Artículo de Manuel Saravia aparecido en el diario “*EL PAÍS*”, con fecha 04/07/2008.

tinuamente todo tipo de intersecciones, bien con los accidentes geográficos, bien con otras vías de comunicación que ponen en contacto uno y otro lado del tendido ferroviario. Algunas de ellas ya existían inicialmente en el momento de su trazado, mientras que otras son sobrevenidas.

A su vez, un cierto número de pasos se resolvieron durante la construcción de la obra, formando parte, por así decirlo, de ella, mientras que otros, la mayoría, han ido surgiendo por la sucesiva ampliación de la red viaria o por el crecimiento de las poblaciones “al otro lado de las vías”.

Una forma de resumirlas y que intenta recoger la mayoría de casos que se presentan en la realidad nos ha llevado a la siguiente clasificación, cuyo inventario y localización quedan reflejados en la documentación gráfica y cartográfica que acompaña a este trabajo:

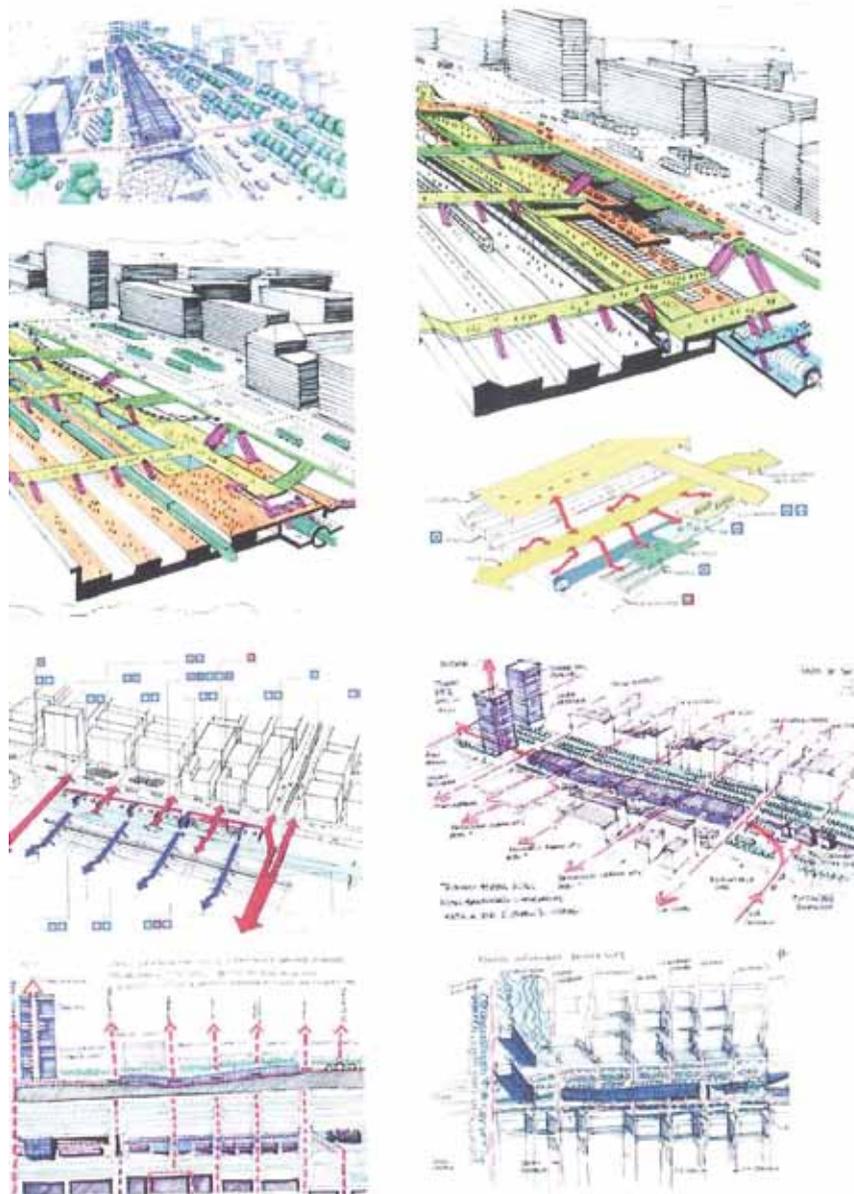
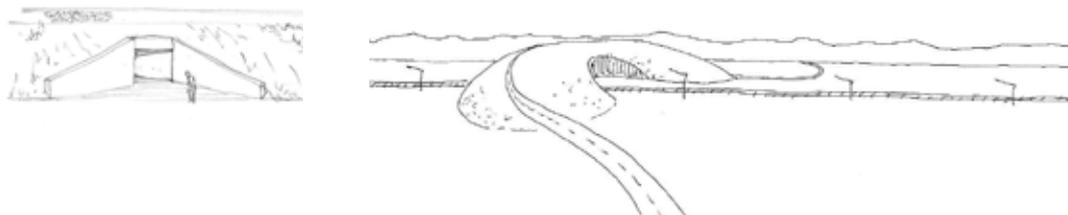
Pasos de vías de tráfico rodado

Dependiendo de su escala y funcionalidad cabe distinguir entre vías de gran capacidad, carreteras y caminos.

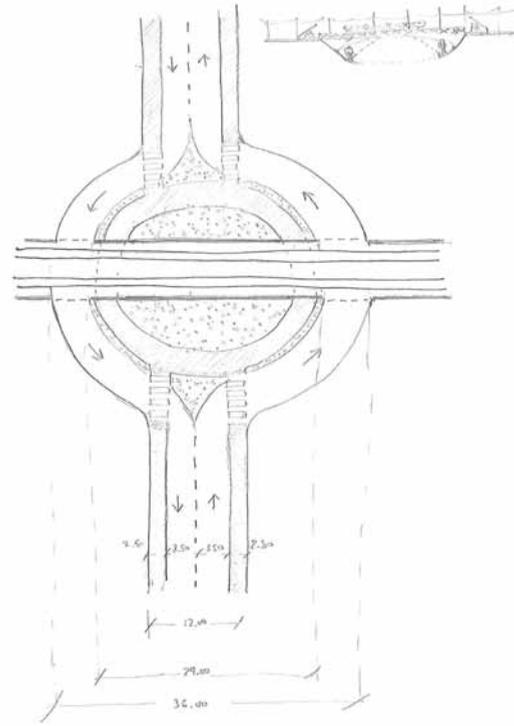
El primer tipo de intersección con el ferrocarril (autopistas y autovías) se ha producido mucho después de la construcción de éste. Se trata de puentes de hormigón con soluciones constructivas estandarizadas que provocan una imagen aséptica. El ferrocarril, siempre por la parte inferior, pasa inadvertido para el conductor. Desde el tren, debido al ancho de la autovía, el cruce se asemeja a un túnel corto, sobre todo si no se efectúa en ángulo recto.

Actualmente las intersecciones entre autovía y ferrocarril se reducen al tramo oriental del ámbito (Villa del Río-Córdoba), ya que a partir de esta ciudad la N-IV abandona el valle del Guadalquivir y sigue, en dirección suroeste, un camino diferente hacia Sevilla. Esta relación tiene una escasa implicación paisajística en cuanto a las intersecciones, no así en los recorridos en paralelo entre ambas.

Las carreteras presentan una mayor variedad de situaciones. Hay que tener en cuenta que el



Un problema clásico del ferrocarril la permeabilidad transversal



Investigar formas de transversalidad a nivel

ferrocarril tiende a mantener la rasante mientras que la carretera se puede adaptar mejor a la topografía o crear pendientes artificiales si fuera necesario. Ferrocarril y carretera pueden cruzarse por encima, por debajo o a nivel.

Cuando es el tren el que pasa por encima de la carretera su imagen es mucho más visible. Existen puentes ya clásicos, por su imagen y sistema constructivo, en los cruces de esta línea con las carreteras secundarias. Se ejecutaron simultáneamente al ferrocarril y forman parte de su legado patrimonial.

Un tipo de cruce frecuente, posterior al trazado original, se produce cuando, después de un trecho discurriendo en paralelo y sobre la misma rasante, la carretera precisa salvar las vías para cruzar al otro lado. Es ésta la que tiene que adaptarse a las condiciones previas del trazado del ferrocarril, lo que produce la imagen repetida y ya

familiar del monto de tierra por el que se eleva el asfalto para conseguir la cota suficiente para cruzar las vías. La ocupación de suelo es grande, sobre todo en las intersecciones oblicuas y todavía más en aquéllas en que la carretera necesita despegarse de la plataforma ferroviaria para, volviendo de nuevo sobre sí misma, trepar sobre el montículo, coronar y descender.

En estos puntos la perspectiva se interrumpe y el montículo que oculta el horizonte se adecuenta con mayor o menor fortuna mediante el tratamiento, cuando lo hay, de los taludes resultantes.

Problemática aparte presentan los pasos a nivel. Aunque paisajísticamente son los menos agresivos, presentan el inconveniente de la seguridad. No obstante, e independientemente de la adecuación a la normativa vigente, se podrían conseguir sustanciosas mejoras en los pasos a nivel con barreras entre carretera y ferrocarril, combinando el diseño espacial del encuentro y la tecnología.

Los caminos, aunque no constituyen propiamente pasos rodados, se incluyen en este apartado por permitir el tránsito de tractores, maquinaria agrícola y otros vehículos. En los cruces con el ferrocarril pueden verse cadenas de hierro a cuyo candado tienen acceso las propiedades de las fincas.

Se observa en el tramo estudiado la existencia de numerosos caminos que coinciden a menudo con antiguas vías pecuarias. Es frecuente su interrupción brusca al llegar a la plataforma del ferrocarril o, peor aún, su continuidad a través de un paso inundo perforado en el talud que a veces adopta la forma de gigantesca tubería. Otras veces la discontinuidad la produce un puente rodado con sus estrechas y peligrosas aceras bordeando la calzada.

Ésta es una de las causas que concurren en la desestructuración de la red de caminos y vías pecuarias. Es, con mucho, la trama viaria más

afectada, la que más problemas presenta en su intersección con el ferrocarril.

Una forma de tratar estos pasos de caminos semipeatonales y semirrodados puede consistir en instalar en ellos pequeñas áreas con una disposición arbolada de posible uso recreativo, que las distinga como pequeños hitos paisajísticos, miradores sobre y desde el tren debidamente segurizados.

Para resolver ciertas intersecciones rodadas (y peatonales) con el ferrocarril se viene utilizando a veces la solución del falso túnel, que abre un abanico de interpretaciones paisajísticas sobre las que es factible seguir ensayando. El empleo de esta técnica en algunas zonas urbanas puede lograr la continuidad de una red viaria, de espacios libres o incluso de un tejido residencial, así como amortiguar conflictos derivados de intervenciones que requieren una gran complejidad técnica. Una de las ventajas que ofrece, como es bien sabido, es la reutilización de tierras y materiales de otras obras.

Pasos peatonales

Aunque generalmente se asocia este tipo de intersección a las pasarelas, existen otras formas de pasos peatonales. Es necesario aquí hacer mención a los pasos inferiores en las estaciones, a las aceras de los puentes de tráfico rodado, a las tramas de caminos, vías pecuarias, sendas y demás itinerarios que el paso del tiempo ha ido consolidando en el territorio.

El paso más corriente consiste en una pasarela metálica que salva las vías por encima y que puede verse también en el cruce de las autovías. El acceso se efectúa por dos escaleras o dos rampas (o ambas a la vez) que comienzan a subir desde el mismo nivel al que reencuentran la vía y, una vez alcanzada la altura suficiente, se unen por un tramo horizontal protegido por una barandilla.

Suelen presentar la siguiente problemática:

– A menudo su localización no es la más adecuada; o no enlazan con ningún itinerario preexistente; o no están convenientemente conectadas

con el viario.... A esto se une el agravante de que los puntos de arranque están situados en descampados y espacios sucios, abandonados, mal iluminados, peligrosos.

– Cuando el acceso se efectúa mediante rampas se necesita un enorme desarrollo.

– Suelen ser objetos feos, francamente desagradables, con un gran impacto visual debido tanto a su mala conservación como al mínimo cuidado con el que se diseñaron e implantaron.

En definitiva, las pasarelas peatonales reúnen una serie de connotaciones negativas suficientes como para que sean poco frecuentadas.

Son elementos a sustituir, reemplazar, adecuar o crear de nuevo según los casos.

Existen pasarelas de este tipo en Villa del Río, El Carpio y Alcolea.

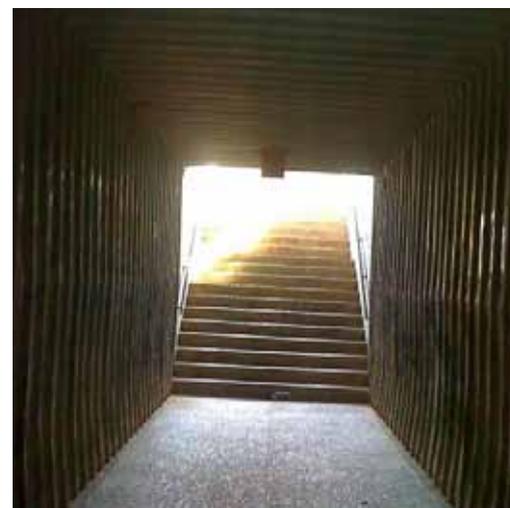
A veces el paso peatonal sobre las vías no es más que un pequeño acerado acompañando al tráfico de la calzada en los puentes o en los pasos inferiores. Suelen ser peligrosos, e incluso inaccesibles cuando se interrumpen bruscamente en los extremos, al quedar encerrados por la valla de la carretera en los extremos del puente. Así ocurre en algunos cruces de carreteras sobre el ferrocarril localizados en Villa del Río, Alcolea, El Higuerón, etc... donde el paso de peatones es prácticamente imposible.

Los pasos inferiores tienen mala prensa y tratan de evitarse, sobre todo a determinadas horas, por convertirse en lugares con impunidad para el delito. A veces se vuelven impracticables con el paso del tiempo. Se inundan y el barrizal permanece mucho tiempo después. Cuando se estaba realizando el trabajo de campo para este estudio fue imposible entrar en los dos pasos que dan acceso a la estación-apeadero de Almodóvar por este motivo.

La permeabilidad del ferrocarril tiene una aspiración no resuelta. Es muy dificultoso atravesar la "barrera" de las vías andando. Los lugares de



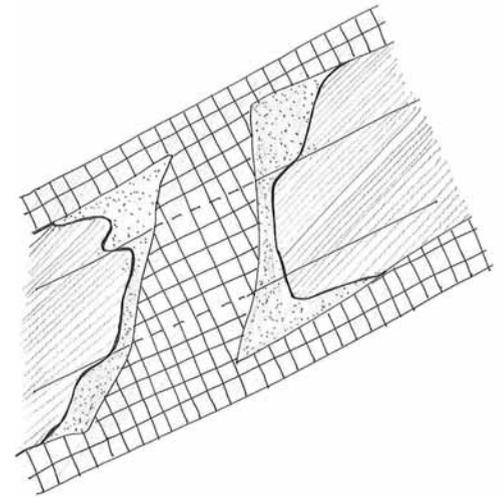
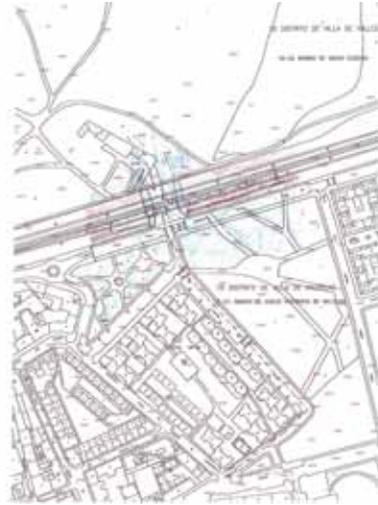
Alcolea y Villa del Río: unas pasarelas que cumplen mal sus funciones



Pasos inferiores feos y peligrosos. Posadas

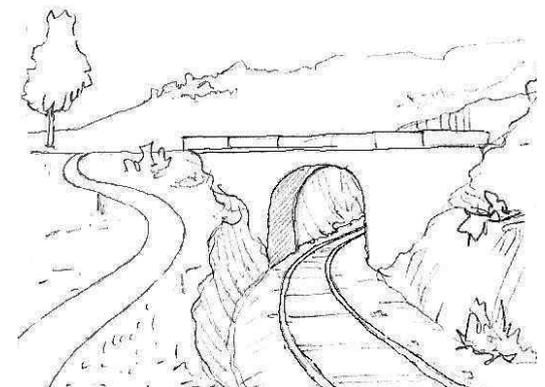
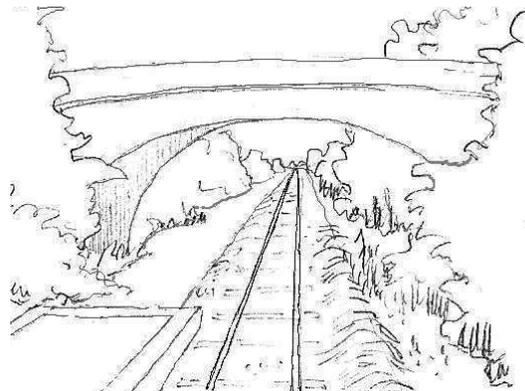


Un caso frecuente: el paso de una carretera local sobre las vías con un acerado deficiente que interrumpe una posible continuidad peatonal. Inmediaciones de Posadas

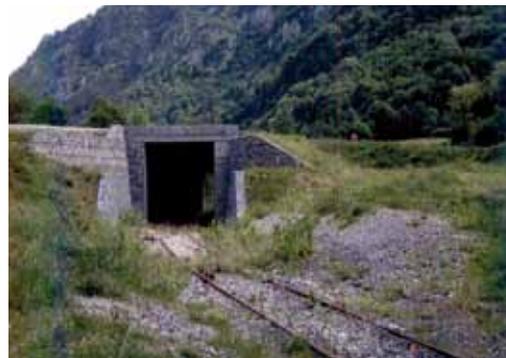


Soluciones más costosas, pero que pueden mejorar problemas de integración en el entorno, ocupación de espacio y accesibilidad

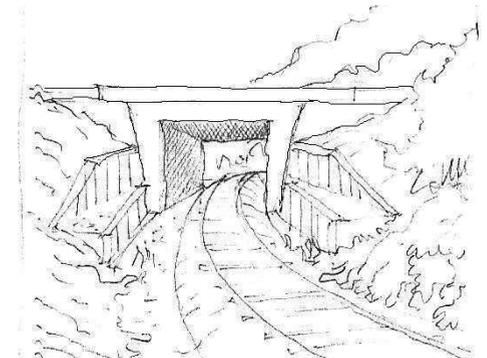
El paso es la continuidad del jardín



Camino que adquiere altura y atraviesa



Aprovechar los puntos donde se producían antiguos pasos





paso escasean y los que existen no son los más adecuados.

Los puntos más idóneos desde una perspectiva funcional, para la implantación de un paso (rodado o peatonal), no coinciden a veces con las mejores condiciones topográficas del terreno. Entonces es necesario optimizar el problema mediante la combinación de los factores a considerar.

Cuanto más alto esté situado el puesto de partida para iniciar el recorrido de la pasarela menor será su desarrollo, lo que favorece su comodidad y, quizá, sus posibilidades de adaptación al entorno. La altura de ese punto puede conseguirse mediante una previa y paulatina elevación del terreno. Hay que tener en cuenta que la altura del paso sobre la vía necesita al menos de unos siete metros y que por debajo de ella atraviesa también la catenaria.

En el caso de los pasos peatonales vale también, como ya se advirtió en relación con las intersecciones rodadas, la solución del falso túnel, especialmente cuando permite no sólo el paso puntual, sino la continuidad de una superficie que puede contener un conjunto de itinerarios.

La localización de pasos peatonales, que en algunos casos puede exigir el traslado de una pasarela a otro lugar más adecuado, está ligada a la existencia de unos buenos caminos de acompañamiento paralelos al ferrocarril, como se verá en el apartado donde se trata de éstos.

No siempre el hallazgo de una solución estandarizada sirve para resolver todos los problemas. Pueden ensayarse soluciones de este tipo en combinación con otras particulares.

Según han demostrado recientes experiencias sobre autovías urbanas, la pasarela puede acondicionarse como mirador. Su cubrición y la introducción de bancos pueden lograr efectos funcional y paisajísticamente deseables.

Los acerados en los puentes de las carreteras que cruzan el ferrocarril deben ampliarse, acondicionarse, mejorar su seguridad y mantener la

continuidad del itinerario del que forman parte (muchas veces una vía pecuaria)

Pasos de ríos, vaguadas o corredores ambientales

Cualquier intersección del ferrocarril o cualquier otro tipo de relación con los accidentes del terreno puede incluirse en este apartado. Puentes (o viaductos), túneles (o falsos túneles), terraplenes, taludes y trincheras van sorteando las irregularidades del relieve y punteando determinados espacios singulares.

Las implicaciones paisajísticas son en este caso evidentes por su rotundidad.

En las inmediaciones de Montoro, en la zona oriental del ámbito, el ferrocarril se introduce en la campiña a través de un túnel bajo la loma. A su salida bordea, describiendo una gran curva a media ladera, una de las hondonadas que conforman el relieve de la campiña mediante el ensanchamiento en algunos puntos del valle del Guadalquivir.

Más al oeste, después de superar Alcolea, lugar de encuentro con el río Guadalquivir, la línea férrea sigue en dirección a Sevilla bordeando el río por su lado norte, es decir por la cara que da a la sierra. Es en esta margen derecha donde vuelcan los ríos y vaguadas de mayor entidad. El ferrocarril tiene que atravesar cursos de agua, ríos o arroyos, como el del Guadalbarbo en Alcolea o los de Rabanales y Pedroches en Córdoba, así como otras vaguadas que descienden desde la cercana sierra en las proximidades de la capital. A partir de Almodóvar los principales pasos fluviales del ferrocarril son los ríos Guadiato y Bembézar.

En las zonas de vega el trazado del ferrocarril es una línea recta que a veces secciona el terreno simétricamente. Cuando no es así y la traza ferroviaria delimita cultivos diferentes se producen marcadas formas de asimetría.

El territorio, además de por los accidentes y fenómenos naturales, está modelado por la acción antrópica ejercida sobre él, por la forma de

utilizar el suelo. Una de las intervenciones con más incidencia en la configuración de la superficie terrestre deriva de la parcelación efectuada, de su dibujo, detrás del cual subyace un orden espacial.

La línea de corte que efectúa el trazado de la infraestructura sobre ese dibujo altera la disposición anterior e introduce importantes consecuencias de carácter paisajístico.

Desde este punto de vista no es abusivo considerar el sustrato parcelario tradicional como otro de los valores ambientales, culturales e históricos a los que debe de hacer frente el diseño de la ingeniería ferroviaria.

La problemática ambiental generada por las infraestructuras de transporte encuentra una buena ocasión, como consecuencia de las actuaciones asociadas al ferrocarril, para la regeneración de ámbitos deteriorados, particularmente allí donde coinciden con elementos patrimoniales sobre los que se pretende mejorar su accesibilidad y visibilidad.

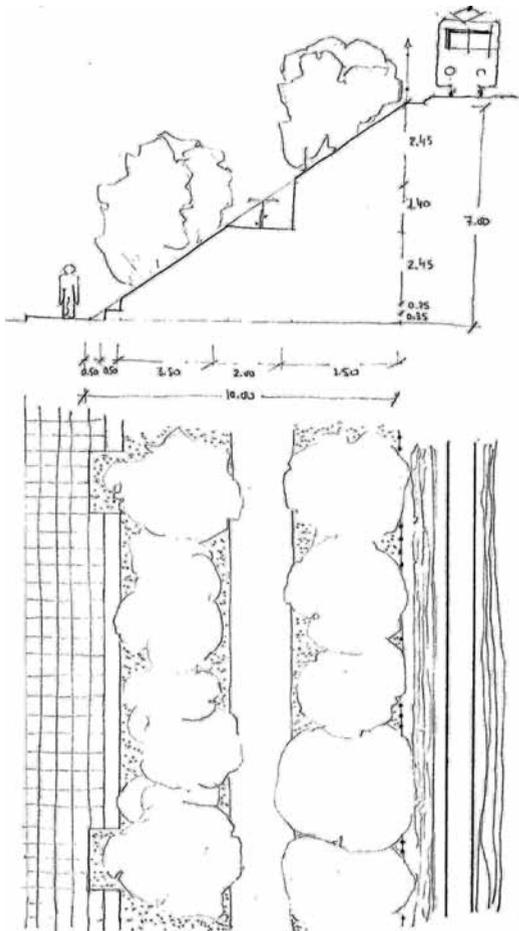
Como ya se indicó en un apartado anterior, también aquí puede resultar satisfactorio el recurso al túnel falso, una cubrición parcial del trazado con cierta extensión y con materiales y formas naturales, para lograr la continuidad de una red pecuaria, de una formación vegetal o de una estructura parcelaria, todas ellas asimilables a corredores ambientales.

II. Paralelismos y otras formas de relación lineal

Las conexiones del ferrocarril con sus márgenes son incompletas si sólo se pone el acento en los pasos transversales. La recuperación o habilitación de recorridos paralelos al tendido de las vías abre un mundo de magníficas posibilidades en las que están incluidas el tratamiento lineal de los bordes, la convivencia de modos de transporte, el remate de tramas urbanas o rurales, la creación de una imagen, etc...



El falso túnel facilita la continuidad ambiental



El ferrocarril sobre talud admite intervenciones lineales como la introducción de un carril bici

Buenas prácticas de paralelismos entre ferrocarril y sus bordes



Hay varios factores que favorecen y facilitan esos objetivos. Si se utilizan sabiamente los recursos que ofrece la especificidad de la obra ferroviaria (horizontalidad, titularidad pública de las bandas adyacentes a la plataforma y consolidación constructiva de esos suelos, referencia del trazado como elemento ordenador...), se abre una interesante gama de actuaciones complementarias a la infraestructura ferroviaria, aquéllas relacionadas con la linealidad, ese carácter tan singular de la plataforma sobre la que discurren las vías.

Caminos de acompañamiento, sendas, carriles bici, medidas de seguridad y protección, vallados y otras formas de separación, aislamiento acústico...

Los espacios residuales que se han formado a lo largo del ferrocarril ocupan enormes extensiones. Desaprovechados, inútiles, a menudo inaccesibles, utilizados como vertederos, alteradores del paisaje...

El ferrocarril, en campo abierto, se ve frecuentemente acompañado de un camino. Los hay de todo tipo, desde la pequeña senda a la carretera local pasando por el camino agrícola o la vía pecuaria. Este hecho da lugar a una gran variedad de situaciones. Sin embargo casi ninguno de los itinerarios a que se hace aquí mención se encuentran lo suficientemente señalizados ni acondicionados para hacer uso de ellos.

Como siempre, la falta de continuidad merma sus posibilidades. Los caminos paralelos al ferrocarril pueden actuar como colector que agrupa y canaliza rutas para después, a través de un paso transversal, distribuirlos.

Los caminos paralelos ofrecen una excelente ocasión para potenciar las estaciones como encrucijadas. Muchos de ellos pueden concebirse incluso como continuidad del andén, en aquellos casos en que las condiciones de éste lo permitan. Sí, ¿por qué interrumpir siempre el andén?

En las entradas y salidas a las poblaciones, en particular en las de un tamaño medio, se producen



Caminos de acompañamiento entre Córdoba y Almodóvar



Caminos de acompañamiento cerca de Montoro



El trazado del ferrocarril rodea el núcleo urbano de Villa del Río



El ferrocarril bordeando una zona verde. Parque Chinales en Córdoba



Borde en El Higuerón

esas zonas ambiguas que participan de una apariencia rural y urbana a la vez. El ferrocarril tiene que dignificar esos espacios, que son los que dan la bienvenida o despiden la población provocando una determinada impresión en el viajero. Los caminos que acompañan al ferrocarril, marcando sus bordes, están concentrados en estas aberturas de la ciudad al campo y son una buena ocasión para su tratamiento como recurso funcional y paisajístico, creando una conexión entre el campo y el núcleo habitado mediante la introducción de cuñas verdes por las que discurren el ferrocarril y sus caminos aledaños.

De forma similar, en ciudades de mayor entidad se conseguiría la creación de una zona verde



Elementos naturales o dispositivos hidráulicos pueden comportarse como mecanismos de seguridad logrando una hermosa integración paisajística

continua o una sucesión de ellas interrumpidas por otras piezas urbanas, con un carácter marcadamente lineal, que permita conectar las masas de verde con la estación de ferrocarril y garantizar el nexo entre ambas, pudiendo enlazar el conjunto con los suelos no urbanos exteriores a la población. Se posibilita de este modo la introducción de itinerarios peatonales o de carriles bici que mejoren la accesibilidad no motorizada a la estación, así como la mejora ambiental y paisajística de un espacio de borde, mediante un recorrido límite con las vías del ferrocarril, tan frecuentemente maltratado en el planeamiento urbanístico.

Cabe también incluir en otras formas de linealidad el contacto prolongado del ferrocarril con el frente continuo de fachadas (bloques de viviendas o casas) en medio urbano. Ese contacto puede absorberse a través de calles de borde equipadas con mobiliario y arboladas, debidamente separadas de las vías, o con parques longitudinales que mediante pequeñas elevaciones del terreno reduzcan el ruido del tren y sirvan al mismo tiempo para lograr la altura necesaria para tender la pasarela.

En la extensión urbana de Córdoba a través de la vega del Guadalquivir se han producido asentamientos cuya forma es una línea de casas (o bloques de viviendas) en los márgenes de una carretera o del ferrocarril. Las barriadas de El Higuero y Villarrubia de Córdoba son un claro ejemplo de ello. Las formas de establecer el contacto, más o menos planificadas, generalmente improvisadas, dan lugar a situaciones diferentes, que salvo alguna excepción precisan de un mínimo adecentamiento.

Cuando la vecindad entre ferrocarril y ciudad se produce por medio de un parque urbano cobra importancia el cerramiento que los separa y corresponde cuidar tanto las vistas desde el tren como integrar la imagen del tren en la zona verde. Un jardín puede ser el lugar apropiado para localizar un apeadero.

Existe un buen ejemplo de este tipo de relación en los jardines de Chinales, a la entrada de Córdoba desde el este. Y a menor escala en el parque infantil situado junto al ferrocarril en la barriada de El Higuero.

También pueden acentuarse formas de linealidad en campo abierto, como se hace en las carreteras, en relación con elementos naturales o dispositivos hidráulicos asociados a la producción agraria.

Sugerimos, en el primer caso, las hileras de chumberas, pitas o cactus que crecen en las orillas de la vía, contrapunteadas por bosquetes de pinos que pueden dar lugar a merenderos desde los que se puede ver la circulación de los trenes. Algo así ocurre en el pequeño tramo de carretera que va de Villafranca a su estación.

En el segundo caso, se trataría de llevar los cursos de agua (acequias, canales, conducciones, surcos en la tierra) a las orillas de la vía y tenderlos a su lado. Puede verse en las inmediaciones de Alcolea y en un tramo cercano a Villa del Río, ya en la provincia de Jaén, junto al poblado de colonización de San Julián.

Por otra parte, estas propuestas de carácter lineal pueden venir a cubrir algunas medidas de seguridad.

La relación lineal entre la autovía y el ferrocarril se produce en algunos tramos de la zona oriental del ámbito, entre Villa del Río y Córdoba, donde ambos se disocian para llegar a Sevilla por rutas diferentes. El contacto longitudinal a que da lugar es especialmente llamativo a la altura de El Carpio, en que circulan paralelos y a distinta cota.

Aunque la implicación paisajística de las intersecciones entre autovía y ferrocarril es escasa, no ocurre igual cuando el recorrido se mantiene un buen trecho en paralelo. En ese caso se realzan mutuamente.

La estación como encrucijada, recinto y espacio multifuncional

En la recuperación del ferrocarril es fundamental, como es lógico, el papel que juega la estación. Se intenta un acercamiento a esta problemática desde diferentes planos para cruzarlos después y dotar de complejidad al carácter de la estación.

Antes de abordar las cuestiones señaladas en el título del epígrafe, es conveniente mencionar el factor localización. La localización condiciona las distintas posibilidades.

Una clasificación sencilla en relación con el lugar que ocupa la estación con respecto al núcleo de población permite distinguir tres situaciones posibles: exterior al núcleo de población, sobre el perímetro del mismo, en su interior. Cada una de ellas va a tener influencia en la forma de abordar las propuestas de intervención.

Dentro del ámbito de estudio encontramos, aplicando esta clasificación, los tres tipos de estación, que quedan resumidos en el gráfico adjunto.

– Entrando ya en materia, cabe comenzar diciendo que toda estación es una encrucijada, una de las piezas fundamentales que permiten lograr la vinculación con el entorno del entramado ferroviario, aspecto permanentemente reivindicado en este trabajo. Los pasos transversales, los caminos de acompañamiento, las áreas de influencia, en definitiva los vínculos que atan el ferrocarril al territorio se materializan en gran parte en la estación de ferrocarril.

En la estación se cruzan, salen o desembocan las sendas, caminos, carreteras y en general todos los itinerarios que conforman lo que se ha definido como entorno ferroviario. Actúa como nudo que aglutina varios modos de transporte.

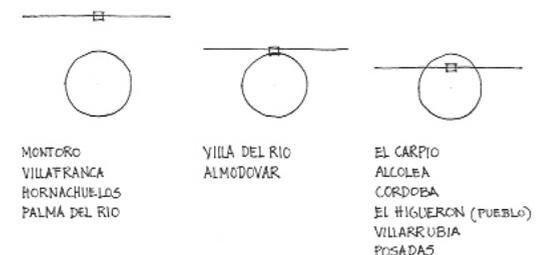
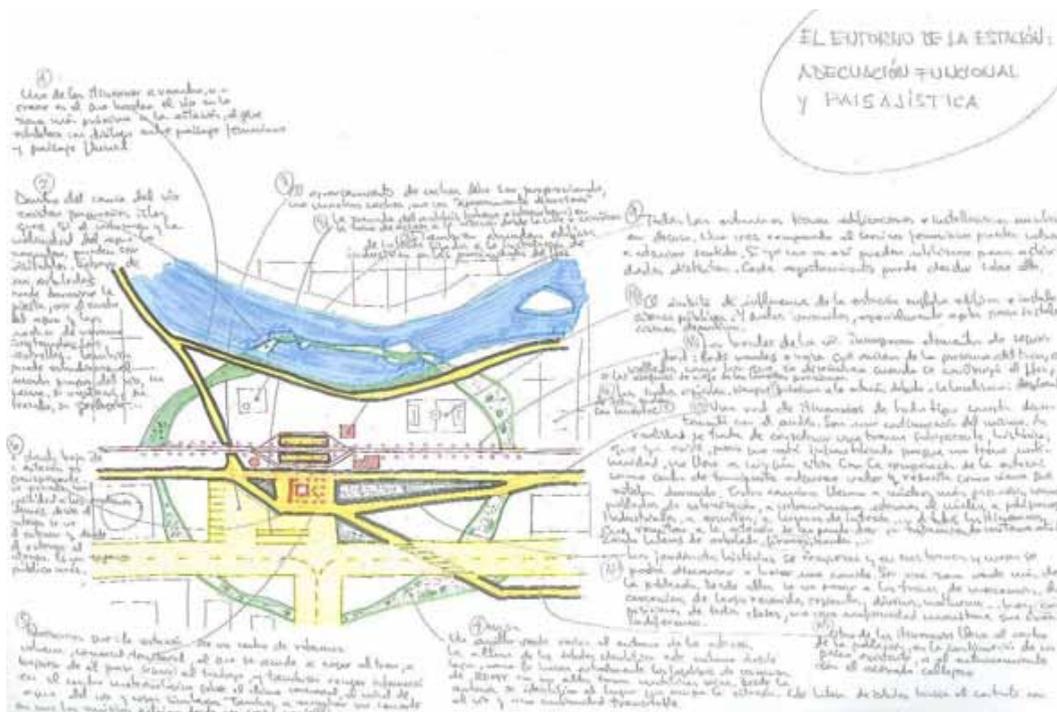
Es un edificio con su propio programa funcional, pero es también un lugar de referencia territorial, un lugar relevante en la geografía de las comunicaciones y el transporte.

– En segundo lugar, la estación como **recinto** se refiere a la delimitación del espacio ferroviario en el que está inserta. Por extensión, distribución interior, contenidos y relación con el exterior, ese espacio da como resultado perímetros muy diferentes.

Las estaciones, aparte de la asignación predefinida que le correspondía en la historia general del tramo al que pertenecen, tienen su pequeña historia local, lo que les ha hecho adquirir a lo largo del tiempo su particular fisonomía. Se podría hablar de cierta especialización. Las hay con un carácter más industrial, ligadas a la actividad agrícola, insertas o alejadas del núcleo urbano, aisladas o generadoras de un asentamiento a su alrededor. Algunas han sido centro de control o de mando de un ámbito, con un haz de vías más o menos extenso, el edificio de viajeros, otras construcciones ...

Cada estación tiene su propia impronta.

Esta realidad permite explotar unas cualidades paisajísticas muy interesantes donde poner de manifiesto la palpable diversidad. El análisis de todos los elementos en juego sirve para delimitar el recinto de la estación de cara a su puesta en valor y a la reordenación del entorno.



Posición de la estación respecto al núcleo urbano

Un esquema abierto, inacabado, susceptible de crecer mediante la incorporación de nuevos textos que expresan cómo la estación podría irradiar influencia en diferentes entornos



La bancada alrededor de los árboles frente a la estación de Alicante. Un improvisado lugar de espera que integra espacio interior y exterior



Una forma de ocupación del andén en las pequeñas estaciones

De todas formas esa variedad no deja de estar inscrita en un conjunto que presenta evidentes rasgos homogéneos. Ello queda más claro por el contraste con dos singularidades existentes, las dos excepciones que se desmarcan de la regla general.

¿Se puede hablar propiamente de recinto ferroviario en la actual estación de Córdoba? Los espacios abiertos, bien o mal relacionados con el entorno urbano, visibles, comprensibles... formaban el recinto de la antigua estación, un trozo de suelo de la ciudad que fue sustituido, unos quinientos metros hacia el oeste, por un edificio que ocupa, como uno más, una manzana completa, mostrando a la ciudad sus cuatro fachadas y volcando hacia su interior toda la actividad que desarrolla.

La estación de El Higuerón, una de las referencias de la Andalucía ferroviaria en el campo de las mercancías, está acompañada lógicamente de unas características que, por su envergadura, exigen un examen aparte.

– Hay que considerar, finalmente, que **el programa funcional** de la estación entra de lleno en un tema tan de actualidad como es el de la asignación de nuevas funciones extraferroviarias a los edificios que han perdido ese destino. Muchos

ayuntamientos estudian revitalizar los viejos edificios abandonados inventando actividades que recojan demandas existentes o estimulen otras nuevas. Otro caso es el de las recientes y grandes estaciones que se vienen construyendo en muchas ciudades para acoplarse a la llegada de la alta velocidad o para su remodelación urbanística.

La problemática asociada a estas tendencias y la posible forma de abordarla se ha esbozado en uno de los capítulos de la primera parte de este trabajo.

En el caso que nos ocupa, el conjunto de pequeñas y medianas estaciones que jalonan la línea del Guadalquivir, se trata de reflexionar sobre un adecuado programa funcional para el momento en que recuperen su uso ferroviario, para cuando vuelvan a parar allí los trenes.

En primer lugar se trata de la instalación de los servicios imprescindibles que son propios de una estación de ferrocarril, con especial atención a la colocación de marquesinas donde no existan, mobiliario, información horaria, rotulación, pasos inferiores.

Los servicios de restauración y hospedaje son ya clásicos y tienen sobrada cabida en el programa funcional de la estación.

ESPACIOS FUNCIONALES DE REFERENCIA EN UNA ESTACIÓN DE LÍNEA DE MEDIA DIMENSIÓN



Fuente: SNCF

Explorando el programa funcional de una pequeña estación



Dentro de este apartado incluimos algunas actuaciones que, aunque no participen estrictamente de lo que se entiende por programa funcional, lo complementan y ayudan a su desarrollo.

El tiempo de espera debe ser cómodo, ameno y provisto de información inteligible, incorporando los atributos paisajísticos del lugar, distribuyendo correctamente los equipamientos necesarios y mostrando la suficiente información mediante la utilización de los diferentes medios disponibles.

Una forma de ayudar a la revitalización de los edificios de las estaciones pasa por medidas aparentemente indirectas como puede ser la elaboración de una cartografía apropiada, atractiva, fácil de entender, con mapas y gráficos que relacionen la línea férrea con el entorno. No sólo para su publicación como documentos divulgativos. Incluso, como ocurre en algunas estaciones de servicio de la red de carreteras, fijando mapas murales de obra (mosaicos, etc...) en el edificio de viajeros. Esto podría inducir a una visión general, a una familiarización con el transporte ferroviario desde el punto de vista de comprensión de la red como sistema de comunicación consustancial a la geografía del lugar.

La estación como centro de divulgación que nos proporciona determinados datos sobre nuestro medio físico: se puede acudir también a la estación con este fin, el conocimiento del medio, por ejemplo mediante la instalación de pequeños equipos meteorológicos que permitan el seguimiento temporal de los fenómenos climáticos en el ámbito local; o la exposición de documentación relativa a los proyectos previstos en la comarca; o una selección de referencias históricas; o albergar algunos servicios de carácter geográfico, postales, etc...

En este último sentido podría experimentarse, como señal identificativa de las estaciones del Guadalquivir, un tratamiento del pavimento de los andenes con la reproducción de una gran rosa de los vientos (troceada para abarcar más de un an-

dén), con los puntos cardinales y la situación del río respecto a ellos.

Las mercancías y los ramales industriales

En la realización de este trabajo se han mantenido numerosas conversaciones con personas vinculadas laboralmente al ferrocarril y ocupando tareas de diferente tipo y responsabilidad. Escuchándolas se llega a la conclusión de que las mercancías son hoy las grandes olvidadas del mundo ferroviario.

No es necesario acudir únicamente a los libros para obtener información. Basta con atender las narraciones orales de una gente que describe con admiración un pasado muy reciente. Ahí quedan para el recuerdo las imágenes del movimiento generado por las operaciones de carga y descarga, las maniobras de los trenes, la utilización de un legado patrimonial útil, la presencia humana en las labores...

Un paisaje vivo. Ni musealizado, ni abandonado.

Una agricultura que no sólo transportaba por ferrocarril sus productos. También la maquinaria empleada en los campos, como ocurría con John Deere en Posadas.

De la actividad desarrollada en las estaciones dan fe los muelles que aún pueden verse junto a los almacenes, los silos, las industrias pegadas al ferrocarril, las cintas transportadoras...

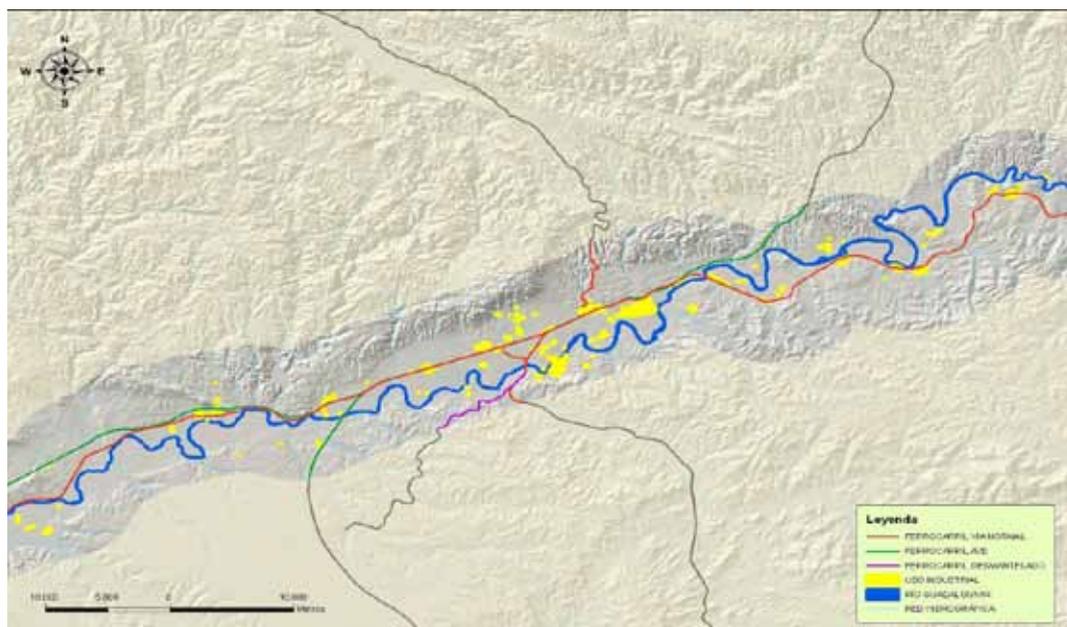
¿Un mundo obsoleto?

Da pena ver pasar de largo el ferrocarril junto a polígonos industriales, fábricas y otros suelos productivos, de la misma manera que ocurre cuando no para en las estaciones.

El ferrocarril tiene, sin lugar a dudas, vocación industrial. La tuvo desde su nacimiento y la ha venido manteniendo a lo largo del tiempo, desarrollando una función de apoyo a la actividad económica de los países. La historia del ferrocarril en Andalucía no es una excepción.



Proporcionar información útil



Localización de espacios industriales a lo largo de la línea férrea



Alcolea: un espacio industrial con frente al ferrocarril al que estuvo vinculado



Un ramal para acopio de material. Higuero de la Puebla



Conciliar paisaje, ferrocarril y actividad industrial

El concepto de industria se extiende aquí, de modo genérico, a cualquier tipo de actividad productiva, desde la extracción de mineral hasta el transporte de productos agrícolas.

Muchos de sus trazados han sido imaginados para conectar áreas industrializadas o trasladar mercancías desde los lugares de producción a los mercados de consumo.

Queda constancia de la importancia que tuvo el ferrocarril en la minería de Huelva, Linares o Almería. Del dinamismo de las relaciones ferroviario-portuarias. De las industrias que surgen pegadas a las vías. De la localización de los silos de grano, de las fábricas de harinas y aceites. Los puntos que debía unir el ferrocarril para trenzar todas las actividades que intervenían en el proceso económico eran el motivo que justificaba a menudo su trazado⁵.

5. Para una información más exhaustiva sobre el papel del ferrocarril del Guadalquivir como motor de la actividad industrial pueden consultarse los Cuadernos del Archivo Ferroviario, nº 3 y 4 (2008 y 2009), editados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance* (2008), editado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de cuya documentación se han extraído algunas de las explicaciones del texto.



Montoro: estación y polígono industrial. Una posible convivencia



Una estación en las inmediaciones de un polígono industrial. Villafranca de Córdoba

El eje ferroviario del Valle del Guadalquivir conectaba importantes comarcas agrícolas cuyos productos llegaban al puerto de Sevilla para desde allí ser comercializados. Este eje también servía para dar salida por ese puerto a los plomos de Linares y desde él llegaban los suministros de material ferroviario y carbón.

Numerosos apartaderos a lo largo de la línea conectaban con factorías, algunas ligadas a la industria agropecuaria⁶. Muchos aún se mantienen, la mayoría de las veces inactivos, señalando antiguas conexiones.

Ramales de este tipo que han sobrevivido al desmantelamiento pueden verse cerca de El Carpio (el que daba entrada a la azucarera, hoy desaparecida); en Alcolea (junto a las naves del polígono industrial); el de la factoría Asland, en Córdoba; en el barrio de El Higuérón, que alcanza un muelle donde se acumula material de obra y que sigue en activo; el ramal a la azucarera de Villarrubia, etc...

Aunque la mayoría de los centros fabriles que estaban conectados al ferrocarril han ido desapareciendo, no es éste el factor más decisivo para el objeto de este capítulo. Sería más interesante analizar aquí las consecuencias espaciales derivadas de la evolución de las formas de producción. Posiblemente la crisis de las formas de producción tradicional y la introducción de otras nuevas en permanente transformación (deslocalización, nuevos modelos de organización empresarial, nuevas tecnologías, nuevos servicios, nuevos mercados, nuevos sistemas de distribución, etc...), no haya encontrado todavía el soporte espacial y formal correspondiente.

Interesa destacar, no obstante, la aparición de realidades que tienen un gran peso específico: la transferencia del transporte de mercancías a la carretera y la aparición de una nueva tipología industrial, los "polígonos", que la ordenación urbanística desvincula formal y funcionalmente de la infraestructura ferroviaria.

Todas las poblaciones incluidas en el tramo tienen su polígono. No sólo en funcionamiento, sino con perspectivas de ampliación. Son poblaciones de tamaño medio que ofrecen terrenos para la localización de actividades industriales de nueva generación. Así, en zonas tradicionalmente agrarias, se ha logrado impulsar cierto nivel de desarrollo económico de la mano de este sector. Los planes generales contemplan importantes reservas de suelo para la instalación de naves de almacenaje y producción.

Cabría prestar mayor atención, desde el planeamiento, a estas zonas para tratar de superar una serie de déficits que las caracterizan y las relegan a meros espacios segregados en los que los aspectos paisajísticos están completamente ausentes.

En la localización de las actividades económicas es decisiva la proximidad y facilidad de conexión con las infraestructuras de transporte. Las intersecciones de las vías de gran capacidad son buscadas como lugar ideal para su emplazamiento. Con la misma razón que en las carreteras, la infraestructura ferroviaria podría ser entendida como soporte adecuado para la localización de actividades productivas. Sin embargo el ferrocarril convencional ha quedado excluido de estas preferencias. No se considera una posible infraestructura a la que engancharse. En su lugar las áreas adyacentes a la red ferroviaria se vienen utilizando como la zona sobre la que volcar traseras y absorber los espacios residuales sin uso específico.

Esta situación, ya crónica en el urbanismo de nuestras ciudades, necesita de nuevas ideas que sirvan de revulsivo, de nuevas directrices que se propongan adecentar espacios degradados que ocupan frecuentemente una gran extensión y cuyo rechazo no por cotidiano es menos impactante.

¿Sería posible hacer una gestión privada o municipal de ramales ferroviarios para mercancías en los polígonos industriales de los pueblos?

6. Textos citados.

¿Sería factible la vinculación de los silos de almacenamiento, o de cooperativas y fábricas de aceite al transporte ferroviario?

La recuperación o creación de bifurcaciones ferroviarias que conecten los recintos que albergan actividades industriales, o asociadas a ellas, con las infraestructuras ferroviarias obligaría a detenerse en la ordenación de los bordes, en el tratamiento de cerramientos, en la solución de pasos transversales, en el remate de calles y, como resultado, en el enriquecimiento del escenario urbano mediante la aportación de campos visuales con características propias.

En definitiva, en la creación de un moderno paisaje ferroviario.

El ferrocarril, la carretera y el río: un diálogo paisajístico

En todas las épocas históricas ha sido frecuente utilizar los valles fluviales como vía de comunicación. Los cursos de los ríos, ya por sí mismos un sistema de comunicación, se ven acompañados por otras infraestructuras que refuerzan esa función.

La observación detenida de algunos documentos cartográficos ofrece abundantes ejemplos de este hecho en hermosas y cuidadas reproducciones.

Cuando la relación entre las infraestructuras y el río ha sido tenida en cuenta y tratada con esmero a lo largo del tiempo, al fluir del agua lo acompaña amistosamente el movimiento de personas y vehículos que aprovechan las facilidades que el medio natural les ofrece, dando lugar a paisajes de una gran expresividad.

I. La carretera y la vía. Dos infraestructuras diferentes.

¿Qué elementos comunes y qué diferencias existen entre estas dos infraestructuras?

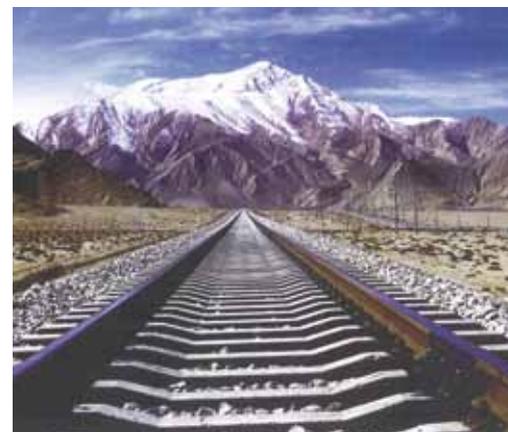
La carretera y el ferrocarril son dos infraestructuras de transporte fuertemente determinadas



¿Sería posible vincular de nuevo los silos al ferrocarril?

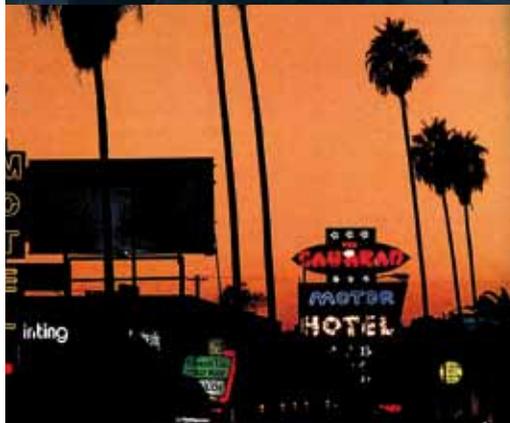


El río, el ferrocarril y la carretera en la región del Ruhr



Un marcado carácter lineal en ambas infraestructuras





Un paisaje asociado a la carretera

por su carácter lineal. Lineal es, por definición, el trazado de ambas. Pero ahí terminan sus similitudes. Incluso los elementos complementarios que refuerzan esa linealidad de partida son muy distintos: las rayas pintadas, el vallado lateral, la modulación de la catenaria...

La carretera y el ferrocarril generan dos paisajes diferentes.

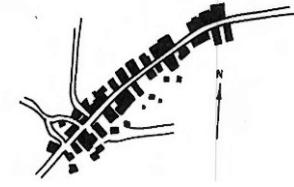
En primer lugar la presencia de este último es más rotunda. Frente a la proliferación de carreteras, la línea férrea resalta, por así decirlo, debido a su rareza. La llamada de atención es mayor: hay menos vías y trenes que carreteras y coches.

La carretera, se ha dicho, tiene vocación de calle. Desde el aire se observa que esto es así. La red viaria tiende a adoptar, especialmente en las proximidades de los núcleos habitados, una forma arracimada. Las edificaciones se pegan a los bordes de caminos y carreteras. Las geometrías estrelladas denotan el crecimiento en torno a los caminos y carreteras que entran y salen de las poblaciones. En un momento dado esas líneas pasan de calle a carretera o adquieren una condición ambivalente. Incluso lejos de los asentamientos más densos, en parajes deshabitados, se aprecia la misma tendencia, una lenta conformación de macizos edificados a lo largo de un eje viario.

Las autopistas, a su manera, tampoco están exentas de esa predisposición. Todo tipo de información se vuelca sobre las vías de gran capacidad, formando finalmente una gigantesca fachada de datos y referencias incesante.

Esto no ocurre de una forma tan clara con las líneas férreas. Ello no obsta para que se investiguen actuaciones con la intención de configurar algo similar a calles-vía, en el mismo sentido que el apuntado anteriormente⁷.

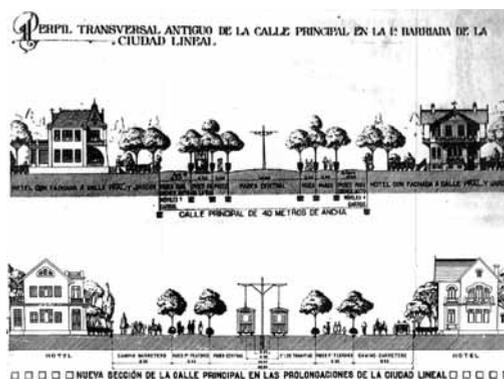
7. Experiencias de este tipo se ensayaron con los modelos históricos de ciudad lineal, aunque fueron más teóricas que plasmaciones prácticas.



La carretera tiene vocación de calle



¿Es posible ensayar calles-vía?



Las experiencias históricas de la ciudad lineal, en que el transporte colectivo constituía uno de los elementos ordenadores



La carretera y la vía discurren juntas en el llano de Alcolea

8. A menudo oímos a alguien dar referencias del sitio donde vive o trabaja en relación a una estación o parada de metro. Así, para facilitar la localización de un lugar, puede decirse: "está cerca de la estación de ..." y no: "está cerca de la parada del autobús...", que crea mayor indefinición y posibles cambios en su ubicación.

9. *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana.* Pablo Arias Sierra. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad de Sevilla, 2003, pág. 365

En caso inverso y abundando en las diferencias y similitudes en relación con la función que cumple la infraestructura como foco generador de actividades o de asentamientos, no puede olvidarse que determinados lugares o extensiones urbanas se han producido alrededor de la estación. Este fenómeno típicamente ferroviario no tiene parangón en el mundo de la carretera.

Por otro lado y debido a la rigidez que supone la implantación de unos raíles, la identificación de un lugar puede hacerse por referencia a una infraestructura ferroviaria con mayor facilidad que a una viaria: una estación es una referencia más clara y contundente que una parada de autobús⁸.

Los trenes y los coches son, por decirlo así, miradores rodantes. Quizá la manera de mirar desde el movimiento haya adquirido una importancia equiparable a hacerlo desde la actividad sedentaria. Una buena parte del territorio la conocemos a través del desplazamiento. Desde este enfoque las particularidades propias que ofrecen carretera y ferrocarril, sus matices, sus diferencias, se hacen evidentes.

El control del espacio es distinto en ambas modalidades. La velocidad, la visión frontal o lateral, la relación física del itinerario con la realidad circundante, la facilidad de atención, las características del habitáculo desde el que se presta atenciónde todo ello se desprende una experiencia del paisaje diferente.

El papel del ferrocarril, en cuanto a punto de vista para la observación, está perfectamente sintetizado por Pablo Arias Sierra en el siguiente párrafo, extraído de su libro *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*⁹: "El ferrocarril, ha sido y es hoy además de un sistema de transporte un escenario para la lectura del paisaje. La distensión del pasajero le permite seguir la correlación de los distintos planos del paisaje desde las referencias cercanas que se suceden con velocidad a las lar-



gas distancias que se recortan casi inmóviles en el horizonte... En todo tipo de paisajes accidentados o en dilatadas llanuras el ferrocarril ha sido y es un instrumento ideal de la lectura formal del territorio. Por su objetividad descriptiva es, además, un sistema neutral que muestra su contenido y nos permite aportar nuestros significados o valoraciones del entorno de forma directa y espontánea”.

Sin embargo, la aparición de la Alta Velocidad obligaría a matizar algunas de esas precisiones, ya que introduce cambios sustanciales tanto en la organización del territorio como en la forma de divisarlo.

También es distinta la huella física (desmontes, taludes, terraplenes...) producida en el terreno por la construcción de una y otra infraestructura. Cada cual exige unos requisitos diferentes.

La adaptabilidad a las características del relieve da lugar a una ingeniería especializada que aporta sus propias soluciones. Si comparamos infraestructuras de similar escala, por ejemplo carretera y ferrocarril convencional, la versatilidad de aquella para adecuarse al terreno es mucho mayor. La exigencia de horizontalidad del ferrocarril es un condicionante de primer orden. El movimiento de tierras de esta infraestructura es, por tanto, superior.

En las obras ferroviarias la necesidad de no superar ciertos límites en las pendientes, junto a la linealidad del trazado y la rigidez del rail que, como se ha repetido a lo largo de este trabajo, son sus principales características, le otorga una de sus cualidades formales.

El recurso al terraplén para mantener la horizontalidad posibilita una panorámica desde la altura, pero al mismo tiempo cierra vistas desde tierra, provocando en ciertos lugares un verdadero efecto pantalla. Es el caso de la gran curva que describe el AVE a Málaga en las cercanías de Almodóvar del Río, interrumpiendo la extensa llanura agrícola y dejando la ladera edificada oculta

tras la enorme base de tierra sobre la que se asienta su plataforma. Entrecortado, por encima de las vías, se recorta la silueta del castillo.

Distintos son también los materiales empleados. Predominan los conglomerados asfálticos, el hormigón y las pinturas en el plano horizontal en la carretera. El hierro y la piedra en el ferrocarril.

Complementa el paisaje de las infraestructuras el material rodante que se mueve sobre ellas: su densidad, visibilidad, comportamiento, etc.

También el tipo de equipamientos e instalaciones asociadas a cada una de las infraestructuras.

Antes de acometer en el siguiente apartado las relaciones entre el ferrocarril y el río, y por cierta similitud con el tema que allí se trata, el del diálogo entre ambos, conviene resaltar una forma de relación entre los trazados ferroviarios y las carreteras (secundarias o vías de gran capacidad) que pone de relieve interesantes manifestaciones paisajísticas en cuanto a diálogo y convivencia. Desde cierta distancia la observación conjunta de las dos infraestructuras, cuando discurren a la par, ofrece en ocasiones una imagen atractiva. Así ocurre en algunos tramos del valle del Guadalquivir. Es seductora la visión nocturna, y silenciosa debido a la lejanía, del movimiento horizontal de las luces de los coches y los trenes deslizándose sobre el valle. Un paisaje de la noche que es posible disfrutar desde el poblado de San Antonio, en las inmediaciones de El Carpio.

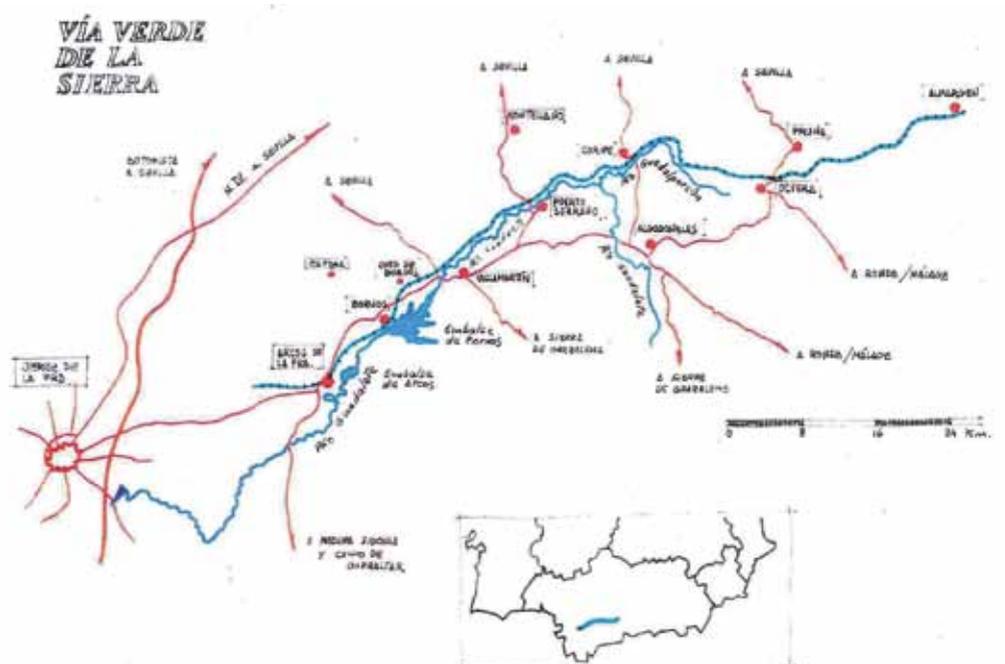
II. El ferrocarril y el río

“Reconstrucción de la Accesibilidad Ribereña y del Sistema Ciudad-Río a lo largo del frente fluvial, generando un espacio fluvial de intercambios y servicios regionales” (iniciativa de la Junta de Andalucía que contempla la creación, dentro del “Proyecto Guadalquivir”, de una gran ruta por el interior de Andalucía a lo largo del río).

La relación de la infraestructura ferroviaria con los ríos se efectúa de muchas maneras diferentes.



Caminando juntos ferrocarril y carretera. Dos infraestructuras que pueden establecer una complementariedad y un diálogo paisajístico.



El valle fluvial, un medio geográfico que favorece las comunicaciones



Diferentes relaciones entre ferrocarril y río

Unas veces las vías siguen literalmente el curso del agua, pudiendo llegar a decirse sin exageración que van colgadas sobre él cuando el borde del cauce ha sido transformado en un muro de contención sobre el que se asienta la plataforma de la vía. La linealidad de sus trazados acentúa la perspectiva forzando la mirada hacia el final, haciéndola resbalar sobre la doble línea de los raíles

acompañando el curso del agua. Es un hermoso paisaje ferroviario. Frecuentemente va acompañado de una carretera y otras infraestructuras, no exclusivamente de transporte, que aprovechan la vía abierta por el valle.

Por lo común esta situación extrema, cuando el valle cobra amplitud, se alterna con tramos en que ferrocarril y río se acercan y se alejan sin de-

jar de observarse mutuamente, logrando producir en el observador una percepción discontinua pero al mismo tiempo simultánea de ambos, lo que le otorga una enorme fuerza expresiva.

Existe una variada tipología de valles. Cada una de ellas ofrece unas oportunidades que son aprovechadas para trazar las correspondientes infraestructuras, confiriendo en muchos casos



El puente, un punto singular en la relación entre ferrocarril y río, que ha dado lugar a hermosas obras de ingeniería



La vegetación de ribera que acompaña al Guadalquivir y lo identifica desde la lejanía

una fisonomía propia en que la conjunción de los elementos geográficos y las piezas de ingeniería logran paisajes de gran belleza plástica.

Los meandros sucesivos del Mosela literalmente pegados al tendido ferroviario; la circulación simultánea de barcas y trenes transportando mercancías a lo largo del Rin y la complejidad de sus puertos fluviales en que la simbiosis entre agua y vías es tal que es difícil disociarlas; el encajonamiento del Sil y su espectacular desembocadura en el Miño, donde la presencia del tren parece haber acompañado a ese enclave desde

siempre; la sugerente solución, aguas abajo en el mismo río, cuando a partir de Ourense se desdobra la línea y conviven en paralelo durante varios kilómetros dos ramales, el de Santiago, que va cobrando altura para desviarse hacia el norte y atravesar las montañas, sobre magníficas pantallas de contención y puentes-talud que permiten divisar el río desde arriba, y el de Vigo y Pontevedra que discurre por la parte inferior, casi a la altura del caudal; el tramo angosto de la Linha do Douro, en Portugal, por donde discurre una línea secundaria en que el ferrocarril da accesibilidad a las comarcas de esa zona, con bellísimas estaciones-mirador sobre el río; los desolados territorios del Tajo en Extremadura, donde el río se convierte en embalse, y la vía bordea los escarpes, escondida a media altura, por debajo de la carretera.

Todas ellas son situaciones de enorme interés.

El valle del Ebro y el del Guadalquivir presentan, en sus tramos centrales, aspectos con alguna similitud. La amplitud de sus campos y el valle abierto definen un paisaje que el tren recorre a través de suelos de gran producción agrícola. Pequeñas y medianas poblaciones, con sus estaciones cerradas y abandonadas, contrastan con las aglomeraciones de Zaragoza y Logroño, de Sevilla y Córdoba.

Las aguas del río no se ven permanentemente desde el tren en el valle del Guadalquivir. El contacto visual más directo se produce al cruzarlo y en algunos tramos en que la proximidad lo permite. Pero se sabe que el río está allí, más lejos o más cerca, por la arboleda que lo acompaña. Y también por la continuidad de un paisaje que presenta determinadas invariantes que lo hacen reconocible. La permanencia y alternancia de ciertos cultivos, las formas onduladas del terreno, el horizonte omnipresente de una sierra, una geometría parcelaria, los colores de los campos, las masas compactas de los pueblos y, en fin, un esquema edificatorio de estación que, salvo algunas

excepciones, se repite, respondiendo a la forma de construir en aquel momento en que se entendía el ferrocarril como un todo agrupado.

En el recorrido del ferrocarril por el valle del Guadalquivir es posible diferenciar dos partes casi iguales en longitud. En la parte oriental el ferrocarril bordea el río por su margen izquierda, alternando zonas de vega y de campiña. Los afluentes son pequeños cursos de agua sobre un lecho arcilloso y gran parte del año van secos. En la parte occidental la línea férrea bordea por el río por su margen derecha, en la franja de la vega comprendida entre el río y la sierra, a veces muy próxima a ésta. Los afluentes, ríos o arroyos, tienen mayor caudal y una sección acusada.

El tren cruza el río en Alcolea por el puente metálico. En algunos puntos y debido a las características geográficas del valle del Guadalquivir, un río abundante en meandros que lo acercan y lo alejan de las infraestructuras que lo acompañan, ferrocarril y río llegan a distanciarse considerablemente.

El particular aire ferroviario que aporta el trazado de esta línea y las cualidades del medio físico por el que atraviesa, son los condicionantes previos a los que acudir para establecer ese posible diálogo paisajístico.

La línea férrea y el río, como ocurre con la carretera, son elementos que destacan por la fuerza expresiva que les confiere su carácter lineal. La interacción entre ambos en el valle del Guadalquivir puede hacerse efectiva estableciendo contactos puntuales. La secuencia de pequeñas estaciones que jalonan el valle constituyen un excelente punto de partida desde el que acceder a determinadas áreas estanciales aledañas al río, zonas especialmente habilitadas para el conocimiento del sistema fluvial y su disfrute. Ello comprende una serie de intervenciones complementarias que incluyen actuaciones en la estación, en la red viaria local y en el propio río.

Ferrocarril a la vista: criterios para una intervención pública

La integración del ferrocarril en el territorio ha sido la menos tratada en el conjunto de las infraestructuras. Sin embargo su contribución a la construcción del paisaje es igual de decisiva. El ferrocarril, con mayor o menor fortuna, ha incidido fuertemente, sigue haciéndolo, en los territorios que atraviesa, creando una impronta característica, una imagen asociada al mundo de las vías y los trenes, un paisaje ferroviario. Cómo entenderlo, cómo enfrentarse a la tarea de intervenir en él, deriva de una forma de razonar sobre el paisaje en general.

El viaje, en cada uno de sus modos, participa de unas especificidades que es necesario explorar y potenciar. El ferrocarril, objeto de este estudio, no es una excepción y, además de llevar asociada su propia problemática, ofrece una singularidad que debe convertirse en una oportunidad y no en obstáculo a la hora de planificar y ensayar propuestas de intervención en su trazado. Desde su soporte rígido, que lo dota de permanencia física y comprensión visual del recorrido, hasta el anexo de instalaciones necesarias para su funcionamiento, pasando por las cualidades propias del vagón, se despliega un abanico de peculiaridades que singularizan el transporte ferroviario.

Se trata de indagar en un estilo de actuación en búsqueda de fórmulas alternativas que incorporen y pongan en valor la silueta ferroviaria como una pieza más del paisaje. Es el tren atravesando la ciudad, los campos cultivados o la ladera de una montaña.

La intervención sobre el ferrocarril, se ha dicho en otras partes de este trabajo, es una ocasión para reactivar y poner en contacto otros alrededores abandonados. Dependiendo de sus características y del medio en que se actúe, tiene un efecto difusor, desde el punto de vista funcional y paisajístico, sobre los ámbitos adyacentes, reactivando

espacios infrautilizados o en desuso y posibilitando el tratamiento y recuperación de otras infraestructuras existentes e incluso la implantación de nuevas trazas complementarias.

La escala y características de la pieza a analizar, así como la extensión del área delimitada para su estudio e intervención, incorporan problemas de diferente rango por sus implicaciones de orden funcional, territorial y paisajístico. Otro tanto ocurre con los condicionantes derivados del grado de centralidad que el lugar ejerce sobre su área de influencia (metropolitana, supramunicipal, comarcal u otras unidades territoriales) y de las peculiaridades de su emplazamiento.

Los asuntos esbozados en los siguientes apartados, algunos de los cuales han ido apareciendo en páginas anteriores, pretenden contribuir a una mejor integración de las infraestructuras ferroviarias, resaltando aspectos insuficientemente atendidos y provocando la reflexión sobre los mismos desde los criterios y puntos de vista que animan el resto del estudio.

En la construcción del paisaje, el ferrocarril debe considerarse un recurso y no un problema. Es este un punto de partida fundamental del que se debería derivar cualquier política en relación al ferrocarril y no suele ser así. Resulta frecuente oír hablar, desde la administración, de "cerrar heridas", "eliminar barreras", etc. Desde su nacimiento y hasta nuestros días el ferrocarril ha conseguido consolidar una imagen familiar. Al día de hoy, y al margen de cualquier visión nostálgica, puede seguir haciéndolo. Las posibilidades que en este terreno, el de la integración paisajística, ofrecen las infraestructuras de transporte han comenzado a ser objeto de interés recientemente. Pero se han ceñido sobre todo a la carretera. El ferrocarril ha tenido peor suerte en este empeño. Sin embargo, y sin ninguna duda, es una fuente de posibilidades. Explorarlas en un momento en que, después de una travesía del desierto, el ferrocarril vuelve a



También en el valle del Guadalquivir el ferrocarril es un recurso lleno de posibilidades en la construcción del paisaje, no un problema



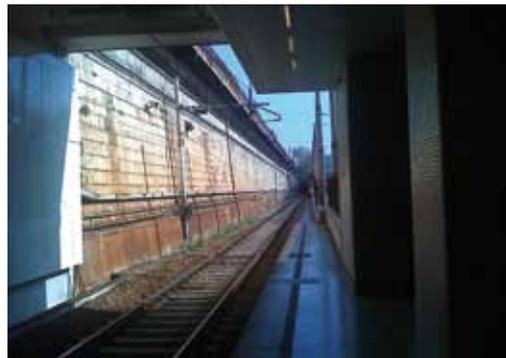
Marzo 2010. Dortmund



Agosto 2010. Chicago



Noviembre 2010. Chicago. Bari



En algunas ciudades el ferrocarril forma parte de su paisaje urbano

ocupar nuestra atención, supone revisar ideas y prejuicios que han acompañado últimamente las políticas de modernización de las infraestructuras ferroviarias.

Así como no hay ferrocarril si no hay estación, ésta deja de existir si los trenes no paran. Antes que nada en la estación deben de parar los trenes. Los de pasajeros y los de mercancías. Y también hacer maniobras.

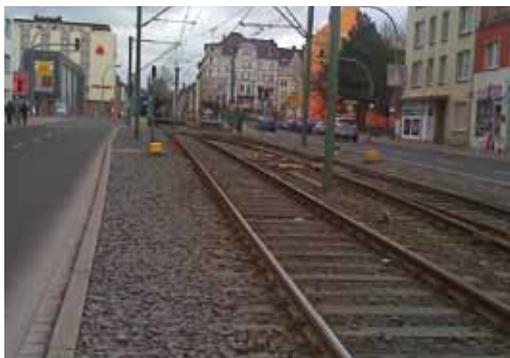
Una parte fundamental de la estación es el andén, que debería equiparse adecuadamente y tratarse como un espacio fácilmente accesible. El ferrocarril en superficie es una opción que lo facilita.

La estación en varios niveles es una solución que complica la accesibilidad y segrega los espacios.

Ocurre lo mismo con el soterramiento de las travesías ferroviarias, uno de cuyos efectos es el divorcio entre la calle y las zonas de acceso al tren.

Las variantes ferroviarias alejadas de las poblaciones generan una incómoda e innecesaria movilidad secundaria para llegar a la estación.

Los andenes de las estaciones en desuso están muy deteriorados. Para habilitar la estación son necesarias obras que en ocasiones conllevan su recrecido, consistente en el ajuste de su cota (para adecuarse a las características de los nuevos trenes) y en algunos casos su prolongación. En núcleos pequeños o de tamaño medio, como los del valle del Guadalquivir en la zona estudiada, cuando las condiciones lo permitieran cabría jugar con la continuidad del andén, de forma que éste enlazara con alguna de las calles o caminos existentes, o con otros de nueva creación, para servir como itinerario de acceso a la estación. Es otra posible forma de llegar y no sólo a través de la puerta principal del edificio que da al exterior de la playa de vías, como viene haciéndose hasta ahora. Da lugar a una deseable diversificación de recorridos y a un tratamiento completo de los entornos de las estaciones, utilizando el mayor número de re-



Marzo 2010. Dortmund



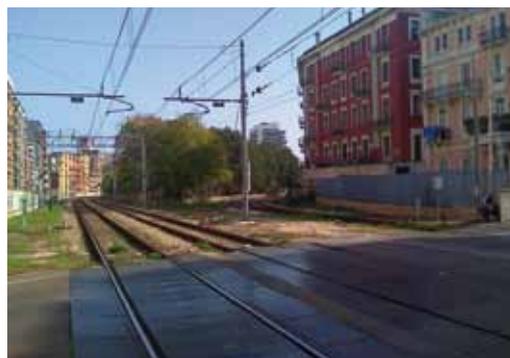
El andén integrado en un recorrido peatonal



Agosto 2010. Chicago y Nueva York



La estación, un elemento urbano más, intercomunicado con el resto y ocupando un lugar en los itinerarios que recorren la población



Noviembre 2010. Bari



En algunas ciudades el ferrocarril forma parte de su paisaje urbano



Estación de la Unión (Murcia)



Una forma de espera cuidada. Estación de Montilla



La espera en una pequeña estación. Alhondiguilla (Córdoba) en la línea de Almorchón



Un espacio de espera inhóspito y desangelado. Estación de Córdoba



Una forma agradable de espera integrada con el andén, sin divorcio entre la calle y las zonas de acceso al tren. Bari, Estación Central



Esta bancada en torno a un grupo de árboles en un parque puede utilizarse como ejemplo de espacio de espera en el recinto exterior de una estación

curso disponibles y suavizando la discontinuidad entre espacios públicos.

En esta línea de intervención el andén quedaría integrado en un entramado en el que la estación destacaría como hito con una particular importancia. Entre estos itinerarios merecerían especial atención los que conducen al centro de la población, los que comunican la parada del tren con los centros de trabajo y los polígonos industriales, con las áreas recreativas cercanas y lugares de interés y, por qué no, con una ruta de ribera a lo largo del Guadalquivir, potencial recorrido sugerido en algún momento desde la Administración. Las estaciones de tren, de esta forma, pueden recuperar su cualidad de encrucijadas.

Para acercar este medio de transporte a sus usuarios la llegada al tren no debería suponer mayor dificultad que hacerlo al autobús o al tranvía. Debería evitarse la concentración de personas producida por las colas; cualquier tipo de obstaculización está reñida con el concepto de accesibilidad universal.

Cuando el emplazamiento de la estación lo permita cabe disponer en alguna zona de la misma un espacio mirador sobre el entorno. Este papel bien podría cumplirlo el conjunto de andenes, que añadirían a su comportamiento como punto de acceso al tren, el de lugar de espera interesante. Pensar la estación como un conjunto de espacios agradables donde se desarrolla un programa funcional que incluye la estancia, el encuentro y la espera del tren (para tomarlo, para recibir a alguien o tan sólo para verlo pasar). Esto debería seguir siendo un motivo de investigación en los trabajos de recuperación de las estaciones.

La restauración del andén puede realizarse introduciendo en el pavimento alguna señal orientativa (o identificativa de la línea) de tipo geográfico, entre las que podría considerarse el dibujo de la rosa de los vientos troceada sobre el conjunto de los andenes.

El programa funcional de una estación debería recrear las cualidades propias del uso ferroviario. La incorporación de otros usos no debe incluir aquéllos que debido a un desarrollo excesivo de su intensidad desvirtúen el fundamental, el del transporte y sus necesidades asociadas. El uso comercial debe introducirse como una actividad complementaria que no fagocite ni compita con el ferroviario (¿cabría calificar la estación como equipamiento urbano para regular con más precisión estos aspectos?).

Tampoco es necesario el sobredimensionamiento de espacios, como por ejemplo el de aparcamiento. El estacionamiento debe acoger una cantidad limitada de vehículos, la necesaria para la llegada y recogida de viajeros, la espera estacional y otros servicios vinculados a la actividad ferroviaria, evitando convertirse en una gran área de aparcamiento para cubrir los déficits del mismo en el resto de la población. Cuando, no obstante, ésta sea necesaria, no debería disponerse en la mismísima zona de acceso, sino en espacios adyacentes, no comprometiendo la calidad ambiental del acceso peatonal o mediante transporte colectivo. El aparcamiento no debería ser zona de paso para los usuarios no automovilistas, los cuales, por otra parte, no tienen por qué aparcar junto a la puerta de la estación.

En lo que concierne al transporte de mercancías debería recapitarse sobre las posibilidades de recuperación y reutilización de los ramales que penetraban en los recintos industriales para volver a ser destinados a su uso original, así como valorar la posibilidad de establecer una conexión ferroviaria con los nuevos polígonos industriales.

En el mismo sentido, muchas de las estaciones que mantienen su dispositivo intacto podrían comportarse como centros secundarios en la organización de las mercancías, complementariamente a la centralización de las mismas en los grandes nodos logísticos.

Es este un punto de vista funcional que contribuiría, entre otras funciones destinadas a lograr nuevos equilibrios regionales, a cubrir los objetivos de trasladar el tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril y de paso a la mejora paisajística de unos ámbitos especialmente ignorados, los de las áreas de las estaciones destinadas a estas labores y los nuevos polígonos industriales que no cesan de crecer en los alrededores de muchos pueblos y ciudades medias del curso central del Guadalquivir.

Evidentemente se trata de un tema complejo y en plena transformación a causa de la reciente liberalización e incorporación de operadores privados. Sería muy interesante incorporar al proceso las instalaciones existentes y actualmente abandonadas o infrautilizadas. Pensar no sólo en los grandes tráfico de mercancías, sino también en la posibilidad de una distribución de menor escala apoyada en el ferrocarril, al menos cuando la infraestructura ya existe y sólo hay que ponerla en uso.

Entrando ya en las consideraciones sobre otra forma de aproximarse al paisaje ferroviario y su integración, funcional y paisajística en su entorno, sea éste urbano o no, empezaremos por acotarlo. Forman parte del patrimonio ferroviario, entendido éste como el conjunto de elementos que definen el ferrocarril y lo constituyen como infraestructura específica y particular modo de transporte, la vía, la plataforma que le sirve de soporte, el balasto, la catenaria, la señalización, las edificaciones e instalaciones adjuntas y el material móvil que circula por esa infraestructura. Por tanto la intervención para lograr una aceptable integración territorial del ferrocarril con criterios paisajísticos debe contar con todos esos elementos, incluyéndolos en las propuestas y considerándolos un recurso a utilizar, a tratar, a visibilizar, a considerar, en definitiva, como imagen amistosa.

Partiendo de esta consideración, una primera propuesta que incide directamente sobre el paisa-



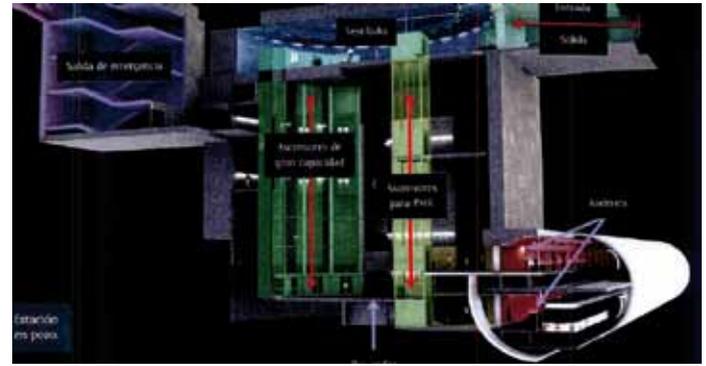
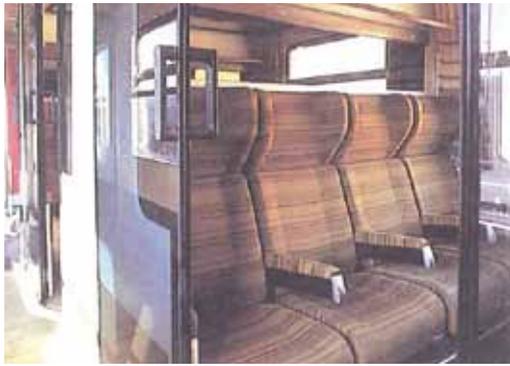
Una estación mirador



Encajar el programa funcional en los edificios existentes de las estaciones



Recuperación y reutilización de los ramales que penetraban en los recintos industriales



Estación pozo

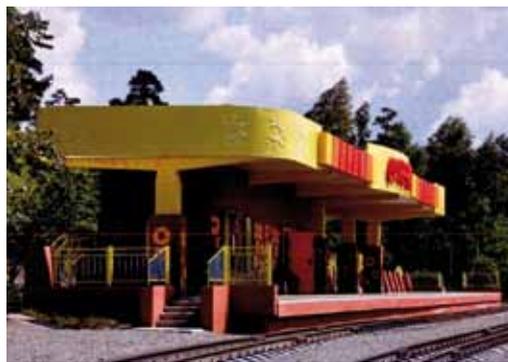
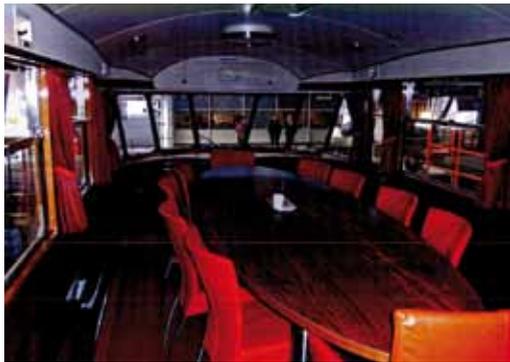


Variedad de vagones según su distribución

Supondría un gran logro recuperar la visión nocturna desde el tren (rebajar el efecto espejo)

Apeadero en la vía

¿Acabarán las estaciones convirtiéndose en un simple punto en la vía?



A propósito de paisaje...¿Un vagón mirador?

Hasta los apeaderos pueden ofrecer interesantes cualidades

Remodelación de Estaciones de Ferrocarril

Estación Benavidez: Propuesta



Remodelación de Estaciones de Ferrocarril

Estación López Camelo: Propuesta



Más allá del edificio compacto: un recinto que alberga distintas funciones en diversos edificios

je tiene que ver con la propia gestión del operador. Introduciendo diferentes tipos de trenes (diurnos y nocturnos, composiciones compactas y remolcadas, rápidos y lentos, pasajeros, mercancías...), diferentes modalidades de servicio (largo recorrido, regionales y cercanías, directo, semidirecto y con paradas...), diferentes tipos de vagón o habitáculo (corrido y compartimentado, guardería, bar, restaurante, cama, mirador, porta bicicletas, porta coches...) se introduce variedad en la escena. La uniformidad y regularidad propias de la alta velocidad o las cercanías no tienen por qué excluir otras alternativas de servicio, no siendo deseable, por otra parte, que eso ocurra.

Supondría un gran logro recuperar la visión nocturna desde el tren¹⁰. Cuando llega la noche, los cristales de las ventanillas se convierten en espejos que impiden la visión del exterior, además de producir un efecto multiplicador de la gente y del espacio muy molesto. El reparto indiscriminado y tal vez excesivo de la luz del vagón sobre las filas de asientos corridos impide matizar su intensidad y focalizar su dirección. Se recuerda con agrado la gama de luces que podían conseguirse en el compartimento de los vagones con pasillo exterior.

Diversidad en la tipología de estaciones. No solamente puede resolverse la estación como un contenedor, un único edificio de servicios múltiples. Pueden ser varios más pequeños que alber-

10. Ahí están los silenciosos paisajes de la noche, cuando la superficie terrestre oculta o atenúa su relieve, apenas insinuado por las luces y las sombras que produce cada fase de la luna. Sin embargo irrumpe a la vista la plenitud de la bóveda celeste. Todo cambia. El lugar se mantiene pero su aspecto es diferente. En la oscuridad, contrastados contra el fondo de la noche, los pueblos se delimitan con más precisión. Es el ciclo de los días y las noches, junto al de las estaciones, lo que sitúa los paisajes en el tiempo. No basta con el dónde sin el cuándo.

11. El término "corredor", hoy de moda, se ha convertido en una forma exclusiva de entender el diseño de los trazados de las infraestructuras. Esto adquiere una relevancia especial en el momento actual en que el proceso de modernización de los ferrocarriles andaluces contempla nuevas prestaciones en alta velocidad (Sevilla-Córdoba-Jaén), la construcción del Eje Transversal Andalucía Sevilla-Granada... siempre bajo la consideración de "ejes". Siempre que sea posible debe procurarse el mantenimiento del doble trazado, el convencional y el de alta velocidad, no desmantelando el existente a fin de posibles usos futuros, como creación de ramales, ampliaciones, convivencia de tráfico etc.

gan usos variados. Se trata de ajustar el programa funcional de la estación. Además de las actividades conocidas ligadas al comercio, puede incluir otras: estación meteorológica, correos, talleres de mantenimiento, almacenes... Un recinto que acoge una ciudad ferroviaria. Incluso los apeaderos pueden aspirar a ser algo más que un anodino punto en la vía.

La producción de movimientos pendulares, puntuales y concentrados no genera calidad del viaje ni de paisaje, por más que pueda dar respuesta a una determinada demanda, que no es única, que prima la eficacia sobre cualquier otra consideración. Antes bien, resulta deseable, tanto desde el punto de vista funcional como paisajístico, la diversificación de redes complementarias, la convivencia de diferentes tipos de trazado (que pueden conllevar diferentes anchos de vía, que pueden ofrecer distintas opciones de ruta), etc. Líneas que acercan puntos buscando la distancia más corta, líneas que buscan las zonas más pobladas, corredores lineales¹¹, esquemas mallados, ramales...

La linealidad de la infraestructura ferroviaria se hace en campo abierto más patente, especialmente en un valle tan ancho y extenso como el del Guadalquivir en gran parte de este tramo, lo que unido a la rigidez de su trazado y la sensible horizontalidad del mismo da lugar a una enorme variedad de encuentros con el terreno preexis-



tente, provocando una serie de geometrías que pueden agruparse tipológicamente para extraer soluciones susceptibles de ser exportadas a situaciones similares.

En campo abierto a menudo es suficiente un buen mantenimiento de los márgenes para cuidar el paisaje. El mantenimiento se ve favorecido por la existencia de caminos de acompañamiento. Hay que reducir al mínimo la superficie de los espacios inaccesibles y sin uso. Un lugar inaccesible es por definición un lugar sin paisaje: si no se puede llegar hasta él mal podrá verse desde él. Además, cuanto más inaccesible es un lugar, más propicio es para utilizarse como basurero. Es en estos sitios donde suele concentrarse la localización de vertederos.

Entre el borde de las parcelaciones agrícolas y las bandas de afección ferroviaria, en terrenos de difusa titularidad, quedan a menudo espacios residuales sin ningún uso en los que podrían introducirse como contrapunto al medio natural piezas "tratadas paisajísticamente". La presencia cercana y en paralelo de una carretera puede animar a este tipo de soluciones que favorece a ambas infraestructuras al hacerlas visibles a la vez desde el coche y desde el tren.

También en campo abierto, e igual que en las carreteras, hay ocasiones en que la orografía del terreno da la oportunidad de utilizar un emplazamiento próximo al ferrocarril como mirador para contemplar el paisaje, ver pasar el tren y conocer su infraestructura.

Pueden ensayarse elementos naturales para lograr un nivel de seguridad aceptable en los puntos más vulnerables, pero también pueden considerarse adecuadas para tal fin determinadas obras de ingeniería existentes en cada medio. En este caso estamos en un valle fluvial donde no son extraños los canales y las acequias de riego, que corren el riesgo de comportarse como cloacas cuando se descuida su mantenimiento. Su incorpora-

ción como mecanismo de seguridad en algunos casos aporta un criterio paisajístico interesante.

Las intersecciones del ferrocarril con el resto de redes viarias y corredores ambientales (pasarelas peatonales, pasos inferiores, puentes rodados, pasos a nivel etc...), así como los numerosos caminos de acompañamiento asociados a él, precisan de una profunda transformación funcional y paisajística.

El intercambio de modalidad de transporte se contempla frecuentemente ceñido a un edificio: el "edificio intercambiador". En los documentos de planificación a menudo se representa por un punto grueso (su materialización se confiará al desarrollo de un proyecto arquitectónico), descontextualizado y desprovisto de extensión y carácter espacial. Sin embargo, puede haber un concepto más amplio de intercambiador, ampliarse a un espacio urbano, lo cual puede resultar más adecuado y enriquecedor en la mayor parte de los casos. El espacio público ha sido siempre el espacio del intercambio: entre personas, entre medios de transporte... No es necesario vaciarlo de contenidos sino todo lo contrario. Sólo en casos muy extremos de elevada densidad de líneas de transporte, usuarios, etc., se mostrará incapaz de dar respuesta a las necesidades de transbordo y se hará necesario el "edificio intercambiador". Para el resto, sólo es necesario que el espacio público se diseñe de manera integrada, que no sea el espacio residual resultante de actuaciones descoordinadas entre distintas administraciones.

En cualquier caso es preciso investigar nuevas tipologías de intercambiador, que enriquezcan las actualmente empleadas en las grandes ciudades, para ir desterrando algunos modelos que se caracterizan por emplear soluciones que desvirtúan el objetivo para el que fueron creados: facilitar el viaje y sus transbordos. Un diseño será deficiente, aunque incorpore un lenguaje arquitectónico futurista, si introduce dificultades inútiles: una



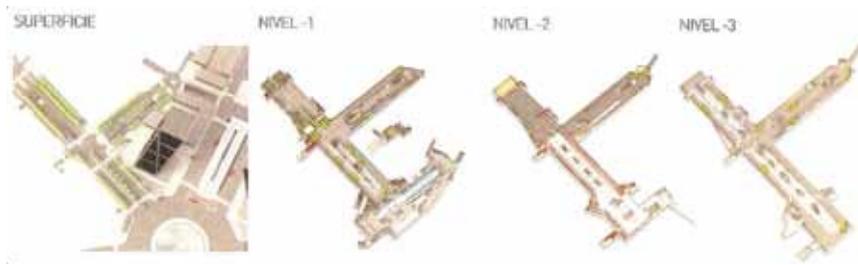
A menudo sería suficiente un buen mantenimiento



Espacios residuales entre carretera y ferrocarril. Una banda susceptible de ser tratada paisajísticamente



Elementos naturales para lograr un nivel de seguridad



Un concepto actual de intercambiador que reúne algunas características problemáticas: muchos niveles, dudosa accesibilidad, confusión de itinerarios y señalización, concentración de movimientos de vehículos y personas, aparcamiento desmesurado...



desmesurada playa de aparcamiento cercana (convendría reconsiderar la solución del “gran aparcamiento disuasorio” agregado que a veces no hace más que trasladar los conflictos a otro lugar), unos transbordos que no facilitan de forma intuitiva y elemental una accesibilidad universal, unos espacios sobredimensionados que desembocan en estrechamientos, torniquetes, controles o itinerarios laberínticos precisados de una permanente información, emplazamientos inadecuados, tanto a escala local como territorial.

En definitiva, si para solucionar un problema se crean otros, deberá revisarse la oportunidad de las soluciones tipológicas dominantes.

El traslado del modelo de intercambiador urbano a poblaciones menores no siempre resulta efectivo. A veces un lugar, incluso una localidad, puede desempeñar funciones de intercambiador, comportarse como nudo de comunicaciones en el que la estación, entre otras cualidades, puede ejercer el papel de encrucijada. Desde ella parten diferentes redes viarias y tipos de transporte existentes así como otros de nueva creación. Los cometidos que desde el PISTA se le asignan al ferrocarril se facilitan si la estación se encuadra como lugar de referencia.

El transporte colectivo que cubre las relaciones locales dentro del ámbito comarcal se suele efectuar a través de la red de autobuses que diferentes empresas concesionarias ponen a disposición. En



El intercambiador como lugar, como espacio urbano



Una de las formas de segregación es el recurso a la “variante” ferroviaria



ocasiones las paradas de los autobuses tienen lugar en el campo, a veces próximas a una estación o apeadero, donde se espera bajo una marquesina la llegada del autocar. Una buena integración de ambos medios de transporte requiere dársenas próximas al edificio de la estación, adecuadas a las condiciones meteorológicas, con un concepto universal de accesibilidad, haciendo del transbordo una operación elemental y de la espera (breve) un tiempo agradable, bien en la sala o en el andén donde no habrá impedimentos para la contemplación del paisaje. Es imprescindible la coordinación de horarios y una información precisa (con el apoyo de las nuevas tecnologías) para garantizar su eficacia. Una red se apoya en la otra y ambas resultan reforzadas.

La segregación que han sufrido las infraestructuras ferroviarias, fundamentalmente en el medio urbano, donde han dado lugar a espacios marginales y a la conocida imagen de fachadas traseras, ha desembocado finalmente, como forma de solución radical para abordar los procesos de evolución urbanística, en las políticas de soterramientos indiscriminados y otras técnicas de ocultamiento, entre las que cabe señalar la disolución de la estación en complejos de usos terciarios y relegando uno de sus espacios esenciales, el andén. El recurso a la variante ferroviaria es otra forma de segregación. Se trata de intervenciones muy costosas, sólo posibles en cuanto que se acompañan de generación de plusvalías urbanísticas que las autofinancian. Cuando desde una administración se apuesta por el destierro del ferrocarril, proponiendo actuaciones que disocian urbanismo e infraestructuras e interpretando por integración el soterramiento indiscriminado de vías para valorar en exclusiva la “modernidad” de la obra de arquitectura, entendida como edificio descontextualizado, se están excluyendo las espléndidas posibilidades que pueden ofrecer otro tipo de intervenciones. Sin embargo, y hasta la fecha, al no

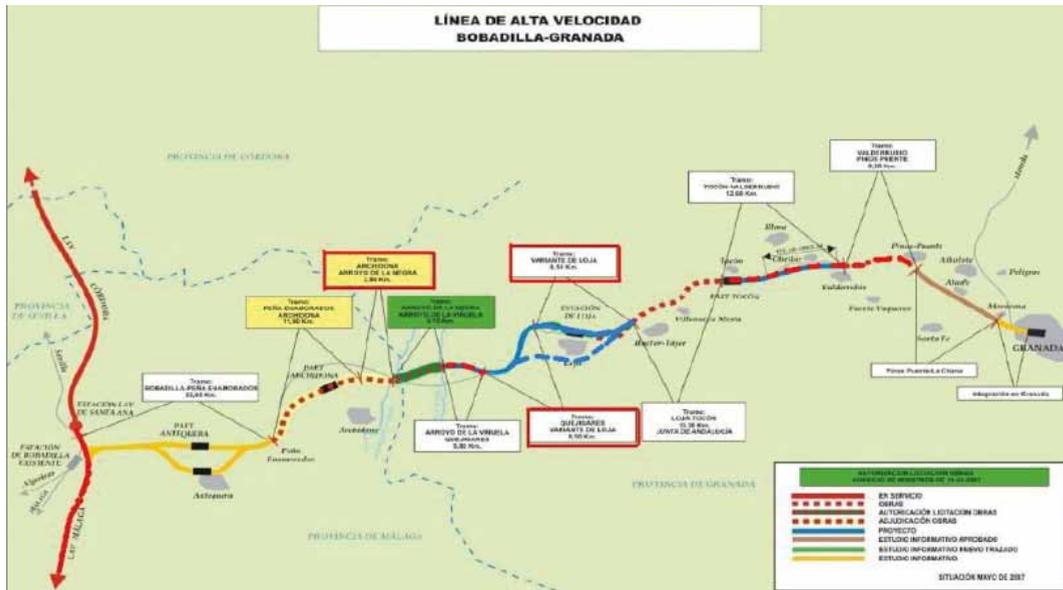
existir un excesivo aprecio por estas cuestiones no ha existido tampoco una reivindicación social que demande, ni de lejos, actuar de forma diferente, lo que conlleva a su vez un desentendimiento tanto administrativo como profesional. Esta situación, no obstante, podría estar cambiando en estos momentos de crisis económica, en los que la escasez de recursos de financiación impone otra lógica y otra escala de actuación.

Cada vez en mayor medida, las grandes infraestructuras de transporte (las de gran capacidad) conforman una red nítidamente delimitada. El resto pertenece a otra categoría inferior y la tendencia es acusar esa doble red con más fuerza. La continuidad entre ambas redes y el resto no es siempre lo satisfactoria que cabría desear. El concepto de malla se rompe cuando la relación entre las diferentes escalas no se resuelve adecuadamente. Por otra parte, los tráfico de las grandes infraestructuras (tráfico de paso, con origen y destino en las grandes ciudades) dejan fuera de juego a todo un conjunto de ciudades medias y pequeñas y perpetúan (a veces los aumentan) los importantes conflictos derivados de un tráfico local al que no se presta la atención que merece.

La creación de nuevos trazados de alta velocidad no debería suponer la anulación de la antigua vía convencional a la que va a sustituir, ni la anulación de los servicios que se prestan en ella, ni mucho menos la desaparición física de la infraestructura. Es más, la complementariedad entre las dos redes puede ser beneficiosa para ambas y en cualquier caso lo es territorial y socialmente. La alta velocidad, por tanto, no debe actuar en régimen de monopolio. Una concepción unitaria de las comunicaciones, en la que quepan distintas modalidades, escalas, recorridos, tiempos y demás variables inherentes a las múltiples formas de movilidad, dota al territorio de una sana complejidad funcional y paisajística. Sin embargo, la implantación de la alta velocidad ferroviaria ha

venido adoptando un carácter de exclusividad, no complementario, respecto al resto de alternativas ferroviarias, provocando determinados efectos insuficientemente estudiados, entre los que se encuentra, por ejemplo, el colapso de la movilidad en caso de una emergencia, debido a la dependencia de un único recorrido. Es necesario implantar medidas correctoras encaminadas a fomentar la complementariedad y conectividad entre redes. Así, por ejemplo, en estos momentos en que se está construyendo el llamado eje transversal andaluz Sevilla-Granada, convendría considerar la oportunidad de conservar el trazado convencional al que va a sustituir y estudiar la complementariedad entre ambas líneas, que cubriendo necesidades distintas se refuerzan y complementan. Puesto que al eliminar estaciones intermedias se acentúa la centralidad de los principales núcleos urbanos, a los que habrá que acudir para acceder al tren, ¿por qué no hacerlo utilizando la infraestructura del ferrocarril convencional? ¿Por qué abandonar una infraestructura existente cuyo uso podría reforzar la de la alta velocidad, complementándola, llegando donde ésta no llega o, mejor dicho, no para?

El AVE vale para unas cosas y no para otras (a menudo la causa de su reivindicación está encaminada a acortar el tiempo de viaje a Madrid). Su incidencia es tan fuerte que remueve de una sola vez todo el sistema territorial anteriormente asentado. Desde la creación de nuevos hábitos de viaje y nuevos modos de utilización del territorio, hasta el impacto físico que supone la modificación del paisaje existente, pasando por la influencia que ejerce la localización de las nuevas estaciones en la generación de los crecimientos urbanos y sus desplazamientos consiguientes. Debido a los condicionantes técnicos de su tendido hay que recurrir a soluciones singulares para garantizar la continuidad y permeabilidad del resto de las tramas viarias (así como de las parcelaciones, los cursos



Eje transversal andaluz: la creación de nuevos trazados de alta velocidad no debería suponer la anulación de la antigua vía convencional

de agua y sus cuencas fluviales, masas boscosas, suelos agrícolas y pasos de fauna). La relación con el entorno urbano, para cuya solución se recurre insistentemente al soterramiento, añade una particular complejidad.

En definitiva y debido a la problemática de conjunto asociada (hay que tener presente que contribuye a la definición de un nuevo modelo de territorio) cabe exigir una atención especial para lograr la adecuada inserción de una infraestructura de estas características.

La reconciliación del territorio con el AVE, un asunto pendiente, vendrá cuando su deslumbramiento como tren estrella (que además actúa en forma de monopolio) se apague y seamos capaces de verlo como una opción más del complejo abanico ferroviario.

Como se ha indicado, en Andalucía, la conexión por alta velocidad entre Sevilla y Granada, actualmente en fase de ejecución, es viable con la reestructuración y la potenciación de los servicios y trazados convencionales potencialmente afectados.

Otros argumentos a favor de la convivencia entre la alta velocidad y las líneas convencionales:

- El tren no ha sido, tradicionalmente, un medio de transporte caro. No puede convertirse, ahora que atraviesa un periodo de transformación y modernización, en un transporte elitista, discriminatorio. Es necesario hacerlo asequible manteniendo una diversidad de precios, de tipos de tren, de opción de recorrido.

- Confiar en exclusiva el largo recorrido a la alta velocidad, eliminando estaciones intermedias, puede provocar paradójicamente un incremento de los tráficos locales, responsables en gran medida de muchos de los peores efectos asociados a la carretera (siniestralidad, congestión, contaminación, etc...).

En cuanto a las cercanías (y esto también podría servir para otros tipos de relaciones), es



Es frecuente el diseño de las redes de transportes como antenas para alcanzar los crecimientos urbanísticos



No abandonar sino, al contrario, atender la problemática específica de las llamadas líneas de débil tráfico



El sometimiento de las infraestructuras al crecimiento urbanístico contrasta con otras posibles alternativas, por ejemplo su adaptación a una concepción regional, en busca de un modelo territorial equilibrado

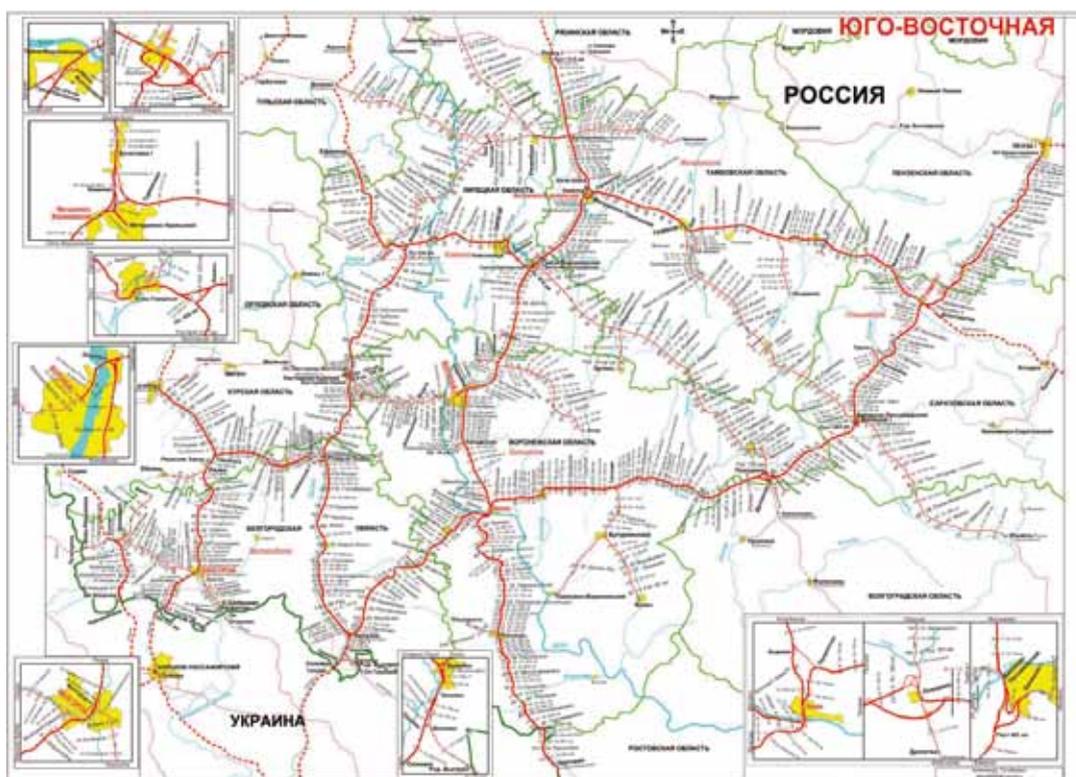


necesario problematizar una concepción que se pretende exclusivamente subsidiaria de los desarrollos urbanísticos previamente establecidos.

En el dilema sobre la anterioridad entre el desarrollo urbanístico y la infraestructura (¿quién se adapta a quién?), la práctica parece contestar: gana quien llega primero.

Se precisa un mínimo de autonomía y racionalidad en la planificación de las redes de transporte, de la movilidad en general, para que no quede atrapada en una escueta servidumbre hacia hábitos y demandas inducidas que no se corresponden con verdaderas necesidades.

Esta autonomía estaría mucho más relacionada con una concepción regional del territorio, con



Diversidad de recorridos, multiplicar las maneras de llegar a un sitio, jerarquización y complementariedad entre redes. Una rica complejidad derivada de la variedad de comunicaciones

su conformación física, con la distribución de la población y los asentamientos, etc. Ello permite plantear el diseño de las redes de comunicación con criterios múltiples, uno de los cuales, pero no el único, son las propuestas de zonificación.

El tratamiento paisajístico de la infraestructura en cuanto a su relación con el entorno, la visibilidad del recorrido, la calidad del viaje, el índice de ocupación (se suele emplear como indicador de éxito en una red de cercanías el número de usuarios, término empleado a menudo eufemísticamente para sustituir el de masificación), todos son parámetros que deben añadirse a los puramente cuantitativos.

Las denominadas líneas de débil tráfico presentan su problemática específica y no deben confundirse ni competir con los servicios de cercanías.

Su mantenimiento y planificación pueden estar justificados por cubrir una de las funciones esenciales de las infraestructuras, como es el de proporcionar accesibilidad y contribuir al equilibrio territorial. Esas líneas constituyen un soporte más para llegar con facilidad a los lugares donde se localizan los servicios que proporcionan a la población lo que se entiende por bienestar social. Para identificar el grado de desarrollo social de un territorio (un desarrollo que puede no coincidir con el económico), se establecen algunos indicadores entre los que cabe destacar los relativos a educación y salud. La acertada distribución de los centros que atienden estas demandas contribuye al tan deseado equilibrio territorial. Se trata de relaciones espaciales cuya escala a veces es la región, otras la comarca y otras el entorno próximo.

La mayor parte de los desplazamientos que se producen dentro de los límites de una aglomeración urbana tienen carácter local. Pero no sólo hay que contar con los movimientos de la residencia al trabajo o los asociados a ciertas labores, es decir, los administrativos, los comerciales o los de ocio. Sería preferible englobar el conjunto de las actua-



ciones referentes a las infraestructuras de transporte en un modelo de movilidad que, además de tener en cuenta todos esos datos y coordinarse con el resto de planes o proyectos, no olvidara la existencia de un sin fin de estancias y movimientos difusos. No bastan sólo los análisis que trabajan con criterios cuantitativos. El cuidado del medio, la forma de acercarse de un lugar a otro, la calidad del viaje, la opción por diferentes modos, el diseño de la propia infraestructura como espacio público... son otros criterios a tener en cuenta en la planificación de las infraestructuras de transporte.

La complementariedad y conectividad entre redes no debe limitarse exclusivamente al ámbito ferroviario, sino que debe abarcar al conjunto de las redes de transporte y comunicación. La diversidad de recorridos, multiplicar las maneras de llegar a un sitio, aparte de su indudable interés funcional, es enriquecedor en términos paisajísticos. Permite distintas visiones del entorno, al tiempo que incorpora una variedad de modos de transporte y diseños de redes.

En las infraestructuras cada escala requiere una solución apropiada. Es frecuente, sin embargo, la importación de modelos pertenecientes a otras escalas o entornos (lo que puede ser válido para una ciudad no tiene por qué serlo para un pueblo). De la misma manera, cada modo de transporte tiene un lenguaje propio. Las estaciones modernas imitan a los aeropuertos y trasladan mecánicamente sus formas de organización.

Las llamadas vías verdes pueden conciliar el aire recreativo al que aspiran con el mantenimiento del uso ferroviario. El itinerario peatonal y la circulación de los trenes (u otro medio de transporte) no sólo no son incompatibles sino que pueden adquirir una hermosa imagen simbiótica.

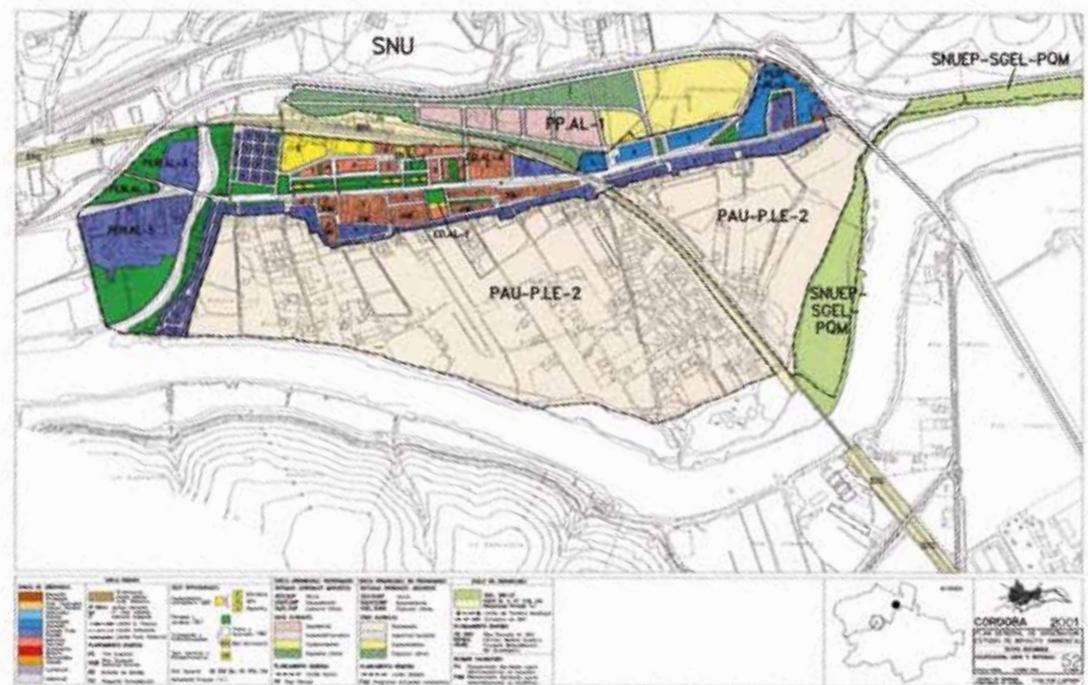
Cabe ensayar soluciones en este sentido, a través de su utilización como uso recreativo sin abandonar el de transporte. Dicha consideración parte de la realidad de que estos trazados son par-



No estorba el mantenimiento de elementos ferroviarios en vías verdes



¿Es imprescindible desmantelar las vías para poder pasear?



El planeamiento urbanístico no debe quedarse solamente en la delimitación de los suelos ferroviarios (Sistemas Generales). Es necesaria la redacción de planes especiales de integración urbanística que desciendan a propuestas más concretas

tes de una infraestructura que debido a su grado de realización hace innecesarias, para su puesta en carga, las costosas y largas operaciones de obtención de suelo así como la posterior construcción de algunas obras: plataforma, puentes, túneles, estaciones y otras construcciones auxiliares están en parte ejecutados.

La propuesta consistiría en la recuperación del ferrocarril (o de algún otro tipo de transporte público con plataforma reservada) en convivencia con el uso peatonal existente y buscando formas de integración con el viario local, en el caso de travesía urbana, o con la red de caminos en campo abierto. La sección de la plataforma puede ampliarse mediante la suma de bandas laterales que amplíen la base asentada hasta conseguir el ancho necesario.

Uno de los principales problemas aparece en las intersecciones, especialmente en el cruce con las autovías, que actualmente se resuelven buscando la continuidad a través de pasarelas peatonales.

Las estaciones existentes convenientemente restauradas podrían convertirse en eficaces intercambiadores con otros medios de transporte, entre los que la bici ocuparía un lugar destacado debido a su fácil acceso. Para ello, como se ha señalado, habría que investigar fórmulas de integración de la plataforma con otros viarios, incluidas las calles adyacentes.

Al mismo tiempo se facilitaría la recuperación funcional de un patrimonio arquitectónico y urbanístico de gran valor, con criterios que, más allá de una concepción museística, ponen en carga todo este legado disponible, dotándolo de unos usos similares a aquéllos que motivaron su construcción.

Es preciso unificar políticas y programas entre las administraciones y organismos que, de un modo u otro, intervienen en las políticas ferroviarias o de las que dependen cuestiones relacionadas con ellas. A menudo existen criterios diferentes que son el resultado de intereses o visiones parciales.



Siempre existe una trama subyacente en la que apoyarse: el relieve, los asentamientos existentes, la parcelación....

El planeamiento urbanístico, por ejemplo, a menudo no atiende adecuadamente muchos de los temas expuestos a lo largo de este trabajo. Los suelos ferroviarios ocupan una muy considerable superficie de suelo e inciden poderosamente en la configuración urbana de los núcleos que atraviesan. Sin embargo, con demasiada frecuencia el planeamiento se limita a hacer un mero reconocimiento de límites de propiedad y de su destino al uso ferroviario, estableciendo la frontera entre la ciudad y el ámbito ferroviario (entre la competen-

cia municipal y la del administrador de la infraestructura) y renunciando a su integración. En la frontera se sitúan el muro, la valla o el terraplén, separando ambos mundos, y los suelos de titularidad incierta, objeto de abandono y desidia, generadores de la peor imagen que el ferrocarril ofrece en cuanto a sus posibilidades de integración. Resulta por tanto imprescindible la redacción de Planes Especiales de Integración Ferroviaria en los que se establezcan los objetivos de integración, se definan las medidas a adoptar y se comprometan los recursos necesarios para su ejecución y posterior mantenimiento, comprometiendo en ello a las administraciones implicadas y delimitando sus respectivas responsabilidades. No parece posible actuación alguna si no se produce la previa concertación entre administraciones.

Encontrar el acertado equilibrio entre planeamiento e infraestructuras supone partir del reconocimiento de que siempre existe una trama subyacente en que apoyarse. Física, histórica, geométrica, resultado de elementos naturales... Se trata de concebir la organización de las redes viarias como un elemento ordenador más del territorio, para que adquiera, con todas sus consecuencias, el carácter de lugar. Siempre hay preexistencias (redes viarias consolidadas, parcelación existente, formas y elementos naturales, sistema de asentamientos previos) que son en sí mismas organizadoras del territorio. Teniéndolas en cuenta se introducirían aspectos y valores que hoy se manifiestan y tratan con posterioridad de forma residual.

Finalmente, la búsqueda de intermodalidad entre diversas formas de movilidad y la puesta en funcionamiento de fórmulas de gestión conjunta entre los diferentes servicios de transporte público, obligan y al mismo tiempo facilitan la unificación de las políticas paisajísticas contempladas para el tratamiento de las infraestructuras. Así, los consorcios de transportes, además de elaborar



políticas tarifarias y coordinar las distintas formas de movilidad, pueden incorporar criterios de diseño en las redes de su competencia, abordándolos desde una perspectiva dinámica que contemple correcciones, futuras ampliaciones, etc... en el conjunto. La información que proporcionan los datos administrados por entes de este tipo facilita enormemente la labor.

11 objetivos de calidad paisajística

Este apartado pretende recoger de forma sintética algunas de las notas expuestas a lo largo del capítulo, concretándolas y condensándolas en forma de objetivos de calidad paisajística.

1. Mejorar la accesibilidad de las estaciones (peatonal, automóvil, taxi, autobús, bicicleta), haciendo de cada estación una encrucijada de caminos comarcales o locales, un nudo de comunicaciones que integre diferentes escalas de infraestructuras de transporte, y una referencia para el intercambio entre diferentes formas de movilidad.

Para facilitar ese objetivo podría estudiarse, allí donde sea viable, la continuidad del andén mediante su vinculación al acerado de la red viaria, la inserción en otros itinerarios peatonales o la conexión a un sistema de espacios libres con supresión de obstáculos que incluya un pavimento de cota única.

2. Acondicionar los espacios residuales que a menudo se producen en las inmediaciones del ferrocarril, tanto en medio urbano como en campo abierto. Este apartado incluye las franjas de suelo abandonado e improductivo que están comprendidas entre la carretera y la vía cuando discurren en paralelo durante largos trayectos. Su ajardinamiento para permitir una contemplación permanente desde ambas infraestructuras o la creación de itinerarios en estos espacios intermedios para reforzar la linealidad del conjunto son algunas de las propuestas a considerar.

3. Componer el contacto entre los polígonos industriales y el ferrocarril. El establecimiento de ramales de acceso a los recintos industriales puede contribuir a la formación de un paisaje específico ferroviario-industrial.

4. Los bordes del ferrocarril, en campo abierto, pueden aderezarse con soluciones paisajísticas que contemplen al mismo tiempo medidas de seguridad. Utilizar elementos naturales que no exigen mantenimiento (alineaciones de chumberas, pitas y cactus) o pequeñas infraestructuras agrícolas (acequias y canales) como medio de protección. Aprovechar los bordes de agua para esta función puede suponer en muchas ocasiones una ocasión para su regeneración y mantenimiento. Es muy importante evitar la utilización de estos espacios como lugares vertedero.

5. Potenciar, en lugar de dificultar, el acercamiento físico y visual al tendido ferroviario en sus diferentes manifestaciones (la vía, los elementos patrimoniales más significativos, los complejos logísticos). Algunas medidas asequibles para cubrir este objetivo:

– La introducción de pequeños bosquetes de pinos intermitentes (como los que ya existen en ciertos parajes de este recorrido) en las proximidades de la vía y debidamente acondicionados podría asemejarse, con las diferencias lógicas en



La posible continuidad del andén

cuanto a su forma de utilización, a las áreas estanciales en algunas carreteras secundarias.

– La accesibilidad y visibilidad en el entorno de los puentes históricos ferroviarios puede conseguirse con la creación de parques fluviales junto a los ríos que atraviesan.

– Los miradores, que permitan incluso la estancia, en los pasos elevados que sobrevuelan las playas de vías donde se efectúan maniobras y movimientos de mercancías.

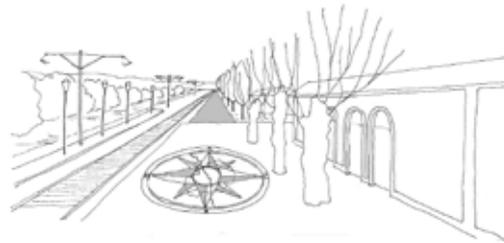
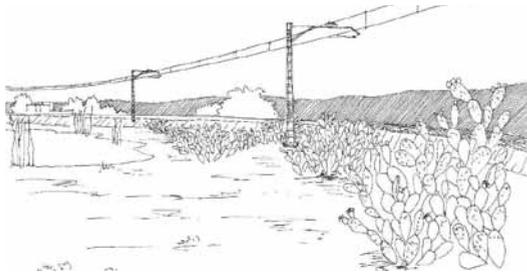
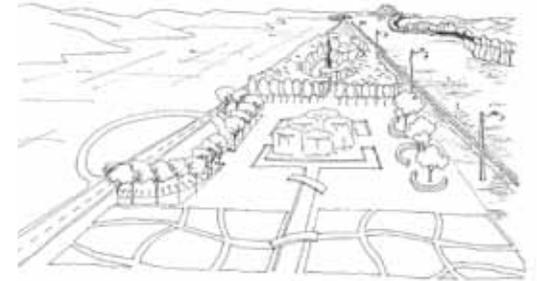
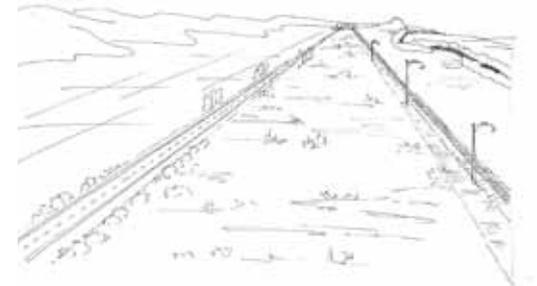
6. Habilitar las pequeñas estaciones como lugares de información geográfica, meteorológica o de divulgación sobre historia y arqueología ferroviaria e industrial.

7. Recuperar el andén como el lugar más destacado y representativo de la estación. La rotulación, iluminación, el mobiliario o la incorporación de marquesinas han de ejecutarse con criterios de homogeneidad y complementariedad con el conjunto. Ha de tratarse cuidadosamente la pavimentación, incorporando motivos con alguna intención, por ejemplo de carácter orientativo, para lo cual puede recurrirse al dibujo a gran escala de la rosa de los vientos.

8. Aprovechar la horizontalidad y la linealidad del trazado ferroviario para construir, en su ámbito de afección o titularidad, caminos, sendas, carriles bici y en general formas de movilidad

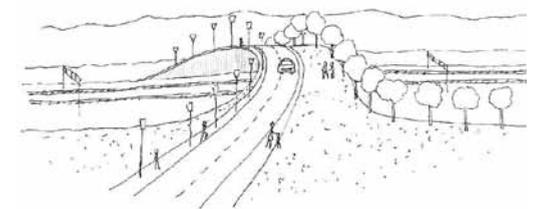


...en este caso con un sendero



Tratamiento de franjas intermedias entre carretera y ferrocarril.
Antes y después

Información geográfica en la pavimentación del andén



Elementos naturales acompañando el ferrocarril como medida de seguridad

Un pequeño puente-mirador, en este caso, sobre uno de los canales que comunican el Mar Menor con el Mediterráneo.

Las conexiones tratadas como calles para lograr una percepción y un esfuerzo similares a los del resto de la ciudad

adaptadas a las características de la red preexistente, en continuidad con ella, potenciando nuevas conexiones y valorando especialmente las entradas y salidas de las poblaciones, que es donde se producen importantes problemas paisajísticos derivados de conflictos viarios y degradación de espacios residuales.

9. Evitar la variante ferroviaria (como solución al estilo carretera) y el enterramiento sistemático. Son operaciones costosas que llegan a hacer inviables tales soluciones. Es bueno que el ferrocarril cruce por una población. Además de potenciar una imagen y enriquecer y diversificar el paisaje urbano, permite estudiar su aprovechamiento como línea de transporte, con inclusión de paradas urbanas. Propicia soluciones posibles e imaginativas.

10. Asegurar la continuidad del espacio urbano: la construcción de pasos a distinto nivel puede hacerse empleando criterios de diseño que no desvinculen las necesidades de los peatones de las del tráfico motorizado. Una manera de lograrlo consistiría en el tratamiento de estas conexiones como calles o avenidas para que la percepción del peatón y su nivel de esfuerzo sean parecidos a los que tiene en el resto de la ciudad.

11. Concretar el diálogo paisajístico entre el ferrocarril y el río: la estación como plataforma de acceso, mediante itinerarios insertos en redes más amplias, hacia zonas ribereñas tratadas para acoger actividades, todo lo cual supone complementariedad y coordinación de acciones.

Propuestas particulares

Lo que resulta sorprendente de las estrategias actuales locales es justamente lo poco locales que son¹.

Hasta las pequeñas estaciones en pueblos o ciudades a lo largo de la ruta son referencias territoriales y urbanas que construyen y ordenan el territorio².

Las políticas encaminadas a la cohesión territorial que se impulsan desde diversos organismos institucionales (por ejemplo a través de los Grupos de Desarrollo Rural) pueden encontrar un apoyo en estas palabras. Las actuaciones dirigidas a recuperar servicios ferroviarios, reabrir estaciones y adecuar toda clase de espacios ligados al ferrocarril no sólo sirven para hacer posible los objetivos estrictamente relacionados con el transporte. Esas acciones también contribuyen a ordenar el territorio y a restaurar su paisaje, irradiando una influencia en otros ámbitos económicos, sociales y ambientales, especialmente en los espacios más frágiles como son las áreas rurales y las zonas periféricas de las poblaciones.

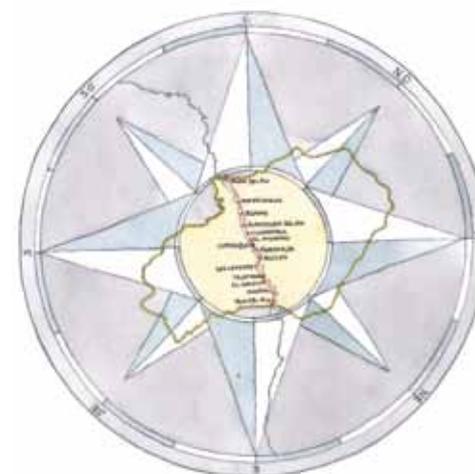
No escapa, en este sentido, la importancia que adquiere la recuperación y puesta a punto de la red de caminos y demás vías de comunicación local, entre las que se incluye el ferrocarril. La coordinación de todas ellas es un medio imprescindible para facilitar el acceso a determinadas zonas y permitir la implantación de nuevas dotaciones y servicios que favorezcan un mayor desarrollo social, expresado en términos de cohesión y equi-

librio territorial, aspiraciones estratégicas profusamente formuladas desde el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**.

Las propuestas expuestas a continuación intentan descifrar el lugar que ocupa y el papel que puede desempeñar cada localidad y su estación en la esfera comarcal, la regional o incluso otras más amplias para atender funciones acordes a cada dimensión territorial. El ámbito investigado no es una isla con total autonomía. Forma parte de un contexto más amplio e interrelacionado, por lo que en las propuestas se solapan objetivos que combinan diferentes planos.

En el valle del Guadalquivir se repiten las mismas situaciones que en otros entornos: caminos bordeando o atravesando el ferrocarril, pasos de poblaciones, puentes, márgenes. Es una relación conflictiva, mal resuelta... y al mismo tiempo portadora de una imagen atractiva y rotunda por la contundencia que siempre imprime la infraestructura ferroviaria.

En la parte que sigue se intenta desmenuzar, casi palmo a palmo en ocasiones, lo que ocurre en este trozo de territorio para extraer conclusio-



El trazado ferroviario y las pequeñas estaciones a lo largo del recorrido ordenan el territorio

nes adaptadas a la escala de lo local o a la de lo general, en cuyo caso podrían ser extrapolables a otros ámbitos lejanos y distintos que reproducen problemas similares.

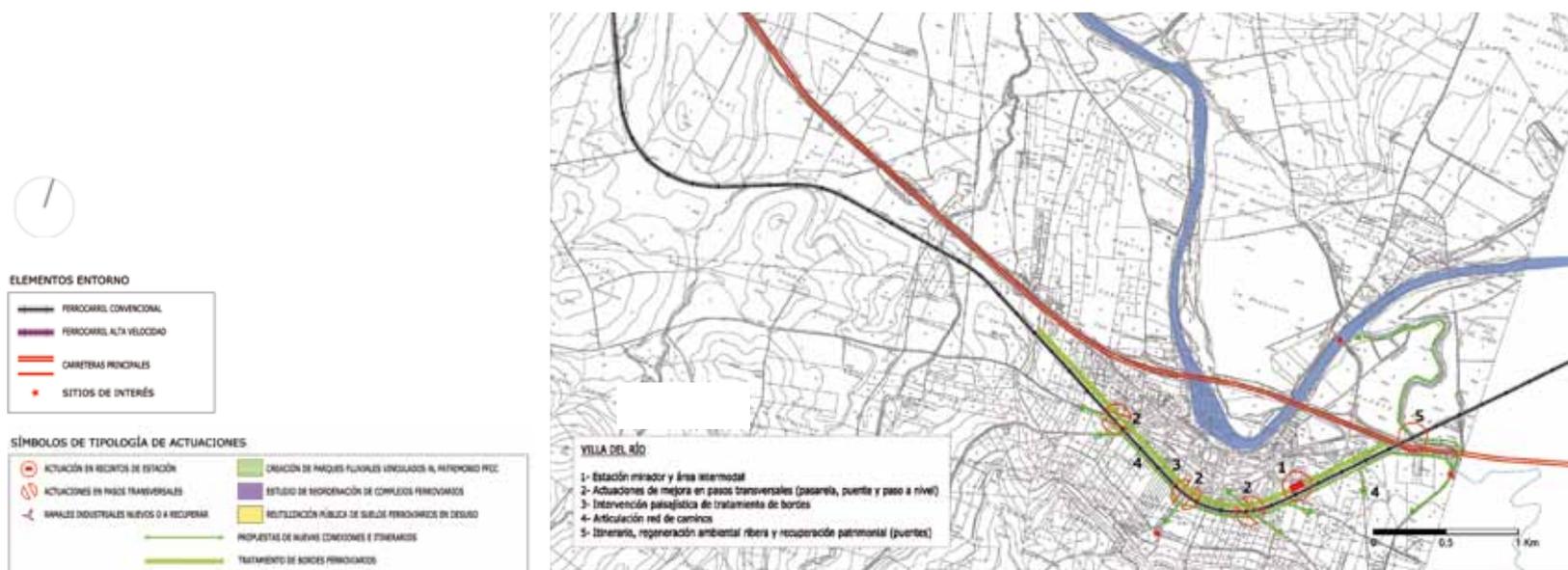
Como se viene manteniendo a lo largo del texto, se trata de incluir y destacar el paisaje como un elemento de trabajo que contribuye a lograr, y al mismo tiempo es el resultado, de un conjunto de objetivos más amplios. Se insiste en la posibilidad de introducir nuevos y buenos paisajes ferroviarios para que el ferrocarril, en vez de producir expulsión, se convierta en garantía de espacios de calidad a los que es apetecible acercarse.

Seguidamente se describe y justifica la selección efectuada, cuya expresión gráfica queda inventariada y localizada en la cartografía correspondiente titulada "3. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN"

1. Citando a Peck y Tickell (1994) en el libro *La metamorfosis de la ciudad industrial. Glasgow y Bilbao: dos ciudades con un mismo recorrido*. María Victoria Gómez García. Talasa Ediciones. Madrid, 2007, pág. 181.

2. *Periferias y nueva ciudad*. Pablo Arias Sierra. Universidad de Sevilla, 2003, pág. 363.

Villa del Río



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.A.



Villa del Río (7.425 habitantes)

La llanura agrícola que rodea Villa del Río está surcada por una red de caminos agrícolas rica por su densidad y por la funcionalidad de su trazado. Desgraciadamente queda incomunicada por los topes del ferrocarril y la autovía.

Al este de la población este entorno engloba, muy próximas entre sí, tres construcciones con interés patrimonial unidas por un arroyo, el Salado, que desagua unos metros más allá en el Guadalquivir. Se trata de tres puentes históricos de preciosa ingeniería: un diminuto puente romano, el pequeño puente del ferrocarril que combina el hierro y la piedra en sus extremos y el puente, también de piedra y hierro sobre el Guadalquivir, de la carretera de Ciudad Real. El primero de ellos es prácticamente invisible y sin acceso. Utilizando uno de los caminos de borde con el ferrocarril como vía colectora y buscando el lugar más apropiado para comunicar ambas zonas, cabría conectar esa red de caminos rota y poner en carga el mencionado patrimonio mediante un itinerario que enlazara los tres puentes.

La entrada este de la travesía, próxima a la estación, presenta problemas en su trato con las traseras de las naves del polígono industrial. Son espacios sucios y abandonados. En esa zona se

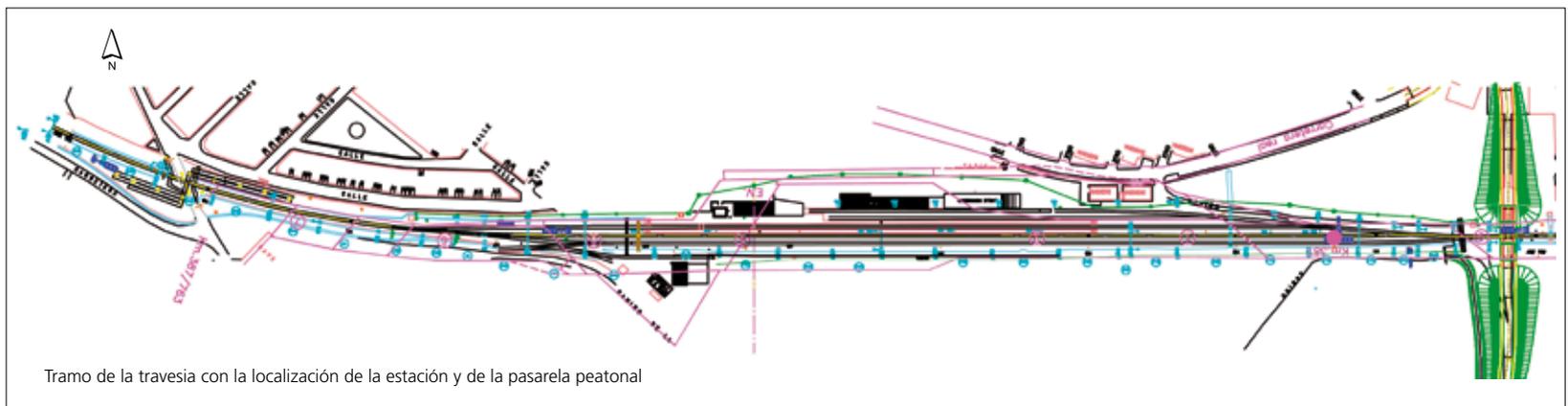


Una estación mirador. La estación de Villa del Río vista desde los campos que se extienden frente a ella



El ferrocarril es tangente a la población, creando un espacio longitudinal a tratar como paseo y contenedor de actividades

Vista aérea de la estación



Tramo de la travesía con la localización de la estación y de la pasarela peatonal



Aspectos de la travesía. Un recorrido no uniforme que permite un tratamiento diferenciado por tramos



El andén en continuidad podría formar parte del itinerario que acompañe a la travesía

El arroyo Salado, un pequeño cauce que liga diversos puntos de interés patrimonial y ambiental, como este puente ferroviario

Ámbito periurbano y ferrocarril en Villa del Río, un paisaje de interés, una relación a mejorar

encuentra uno de los caminos, paralelo al ferrocarril, que forma parte de la mencionada red de caminos agrícolas. Su brusca interrupción rompe la malla en un punto decisivo, a las puertas del pueblo. Su prolongación hasta los andenes de la estación y la recreación de la vegetación existente daría la oportunidad de mejorar la relación de ese entramado viario con la población y permitir su utilización y disfrute con criterios paisajísticos.

La estación constituye, en sí misma, un excelente mirador sobre los feraces campos que se extienden allí enfrente.

De la importancia agrícola del lugar da fe la flota de camiones preparados en la explanada contigua para el transporte de los productos del campo. Dentro del recinto de la estación aún puede verse el buen estado en que se encuentra el edificio de almacén, los muelles de carga y descarga y las vías de apartadero. Cabría configurar un área conjunta, con reparto modal de mercancías, integrada funcional y paisajísticamente en el casco urbano.

La travesía de Villa del Río, tangencial a la población, presenta diferentes tramos, diversidad de contactos. En trinchera, a nivel... y una interesante asimetría, una cara da al campo, otra a la ciudad.

Presenta una problemática específica por su proximidad a zonas habitadas muy consolidadas y por las oportunidades de tratamiento de una imagen de gran visibilidad, extrapolable a situaciones similares (integración paisajística de pantallas acústicas, pasos sobre la vía, bordes...).

La pasarela peatonal sobre las vías, que une la población con una carretera que circunda los campos, no constituye un paso apropiado. Su localización, sus embocaduras, su gran desarrollo y su negativo impacto visual aconsejan buscar otras alternativas.

Son muy sugerentes las posibilidades que ofrece la estrecha franja de terreno comprendida entre las vías y el frente de fachadas. Admite múl-



Actuaciones de mejora en el paseo que desemboca en la estación, en el paso a nivel, en la pasarela peatonal y en los bordes con el polígono industrial

tiples opciones para su adecuación como espacio urbano que caracteriza el límite de la población y que al mismo tiempo está muy presente en la visión desde el tren en su largo recorrido por esta especie de circunvalación ferroviaria. Entre las propuestas y debido a esa continuidad visual desde el tren cabría su utilización como espacio expositivo (¿escultórico?) susceptible de ser apreciado desde el movimiento.

La salida oeste atraviesa una pequeña zona periurbana, con parcelación y construcción agrícola y cultivos de huerta.



Las subestaciones eléctricas, necesarias para la alimentación de la línea férrea, pueden formar parte, mediante una correcta integración con el resto de elementos, de un buen paisaje ferroviario

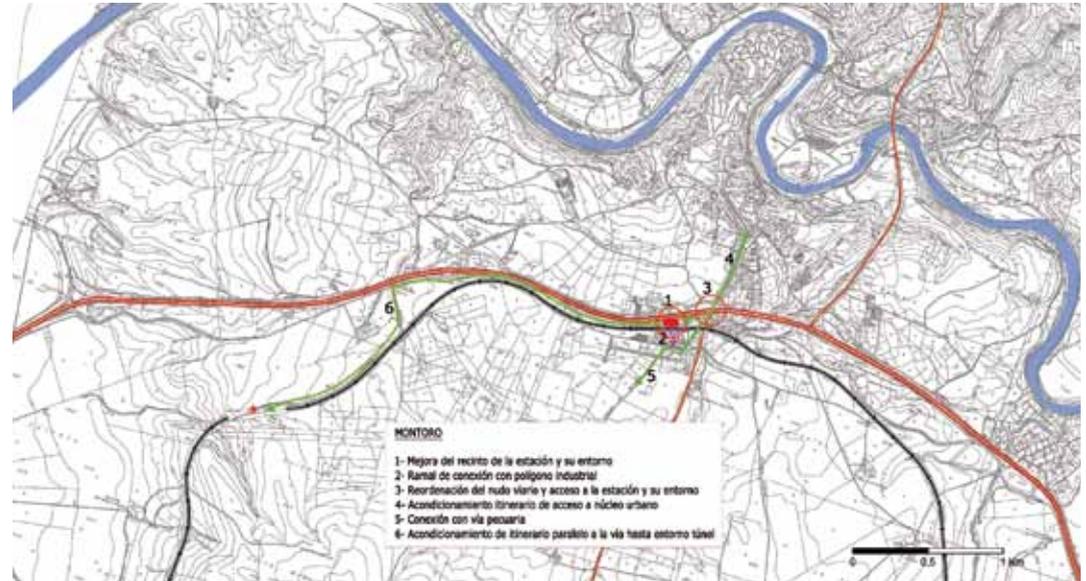
Montoro



ELEMENTOS ENTORNO



SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.B.



Montoro (9.917 habitantes)

La estación de Montoro forma parte de un pequeño enclave separado de la población. El recinto ferroviario está encajado entre la autovía y un polígono industrial. Es uno de los recintos más extensos y mejor equipados del ámbito estudiado.

Presenta un importante problema de accesibilidad debido a la barrera que supone la autovía, interpuesta entre el pueblo y la estación, una dificultad que no supo resolverse cuando se construyó aquélla. Problema peatonal y también rodado, pues el nudo viario que hay que utilizar para salir o entrar a la estación desde el pueblo y que sirve de distribuidor general es complicado, confuso y feo.

Junto a la estación de El Carpio, la caracteriza su silueta fabril, acentuada en este caso por los depósitos de aceite.

La importancia de la industria del aceite en la comarca se pone de manifiesto en sus almazaras, que encierran verdaderas “ciudades del aceite”: un perímetro vallado con calles interiores, construcciones diversas y maquinaria, como la que se encuentra en el polígono junto a la estación de Montoro. Junto a ella está el silo de trigo. El cereal y el aceite ocupan una considerable extensión en esta área industrial, separada del ferrocarril por una valla.

Montoro es uno de los casos donde cabe estudiar la conexión industria-ferrocarril mediante ramales al polígono contiguo, con la consecuente aparición de nuevos espacios ferroviarios y su correspondiente paisaje.

La proximidad de la sierra y la propia entidad turística de Montoro invitan a considerar la estación como base de recorridos locales y comarcales. Las recientes obras efectuadas junto al río (nuevo puente y mejora de viarios) deberían tener algún enlace con el ferrocarril.



Conexión del espacio ferroviario y el área industrial adyacente



Un amplio andén arbolado que merece un buen mantenimiento



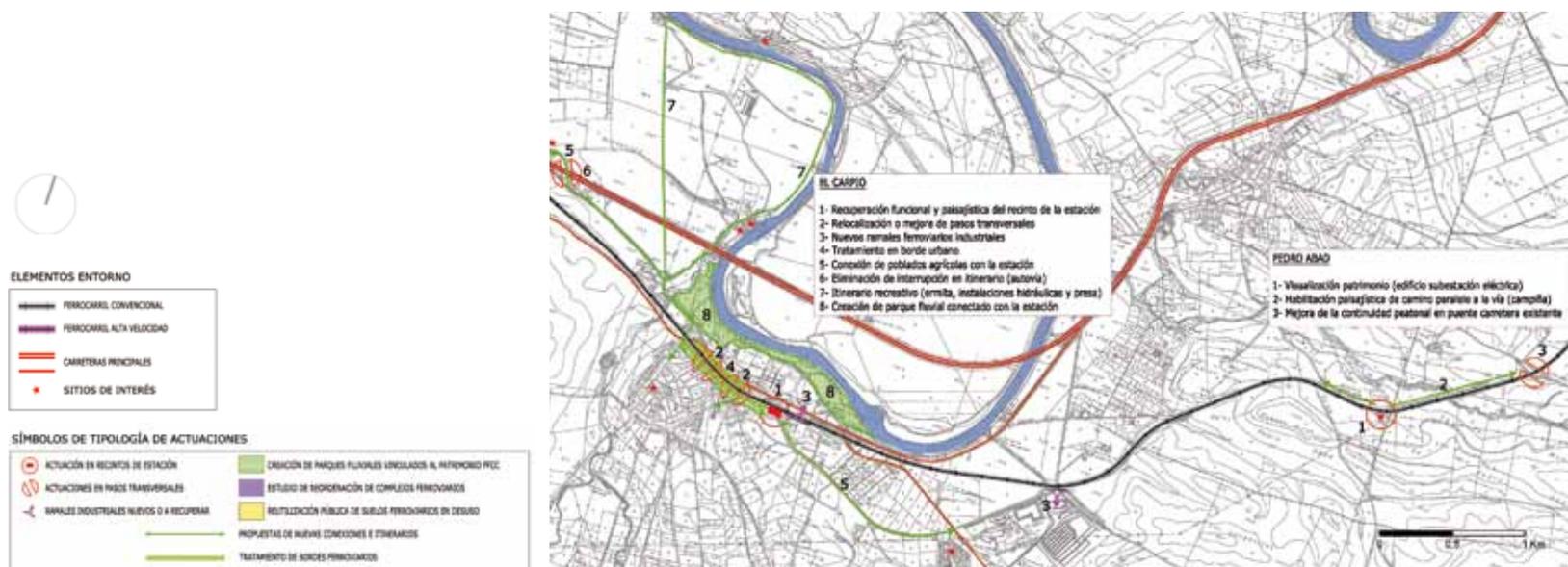
El pequeño enclave donde se ubica la estación de Montoro. Definir con claridad un trayecto fácil entre estación y pueblo



Rediseño de un interesante recinto exterior: mejora del acceso a la estación y su pequeña área de aparcamiento, recuperación del jardín



Establecer una continuidad entre la estación y el entorno del túnel mediante la habilitación de un itinerario entre ambos



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.C.



La línea del ferrocarril pasa a cierta distancia de esta población. Quedan vestigios del lugar que ocupaba la estación, en medio del campo. Allí cerca se encuentra uno de los transformadores de alimentación de la línea. Se trata de una interesante construcción del año 1953, según puede leerse en el rótulo de la fachada, quizá desconocida por encontrarse fuera de las rutas transitadas. Como se propone para el resto de los elementos mencionados en el capítulo del patrimonio ferroviario, merecería la pena la adecuación de los caminos adyacentes para posibilitar su incorporación visual al paisaje de la comarca.



Antiguo puente del ferrocarril sobre carretera local



Emplazamiento antigua estación



Camino junto a ferrocarril



Pórtico



Subestación eléctrica en el término de Pedro Abad, una magnífica muestra de arquitectura e ingeniería ferroviaria prácticamente desconocida. Su invisibilidad se debe a la ausencia de caminos de acceso

El Carpio (4.605 habitantes)

La presencia del ferrocarril en El Carpio es muy fuerte. Su travesía es uno de los condicionantes que definen su configuración urbana.

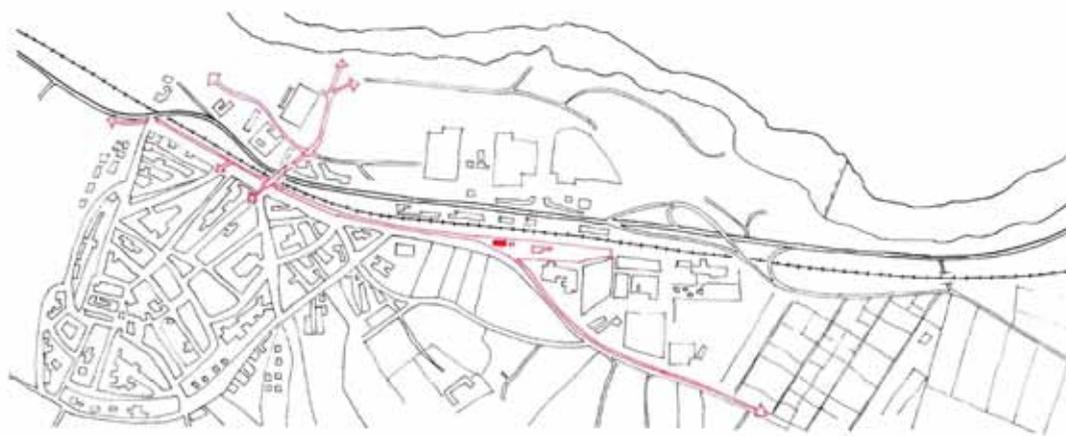
El contacto de la travesía con el pueblo presenta un borde topográficamente discontinuo. La mitad oriental, donde se sitúa la estación, está enrasada con el viario adyacente. En la otra mitad las vías se deprimen dando lugar a la formación de unos peculiares taludes y logrando que una de las calles que acompañan en paralelo al ferrocarril, ceñida al casco urbano, tenga las características de una calle-mirador sobre el mismo. Por el lado opuesto, la antigua carretera de Madrid aglutina un buen número de actividades y servicios.

La unión entre ambos lados presenta muchas dificultades y es una de las cuestiones a resolver.

Existen dos pasos peatonales. Uno de ellos es una pasarela con malos arranques y desembarcos: interrumpe el acerado en uno de los extremos y lleva a un lugar desangelado en el otro. Un segundo cruce consiste en un antiguo camino semides-truido que cruza peligrosamente las vías a nivel.

Es el caso más claro en que las obras de acondicionamiento de la estación permiten intervenir en el andén principal de forma que éste empalme con la calle existente paralela al ferrocarril, una calle que a partir de la estación va tomando altura sobre las vías, lo que facilita la creación de pasos transversales y que al mismo tiempo va separándose lo suficiente para dejar un espacio interpuesto donde introducir una zona ajardinada, un interesante mirador sobre el trazado del ferrocarril.

Puede lograrse convirtiendo esta calle en un Paseo del Ferrocarril mediante la creación de un amplio acerado que permita establecer un itinerario peatonal, que incluiría el andén en la mitad de su recorrido y que proseguiría, después de abandonar la estación, pegado a la carretera que lleva al poblado agrícola de Las Maruanas y al polígono



El Carpio, continuidad del andén, conexión con el pueblo, el río, caminos rurales



industrial de la carretera de Jaén. La propuesta daría como resultado la siguiente secuencia: jardín/mirador-acerado urbano-andén-camino-poblado agrícola-zona industrial.

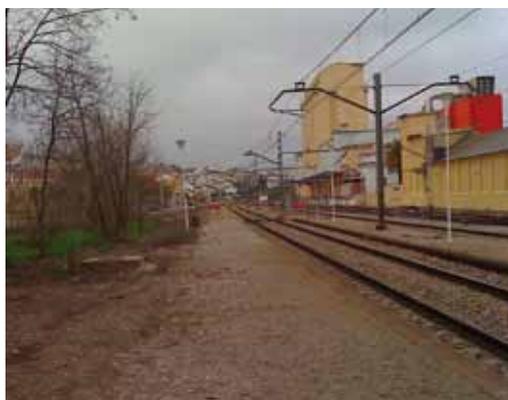
En sentido contrario este trazado puede alcanzar el poblado de San Antonio, con bifurcaciones hacia la ermita de San Pedro, el tinglado hidráulico de Las Grúas y, siguiendo el curso del río, alcanzar la central eléctrica, cruzar el meandro y llegar a la presa, una pequeña obra de ingeniería catalogada.

Es una muestra de la utilización de la estación como encrucijada de rutas y punto de partida hacia determinados lugares próximos.

Para ello es necesaria la reforma del edificio de viajeros y la reparación y recido de andenes.

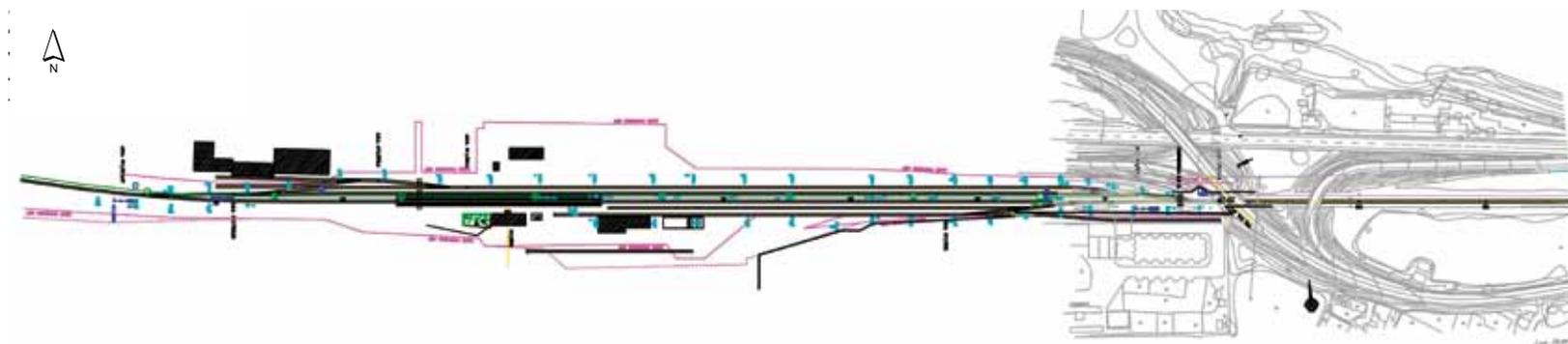
El recinto ferroviario de El Carpio, en el entorno de la estación, está "pegado" literalmente a un frente de instalaciones industriales. Como ocurre con casos similares, sería conveniente valorar la creación de ramales de conexión con el complejo fabril, con el consiguiente reto de crear dignos paisajes ferroviarios.

Es un recinto que ocupa una considerable extensión y está infrautilizado funcional y paisajísticamente. Los antiguos jardines de la estación, convertidos en espacio público e incorporados al itinerario antes descrito, pueden contribuir a la integración del ferrocarril en el pueblo.



Un andén que puede tratarse en continuidad con otros espacios y vías adyacentes...

Recuperación del jardín de la estación y rehabilitación funcional y paisajística del recinto ferroviario



Tramo de la travesía ferroviaria y emplazamiento de la estación



...y uniendo los poblados agrícolas de San Antonio y Maruanas, la ermita...

La oportunidad de diseñar un paseo sobre el ferrocarril y restablecer unos pasos muy deteriorados

Impactos negativos a corregir



La regeneración de la ribera del Guadalquivir y su comunicación con la cercana estación



La pasarela cruzando la travesía urbana del FFCC

Interrupción de vías pecuarias por el ferrocarril en El Carpio. Un fenómeno generalizado a corregir



Vista aérea de la estación y su entorno

Villafranca de Córdoba

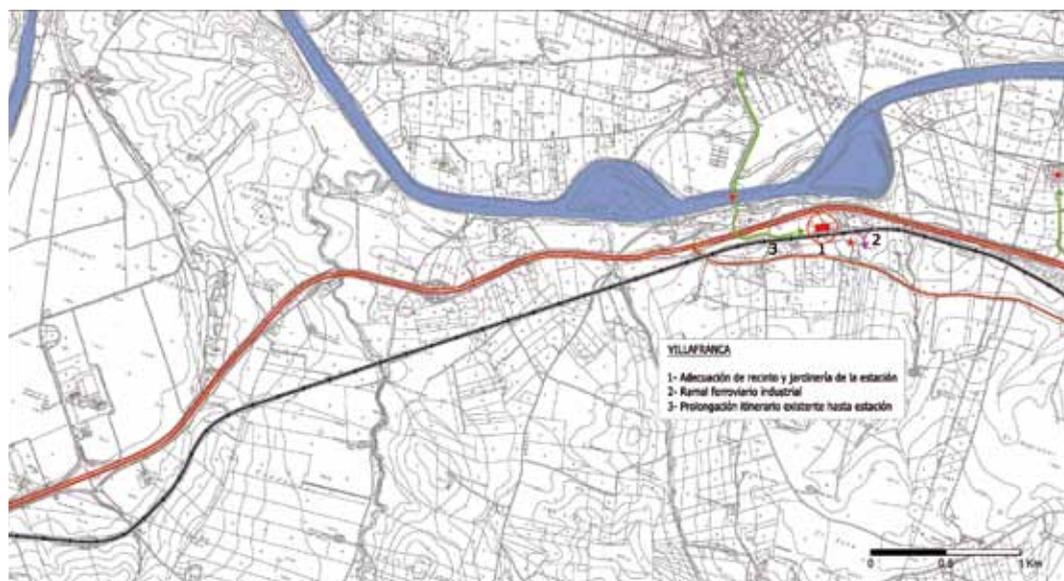


ELEMENTOS ENTORNO

	FERROCARRIL CONVENCIONAL
	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
	CARRETERAS PRINCIPALES
	SITIOS DE INTERÉS

SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES

	ACTUACIÓN EN RECINTOS DE ESTACIÓN		CREACIÓN DE PARQUES FLUVIALES ENLAZADOS AL PATRIMONIO PREC.
	ACTUACIONES EN PASOS TRANSVERSALES		ESTUDIO DE RECONSTRUCCIÓN DE COMPLEJOS FERROVIARIOS
	RAVALES INDUSTRIALES NUEVOS O A RECUPERAR		REUTILIZACIÓN PÚBLICA DE SUELOS FERROVIARIOS EN DESUSO
	PROPUESTAS DE NUEVAS CONEXIONES E ITINERARIOS		TRATAMIENTO DE BANCOS FERROVIARIOS



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.D.



Villafranca de Córdoba (4.552 habitantes)

Este enclave, que engloba el edificio de la estación, unos edificios anexos y sus jardines asociados, está bastante separado del núcleo de población que le da nombre, Villafranca. El acceso es a través de un precioso camino que desemboca en los terrenos de la estación.

Su utilización para pasajeros no parece estar hoy justificada. Sin embargo sí para mercancías. Frente a la estación, al otro lado de la tapia, se encuentra, como viene siendo habitual, el correspondiente polígono industrial, en este caso con su primitiva chimenea de ladrillo, que está en fase de ampliación.

La ramificación de algunas vías hacia el interior de la zona industrial y la creación de posibles nuevos tinglados necesarios para el movimiento de mercancías puede convivir con la restauración del conjunto, edificios y jardines, considerados elementos patrimoniales en otra parte de este trabajo, así como el acondicionamiento de su generoso recinto, para permitir su habilitación como área de indudable interés paisajístico.

La convivencia de ambos usos, recreativo e industrial, tantas veces segregados en el planeamiento, puede ensayarse en una pequeña estación de estas características y entra de lleno en el campo de investigación que se propone desde este estudio.



Vista aérea de la estación



El impacto negativo de una mala actuación

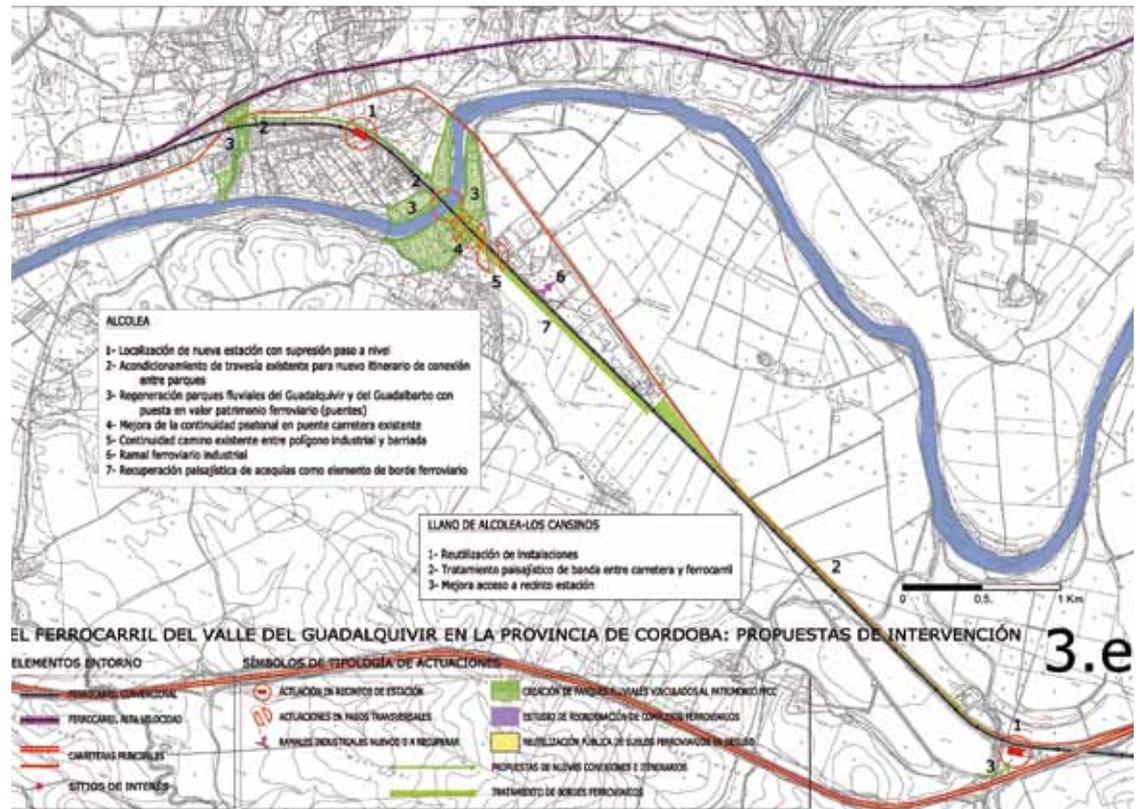


Conexión de un ramal ferroviario al polígono industrial



La estación como área recreativa ampliando el itinerario existente: Villafranca –río-estación

Mantenimiento de la jardinería y restauración del andén



La aglomeración urbana de Córdoba (328.428 habitantes) es un conglomerado urbano heterogéneo, que bascula en torno a la ciudad de Córdoba y que para su mejor comprensión se ha descompuesto en los siguientes ámbitos: Los Cansinos, Alcolea, Córdoba, El Higuero y Villarrubia.



Reserva de suelo ferroviario disponible



Mejora de la accesibilidad a la estación

Los Cansinos

Esta curiosa estación, visible desde la antigua carretera de Madrid, es diferente al resto. Dos plantas y la piedra como material constructivo le confieren su rareza.

El lugar, semiabandonado, se ha ido convirtiendo poco a poco en un punto al que es difícil acceder. Sólo puede hacerse a través de una escondida vía de servicio.

La estación también puede verse desde un puente de la autovía, conduciendo en dirección Córdoba, en el momento de cruzar sobre las vías del ferrocarril.

Se propone la utilización de este enclave como reserva de suelo ferroviario disponible para la ubicación de aquellos servicios o instalaciones que encuentren dificultades de alojamiento en otros lugares. Talleres, almacenes o acopio de material ferroviario tendrían cabida en esta estación aislada, con posibles ventajas por la descentralización de otros enclaves y su cercanía a la capital.

Entre esta estación y Alcolea las vías discurren cercanas y paralelas a la carretera. Es una recta de varios kilómetros que surca el llano de la vega. La circulación simultánea de vehículos y trenes recrea una imagen de gran expresividad.

Desde el punto de vista paisajístico podría suscitar interés la inserción de este pequeño complejo ferroviario, con la consiguiente recuperación de la densidad circulatoria de trenes en el tramo aludido, animando un paisaje de gran belleza natural.

En dicho trayecto, entre Los Cansinos y Alcolea, junto a otros similares (Posadas-Hornachuelos-Palma) podría experimentarse el tratamiento paisajístico del que se habló en el capítulo de "Propuestas generales", mediante la introducción de un diseño de jardinería más o menos sofisticado y diferenciado del entorno, más o menos natural y mimético al mismo y aprovechado para la colocación de algún tipo de infraestructura energética.



Mantenimiento de un edificio singular

Alcolea

Es éste un caso de particular interés por el conflicto que está teniendo lugar en relación con el paso a nivel que separa dos partes de la población. La constancia de un problema vigente, en el que están implicados vecinos, administraciones y ADIF, brinda la oportunidad de descender a un nivel más concreto que estudie alternativas de solución y que traten de evitar la construcción de una variante ferroviaria fuera de la población.

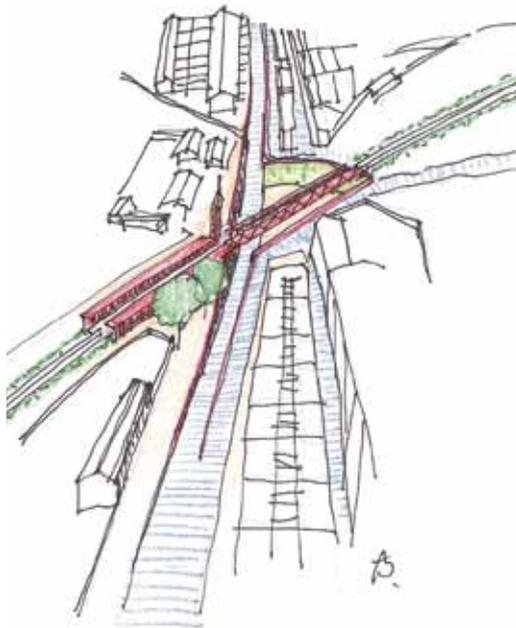
Las características que presenta el viario en Alcolea se resumen en una calle-carretera central (en realidad se trata de la antigua travesía de la carretera de Madrid) y una malla ortogonal de calles a ambos lados. Las que ocupan la franja entre la calle central y el ferrocarril desembocan, cuando son perpendiculares al mismo, en fondos de saco cuyo límite son las parcelas pegadas a la explanada del ferrocarril. Es decir, el tope no son las vías, que no llegan a verse, sino las construcciones adosadas al suelo de titularidad ferroviaria.

La travesía de Alcolea es, por así decirlo, una travesía invisible desde dentro de la población y sobre la que vuelcan las traseras de las casas.

Esta travesía está comprendida entre el cauce de dos ríos: el Guadalquivir al este y el Guadalbarbo al oeste. En el tramo urbano transcurre a la misma cota que las calles y en el tramo periurbano



Una propuesta para la localización de la nueva estación en las inmediaciones del actual paso a nivel. También se señala el emplazamiento de la vieja estación, la pasarela y el cruce del río Guadalbarbo



Dibujo de una de las opciones contempladas: emplazamiento de la nueva estación en el lugar que ocupa el actual paso a nivel en Alcolea



Una propuesta de emplazamiento de la nueva estación, rematando la perspectiva de la calle y facilitando la proximidad al viajero al estar incluida dentro del casco urbano

que existe entre el paso a nivel y el puente del Guadalquivir la plataforma del ferrocarril se eleva sobre los caminos y las edificaciones aisladas que lo rodean mediante la formación de un talud.

El grueso de la población está del lado sur de las vías. Al otro lado existen terrenos urbanizados aún sin construir.

En la estación, situada en la parte más desfavorable (hay que cruzar las vías), no para ningún tren.

Completa este panorama descriptivo la proximidad del intercambiador (un poco al oeste, donde confluyen ambos anchos de vía) y la posibilidad de que sea Alcolea el lugar desde el que parta la conexión que complete y permita poner en funcionamiento el ferrocarril Córdoba-Almorchón previsto en los planes ferroviarios de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía.

Propuestas a considerar:

1. Desvío o soterramiento del ferrocarril.
2. Mantenimiento en superficie del actual trazado ferroviario. Ello implica considerar tres opciones:

- A) Cruce a nivel carretera/ferrocarril.
- B) Paso inferior de la carretera bajo el ferrocarril.
- C) Paso superior de la carretera sobre el ferrocarril.

Después de descartar el desvío y el soterramiento, ya que, además de no estar contemplados en los planes previstos por ADIF/Fomento, suponen una renuncia a la posible integración de la travesía y la expulsión de la estación de Alcolea, se pasan a considerar las restantes.

A) El cruce a nivel implicaría el rediseño del cruce con introducción de nuevas medidas de seguridad: la sustitución de las semibarreras por barreras completas y creación de un espacio interpuesto entre éstas y las vías que permita una maniobrabilidad suficiente; la introducción de tecnologías de última generación para la mejora de la

información y la regulación del paso de trenes; la conversión del cruce que ahora se efectúa en diagonal en una glorieta, mediante la incorporación de los suelos adyacentes que permitan ampliar y dar forma a un nuevo espacio de intersección.

En las alternativas B y C se contempla la ubicación de la estación en el lugar ocupado actualmente por el paso a nivel.

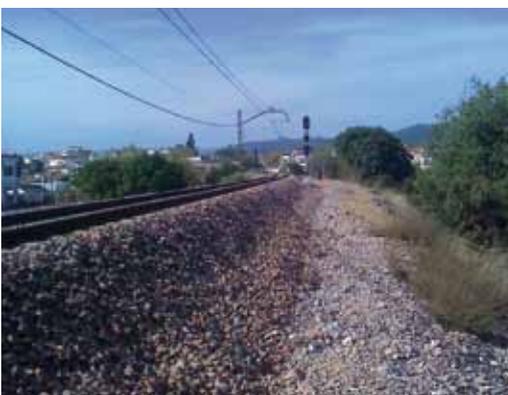
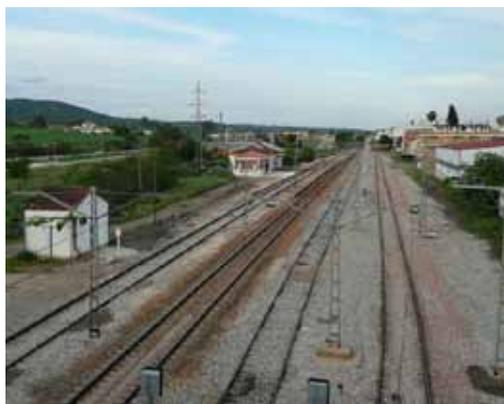
B) Se trataría de convertir el punto donde se localiza el actual paso a nivel en un lugar singular que englobe los siguientes elementos: localización de una estación-apeadero en superficie desarrollada longitudinalmente sobre las vías; cruce de la carretera bajo el ferrocarril mediante la creación de un espacio abierto y escalonado, continuación espacial de la estación y que, siguiendo bajo el talud en dirección al río, ponga en contacto los caminos paralelos que acompañan el ferrocarril por ambos lados, consiguiendo un espacio urbano en continuidad con los bordes del terreno. Permanencia del resto de las calles que allí desembocan con su rasante actual, superior al paso y tratadas como área estancial sobre las terrazas.

C) En cuanto al paso superior de la carretera sobre el ferrocarril, se propone utilizar la cubierta del edificio de la estación como rampa de conexión rodada entre las dos caras del ferrocarril.

Todas las propuestas apuntadas se complementan con la necesaria regeneración de las dos



Un ejemplo de posible convivencia e integración de los railes en el entorno para dotar de carácter urbano un paseo-travesía en Alcolea



riberas, la del Guadalquivir por el este y la del Guadalbarbo por el oeste, que delimitan el área urbana de Alcolea, así como del establecimiento de un recorrido peatonal (¿rodado en parte?) que las ponga en contacto.

Especialmente interesante es la del Guadalquivir. La adecuación del espacio arbolado junto al río como parque fluvial sirve, además, para hacer visible el magnífico puente histórico (1866), que se destaca como una de las mejores construcciones del patrimonio ferroviario del ámbito. En ese entorno se alcanzan las pilas que sostienen la cercha metálica del puente del ferrocarril. La visión inferior del puente, la sección de las pilas y el paso de los trenes dotan al lugar de una belleza particular.

La recuperación, también como parque fluvial, de la vaguada formada al otro extremo por el río Guadalbarbo, hoy inaccesible y en lamentable estado, y atravesada igualmente por un puente del ferrocarril, completa un atractivo paseo que aprovecha la directriz marcada por la línea férrea.

En medio de este pasillo verde entre ambos parques, paralelo a la vía y beneficiado en algunos tramos por la horizontalidad del trazado, se encuentra la actual estación y otros dos edificios, actualmente en régimen de alquiler, que completan el conjunto. Pueden habilitarse para usos recreativos anexos al parque.

La amenidad del recorrido se ve resaltada por la sucesión de espacios: parque fluvial-nueva estación- antigua explanada- parque fluvial.

En el ensanchamiento producido por la explanada de la actual estación en ese parque lineal se concentra el haz de vías. No todas son utilizadas para el tráfico ferroviario con la misma intensidad. Algunas se mantienen disponibles para aparcamiento de trenes por saturación de otras estaciones, por lo que es preciso su mantenimiento. Este caso ilustra y recuerda una vez más la conveniencia de no deshacerse de un patrimonio que nunca estorba. Por lo demás las vías no son incompati-

Una travesía ferroviaria tratada paisajísticamente que incluye una nueva estación, ubicada en el actual paso a nivel, y acompañada de un itinerario peatonal con la siguiente secuencia: parque fluvial Guadalquivir-estación-parque fluvial Guadalbarbo, enganchada a la población y bordeándola



bles con el diseño del parque. Al contrario, pueden otorgarle carácter. Hay formas de conseguir una superficie continua sobre ellas. Por ejemplo, un diminuto semienterramiento.

La vía general de paso puede aislarse encajándola entre pequeñas elevaciones del terreno que en algún punto logren la altura suficiente para colocar un nuevo paso transversal. En cualquier caso hay que adecuar o sustituir el existente, conectarlo a la red viaria por los dos lados y cuidar sus embocaduras.

En el mapa adjunto se señala una propuesta para la localización de la nueva estación en las inmediaciones del actual paso a nivel. También se señala el emplazamiento de la vieja estación, la pasarela y el cruce del río Guadalbarbo.



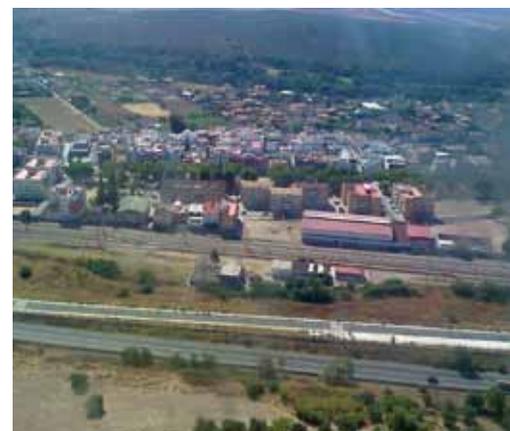
Mejora de los pasos transversales: situación, enlaces extremos, accesibilidad, integración visual



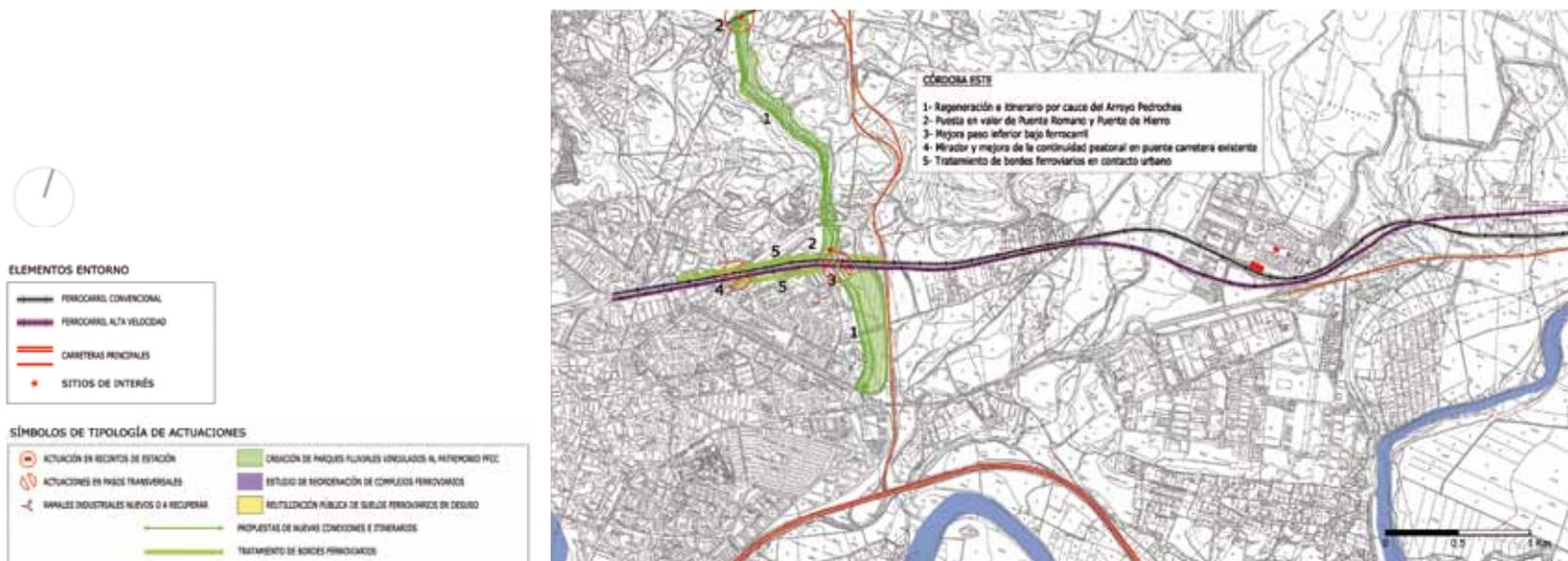
Integración paisajística del interesante entorno periurbano de los alrededores de Alcolea, mediante la restauración y el juego de los canales con el ferrocarril



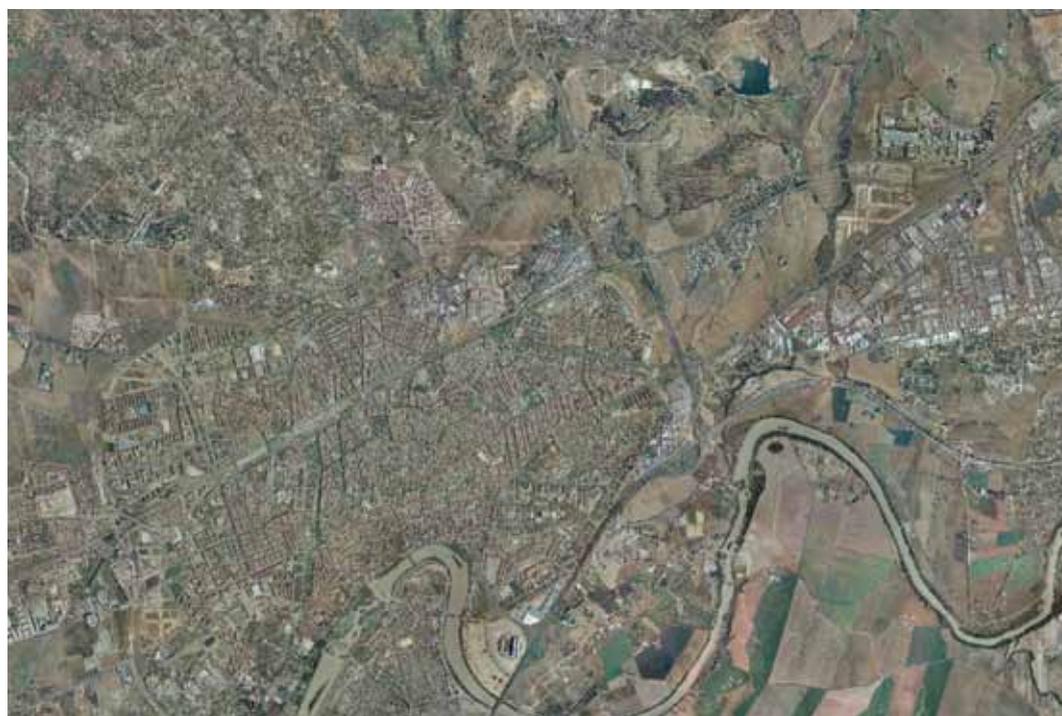
Recuperación de las conexiones ferroviarias con el polígono industrial de Alcolea



Vista aérea de la travesía ferroviaria



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.F.



La travesía ferroviaria de Córdoba cruza la ciudad de este a oeste en una longitud de más de unos cinco kilómetros. Presenta tramos en superficie, situados en los extremos, y un tramo central enterrado que incluye la estación (semienterrada). A su vez los tramos en superficie se subdividen entre los que discurren a nivel del terreno y los que se resuelven en talud y en trinchera.

Puede considerarse el paso sobre el Arroyo Pedroches como la entrada este de la ciudad y el puente bajo la carretera de Palma como la salida oeste (o viceversa).

El haz de vías comprende los dos trazados, el convencional (en una única vía) y el de alta velocidad (vía doble), que van paralelos en todo el recorrido.

El ferrocarril bordea un variado frente urbano: áreas residenciales, industriales y zonas verdes. También se producen diferentes tipos de intersecciones que influyen en la imagen de la ciudad.

Las actuaciones a valorar en la travesía son las siguientes:

1. Regeneración del cauce del Arroyo Pedroches, tratamiento del talud del ferrocarril y adecuación de los dos puentes ferroviarios, uno a continuación del otro, que cruzan por encima de la carretera y el arroyo y por los que circulan todos los trenes que entran y salen de la ciudad. Este punto concentra un puente más, un pequeño y apenas conocido puente romano. Desde aquí hasta el espectacular y abandonado puente de hierro de la línea de Almorchón, unos dos kilómetros aguas arriba, se extiende una preciosa ribera a lo largo del arroyo. Su habilitación como espacio fluvial, haciendo practicables sus flancos y haciendo visible el paisaje de este entorno pegado a la ciudad, permite también la puesta en valor de un patrimonio oculto y desatendido, como son los puentes citados y la traza, ya sin vías, que ha quedado después del desmantelamiento del ferrocarril que descendía por la sierra y a través de cuya



Estación de Córdoba Central (¿tendrían cabida otras paradas a lo largo de la travesía urbana?)



Un puente que por su situación reúne cualidades para ser un mirador excepcional



La imprescindible intervención en unos bordes muy deteriorados y con un fuerte impacto visual

huella aún se llega, por el norte, hasta las puertas de Córdoba.

2. Restauración de las tapias y acondicionamiento de los espacios residuales limítrofes con fábricas que existen en esta zona.

3. Fortalecer la continuidad peatonal sobre la traza del ferrocarril a lo largo de la ciudad, un trayecto ya disponible casi por entero, con una interesante secuencia de escenarios muy diversos, pero con lugares donde se interrumpe esa posible unión peatonal entre los extremos este y oeste de la ciudad y su prolongación hacia el campo.

4. Reforzamiento de los laterales del puente rodado de la carretera de Badajoz para su utilización como mirador sobre la ciudad. Es éste un punto de vista insólito, que se abre paso y cobra profundidad a través de la brecha abierta por el ferrocarril, permitiendo una espléndida visión entre los puntos más alejados de la ciudad y el reconocimiento de alguno de sus hitos.

5. Intercalar una estación-apeadero que actúe como una nueva dotación de transporte y potencie futuros servicios ferroviarios de cercanías, acortando las distancias de los recorridos de acceso a las paradas del tren. Coordinación con la posible implantación, también en el futuro, de un tranvía.

6. En estos momentos en que se ha procedido a la ampliación del aeropuerto de Córdoba para su utilización comercial, cabe estudiar la oportunidad de dotarlo de una conexión por ferrocarril a la ciudad.

Urbanizaciones de poniente

El triángulo formado por la línea de Sevilla y las dos ramas que se bifurcan hacia Málaga, para confluir posteriormente en un vértice donde se encuentra el puente metálico sobre el Guadalquivir, atraviesa áreas densamente pobladas. A la problemática general derivada de las características de esta zona (en la que la movilidad cobra especial importancia) se añade la de las condiciones de legalidad de una gran parte de estos asentamientos. Eso dificulta presentar propuestas que no vayan unidas a la resolución de esa cuestión previa. En cualquier caso hay que dejar constancia de la existencia de una histórica y potente infraestructura ferroviaria que cubre un extenso espacio al oeste de la ciudad, en las inmediaciones del aeropuerto y que da salida a la línea convencional hacia Málaga y Algeciras y está unido al complejo del Higuero. Su importancia ha podido quedar disminuida con la nueva conexión a través de la alta velocidad con Málaga. Pero eso no debería hacer perder de vista su valor estratégico. Es un patrimonio (en el sentido de utilidad) construido, que está ahí y puede ser relevante su posible recuperación futura como servicio urbano de transporte ferroviario.

El tendido de esos ramales ha quedado englobado en la densa malla de asentamientos que se han formado a las puertas de Córdoba. La mala conexión de sus caminos y calles con las carrete-

ras perimetrales de acceso a la ciudad provocan conflictos funcionales y paisajísticos de todo tipo.

En cualquier caso es preciso rescatar las orillas del río en este ámbito, donde se encuentra el puente de hierro del ferrocarril, de gran valor patrimonial (histórico) y prácticamente desconocido por su inaccesibilidad.

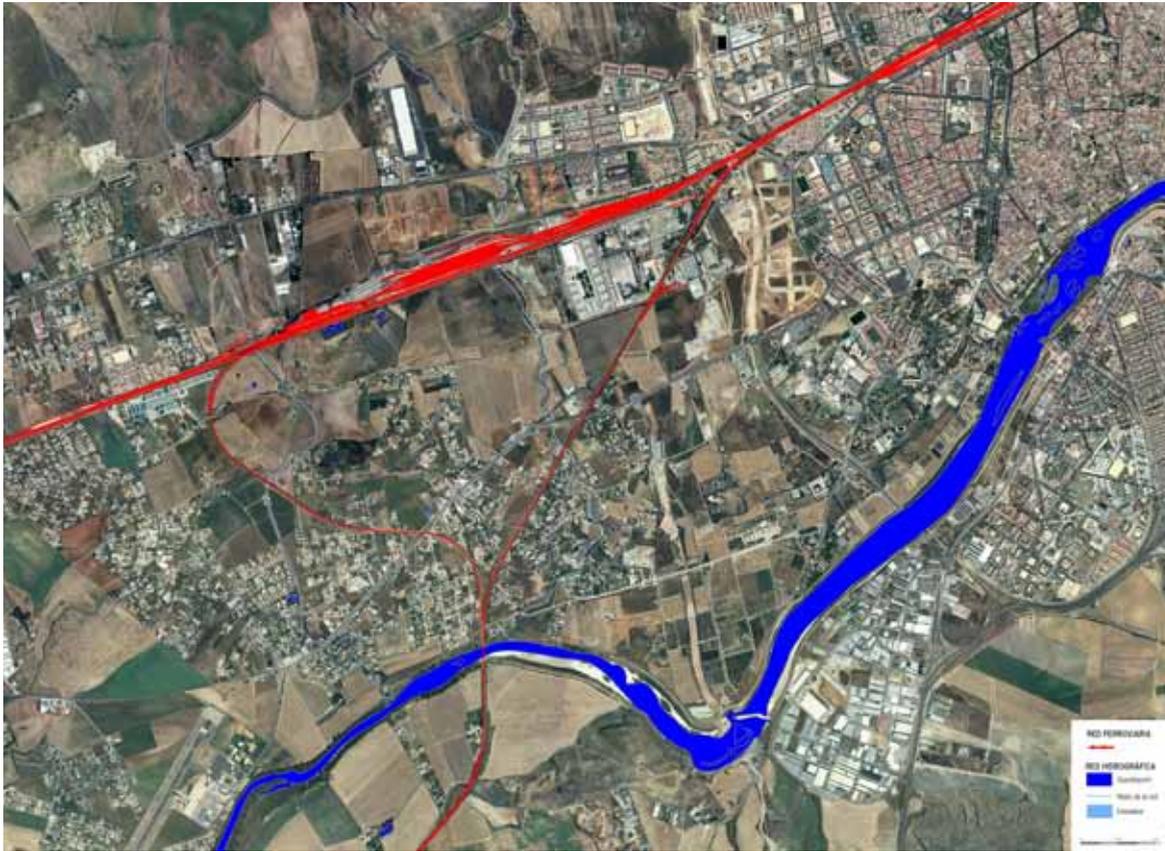
En el momento de redactar estas líneas se está pendiente de la redacción del Plan Subregional de la Aglomeración Urbana de Córdoba, con directrices concretas sobre las infraestructuras. Por otra parte está aprobado un Plan Intermodal de Transporte (PIT).





Una travesía ferroviaria tratada paisajísticamente que incluye una nueva estación, ubicada en el actual paso a nivel, y acompañada de un itinerario peatonal con la siguiente secuencia: parque fluvial Guadalquivir-estación-parque fluvial Guadalbarbo, enganchada a la población y bordeándola





Diversas líneas férreas atraviesan las urbanizaciones de puente



Vista aérea de urbanizaciones de puente: una situación conflictiva

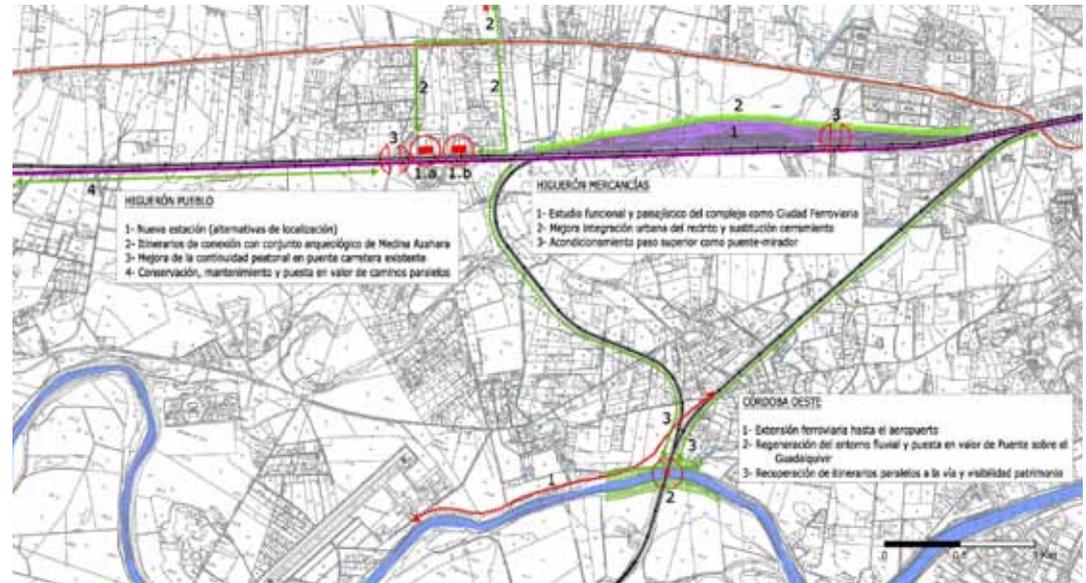
El Higuero



ELEMENTOS ENTORNO



SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.G.





El Higerón y su complejo ferroviario

Las acciones a considerar sobre este importante, extenso y significativo recinto ferroviario, uno de los centros de referencia para la clasificación de mercancías en Andalucía, están enfocadas al cumplimiento de tres objetivos:

1. Adecuación y reordenación del recinto ferroviario: se trata de entender el complejo como "Ciudad Ferroviaria", análogo a los campus universitarios, las ciudades deportivas, los centros de investigación o de servicios, o los históricos recintos productivos con características de poblado industrial dotado de un equipamiento complementario. El programa funcional en estos casos supera al estrictamente necesario para el desarrollo del trabajo interno para incluir algunas funciones que permitan una conexión con el exterior. Es decir, exportar servicios y hacerlas visitables. Para ello se buscaría conseguir un espacio autónomo, especializado, que se identifique como un recinto perfectamente delimitado que alberga un patrimonio y donde se desarrollan unas funciones susceptibles de ofrecer interés. Esto conlleva la reordenación de los espacios interiores para su mejora como lugar de trabajo y como lugar que puede acoger visitas programadas.

2. Integración urbana: sustitución de la actual tapia de cemento, muro opaco que oculta la estación (hasta el punto de que mucha gente ignora su existencia) y la encierra físicamente, provocando una imagen de gran dureza y desagregación del entorno. En estos momentos en que se está construyendo un parque logístico en sus inmediaciones es la oportunidad para investigar sobre las posibilidades paisajísticas de estas grandes piezas infraestructurales de alcance regional.

3. Visibilidad: intervención en el actual puente rodado que, situado hacia la mitad de la estación, atraviesa el haz de vías. Podría suplementarse de modo que se añadan a la calzada central sendos



Taller material motor



Oficinas y talleres de la gerencia de mantenimiento



Base de tracción



Aulas de formación



Almacén



Material remolcado

itinerarios peatonales tratados como miradores sobre el complejo ferroviario y las operaciones que allí se realizan.



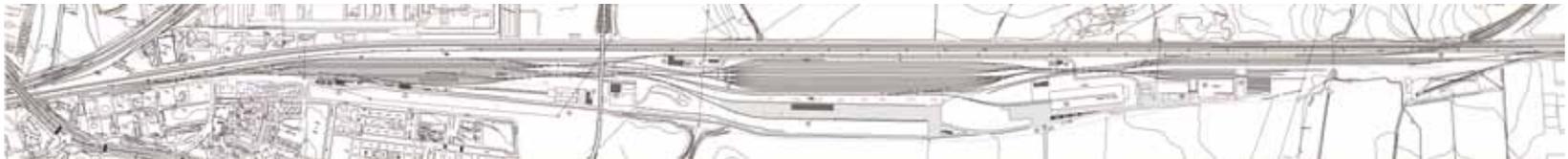
Puesto de control



Vías de clasificación



Es necesario sustituir esta tapia. Su longitud y situación causan una deplorable imagen



Desde un puente habilitado como mirador pueden observarse los movimientos y las actividades ferroviarias



Parque y muelles de contenedores



Acceso principal al complejo



Talleres



Edificio de formación de trenes



Muelle



Carro



Salto Carnero

Un complejo ferroviario en el que cabría ensayar propuestas similares a las de un campus visitable

Higuerón pueblo

Una calle-paseo da entrada a este núcleo perteneciente al municipio de Córdoba. Es un trayecto corto cuyos extremos están situados en el borde con el ferrocarril por uno de los lados y en la intersección con la carretera A-431, Córdoba-Lora del Río, en el otro, a poca distancia del desvío hacia Medina Azahara.

En El Higuerón quedan los restos de los andenes donde se situaba la estación, demolida hace ya muchos años. También se cerró el paso inferior y se suprimió el ramal que conectaba con el cuartel existente.

La construcción de una nueva estación, además de dar servicio a los habitantes de esta barriada que se desplazan diariamente a Córdoba, serviría, mediante el establecimiento de enlaces coordinados con la llegada de los trenes, como base de partida hacia el conjunto arqueológico de Medina Azahara, al que ahora sólo puede llegarse por carretera desde la ciudad de Córdoba. Entre El Higuerón pueblo y el centro de recepción de visitantes apenas hay 1,5 Km. Es un recorrido apto para hacerse a pie.

La localización de la estación cuenta con dos posibles emplazamientos interesantes.

El primero de ellos sería el final de la calle-paseo anteriormente citada, allí donde termina bruscamente sobre las vías. La perspectiva desde ese punto a lo largo de la calle y en dirección a la sierra es abierta, sin interposiciones, y permite potenciar un recorrido con cierta continuidad visual y funcional hacia Medina Azahara.

La segunda localización, a mitad de la travesía ferroviaria, donde se encontraba la desaparecida estación, tiene a su favor la existencia de un pequeño y reciente edificio (¿construido con el propósito de albergar una estación-apeadero?), los antiguos andenes y una plazoleta frontal agradable y adecuada como antesala urbana de la estación.



La parada del tren en el pueblo de El Higuerón acercaría el complejo arqueológico de Medina Azahara al ferrocarril. Un agradable paseo, una manera de llegar "por tren" a Medina Azahara



Es preciso evitar estas situaciones que desprestigian todo lo que tenga que ver o esté cerca del ferrocarril



Un posible emplazamiento para una estación en El Higuerón pueblo

Villarrubia

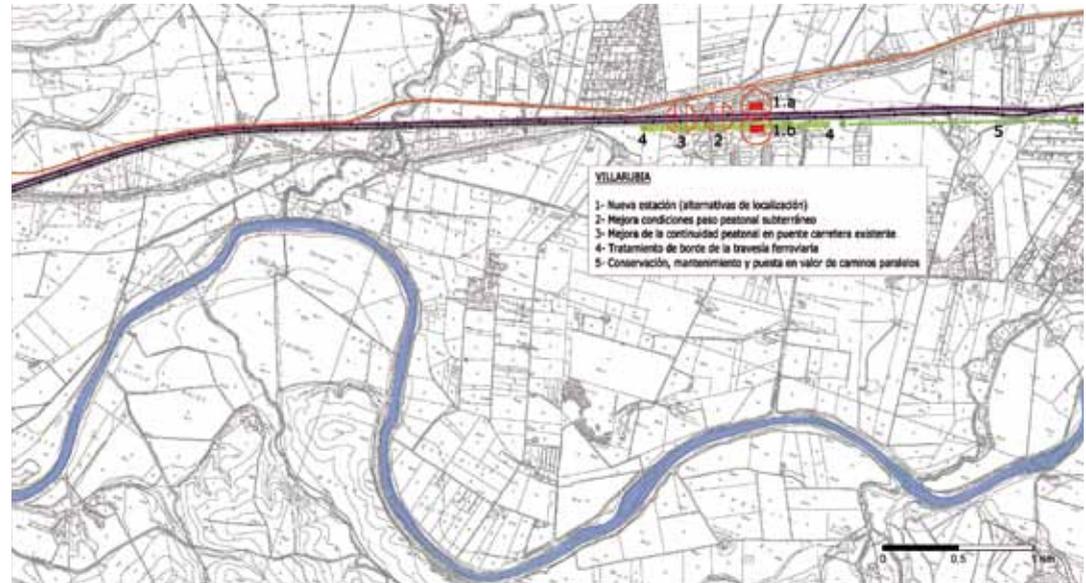


ELEMENTOS ENTORNO

	FERROCARRIL CONVENCIONAL
	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
	CARRETERAS PRINCIPALES
	SITIOS DE INTERÉS

SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES

	ACTUACIÓN EN RECINTOS DE ESTACIÓN		CREACIÓN DE PAQUES FLUVIALES VINCULADOS AL MEDIO RÍO PCC
	ACTUACIONES EN PASOS TRANSVERSALES		ESTUDIO DE REGENERACIÓN DE COMPLEJOS FERROVIARIOS
	BANAJES INDUSTRIALES NUEVOS O A RECUPERAR		REUTILIZACIÓN PÚBLICA DE SUELOS FERROVIARIOS EN DESUSO
	PROPUESTAS DE NUEVAS CONEXIONES E ITINERARIOS		TREATAMIENTO DE BORDOS FERROVIARIOS



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.H.



Villarrubia

La travesía de Villarrubia, densa barriada perteneciente al municipio de Córdoba, corta en dos su casco urbano. Tres pasos comunican ambas partes. Un paso de peatones subterráneo, un puente rodado superior y otro inferior. El estado de todos ellos es penoso, lo que exige su restauración.

Sin embargo hay que señalar como buen ejemplo de integración urbana la salida norte del paso peatonal inferior. La pavimentación, la continuidad con la calle y el pequeño recinto que se forma junto a la antigua y restaurada estación, hoy convertida en escuela taller, ofrece un adecuado entorno.

Especialmente llamativas son las escaleras por las que se accede andando al puente rodado que cruza las vías por encima. Su conservación es penosa. Van de ningún sitio a ningún sitio. Sus puntos de embarco y desembarco casi tienen carácter de vertedero.

El último de los pasos comunica Villarrubia con la barriada de El Veredón. Pasa por debajo de las vías y es mixto: está habilitado para el cruce de vehículos y personas, éstas mediante un acerado paralelo a la calzada.

Los trenes deben volver a parar en Villarrubia. Es muy intenso el tráfico por carretera entre esta población y Córdoba. El mejor lugar para la localización de la estación sería recuperar el que tuvo. Debido a la actividad allí instalada se ha logrado mantener en buen estado el edificio y sus jardines.

Existe un espacio residual comprendido entre dos vallas metálicas, inutilizado por la imposibilidad de acceso, que se prolonga paralelamente a las vías entre éstas y una de las calles extremas de la población.



Vista aérea de la travesía



Un paso feo, peligroso. Improvisación sin el más mínimo estudio previo

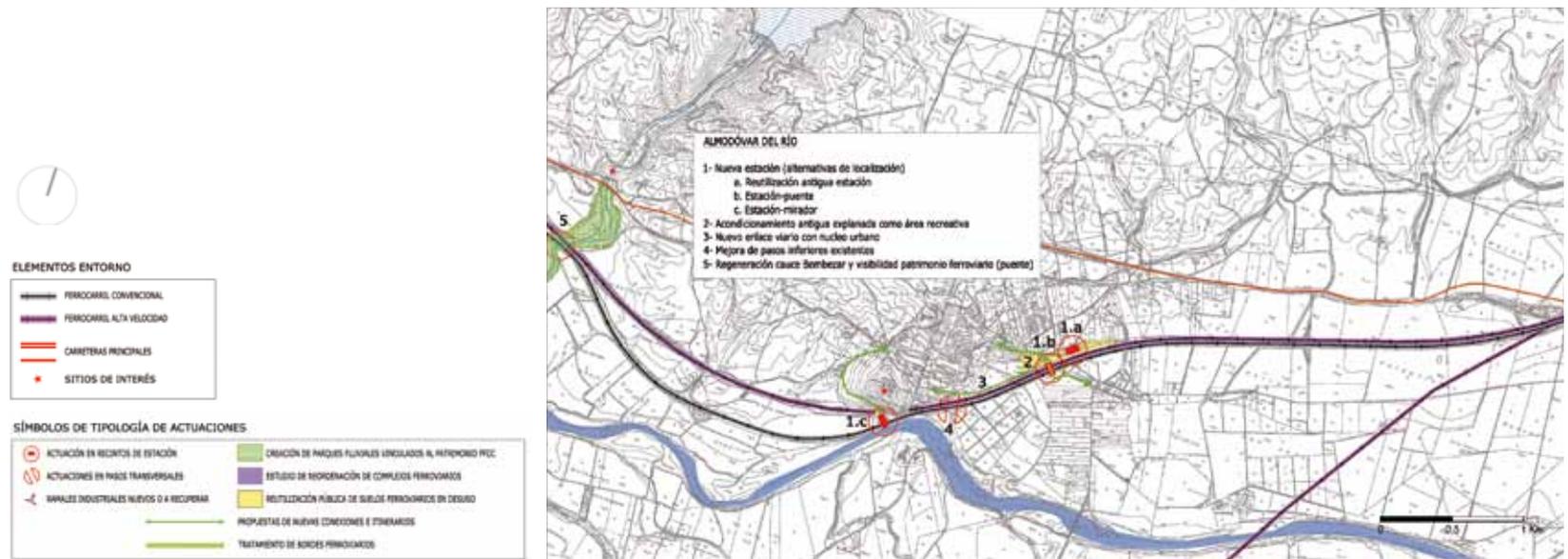


Reapertura de la antigua estación de Villarrubia



Bordes maltratados

Almodóvar del Río



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.I.



Almodóvar del Río (7.839 habitantes)

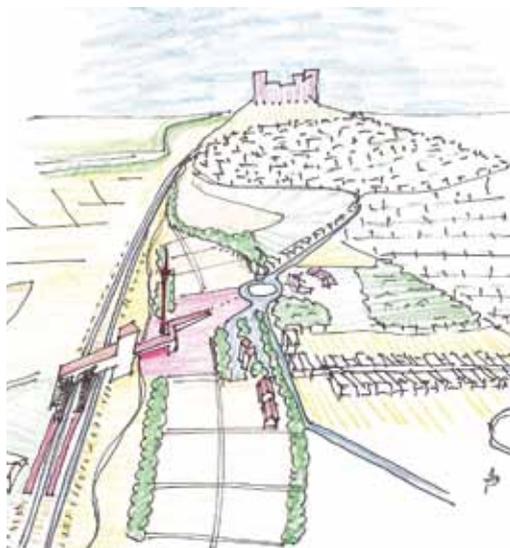
¿Hizo falta desterrar la estación de Almodóvar para tender el AVE?

Desde que se desviaron las vías de ancho ibérico de la antigua estación para dejar el paso expedito a las de alta velocidad con el fin de mantener su continuidad, llevándolas al otro lado del AVE, los trenes convencionales han venido parando en una especie de apeadero, un lugar en el andén bajo una pequeña visera al que se accedía por un oscuro y desatendido paso subterráneo, un peligroso túnel que logró el inmediato abandono de los viajeros.

Para hacer una propuesta de estación en Almodóvar hay que partir de esta dificultad. Las vías de ancho ibérico están al otro lado de las de alta velocidad, en la cara más alejada del pueblo. Se consideran tres opciones:

1. Mantenimiento del viejo edificio de la estación y establecimiento de un adecuado acceso desde allí a las vías mediante la mejora del paso inferior.
2. Estación-puente sobre el haz de vías conjunta (alta velocidad más ancho ibérico).
3. Localización de una nueva estación en la ladera de la peña del castillo. Cada caso presenta ventajas e inconvenientes.

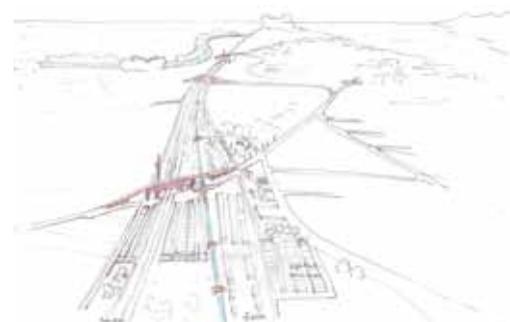
– El mantenimiento del antiguo edificio de la estación como alojamiento para el edificio de via-



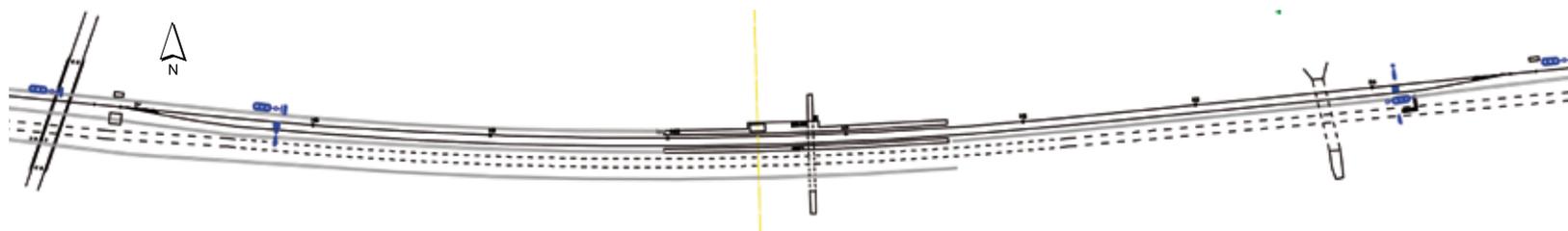
Una propuesta: estación-puente



Vista aérea del recinto de la estación



Otras alternativas que buscan la relación de Almodóvar con “la otra parte de las vías”



Emplazamiento de una estación-puente en el lugar que ocupaba el antiguo apeadero



jeros presenta el inconveniente de su relativo alejamiento del punto de embarque, el andén, que se construyó en el apeadero.

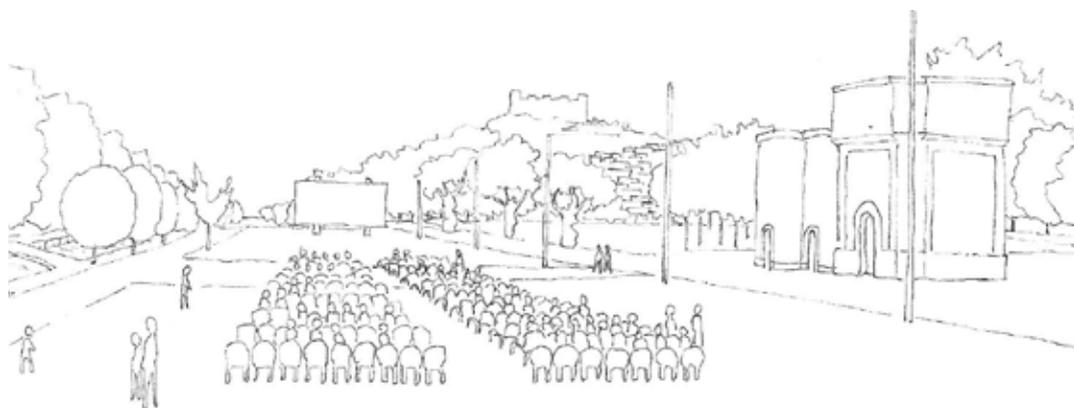
– El segundo supuesto situaría la estación en el lugar que ocupa el paso subterráneo, a la altura del apeadero. Es una solución que obliga a pasar por los terrenos de la explanada y por tanto exige la restauración de las construcciones allí existentes y del recinto en general. La estación-puente sobre el haz de vías, tipología ya experimentada, alberga todos los servicios en un edificio elevado que mediante un diseño adecuado permite una visión de 360°. Es éste un lugar de perspectivas despejadas y desde la altura de la plataforma se conseguiría dominar el conjunto de la población con su característica silueta de casas blancas en la ladera coronada por el castillo.

Por otro lado este edificio-puente integra, aunándolos, los dos trazados.

– El último de los supuestos, que debería resolver las dificultades constructivas debidas al talud prácticamente vertical de la ladera, convertiría la estación en un lugar de gran singularidad, con la posibilidad de aprovechar y potenciar las posibilidades panorámicas sobre el valle del Guadalquivir que ofrece la peña en la que se asienta el castillo (¿teleférico entre estación y casco urbano?).

Si la posición de la estación coincide con el túnel por el que atraviesa el AVE en este lugar se elimina el problema que supone atravesar sus vías en ese punto. Sin embargo el acceso a la estación, especialmente el rodado, no presenta una solución satisfactoria.

En cualquiera de los casos merece una particular atención el espacio que alojaba el antiguo haz de vías y hoy utilizado como recinto ferial y sede de otros acontecimientos festivos. Ocupa una gran extensión, está perfectamente situado y ofrece magníficas perspectivas en todas las direcciones. Su localización en la parte baja del pueblo, bordeando lo que fue una de las carreteras de en-



Cine (y autocine en invierno) al aire libre en la antigua explanada de la estación de Almodóvar



Recuperación de un paseo de gran calidad visual paralelo al ferrocarril que comunicaría con los barrios del pie del montículo sin necesidad de grandes rodeos

trada que actualmente se ha convertido en un paseo de palmeras del que queda separado por un elegante cerramiento, permite investigar diversas iniciativas. Entre ellas el acondicionamiento de la explanada como área recreativa para la emisión de proyecciones cinematográficas (¿cine de verano/autocine de invierno?), entre las que cabe incluir la creación de un festival de cine ferroviario. El uso festivo que viene haciéndose del recinto es un precedente que puede favorecer la consideración de actividades como ésta.

El enlace con otros transportes, el albergue del patrimonio existente (viejos depósitos) y la reserva de suelo disponible para un posible futuro ferroviario completan o complementan las acciones descritas.

Urge la reforma y ampliación, por su deterioro, inseguridad y fealdad, tanto del paso peatonal ya mencionado como del que existe unos doscientos metros después y que debería ser la continuación, no el tapón, de la calle que allí concurre. Ambos son impracticables en época de lluvias a pesar de que constituyen unos de los escasos pasos, si no los únicos, que, bajo la plataforma por la que discurre conjuntamente el haz de vías de alta velocidad y convencional, permiten llegar directamente desde la población a los campos de labor que la rodean, al río y a algunas instalaciones municipales.

Tampoco está resuelta la conexión entre alguno de los barrios situados en la base del montículo con el primitivo recinto de la estación, por lo que es necesario efectuar un largo rodeo para llegar a este lugar. Se podría facilitar el enlace mediante la creación de una vía de acceso, un paseo de gran calidad visual debido a las características del recorrido entre ambas partes.



Uno de estos pasos servía para llegar al apeadero. Lógicamente la gente abandonó el tren

Posadas

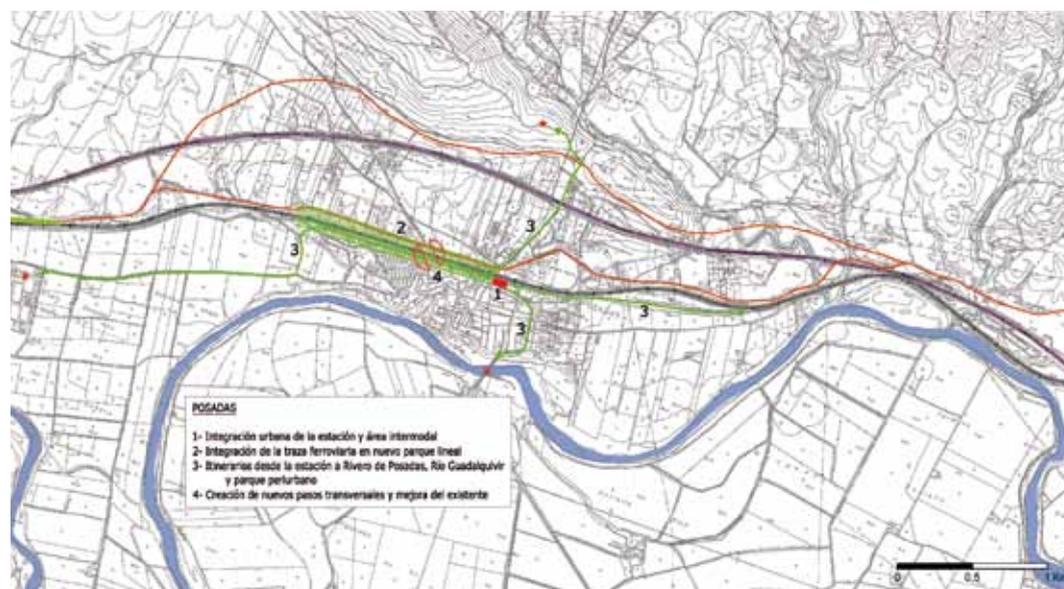


ELEMENTOS ENTORNO

	FERROCARRIL CONVENCIONAL
	FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD
	CARRETERAS PRINCIPALES
	SITIOS DE INTERÉS

SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES

	ACTUACIÓN EN RECINTOS DE ESTACIÓN		CREACIÓN DE PARQUES FLORALES ENLACADOS AL INTERIOR PVE
	ACTUACIONES EN PASOS TRANSVERSALES		ESTUDIO DE INCORPORACIÓN DE COMPLEJOS FERROVIARIOS
	BANAJES INDUSTRIALES NUEVOS O A RECUPERAR		REUTILIZACIÓN PÚBLICA DE SUELOS FERROVIARIOS EN DESUSO
	PROPUESTAS DE NUEVAS CONEXIONES E ITINERARIOS		TRATAMIENTO DE BANCOS FERROVIARIOS



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.J.



Posadas (7.558 habitantes)

El edificio de la estación y su emplazamiento configuran un espacio urbano plenamente integrado en la trama general.

En el momento de la redacción de estas líneas se está construyendo un nuevo edificio, situado unos cincuenta metros hacia el este respecto al actual, que a su vez dará lugar a la creación de un nuevo entorno ferroviario. Convendría que en la ordenación resultante se mantuviera y mejorara la inserción del conjunto en el casco urbano del que forma parte.

La eliminación del tráfico rodado de paso por la población mediante la construcción de la variante recientemente inaugurada (16 de julio de 2010) asimila la antigua travesía, muy próxima a los suelos ferroviarios y paralela en algunos tramos al tendido de las vías, a una calle.

Por otro lado, el futuro desarrollo del Plan General convertirá la traza del ferrocarril en Posadas en un recorrido central con una importante población a ambos lados del mismo. Las potencialidades que se abren en cuanto a su tratamiento urbanístico son muy atractivas y encajan con las directrices esbozadas en este trabajo.



Vista aérea del entorno ferroviario de Posadas: la actual estación, el nuevo edificio en construcción y la explanada de aparcamiento de camiones exterior al recinto



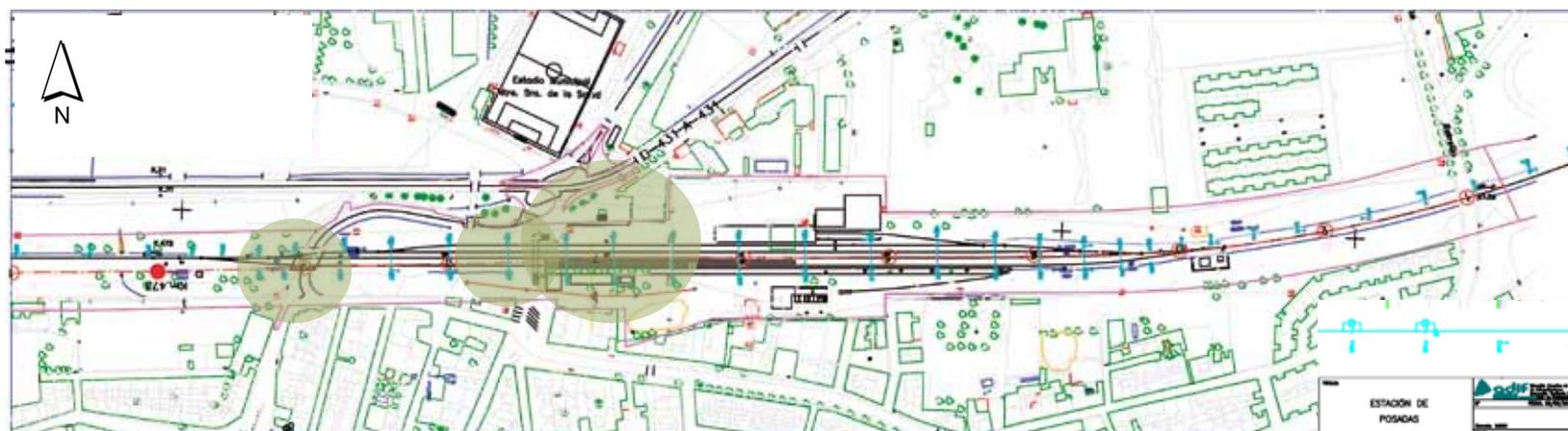
Cuidar la integración urbana de la nueva estación en construcción para que no sea un edificio desvinculado del entorno



Adecuación del entorno de la estación como espacio intermodal (pasajeros y mercancías)



Unos bordes mal resueltos



Tramo de la travesía urbana con el emplazamiento de la estación y los pasos transversales

Las intersecciones previstas, las bandas laterales que ya existen en casi toda la longitud de la travesía, la presencia ciudadana del tren en superficie, los usos y las actividades posibles en los bordes, la delimitación de un espacio ferroviario en convivencia.... Todo un abanico de posibilidades en las que ensayar soluciones de integración y dignificación de los espacios ferroviarios.

Unos espacios que pueden prolongarse en conexión con el andén y más allá con la maraña de sendas, vías pecuarias y demás caminos existentes en sus extremos. Se trata de amplios caminos rurales que en la parte este se ramifican, bajando unos hacia el río y manteniendo otros durante kilómetros una orientación paralela al mismo en dirección a Almodóvar.

Hacia el oeste, en dirección contraria, otro camino contiguo a la vía se adentra en los extensos campos de cultivo que circundan la población. Sería viable su adecuación como camino o vía de servicio apto para vehículos agrícolas y que sirva de enlace con el cercano poblado agrícola de Rivero de Posadas.

La conversión de estas bandas en calles o itinerarios paralelos al ferrocarril con la estación destacando como elemento singular, el tratamiento de las traseras de las casas que dan sobre las vías, la continuidad del andén, el deslinde y utilización de las vías pecuarias que cruzan por el término de Posadas y la referencia de alguna de ellas al recinto ferroviario de la estación por el que atraviesan... forman parte de varios de los temas recurrentes de este estudio.

La centralidad de la estación de Posadas no sólo se manifiesta por el lugar que ocupa dentro de la población y por su facilidad de acceso. Frente a ella, al otro lado de lo que hasta hace bien poco fue la carretera A-431, Córdoba-Lora del Río (convertida, como se ha dicho, en variante), se encuentra el cruce de donde parte la carretera A-3075, que a través de la sierra llega hasta la



Un paseo-avenida-ferrocarril que cruza la población integrando los nuevos crecimientos previstos por el planeamiento en Posadas y que debe mejorar las conexiones entre ambas partes

N-432, pasando por Villaviciosa de Córdoba, el embalse de Puente Nuevo y su central térmica.

En esa encrucijada se concentran diferentes actividades relacionadas con servicios de carretera y restauración, además de una explanada que, como en el caso de Villa del Río, sirve para el aparcamiento de camiones y la distribución de mercancías por carretera debido a la cercanía de áreas industriales. Desde ella aún puede accederse al interior de los terrenos de la estación. Quiere apuntarse con esto, una vez más, la oportunidad de habilitar el extenso recinto ferroviario de esta estación para colaborar con la carretera en el tráfico de mercancías, recuperando la función que tuvo hasta finales de los años ochenta del siglo pasado.

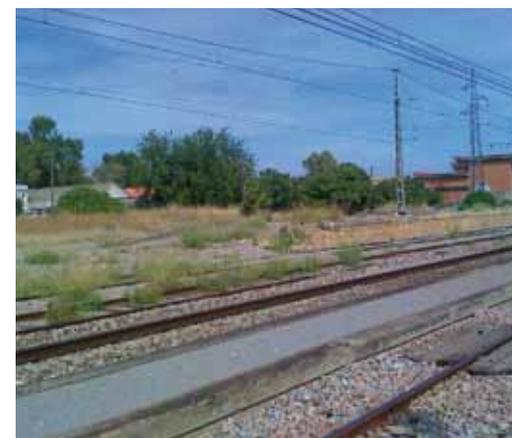
Ayudaría a lograrlo la rehabilitación de los muelles y la reconstrucción del almacén que fue derruido en aquellos años. Aun así, los camiones siguieron entrando al interior del recinto.

Completa este panorama del transporte el acondicionamiento del conjunto como nudo de comunicaciones (o intercambiador modal) por reunir unas condiciones de localización adecuadas para tal fin.

El paso inferior peatonal bajo las vías, como ocurre frecuentemente, presenta un aspecto de descuido y abandono que exige obras de mejora y mantenimiento.

La distancia entre pasos para cruzar el ferrocarril es excesivamente larga, por lo que se considera oportuno el estudio de nuevas conexiones transversales.

En Posadas conviven dos redes ferroviarias que hacen patente el alcance que tiene la escala de las infraestructuras en la ordenación del territorio en general y su inserción paisajística en particular. El trazado convencional discurre a poca distancia del de la alta velocidad y ello permite observar la repercusión y la problemática derivada de cada uno de ellos. En el caso de Posadas ha sido mínimo el esfuerzo realizado por este último trazado para



lograr algún tipo de vínculo con el medio. Las ventajas del acortamiento del viaje Madrid-Sevilla pagan un fuerte peaje que se hace notar en la escala local. La línea del AVE y a continuación la nueva variante de la carretera actúan como sucesivas barreras elevadas que cortan las vistas, dificultan la permeabilidad y segregan el territorio en un entorno tan delicado como éste, en el que se produce el contacto con los pinares que bajan desde la sierra hasta el borde mismo de la población.

Una vez más insistimos en un problema que aflora a menudo en este trabajo porque creemos que remite a una realidad: la forma de abordar mediante medidas correctoras paisajistas (diseños forzados, taludes revegetados, etc.) daños tal vez evitables previamente.

Entre Posadas y Hornachuelos la carretera avanza entre la línea de ferrocarril convencional y la de alta velocidad, delimitando unas bandas de suelo continuas de unos tres kilómetros de longitud y un ancho variable (en torno a unos 20 m).

En el apartado correspondiente a la descripción del recorrido se hacía mención a esos terrenos como una franja improductiva que separa la carretera y el tren. Demasiado estrecha para el rendimiento productivo, demasiado ancha para no ser nada.



Se propone el ajardinamiento de estas bandas longitudinales (en posible combinación con elementos de infraestructuras energéticas) buscando el contraste artificial con las grandes extensiones cultivadas de esa zona y el reforzamiento de la perspectiva de las infraestructuras existentes. Esta intervención paisajística sería visible desde el movimiento. Desde la carretera y desde el tren.



Rehabilitar y relacionar el recinto exterior e interior de la estación



Extensión del camino entre Rivero y Posadas hasta la estación

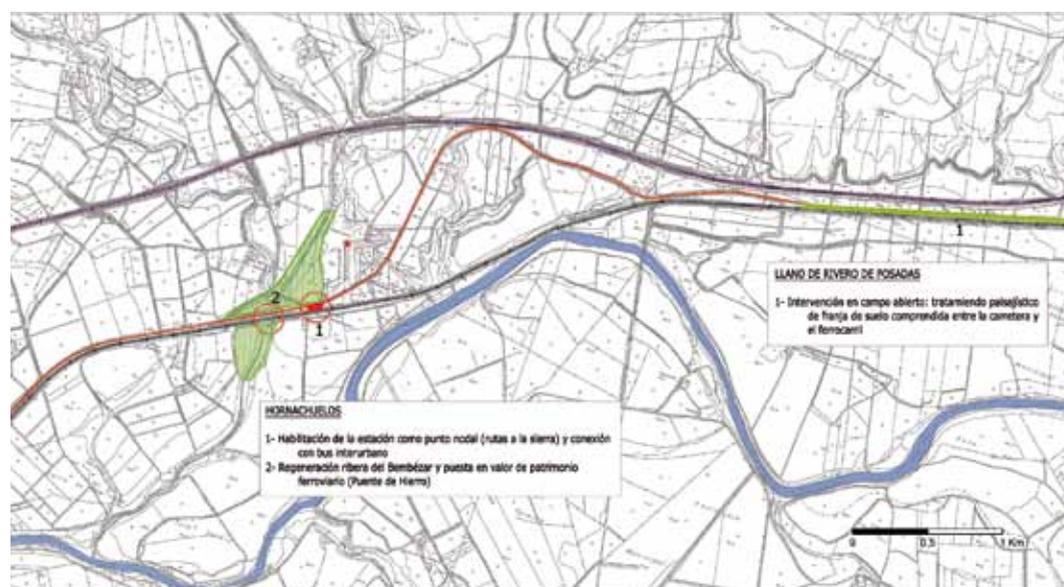
Hornachuelos



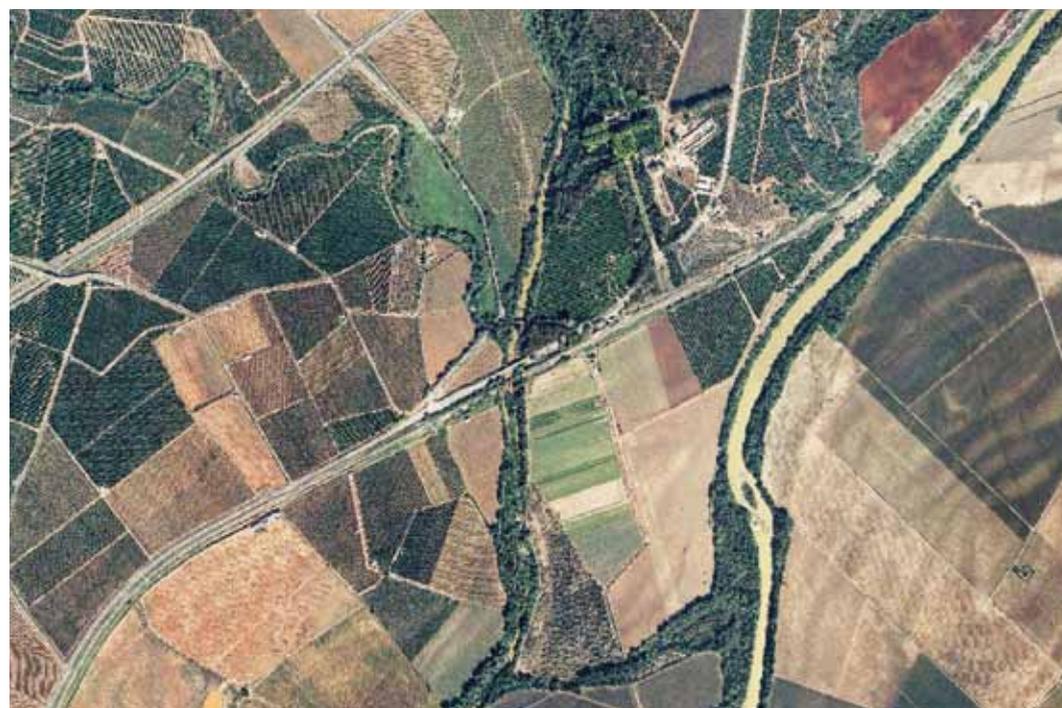
ELEMENTOS ENTORNO



SÍMBOLOS DE TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES



EL FERROCARRIL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN. 3.k.



Hornachuelos (4.684 habitantes)

Esta estación, que difiere llamativamente del resto, tiene asociado un pequeño poblado, un conjunto de casitas ferroviarias. El emplazamiento, situado en la inmediaciones del río Bembézar, ya próximo a su desembocadura en el Guadalquivir, presenta interés paisajístico y patrimonial. Además del poblado aludido encontramos a escasos metros de la salida oeste de la estación uno de los puentes de hierro inventariados sobre dicho río.

En la actualidad es tremendamente difícil acercarse a él. Una vez logrado, nos hallamos ante un entorno fluvial degradado, prácticamente inaccesible. Es la única posibilidad de contemplar ese puente ferroviario de gran valor patrimonial. Con el mismo criterio que en ocasiones similares, la visibilidad de ese patrimonio oculto conlleva la restauración del cauce en el que se encuentra.

La estación de Hornachuelos está situada en una pequeña encrucijada de caminos y carreteras y aunque la distancia al pueblo sea considerable, sí podría tener lugar su adecuación como pequeña área intermodal en coordinación con el autobús, que permitiera al menos alguna relación ferroviaria con Hornachuelos, además de su utilización como punto de partida a otros lugares de la sierra. Para ello sería conveniente desplazar a la estación la parada de autobuses existente en la carretera bajo el cobijo de una marquesina.

Las previsiones sobre la instalación de servicios terciarios de hospedaje en una de las fincas próximas al edificio de la estación van a contribuir a dotar a este enclave de cierta actividad generadora de movilidad.

Entre Hornachuelos y Palma del Río la vía recorre un gran trecho formado por una recta paralela a la carretera. En él se encuentran cinco pasos de caminos que acceden a las fincas. El vehículo o la maquina agrícola se detienen para abrir la barrera, consistente en una cadena de hierro con candado.



Hornachuelos. Posible enlace ferrocarril-carretera-sierra

Puntos de paso que pueden singularizarse paisajísticamente y aumentar su seguridad



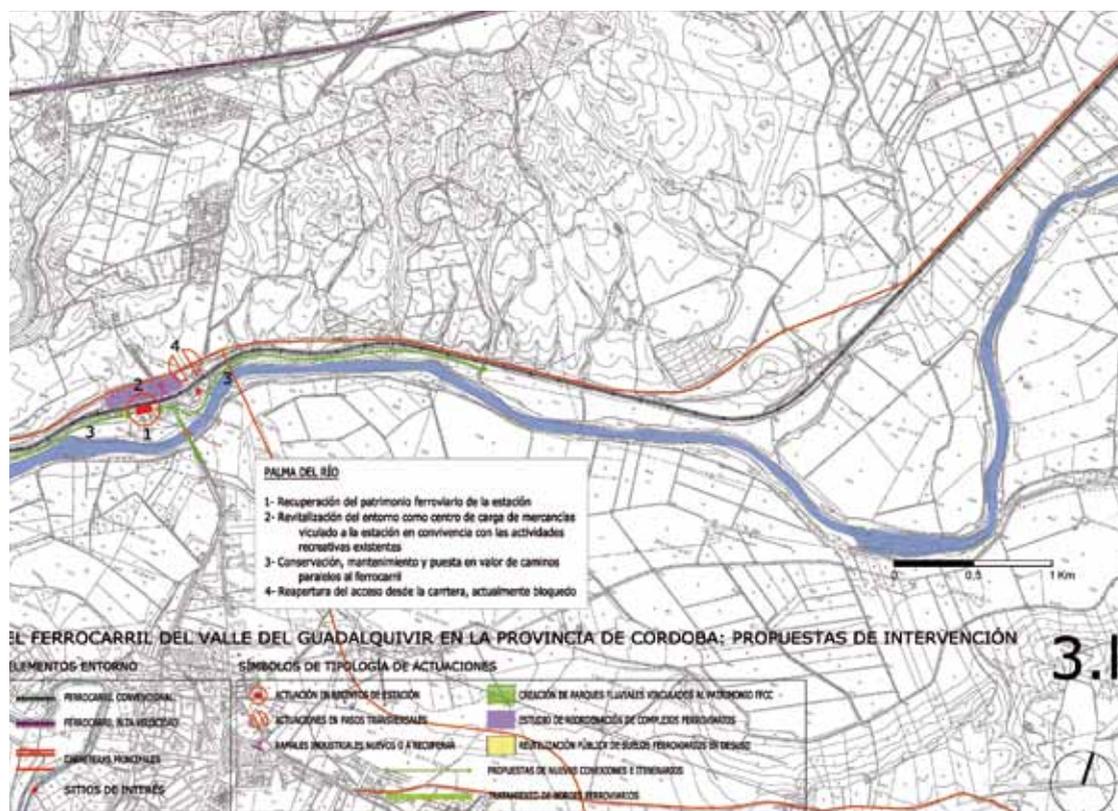
Espacios residuales y abandonados comprendidos entre carretera y ferrocarril que admiten un tratamiento paisajístico

El trayecto que une la carretera y las fincas, dejando en medio la vía, es muy corto, apenas cincuenta metros, e interrumpe perpendicularmente la estrecha franja de suelo improductivo entre carretera y ferrocarril. Su visibilidad sólo se manifiesta cuando se está muy cerca. El firme de estos caminos se encuentra en mal estado y empeora con las lluvias. Son lugares propicios para ensayar una pequeña área estancial-visual que marque un contrapunto paisajístico y sea de utilidad como parada eventual, mirador o zona de descanso.

De igual modo que en el llano de Alcolea o en parte del tramo entre Posadas y Hornachuelos, también aquí la banda de terreno anteriormente descrita, comprendida entre el ferrocarril y la carretera, es un espacio residual y abandonado, y por ello también es susceptible de algún tipo de tratamiento paisajístico que integre ambas infraestructuras y pueda ser disfrutado desde ellas.



Rehabilitación y accesibilidad de la ribera del Bembézar. Visibilización del patrimonio ferroviario



Palma del Río (21.588 habitantes)

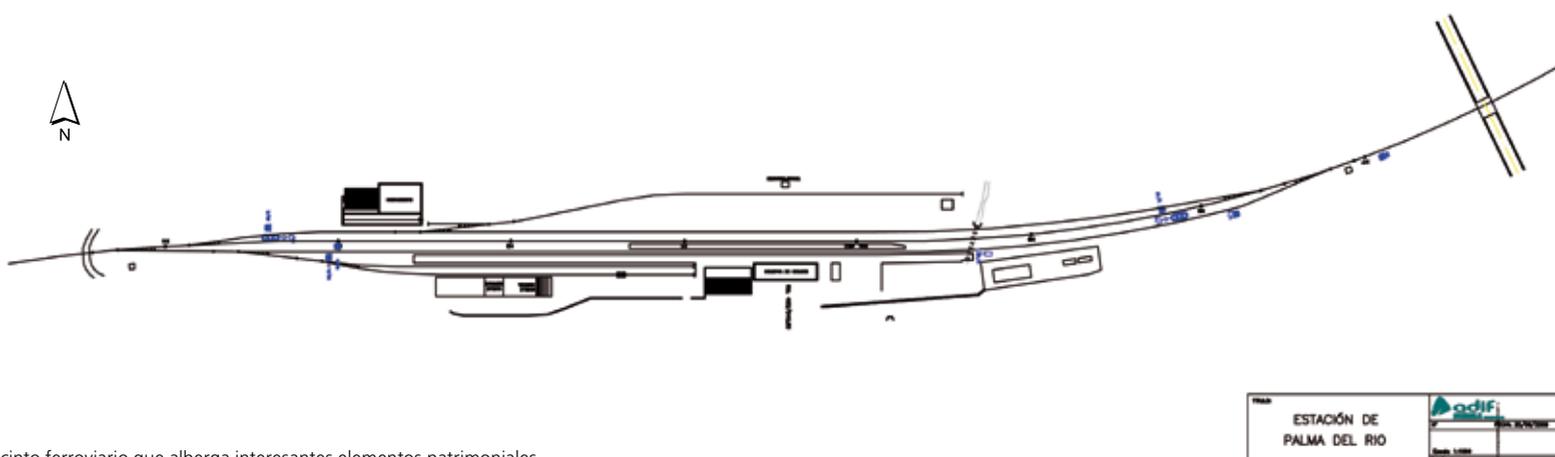
La estación forma parte de un pequeño núcleo edificado que, además del edificio de viajeros, agrupa algunas viviendas y actividades de almacenamiento. A él se accede desde la antigua carretera que comunicaba Palma con la A-431 (Córdoba-Lora del Río siguiendo el Guadalquivir).

Responde al tipo de estación aislada respecto a la población. Pero no desenganchada. El tramo de casi dos kilómetros que separa Palma del Río de su estación se ha convertido, después de la construcción del reciente y espectacular puente sobre el Guadalquivir, que sirve de nuevo acceso rodado a la ciudad (una de las ciudades medias contempladas en el POTA), en un agradable paseo. Su tratamiento, que incluye el paso por el puente metálico de la carretera vieja, permite llegar a un lugar que agrupa en un espacio próximo la estación, la ermita y un mirador sobre el río. Este itinerario podría continuarse hasta alcanzar el camino asociado al ferrocarril, muy próximo al río, que discurre al este de Palma.

Sin embargo las obras no han cuidado todos los detalles y han dejado sin rematar el encuentro entre la antigua carretera de acceso a Palma y la general, convertido en un montón de tierra que hace de tope bruscamente.



Posibilidad de enlazar itinerarios. La vista permite distinguir el emplazamiento de la estación de Palma y su relación con la ciudad, así como el entorno semi-industrial y recreativo en que está inmersa. Puede apreciarse la oportunidad de enlazar el itinerario peatonal estación-ciudad con el camino asociado al ferrocarril y paralelo al río que se extiende hacia el este



Un recinto ferroviario que alberga interesantes elementos patrimoniales

El recinto de la estación, cuya playa de vías mantiene interesantes vestigios de ingeniería ferroviaria a los que se hace referencia en el apartado sobre patrimonio, engloba un espacio de aparcamiento y una diminuta zona ajardinada. Recientemente se han efectuado diversas obras de acondicionamiento en el conjunto.

Un minibús-lanzadera recoge o lleva a los viajeros desde Palma a la estación.

El trayecto entre la población y este lugar está muy concurrido. Un estudio pormenorizado del programa funcional que podría acoger esta estación debería estar enfocado a potenciar ese polo de atracción sobre el entorno.

Palma del Río es, después de Córdoba, la entidad de población más importante del ámbito de estudio. Por número de habitantes y por el papel que recientemente está desempeñando en la economía provincial, ya que ha pasado a ser una de las más dinámicas³. Se señala este aspecto por la posible reconsideración de la estación como infraestructura de apoyo en ese sentido.

Desde el punto de vista paisajístico sería interesante analizar el comportamiento de una estación de tamaño medio, ubicada en las inmediaciones de un espacio agrícola valioso productivamente y de gran calidad visual, al ser utilizado como pieza multifuncional, en la que confluyen amistosamente actividades recreativas y culturales con otras propias de una infraestructura de transporte.

Y, por otro lado, cabe reseñar el ensayo de un polígono industrial asociado a la industria agropecuaria en pleno campo y con centro en la estación.

Por último, se plantea que la estación de Palma del Río podría albergar un centro de exposición del patrimonio ferroviario, satisfaciendo, en un lugar muy concurrido, las demandas futuras de actividades culturales.

3. Datos de la Cámara de Comercio de Córdoba para los años 2009 y 2010.



La Estación de Palma del Río podría albergar un centro de exposición del patrimonio ferroviario, contribuyendo a potenciar la vocación cultural y las expectativas del ámbito en que está situada



Una estación de tamaño medio, ubicada en las inmediaciones de un espacio agrícola valioso productivamente y de gran calidad visual, que puede utilizarse como pieza multifuncional, en la que confluyen amistosamente actividades recreativas y culturales con otras propias de una infraestructura de transporte

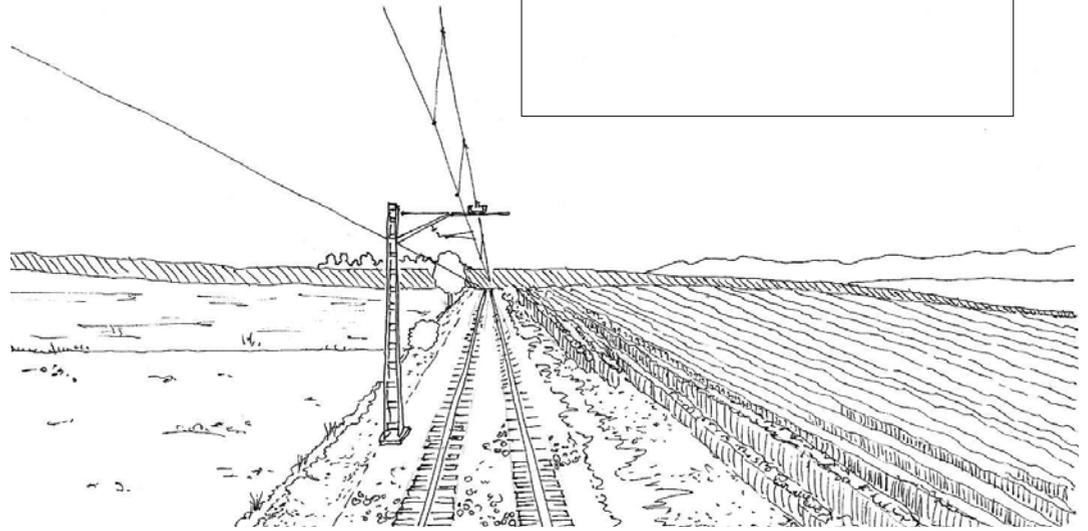
Bibliografía

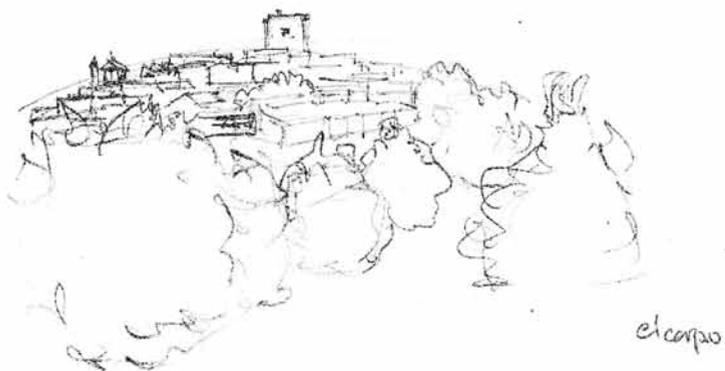
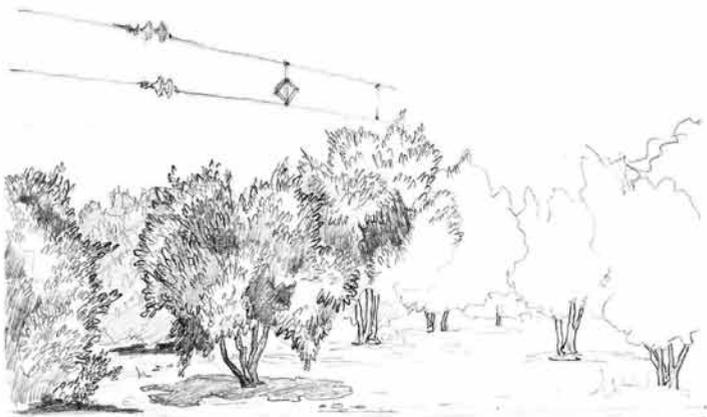
- AA.VV (1999): *Arquitectura e industria modernas*. Actas del Segundo Seminario DOCOMOMO Ibérico (Documentación y Conservación de la Arquitectura y el Urbanismo del Movimiento Moderno), Sevilla.
- AA.VV. (1999): *Mediterráneo: territorio y paisaje. Atlas ambiental del Mediterráneo*. Fundació Territori i Paisatge, Agencia Española de Cooperación Internacional, Barcelona.
- AA.VV. (2009): *Llibre d'estil de les carreteres catalanes*. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- ARIAS SIERRA, P. (2003): *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad de Sevilla, 2003.
- BASTUS, F. (2008): *Manual de construcción de caminos de hierro*. Editorial Maxtor, Valladolid (edición original: librería de Rosa y Bouret, París 1865).
- BENASSO, R. (1969): *El mundo de Haroldo Conti*. Galerna, Buenos Aires.
- BOSCH CASADEVALL, J. M. (2007): *Buenas prácticas de paisaje. Líneas guía*. Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- CABALLERO CASADO, C; REY MUÑOZ, R y SÁNCHEZ LOZANO, T. (2007): *Los ferrocarriles de Andalucía en la Revista de Obras Públicas (1853-2004)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- CAPEL, H. (2001): *Dibujar el mundo. Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CAZ, R. del; GIBOSOS, P. y SARAVIA, M. (2003): *Planes Parciales Residenciales. Manual profesional*. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, Valladolid.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2008): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2008): *La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto*. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2008): *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013)* Junta de Andalucía, Sevilla.
- COPETA, C. y LOIS, R. (Eds.) (2009): *Geografía, paisaje e identidad*. Editorial Biblioteca Nueva, Madrid.
- COSTA PÉREZ, J.C. (Coord.) (2002): *Manual para la diversificación del paisaje agrario*. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- Cuadernos del Archivo Ferroviario*, nº 3 y 4 (2008 y 2009). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (1998): *Las obras públicas en el paisaje*. CEDEX. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Ministerio de Fomento, Madrid.
- FOUCAULT, M. (1984): "Des espaces autres". *Architecture, Mouvement, Continuité*, nº 5, octubre de 1984. [conferencia pronunciada en marzo de 1967 ante el *Cercle d'Études Architecturales*].
- GARCÍA MATEO, J.L. (Dir.) (2004): *Inventario de puentes ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ediciones Doce Calles SL., Madrid.
- GÓMEZ GARCÍA, M.V. (2007): *La metamorfosis de la ciudad industrial. Glasgow y Bilbao: dos ciudades con un mismo recorrido*. Talasa Ediciones, Madrid.
- HARVEY, D. (1998): *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu Editores, Buenos Aires.
- HARVEY, D. (2003): *Espacios de esperanza*. Akal, Madrid.

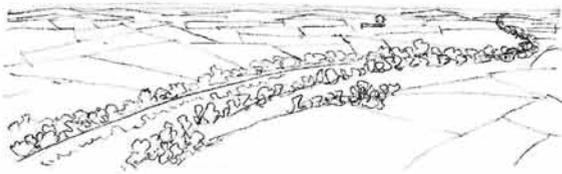
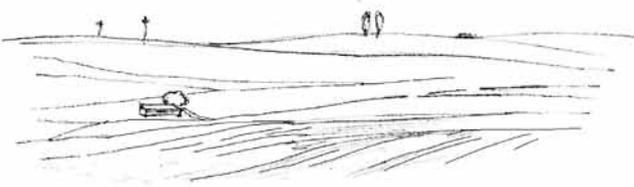
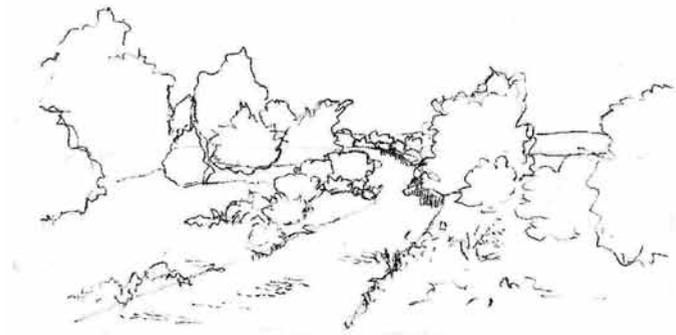
- HERCE VALLEJO, M. (Edit.) (2002): *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Departamento de Infraestructuras de Transporte y Territorio (ITT), Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.
- HERVET, J.P. y MÉRIENNE, P. (2002): *Les canaux de Paris*. Editions Ouest-France, Paris.
- KESSLER, M. (2000): *El paisaje y su sombra*. Idea Books, Barcelona.
- LÓPEZ PITA, A. (2008): *Explotación de líneas de ferrocarril*. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona
- MATA, R. y TARROJA, A. (Coords.) (2006): *El paisaje y la gestión del territorio*. Observatorio Territorial de la Dirección de Estudios y de las Áreas Territoriales de la Diputación de Barcelona, 2006.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2007): "Convenio Europeo del Paisaje (Versión oficial en castellano)". Convenio Europeo del Paisaje. Textos y comentarios. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2009): *Patrimonio natural, cultural y paisajístico. Claves para la sostenibilidad territorial*. OSE, Madrid.
- QUIRÓS LINARES, F. (2002): "El paisaje urbano español en el siglo XIX". Ortega Cantero, N. (Ed.): *Estudios sobre historia del paisaje español*. Los Libros de la Catarata, Madrid, pp. 155-168.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, F.; LOCH, G.; NAVARRO, C. y GUTIÉRREZ DEL ARROYO, F. (1993): "El ferrocarril en la ciudad". Folleto publicado por la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid.
- POZUETA ECHAVARRI, J. (Dir.) (2009): "La ciudad paseable". Proyecto de investigación subvencionado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Ministerio de Fomento), Madrid.
- RECLUS, E. (2001): *El arroyo*. Ed. Media Vaca, Valencia.
- RIEGL, A. (2008): *El culto moderno a los monumentos*. Antonio Machado Libros, Madrid.
- SARAVIA, M. (2008): "Sobre el soterramiento de la vía del tren". *EL PAÍS*, 04/07/08.
- SCHNEIDER, H.; WETTERAN, B; WESSEL, H.A. y WIKTORIN, D. (2010): *Atlas der Metropole Rhur. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild*. Emons Verlag, Rhur.
- SUTER, J. (2009): *Valoración de una línea de ferrocarril internacional por el Pirineo Central*. Ed. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 2009. (Tesis realizada en el Departamento de Geografía de la Universidad de Berna. Premio 2007 de la Sociedad Suiza de Geografía Aplicada).
- ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (Coords.) (2002): *Paisaje y Ordenación del Territorio*. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Fundación Duques de Soria, Sevilla.

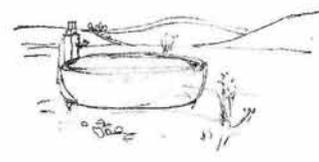
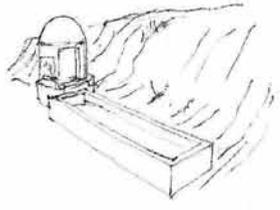
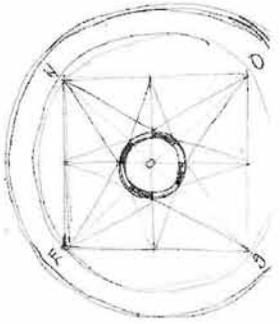
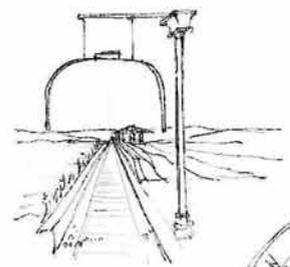
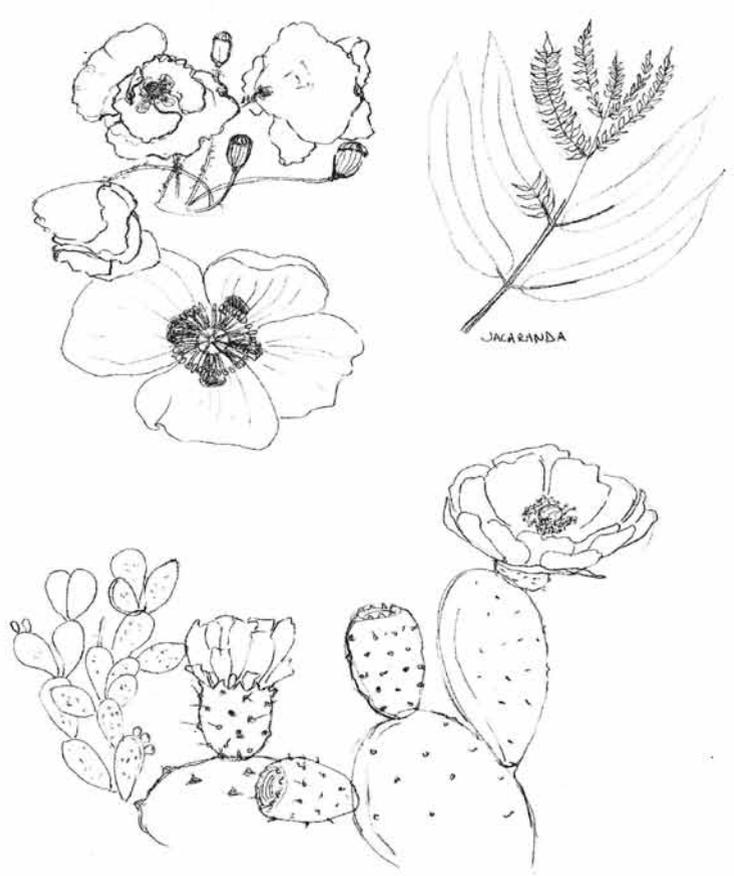
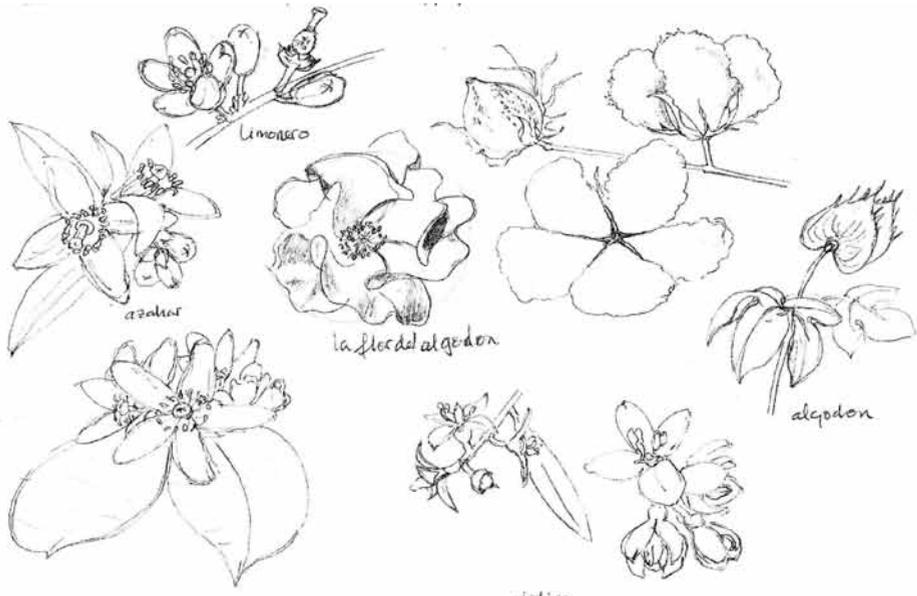
Guía visual

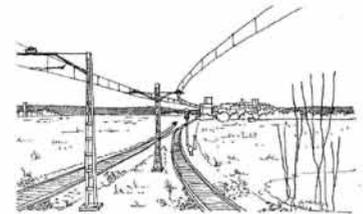
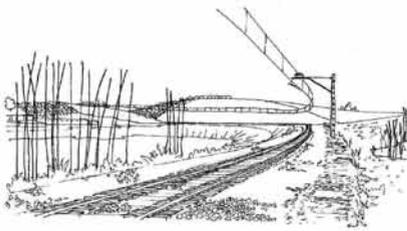
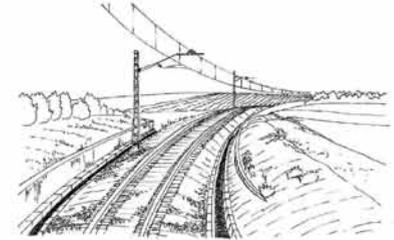
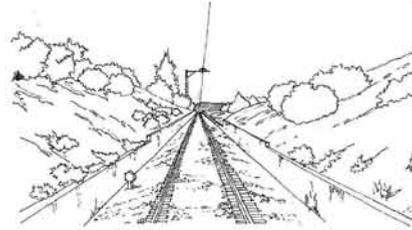
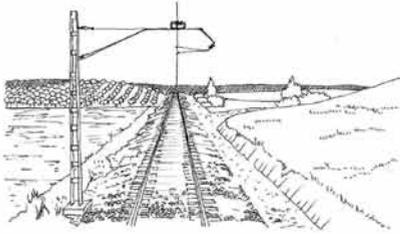
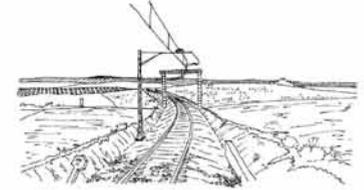
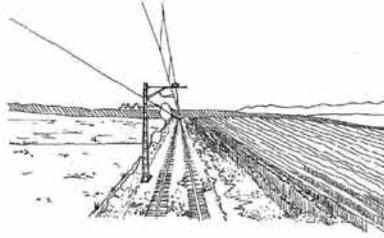
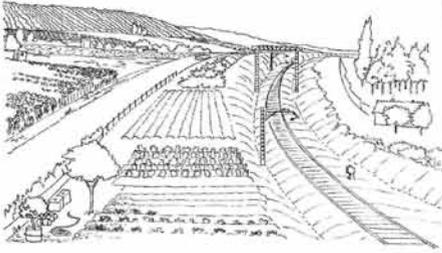
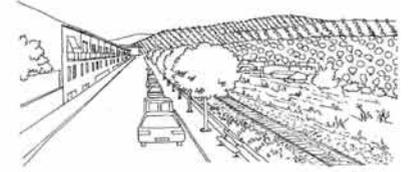
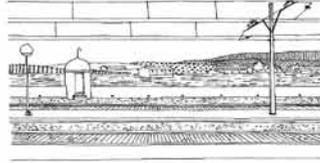
Un paisaje dibujado





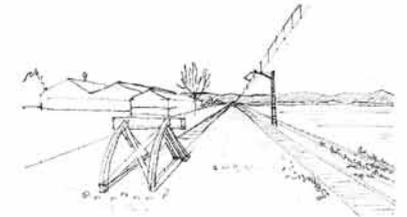
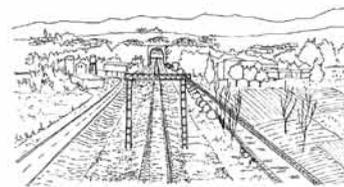
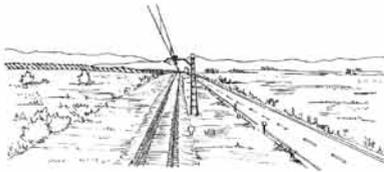
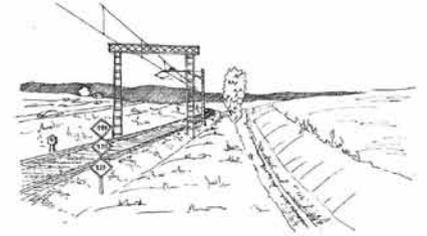
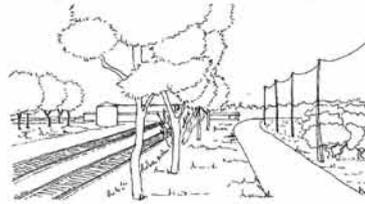
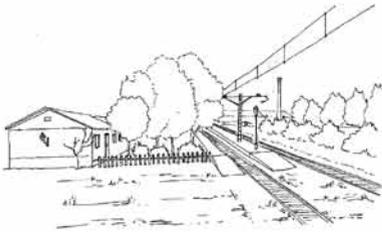
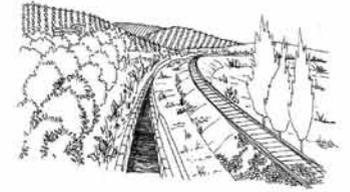
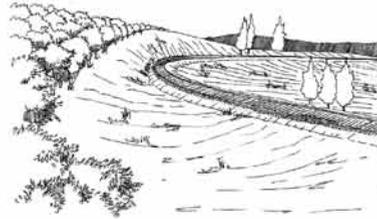
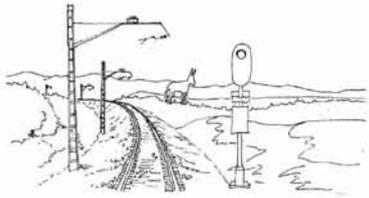
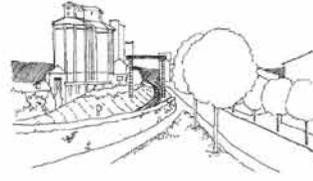


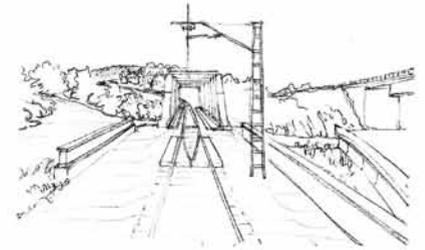
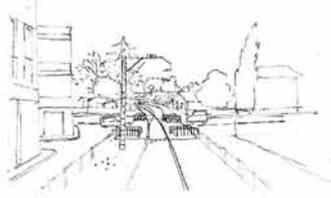


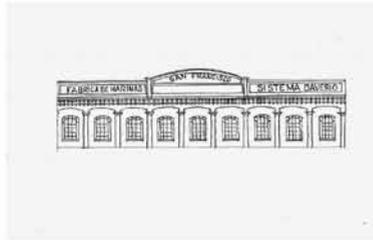
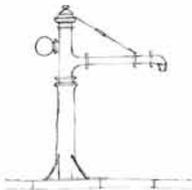
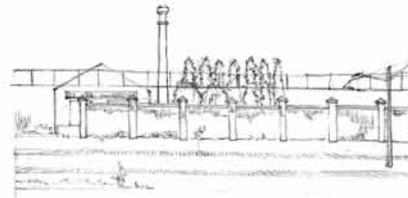


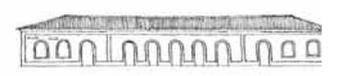
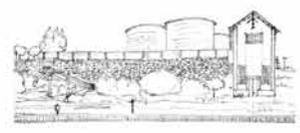
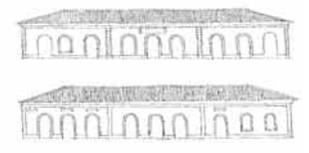
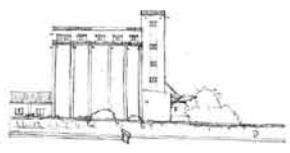


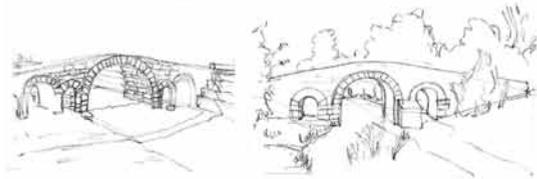
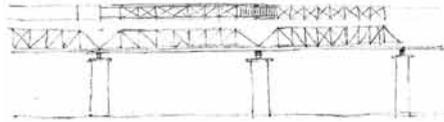
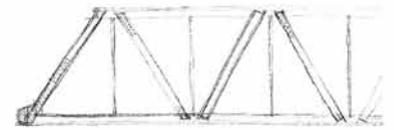
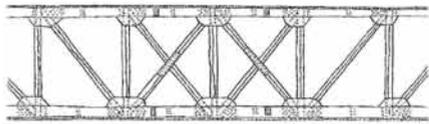
Estación en el campo



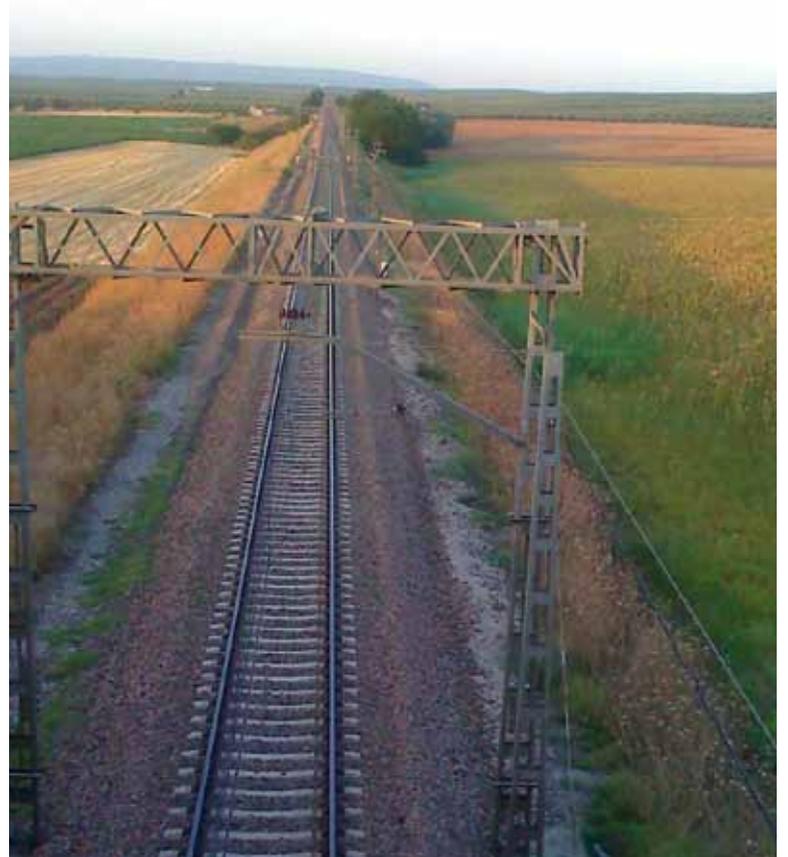








**Un paisaje
fotografiado**



Según recorrido

Recorrido paisajístico desde tierra



1. Villa del Río. La entrada del ferrocarril en el término municipal desde el este



2. Villa del Río. Polígono industrial



3. Villa del Río. Entrada a la estación desde el este



4. Villa del Río. Edificio de la estación y aparcamiento



5. Villa del Río. Andenes de la estación



6. Villa del Río. Vista de la estación desde los campos limítrofes



7. Villa del Río. Vista de la travesía desde la pasarela



8. Villa del Río. La travesía urbana del ferrocarril



9. Villa del Río. Paso a nivel



10. Villa del Río. El ámbito periurbano



11. Villa del Río. Salida oeste



12. Montoro. Entrada desde el este



13. Montoro. Entorno de la estación



14. Montoro. Fábrica de aceite en el polígono industrial adyacente



15. Montoro. Edificio de la estación



16. Montoro. Aparcamiento de la estación



17. Montoro. Andenes de la estación



18. Montoro. Camino hacia el túnel



19. Montoro. Camino hacia el túnel



20. Montoro. Camino hacia el túnel



21. Montoro. Camino hacia el túnel



22. Montoro. Camino hacia el túnel



23. Montoro. Camino asociado en el entorno del túnel



24. Montoro. Accesos del túnel



25. Montoro. Accesos del túnel



26. Montoro. Accesos del túnel



27. Pedro Abad. Paisaje ferroviario en la campiña



28. Pedro Abad. Paisaje ferroviario en la campiña



29. Pedro Abad. Paisaje ferroviario en la campiña



30. Pedro Abad. Subestación eléctrica de los años 50



31. Pedro Abad. Antiguo puente bajo del ferrocarril



32. Pedro Abad. Señalización en la vía



33. El Carpio. Caminos asociados en las proximidades de la población



34. El Carpio. Formación de lagunas en los alrededores de la población



35. El Carpio. Vista desde el este



36. El Carpio. Imagen de la catenaria



37. El Carpio. Entrada de un ramal ferroviario a la antigua azucarera



38. El Carpio. Entrada de un ramal ferroviario a la antigua azucarera



39. El Carpio. Entrada de un ramal ferroviario a la antigua azucarera



40. El Carpio. Tren ARCO (Andalucía-Valencia-Barcelona)



41. El Carpio. Paso interrumpido de un camino próximo a la población



42. El Carpio. La silueta industrial que acompaña a la estación



43. El Carpio. Industrias colindantes con la estación



44. El Carpio. Edificio de la estación y aparcamiento



45. El Carpio. Interior del recinto de la estación



46. El Carpio. Almacén



47. El Carpio. Topera



48. El Carpio. Antiguas instalaciones en la playa de vías



49. El Carpio. Antigua fábrica de harinas junto a la estación



50. El Carpio. Jardines de la estación



51. El Carpio. La travesía urbana del ferrocarril



52. El Carpio. La travesía urbana del ferrocarril



53. El Carpio. La travesía urbana del ferrocarril



54. El Carpio. Puente salida oeste de la travesía urbana del ferrocarril



55. El Carpio. Hacia el oeste



56. El Carpio. Hacia el oeste



57. El Carpio. Intersección del ferrocarril con una vía pecuaria



58. El Carpio. Intersección del ferrocarril con una vía pecuaria



59. Villafranca de Córdoba. El ferrocarril bordeando un olivar



60. Villafranca de Córdoba. El ferrocarril en paralelo a la autovía



61. Villafranca de Córdoba. Estación



62. Villafranca de Córdoba. Polígono industrial frente a la estación



63. Villafranca de Córdoba. Explanada de la estación



64. Villafranca de Córdoba. Andén ajardinado



65. Villafranca de Córdoba. Jardines de la estación



66. Villafranca de Córdoba. Jardines de la estación



67. Villafranca de Córdoba. Casitas para empleados del ferrocarril



68. Villafranca de Córdoba. Casitas para empleados del ferrocarril



69. Villafranca de Córdoba. Carretera de acceso a la estación



70. Villafranca de Córdoba. Carretera de acceso a la estación



71. Villafranca de Córdoba. El ferrocarril discurre por la media ladera para mantener la horizontalidad



72. Villafranca de Córdoba. Canalización paralela al ferrocarril



73. Los Cansinos. Paso del ferrocarril bajo la autovía



74. Los Cansinos. Entrada a la playa de vías



75. Los Cansinos. Recinto de la estación



76. Los Cansinos. El edificio de la estación



77. Los Cansinos. El edificio de la estación



78. Los Cansinos. El edificio de la estación



79. Los Cansinos. La estación desde la carretera



80. Llano de Alcolea



81. Alcolea. Ramal del polígono industrial



82. Alcolea. Acequias en el ámbito periurbano al este de la población



83. Alcolea. Acequias en el ámbito periurbano al este de la población



84. Alcolea. Acequias en el ámbito periurbano al este de la población



85. Alcolea. Acequias en el ámbito periurbano al este de la población



86. Alcolea. Acequias en el ámbito periurbano al este de la población



87. Alcolea. Paso cortado de la barriada de Los Ángeles



88. Alcolea. Puente de hierro sobre el Guadalquivir



89. Alcolea. Entre el Guadalquivir y el núcleo urbano



90. Alcolea. Paso a nivel en la travesía urbana



91. Alcolea. La travesía urbana del ferrocarril



92. Alcolea. Pasarela peatonal



93. Alcolea. Paso del Guadalbarbo



94. Campus Universitario de Rabanales. Acceso al apeadero



95. Campus Universitario de Rabanales. Entorno del apeadero



96. Campus Universitario de Rabanales. Jardines del apeadero



97. Córdoba. Ámbito periurbano. Zona este



98. Córdoba. Cruce de los trazados de AVE y convencional en las inmediaciones de la ciudad



99. Córdoba. Puentes rodados sobre el ferrocarril en la entrada este a la ciudad



100. Córdoba. Caminos cercanos al ferrocarril en las afueras de la ciudad



101. Córdoba. Paso del ferrocarril sobre el arroyo Pedroches



102. Córdoba. Límite este de la ciudad y arroyo Pedroches



103. Córdoba. La travesía ferroviaria en las barriadas y polígonos del este



104. Córdoba. Vista hacia el este desde el viaducto sobre el ferrocarril



105. Córdoba. Viaducto sobre el ferrocarril: perspectiva urbana hacia el oeste



106. Córdoba. La travesía ferroviaria: tramo a nivel



107. Córdoba. El contacto con las zonas verdes



108. Córdoba. La travesía ferroviaria. El contacto con la industria



109. Córdoba. Señalización en travesía urbana



110. Córdoba. La travesía ferroviaria: tramo elevado



111. Córdoba. Paseo lateral de la travesía ferroviaria



112. Córdoba. Paseo lateral de la travesía ferroviaria



113. Córdoba. La travesía ferroviaria en cajón deprimido. Zona este



114. Córdoba. La travesía ferroviaria en cajón deprimido. Zona oeste



115. Córdoba. Ámbito periurbano. Zona oeste



116. Córdoba. Ámbito periurbano. Zona oeste



117. Córdoba. Ámbito periurbano. Zona oeste



118. Córdoba. Puente ferroviario sobre el Guadalquivir (línea de Málaga)



119. Córdoba. Puente ferroviario sobre el Guadalquivir (línea de Málaga)



120. Córdoba. Puente ferroviario sobre el Guadalquivir (línea de Málaga)



121. Complejo ferroviario de El Higerón. Tapia de separación con el entorno urbano



122. Complejo ferroviario de El Higerón. Viaducto sobre las vías



123. Complejo ferroviario de El Higerón. Viaducto sobre las vías



124. Complejo ferroviario de El Higerón. Vista del recinto y las maniobras de los trenes desde el viaducto



125. Complejo ferroviario de El Higerón. Vista del recinto y las maniobras de los trenes desde el viaducto



126. Complejo ferroviario de El Higerón. Interior del recinto



127. Complejo ferroviario de El Higerón. Interior del recinto



128. Complejo ferroviario de El Higerón. Interior del recinto



129. Complejo ferroviario de El Higerón. Interior del recinto



130. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



131. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



132. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



133. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



134. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



135. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



136. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



137. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



138. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



139. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



140. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



141. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



142. Complejo ferroviario de El Higuero. Interior del recinto



143. Higuero pueblo. Andenes inutilizados



144. Higuero pueblo. Plazoleta contigua al haz de vías



145. Higuero pueblo. Travesía y calle de borde con el ferrocarril



146. Higuero pueblo. Travesía y calle de borde con el ferrocarril



147. Higuero pueblo. Final de calle sobre travesía del ferrocarril



148. Higuero pueblo. Puente sobre las vías



149. Higuero pueblo. Perspectiva desde puente en dirección oeste



150. Villarrubia. La travesía urbana del ferrocarril



151. Villarrubia. La travesía urbana del ferrocarril



152. Villarrubia. La travesía urbana del ferrocarril



153. Villarrubia. Antigua estación



154. Villarrubia. Antigua estación



155. Villarrubia. Paso peatonal bajo las vías



156. Villarrubia. Paso peatonal bajo las vías



157. Villarrubia. Vallado de separación del ferrocarril



158. Villarrubia. Parque junto a ferrocarril



159. Villarrubia. Bordes ferroviarios



160. Villarrubia. Paso rodado con acerado bajo el ferrocarril



161. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección este



162. Almodóvar del Río. Mirador desde el pueblo



163. Almodóvar del Río. Fachada exterior de la estación



164. Almodóvar del Río. Fachada interior de la estación



165. Almodóvar del Río. Acceso al recinto de la estación



166 . Almodóvar del Río. Recinto interior de la estación



167. Almodóvar del Río. Antigua estación



168. Almodóvar del Río. La explanada de la estación



169. Almodóvar del Río. La explanada de la estación



170. Almodóvar del Río. La explanada de la estación



171. Almodóvar del Río. Antiguos depósitos en el recinto de la estación



172. Almodóvar del Río. Cerramiento entre calle y recinto de la estación



173. Almodóvar del Río. Cerramiento entre calle y recinto de la estación



174. Almodóvar del Río. Paso bajo las vías



175. Almodóvar del Río. Paso bajo las vías



176. Almodóvar del Río. Paso bajo las vías



177. Almodóvar del Río. El paso de la línea férrea entre el montículo y el río Guadalquivir



178. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección oeste



179. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección oeste



180. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección oeste



181. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección este



182. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección este



183. Almodóvar del Río. Vista desde el castillo, dirección este



184. Almodóvar del Río. El ferrocarril y el río



185. Almodóvar del Río. Puente sobre el río Guadiato



186. Almodóvar del Río. La presa de la Breña II sobre el río Guadiato



187. Entre Almodóvar del Río y Posadas.



188. Posadas. Vista en dirección este desde puente urbano



189. Posadas. La travesía ferroviaria. Zona este



190. Posadas. La travesía ferroviaria. Zona este



191. Posadas. Construcción de un nuevo edificio para la estación a escasos metros de la actual



192. Posadas. Andenes de la estación



193. Posadas. Andenes de la estación



194. Posadas. Estación



195. Posadas. Estación



196. Posadas. Estación



197. Posadas. Estación



198. Posadas. Entorno urbano de la estación



199. Posadas. Pinturas en el bar de la estación



200. Posadas. Pinturas en el bar de la estación



201. Posadas. Pinturas en el bar de la estación



202. Posadas. Salita de espera



203. Posadas. Explanada para aparcamiento de camiones junto a recinto de la estación



204. Posadas. Explanada para aparcamiento de camiones junto a recinto de la estación



205. Posadas. Paso peatonal bajo las vías a la salida de la estación



206. Posadas. Paso peatonal bajo las vías a la salida de la estación



207. Posadas. Paso peatonal bajo las vías a la salida de la estación



208. Posadas. Paso peatonal bajo las vías a la salida de la estación



209. Posadas. Tramo de travesía urbana frente a la estación



210. Posadas. Vivienda para empleados del ferrocarril



211. Entre Posadas y Hornachuelos. Inmediaciones del poblado Rivero de Posadas



212. Entre Posadas y Hornachuelos. Inmediaciones del poblado Rivero de Posadas



213. Entre Posadas y Hornachuelos. Paralelismo entre carretera y ferrocarril



214. Entre Posadas y Hornachuelos. Paralelismo entre carretera y ferrocarril



215. Entre Posadas y Hornachuelos. Pasos de caminos y accesos a fincas



216. Entre Posadas y Hornachuelos. Pasos de caminos y accesos a fincas



217. Entre Posadas y Hornachuelos. Pasos de caminos y accesos a fincas



218. Entre Posadas y Hornachuelos. Pasos de caminos y accesos a fincas



219. Entre Posadas y Hornachuelos. Circulación de un tren regional



220. Entre Posadas y Hornachuelos. Paisaje agrario de la Vega del Guadalquivir



221. Entre Posadas y Hornachuelos. Paisaje agrario de la Vega del Guadalquivir



222. Hornachuelos. Paisaje cercano a la estación



223. Hornachuelos. Andenes estación



224. Hornachuelos. Edificio de la estación



225. Hornachuelos. Paso a nivel junto a la estación



226. Hornachuelos. Entorno de la estación y parada del autobús



227. Hornachuelos. Salida oeste de la estación



228. Hornachuelos. Puente metálico sobre el río Bembézar



229. Hornachuelos. Puente metálico sobre el río Bembézar



230. Hornachuelos. Puente metálico sobre el río Bembézar



231. Hornachuelos. Puente metálico sobre el río Bembézar



232. Hornachuelos. Puente metálico sobre el río Bembézar



233. Hornachuelos. Entorno del Bembézar



234. Hornachuelos. Entorno del Bembézar



235. Hornachuelos. Entorno del Bembézar



236. Hornachuelos. La tierra arcillosa del valle del Guadalquivir



237. Entre Hornachuelos y Palma. Franjas de tierra entre la carretera y el ferrocarril



238. Entre Hornachuelos y Palma. Franjas de tierra entre la carretera y el ferrocarril



239. Entre Hornachuelos y Palma. Franjas de tierra entre la carretera y el ferrocarril



240. Entre Hornachuelos y Palma. Franjas de tierra entre la carretera y el ferrocarril



241. Entre Hornachuelos y Palma. Franjas de tierra entre la carretera y el ferrocarril



242. Palma del Río. Camino asociado al ferrocarril al este de la estación



243. Palma del Río. Camino asociado al ferrocarril al este de la estación



244. Palma del Río. Camino asociado al ferrocarril al este de la estación



245. Palma del Río. Antigua señalización en camino asociado



246. Palma del Río. Depósitos y otras instalaciones adyacentes a la estación



247. Palma del Río. Silo junto a la estación



248. Palma del Río. Andenes de la estación



249. Palma del Río. Edificio de la estación



250. Palma del Río. Edificio de la estación



251. Palma del Río. El aparcamiento de la estación



252. Palma del Río. Vestíbulo y sala de espera



253. Palma del Río. Vestíbulo y sala de espera



254. Palma del Río. Antiguas instalaciones ferroviarias en el recinto de la estación



255. Palma del Río. Antiguas instalaciones ferroviarias en el recinto de la estación



256. Palma del Río. Antiguas instalaciones ferroviarias en el recinto de la estación



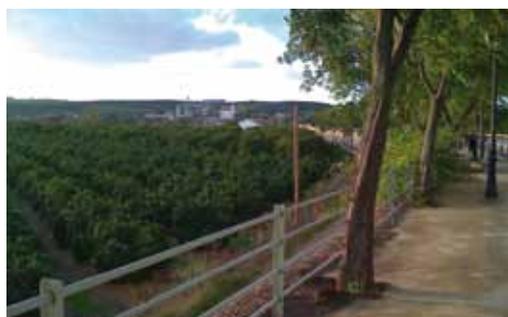
257. Palma del Río. Señalización abandonada



258. Palma del Río. Tren de trabajo detenido en la estación



259. Palma del Río. Toperas



260. Palma del Río. Itinerario acondicionado entre el núcleo urbano y el enclave donde está situada la estación



261. Palma del Río. Itinerario acondicionado entre el núcleo urbano y el enclave donde está situada la estación

Recorrido paisajístico

la mirada desde el tren



1. Desde Villa del Río.....



2



3



4



5



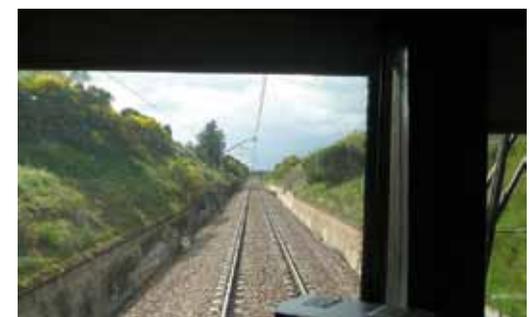
6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34



35



36



37



38



39



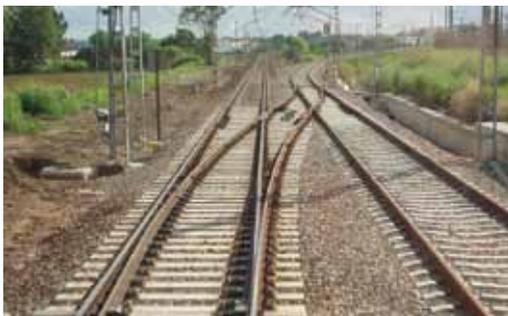
40



41



42



43



44



45



46



47



48



49



50



51



52



53



54



55



56



57



58



59



60



61



62



63



64



65



66



67



68



69



70



71



72



73



74



75



76



77



78



79



80



81





82



83



84



85



86



87



88



89



90. hasta Palma del Río

Recorrido paisajístico

desde el aire



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33





34



35



36



37



38



39



40



41



42



43



44



45



46



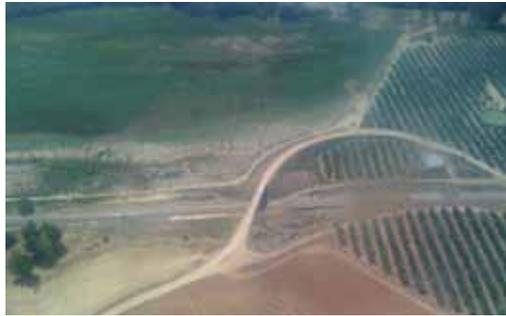
47



48



49



50



51



52



53



54



55



56



57





58



59



60



61



62

Áreas temáticas

Caracterización del entorno ámbito urbano



1 Villa del Río



2 Villa del Río



3 El Carpio



4 El Carpio



5 El Carpio



6 El Carpio



7 El Carpio



8 Alcolea



9 Córdoba



10 Córdoba



11 Córdoba



12 Córdoba



13 Córdoba



14 Villarrubia



15 Villarrubia



16 Posadas



17 Posadas



18 Posadas

Áreas temáticas

Caracterización del entorno ámbito periurbano



1 Villa del Río



2 Villa del Río



3 Alcolea



4 Alcolea



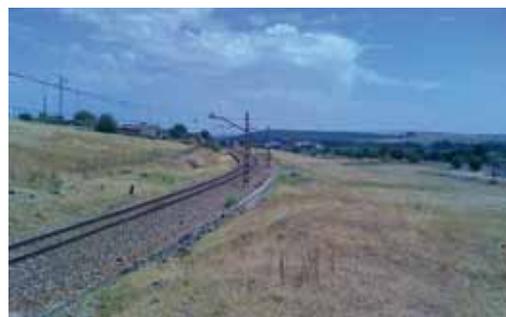
5 Alcolea



6 Alcolea



7 Alcolea



8 Córdoba



9 Córdoba



10 Córdoba



11 Córdoba



12 Córdoba



13 Córdoba



14 Villarrubia



15 Posadas



Áreas temáticas

Caracterización del entorno campo abierto



1 Villa del Río



2 Montoro



3 Pedro Abad



4 Pedro Abad



5 Pedro Abad



6 Pedro Abad



7 El Carpio



8 El Carpio



9 Llano de Alcolea



10 Córdoba



11 Posadas



12 Posadas



13 Posadas



14 Hornachuelos



15 Hornachuelos



16 Palma del Río



17 Palma del Río



18 Palma del Río



Áreas temáticas

Transversalidades viarias

FFCC PASO INFERIOR



1 El Carpio



2 El Carpio



3 Córdoba



4 Córdoba



5 Córdoba (salto de carnero)



6 Córdoba



7 Córdoba



8 El Higuerón



9 El Higuerón

FFCC PASO INFERIOR



10 El Higuérón



11 El Higuérón



12 El Higuérón



13 El Higuérón



14 Higuérón pueblo

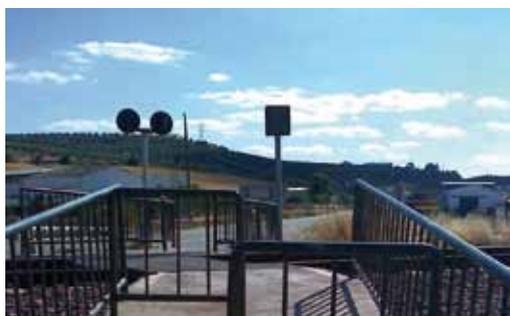


15 Posadas



16 Posadas

FFCC PASO A NIVEL



1 Villa del Río



2 Villa del Río



3 Villa del Río



4 Villa del Río



5 Villa del Río



6 Alcolea (Barriada de los Ángeles)



7 Alcolea (Barriada de los Ángeles)



8 Alcolea



9 Alcolea

FFCC PASO A NIVEL



10 Alcolea



11 Alcolea



12 Entre Posadas y Hornachuelos



13 Entre Posadas y Hornachuelos



14 Entre Posadas y Hornachuelos



15 Entre Posadas y Hornachuelos



16 Hornachuelos



17 Hornachuelos



18 Entre Hornachuelos y Palma del Río

FFCC PASO A NIVEL



19 Entre Hornachuelos y Palma del Río



20 Entre Hornachuelos y Palma del Río



21 Entre Hornachuelos y Palma del Río



22 Entre Hornachuelos y Palma del Río



23 Entre Hornachuelos y Palma del Río



24 Entre Hornachuelos y Palma del Río



25 Entre Hornachuelos y Palma del Río



26 Palma del Río

FFCC PASO SUPERIOR



1 Pedro Abad



2 Córdoba



3 Córdoba



4 Córdoba (FFCC sobre FFCC)



5 Villarrubia



6 Villarrubia



7 Villarrubia



8 Villarrubia



9 Villarrubia

Áreas temáticas

Transversalidades peatonales



1 Villa del Río



2 Villa del Río



3 Villa del Río



4 Villa del Río



5 El Carpio



6 El Carpio



7 El Carpio



8 El Carpio



9 El Carpio



10 El Carpio



11 Alcolea



12 Alcolea



13 Alcolea



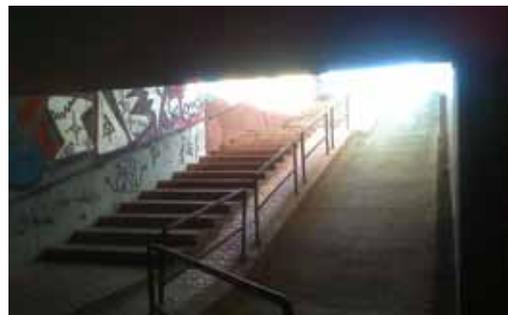
14 Villarrubia



15 Villarrubia



16 Villarrubia



17 Villarrubia



18 Villarrubia



19 Villarrubia



20 Almodóvar del Río



21 Almodóvar del Río



22 Almodóvar del Río



23 Almodóvar del Río



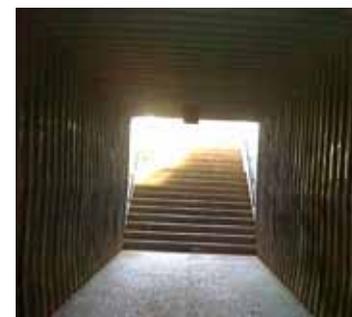
24 Posadas



25 Posadas



26 Posadas



27 Posadas

Áreas temáticas

Transversalidades ambientales



1 Villa del Río (Arroyo Salado)



2 El Carpio (Cruce Vía pecauria)



3 Alcolea (Guadalquivir)



4 Alcolea (Guadalquivir)



5 Alcolea (Guadalbarbo)



6 Córdoba (Campiña)



7 Córdoba (Campiña)



8 Córdoba (Vaguada)



9 Córdoba (Arroyo Pedroches)



10 Córdoba (Cruce Vía pecauria)



11 Córdoba (Vaguada Pedroches)



12 Córdoba (Guadalquivir)



13 Villarrubia



14 Entre Villarrubia y Almodóvar del Río



15 Almodóvar del Río (Guadiato)



16 Hornachuelos (Bembézar)



17 Hornachuelos (Bembézar)



18 Hornachuelos (Bembézar)

Áreas temáticas

Caminos de acompañamiento y otras formas de relación lineal



1 Villa del Río



2 Villa del Río



3 Montoro



4 Montoro



5 Montoro



6 Montoro



7 Montoro



8 El Carpio



9 Villafranca de Córdoba



10 Alcolea



11 Alcolea



12 Alcolea



13 Alcolea



14 Córdoba



15 Córdoba



16 Córdoba



17 Córdoba



18 El Higuerón



19 El Higerón



20 El Higerón



21 Higerón pueblo



22 Villarrubia



23 Almodóvar del Río



24 Almodóvar del Río



25 Posadas



26 Posadas



27 Posadas



28 Posadas



29 Posadas



30 Posadas



31 Posadas



32 Posadas



33 Posadas



34 Palma del Río



35 Palma del Río



36 Palma del Río

Áreas temáticas

Diálogos paisajísticos
(ferrocarril, carretera,
río)



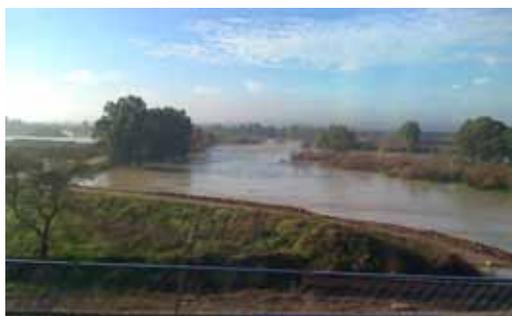
1 Llano de Alcolea



2 Llano de Alcolea



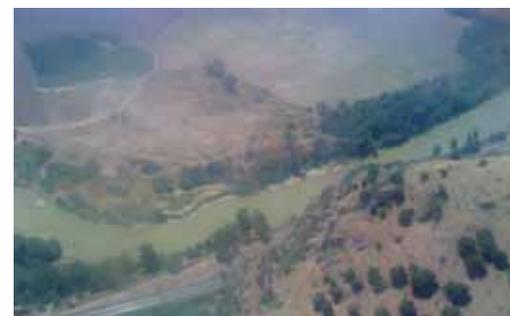
3 Entre Villarrubia y Almodóvar del Río



4 Almodóvar del Río



5 Almodóvar del Río



6 Almodóvar del Río (paso encajonado entre río y montículo)



7 Almodóvar del Río



8 Almodóvar del Río



9 Almodóvar del Río



10 Posadas



11 Posadas



12 Posadas (vegetación de ribera)



13 Hornachuelos



14 Hornachuelos



15 Hornachuelos

Áreas temáticas

Diálogos paisajísticos
(ferrocarril, carretera,
río)



1 El Carpio (antiguo ramal de la azucarera)



2 El Carpio (antiguo ramal de la azucarera)



3 Polígono industrial de Alcolea



4 Higerón pueblo



5 Higerón pueblo



6 Higerón pueblo



7 Higerón pueblo



8 Higerón pueblo



9 Higerón pueblo



10 Higerón pueblo



11 Higerón pueblo