LES GRANS INFRAE DE COMUNICACIO

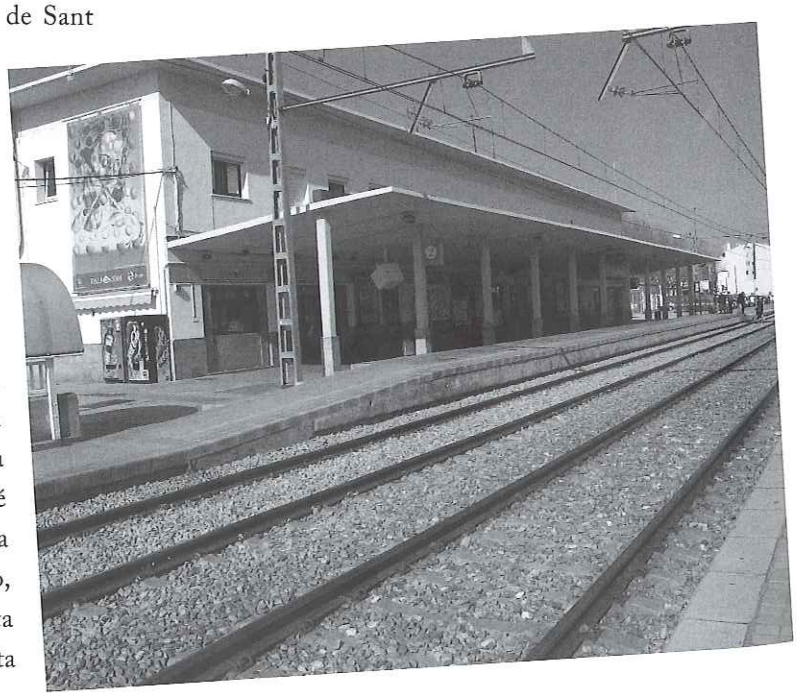
RICARD PIÉ
JOSEP M. VILANOVA

1. El valor de la posició geoestratègica de la ciutat i el tren d'alta velocitat

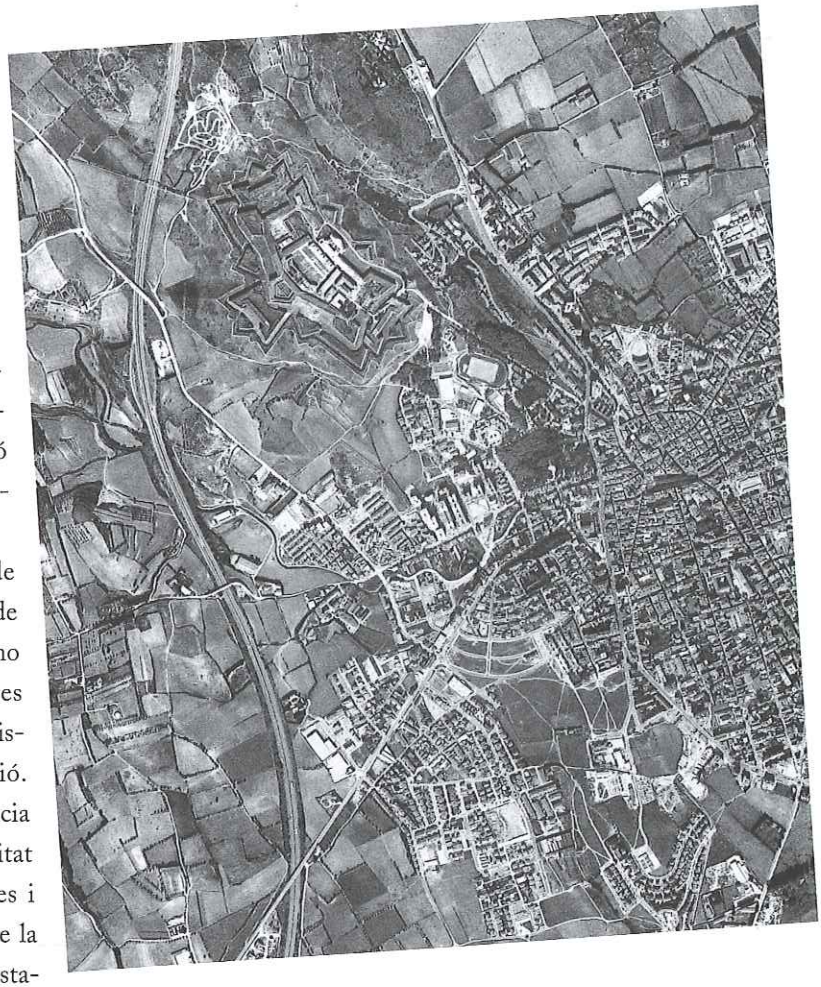
La ciutat de Figueres ha crescut i s'ha desenvolupat moltes vegades gràcies a les actuacions que li han vingut des de fora. La seva posició geoestratègica ha estat un factor decisiu que li ha servit per desplegar-se amb cert avantatge respecte al seu entorn. A l'Edat Mitjana, una carta de poblament reial la va situar en una posició de privilegi davant dels poders aristocràtics dels pobles veïns; amb el tractat dels Pirineus, la construcció del castell de Sant Ferran va esdevenir el motor de creixement i consolidació del seu paper urbà, i amb la construcció del ferrocarril i la carretera nacional, la ciutat es va convertir en el nus de comunicacions més important de la comarca.

Amb l'entrada a la Unió Europea i la desaparició de les fronteres, Figueres va perdre part dels avantatges competitius que li atorgava la seva posició. Tanmateix la decisió de l'Estat espanyol de construir la darrera estació espanyola del Tren d'Alta Velocitat (TAV) en aquesta ciutat s'ha d'interpretar com un projecte polític que encara té present el valor estratègic d'aquest punt. La importància del seu enclavament, no obstant això, pot desaparèixer si Figueres no aprofita aquesta oportunitat i no consolida els avantatges d'aquesta decisió amb un projecte propi. És evident que aquesta reflexió és compartida per molts, però no tothom participa dels mateixos propòsits i arguments.

Les preocupacions sobre com s'havia de desplegar la xarxa ferroviària del TAV han passat per diverses fases. En l'inici, als anys vuitanta, preocupava el desplegament d'una xarxa ferroviària d'alta velocitat que comuniqués entre si les grans ciutats, per articular un mapa europeu de les capitals. Als noranta, es descobrí la importància de l'estació del TAV com un lloc d'intercanvi de diversos sistemes de transport –les anomenades estacions intermodals–, amb l'objectiu d'augmentar el nombre de possibles usuaris del sistema. A final dels noranta, se superà la idea



STRUCTURES
NS



que defensava que el TAV només podia parar a les grans concentracions urbanes i es començaren a construir estacions a les ciutats intermèdies. Al principi del segle vint-i-un, la qüestió està centrada en la relació entre les ciutats mitjanes i aquesta xarxa.

Aquesta evolució ha anat acompanyada de diverses concepcions sobre la forma i la posició de l'estació. Al començament, l'estació del TAV no va rebre cap tractament especial. Les primeres línies de tren van aprofitar les instal·lacions existents, tal com va passar amb la línia París-Lió. Immediatament després, es va prendre consciència que l'arribada del TAV podia ser una oportunitat per renovar les velles instal·lacions ferroviàries i crear un nou pol d'atracció urbana a l'interior de la ciutat. En qualsevol cas, tant en les primeres estacions com en les segones, l'objectiu principal era mantenir l'avantatge competitiu d'estar en el centre de la ciutat; no tenir temps d'espera ni dependre de les condicions atmosfèriques per poder jugar amb avantatge sobre el transport aeri. No ha estat fins més tard que el TAV s'ha connectat amb els aeroports i ha entès que el més important no era aïllar-se per explotar la seva capacitat de portar els viatgers del centre d'una ciutat a una altra, sinó formar part d'un sistema intermodal connectat amb tots els mitjans de transport, i esdevenir una part clau d'un sistema integrat de la mobilitat en transport públic.

El paper de les estacions en les ciutats intermèdies ha estat més incert. En primer lloc, perquè no s'havia considerat l'opció que aquestes ciutats poguessin ubicar una estació del TAV, i posteriorment perquè no s'ha fet una reflexió específica sobre quina relació ha d'establir-se. Sovint, els debats sobre l'oportunitat i posició de les estacions del TAV en les ciutats intermèdies fan una translació mecànica dels arguments que s'han utilitzat per a les grans ciutats, sense adonar-se que les diferències entre unes i altres són abismals. El que sí sembla evident és que per a les ciutats intermèdies el pas del TAV és quelcom molt més decisiu que per a les grans ciutats. Per a les primeres, l'estació pot ser perfectament l'operació urbana més important de tot un segle, mentre que per a les segones, és una operació més de les moltes que es poden donar en el seu marc urbà.

La carretera nacional N-II patí dos canvis cap a la meitat del segle vint. En primer lloc, es va treure de l'interior del nucli –pels carrers de Girona i de la Jonquera–; després de fer-lo passar pel carrer de Sant Pere als anys cinquanta, es construí una variant per ponent –Ronda Barcelona i el Firal–. Vint anys més tard, es va construir una segona variant pel cantó de llevant, formant un gran arc que dóna accessibilitat als pobles de la costa. La construcció de l'autopista, al peu del Castell, traspassà a aquesta via la funció de canal per al trànsit de pas, mentre que a la Nacional li quedà la de distribuïdora del trànsit cap a la costa.

Les distorsions introduïdes pel peatge de l'autopista fan que actualment el 70% del trànsit de la variant de la N-II sigui de pas, superant amb escreix la seva capacitat. Per això, ara resulta absolutament necessari desdoblar-la. Així mateix, a causa del repartiment de competències administratives, l'Estat espanyol és el responsable de la carretera N-260 –l'Eix Pirinenc–, que encara passa pel centre de la ciutat. Una i altra obra –el desdoblament de la N-II i la rectificació i eixamplament de la N-260– faran que Figueres visqui un canvi substancial en els propers anys, pel que fa a les infraestructures ferroviàries –a les quals s'hi podria sumar la futura línia del tren transversal– i a les gran vies de comunicació.

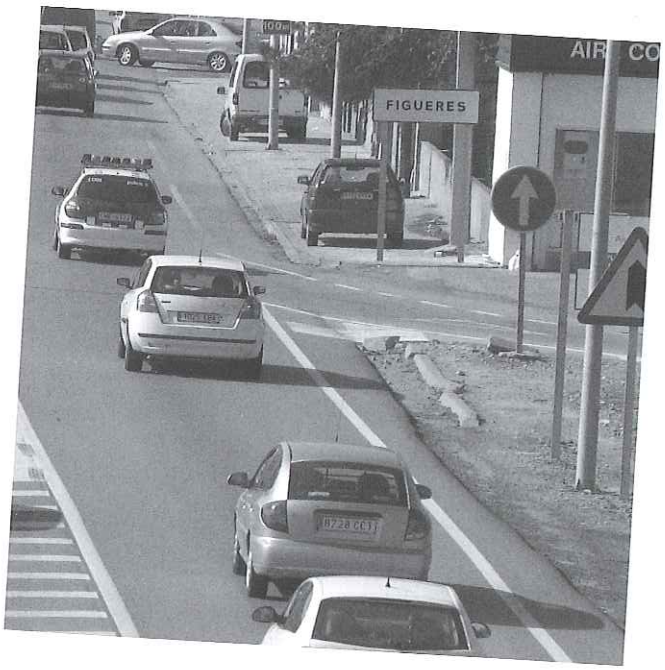
2. La posició de les infraestructures de Figueres

La posició de les grans infraestructures territorials i la ciutat de Figueres han variat al llarg del temps. Històricament, els camins cap a França havien tingut dos recorreguts relativament indistints, un per la costa i l'altre per la Jonquera. Durant una època, el més important va ser el primer, perquè passava per més pobles que el de la Jonquera. A mitjan segle dinou, quan es construí el tren convencional, la traça semblava dubtar sobre quin camí prendre i, després de passar per Figueres, decidí anar cap als pobles de la costa. Per contra, la carretera nacional prengué el camí interior –que és més curt– i resolgué a favor d'aquest els dubtes sobre quin seria en el futur el camí principal cap a França.

3. La necessitat d'articular totes les infraestructures

En el document titulat «Estratègia urbana i territorial. Segle XXI» dèiem que Figueres seria la ciutat més petita d'Europa amb estació del TAV amb les estacions d'abans i després més properes –Perpinyà i Girona–. Ara que la xarxa del TAV s'ha generalitzat en varis països, aquella afirmació encara és vigent; cal tenir present la gran transcendència d'aquestes singularitats perquè no es perdin de vista. La previsió d'una estació a Figueres és una decisió política que s'ha d'omplir de contingut, per convertir-la en un fet irreversible i en un punt fort per al futur de la ciutat. Perquè això sigui possible, és fonamental encertar en tres qüestions: la posició de l'estació, la seva integració urbana i la utilització de la xarxa ferroviària.

El primer error que s'ha d'evitar és posar l'estació fora del traçat ferroviari principal, en una antena per on no passin tots els trens, perquè redueix les possibilitats de servei i, en dividir els punts d'arribada, treu força a una estació central. El segon, pensar exclusivament en l'usuari urbà, condemnant els de fora a patir retards i incerteses per culpa de l'estat del trànsit de l'interior de la ciutat. Una estació pot estar en el centre de la ciutat si aquesta és molt gran i té un servei de transport públic –el metro– sense interferències amb el trànsit privat. Si no és així, és més recomanable que l'estació prengui una posició tangencial, facilitant l'arribada dels de fora gràcies a la xarxa de comunicacions territorial i dels de dintre a partir d'una bona connexió amb el centre urbà.



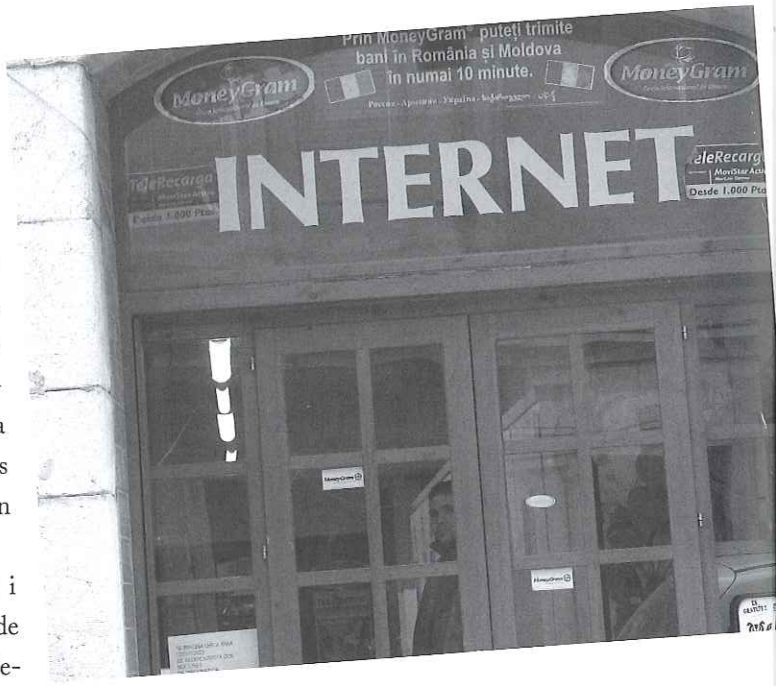
Si la nova variant de la N-II se situa paral·lela a l'autopista, la de llevant es converteix en una via urbana a peu pla i la N-260 passa pel nord de la ciutat i serveix per connectar amb l'eix de Roses –la via que té més problemes de trànsit a l'estiu–, no només s'hauran agrupat totes les grans infraestructures de pas en un sol corredor a ponent, sinó que s'haurà obert el sistema urbà de Figueres cap a la plana de l'Alt Empordà –eliminant la barrera que crea l'actual N-II– i s'haurà optimitzat al màxim l'accessibilitat a una estació col·locada davant del barri de Culubret.

Des del punt de vista ferroviari, aquesta posició no serà suficient si no s'hi trasllada la línia convencional, per tal de convertir aquesta estació en el primer punt d'intercanvi entre les dues xarxes ferroviàries, la d'ample espanyol i la d'alta velocitat. Aquesta solució –que per altra banda allibera l'estació actual– permetria, a més, diverses combinacions ferroviàries, sempre que el tram Portbou-Figueres s'habilités per als trens d'ample europeu. En qualsevol cas,

tan important com la intermodalitat de l'estació és la seva gestió i els serveis que s'hi despleguin.

El model ferroviari català, que defensa l'obertura de la xarxa d'alta velocitat a d'altres serveis –en especial a trens regionals d'alta velocitat, a preus moderats–, no només és una altra manera d'entendre el valor d'aquesta nova infraestructura com a base per apropar i integrar el sistema urbà català, sinó que és una oportunitat única per a Figueres per convertir-se en la capçalera d'una d'aquestes línies. Aquesta possibilitat, juntament amb la d'iniciar el tren transversal a Figueres, completen un projecte ferroviari d'enormes conseqüències, que fan d'aquella decisió política un projecte tècnicament indiscutible.

Tots aquests canvis han de servir per consolidar i donar una empenta decisiva al sistema urbà i territorial de Figueres. La transformació de la variant de la N-II de llevant ha d'obrir la ciutat cap a la plana; el desmantellament de l'actual estació ha d'enderrocar una barrera urbana i



refer una part central de la ciutat, que havia quedat molt condicionada pel tren; la col·locació de l'estació en el barri de Culubret ha de servir per remodelar aquesta zona i treure-la de la condició d'esquena de la ciutat que ha tingut al llarg de la història, i finalment, la construcció de l'estació ha de servir per crear un espai d'activitat econòmica i de centralitat que rendibilitzi el conjunt de l'operació i integri tota l'actuació en el sistema territorial urbà.

Ricard Pié i Josep M. Vilanova *són arquitectes i coordinadors de l'estudi* Estratègia Urbana i Territorial de Figueres. Segle XXI.

El document de síntesi i conclusions d'aquest estudi fou realitzat per Ricard Pié i Josep M. Vilanova, directors; Purificación Díaz, coordinadora, i l'equip format per Anna Majoral, Anna Martí, Jaume Capmany, Dora Kotsona, Juli Martí, Maite Massana, Clara Gilibets i Sergi Obon.

Per a la realització d'aquest article s'ha comptat amb la col·laboració del filòleg Sergi Obon en tasques de correcció.