

[156]

Reseñas

Desde su introducción en el ferrocarril, en 1964 en Japón y en 1981 en Europa, la alta velocidad ha sido objeto de numerosas publicaciones técnicas. En ellas se ha abordado la problemática que presentan los diferentes subsistemas que configuran el “sistema alta velocidad”. En el ámbito universitario, el análisis de ciertos aspectos ha dado lugar a la preparación de numerosas tesis doctorales, tanto en España como en el resto de países que disponen de servicios de alta velocidad.

Sin embargo, el estudio de los impactos socio-económicos y territoriales de este nuevo modo de transporte, como se denomina habitualmente al “ferrocarril de alta velocidad” ha merecido mucha menor atención por parte de profesionales, investigadores y estudiosos del sector.

En la literatura de referencia, pueden encontrarse algunos trabajos de interés, pero desde luego con una sensible inferior dimensión de los circunscritos al ámbito de las instalaciones y el material ferroviario. Esta realidad queda de manifiesto observando que la bibliografía de la publicación objeto de esta reseña (completa) consta de unas decenas de referencias frente a las miles que existen en el campo técnico.

En el ámbito que nos ocupa, resulta obligado recordar los trabajos del Profesor François Plassard, con ocasión de la entrada en servicio comercial de la línea de alta velocidad Paris-Lyon, a comienzos de la década de los años 80 del pasado siglo, con su conocida publicación sobre “El impacto territorial de los transportes a alta velocidad”



Los efectos socioeconómicos y territoriales del tren de alta velocidad en Segovia: retos y oportunidades

Autor: Carme Bellet Sanfeliú
Editorial: Obra Social y Cultura de Caja Segovia, Segovia 2008
Páginas: 382
ISBN: 978-84-92432-08-0

Pero no es menos cierto, en nuestra opinión, que con el paso del tiempo, los servicios de alta velocidad han dejado de ser tan solo la respuesta del ferrocarril al desarrollo experimentado por la carretera, mediante la construcción de autopistas frente a las carreteras nacionales, y de la aviación, a través de la incorporación del reactor frente a los aviones a hélice, para convertirse también en un elemento fundamental de vertebración territorial.

Estimamos por tanto, que no puede hablarse de un solo concepto de alta velocidad, sino de un concepto que se materializa en la práctica en formas diversas, en función de las circunstancias propias que concurren en cada corredor o relación, las cuales conducen a adoptar un determinado sistema de explotación.

En efecto, la experiencia ha ido poniendo de manifiesto que cuando las nuevas infraestructuras tienen capacidad disponible, es factible técnicamente y conveniente desde la perspectiva comercial, su utilización por otro tipo de servicios que no sean exclusivamente los de alta velocidad para largas distancias. Desde esta perspectiva es preciso destacar que, a nivel europeo, el ferrocarril español, Renfe, fue pionero, al comercializar a partir de octubre de 1992, los denominados servicios lanzadera entre Madrid y Ciudad Real/Puertollano. Poblaciones situadas a 170/210 km de distancia respectivamente, de Madrid, y que contaban con una población del orden de 50.000 habitantes.

El impacto socio-económico y territorial de este tipo de servicios difería por tanto sustancialmente, del que pudo producirse en la relación Paris-Lyon,

antes comentada. Gracias a los trabajos llevados a cabo por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Ciudad Real, bajo la dirección de los Profesores J. María Ureña y J. María Menéndez, hemos podido conocer mejor la repercusión de la llegada del AVE a este tipo de ciudades y en estas distancias.

Fue sin embargo necesario esperar a finales del año 2005 para que la alta velocidad en España diese un paso más, al implementar servicios de alta velocidad entre Madrid y Toledo, es decir en una relación considerada como de cercanías. Dos años más tarde, a esta nueva tipología de servicios se incorporó la relación Madrid-Segovia, que constituye el ámbito de trabajo de la publicación que comentamos.

Puede afirmarse, en consecuencia, que nos encontramos frente a una nueva temática: la repercusión de los servicios de alta velocidad en el territorio cuando se implementan en distancias cortas (50 a 70 km). El caso de la ciudad de Toledo ha sido objeto de algunos trabajos preliminares que deberán ser continuados en el futuro, para obtener conclusiones válidas en un mayor periodo temporal del transcurrido desde la llegada de los servicios de alta velocidad.

Desde nuestra perspectiva, la indudable dificultad que acompaña el análisis de los efectos territoriales y socio-económicos de las líneas de alta velocidad, ha supuesto, posiblemente, uno de los mayores frenos a la realización de este tipo de investigaciones. Junto a ella, la necesidad de contar con el imprescindible apoyo económico de Instituciones o Empresas.

[158]

Por todo ello, la publicación del estudio: “Los efectos socio-económicos y territoriales de alta velocidad en Segovia” es bienvenida. No solo por incrementar el limitado fondo bibliográfico disponible sobre el tema, sino, especialmente, por su importante contribución al conocimiento de los efectos de los servicios de alta velocidad en ciudades como Segovia, próximas a grandes núcleos urbanos, como Madrid, y que con anterioridad a la llegada de la alta velocidad, contaban con una oferta ferroviaria que, en realidad, dada su bajo nivel de calidad, no podía considerarse como tal.

El trabajo de investigación realizado bajo la dirección de la Profesora Carme Bellet Sanfeliú, proporciona en cinco apartados, los elementos clave del análisis. De ellos nos gustaría destacar dos: por un lado, el dedicado a la realidad socioeconómica de Segovia; por otro lado, el consagrado al TAV y al proyecto de ciudad y territorio. Porque es razonable esperar que la llegada del tren de alta velocidad supondrá una mejora relevante de la citada realidad socioeconómica, y también, que configure una nueva dimensión de la propia ciudad de Segovia.

En todo caso quisiéramos recordar, dado que es bien conocido, que los servicios de alta velocidad son una oportunidad para mejorar, desde una perspectiva global, la calidad de vida de los ciudadanos. Pero las oportunidades pueden plasmarse o no en realidades. De ahí que me parezca particularmente acertado el título del segundo volumen de la publicación realizada: “Retos y Oportunidades”. Como muy bien se indica en la Presentación de la publica-

ción, el libro orienta sobre las medidas necesarias de carácter complementario para que Segovia y su entorno obtenga los beneficios asociados a la alta velocidad.

La lectura del libro resulta del mayor interés: en primer lugar, por la calidad de la impresión, que invita a conocer el contenido; en segundo lugar, por cuanto una vez iniciada la lectura resulta muy difícil dejar de continuar leyendo los diversos capítulos. Por ello me congratula felicitar a cuantos han intervenido en la preparación de esta obra, que quedará siempre como una referencia obligada.

A los autores desearía recordarles la célebre frase “Si llegar es difícil, mas difícil aun es mantenerse”. Pero es imprescindible, que esta publicación no sea un punto y final, sino por el contrario, el comienzo de una serie de trabajos que vayan transmitiendo a la sociedad (no solo al sector transportes en general, y al ferroviario en particular) los cambios que poco a poco y en los próximos años el AVE producirá en Segovia. Solo de este modo será posible obtener experiencias que serán útiles, para el futuro, en otras ciudades españolas.

Es indudable que esta obra ha sido posible por el impulso dado por Caja Segovia, proporcionando a los investigadores de la misma, el soporte económico necesario para su realización. Por ello nuestro agradecimiento a su Presidente, Aitano Soto Rábanos por su apoyo en momentos económicos de especial dificultad. Estoy convencido que la sensibilidad mostrada al hacer posible este libro, permitirá que en el futuro, y con la periodicidad que pro-

ceda, continuará prestando su imprescindible apoyo para que Universidad y Empresa, continúen trabajando juntas en beneficio de la sociedad.

No quisiera concluir esta reseña, sin dejar constancia que este libro, nos brinda también la oportunidad de conocer las experiencias de otras ciudades como Toledo, Guadalajara y Ciudad Real en España, y Valance (en la línea de alta velocidad Lyon-Avignon) en Francia. De este modo, el lector dispone de un documento de gran riqueza intelectual.

Andrés López Pita
Universidad Politécnica de Cataluña