

El predial en el entorno de una estación ferroviaria: implicación de un desarrollo urbano orientado hacia el riel

Acerca del autor :

Alain L'Hostis

Es investigador de la Université Paris-Est, Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) y del Institut Français des Sciences et Technologies du Transport, du Territorio, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR). París y Lille, Francia, respectivamente. Es animador-coordinador de la Plataforma Integradora « Territorios locales, ordenamiento del espacio y organización de las redes de transporte y de movilidad » del IFSTTAR, que dirige y monitorea periódicamente el trabajo de un numeroso equipo de doctorantes de diversas universidades de Francia. Sus investigaciones van en la línea del análisis de las redes de transporte y sus lazos con el ordenamiento del territorio y el urbanismo, sobre los cuales ha escrito numerosas publicaciones y ha dirigido importantes proyectos internacionales con financiamiento europeo, entre los que destaca el proyecto franco-alemán Bahn.Ville2 recientemente concluido.

Traducido del original en francés: Fernando Lozada

Con el fin de responder a las implicaciones presentes y futuras del desarrollo urbano, la idea de un urbanismo orientado hacia riel (Pretsch et al. 2005) constituye una pista de reflexión y de acción cuyo potencial merece ser estudiado. A la luz de la evolución histórica del sistema urbano, el ferrocarril ha jugado un papel estructurante, que se manifiesta hoy bajo la forma de un legado constituido por una red de infraestructuras y de servicios y por un conjunto de espacios industriales en reconversión. Este legado, hoy integrado en una forma urbana remodelada por la "automovilidad" (Mangin 2004), conlleva dos ventajas para el desarrollo urbano. En primer lugar el riel representa un sistema de transporte cuyo alcance es coherente con las distancias vividas en las cuencas de la vida de los conjuntos urbanos actuales. En segundo lugar, los espacios liberados por la reestructuración industrial de las metrópolis constituyen un potencial para el crecimiento de la ciudad sobre ella misma. Considerado en la dinámica del binomio ciudad-transporte, este potencial de crecimiento forma una alternativa a la expansión periférica de las ciudades, engendrando una forma urbana que supone el uso casi exclusivo del coche y que entra en competencia con los usos agrícolas que son nuevamente estratégicos. Esta alternativa de modelo urbano supone encontrar un papel estructurante para los modos de transporte colectivo, que estructuren tanto por la forma urbana como por los desplazamientos de los habitantes.

Favorecer una operación flexible y permeable

Como lo mostró la investigación-acción Bahn.Ville 2 (L'Hostis et al. 2009), el proyecto de un urbanismo orientado hacia el riel, esta forma urbana alternativa (más compacta y orientada hacia los transportes colectivos) requiere prestar una muy especial atención a la dimensión predial y catastral. En efecto, reclasificar el uso de suelo urbano es una operación más compleja que el transformar un terreno agrícola en espacio urbano.

Para ilustrar las implicaciones prediales de un urbanismo orientado hacia el riel, tomamos como ejemplo las cercanías de la estación del Chambon-Feugerolles, que formó parte del estudio de campo del proyecto Bahn.Ville 2.



Figura 1: Vista del predial RFF (Red Ferroviaria de Francia) y de la fundidora situados al sur de la estación del Chambon-Feugerolles: datos de inicio de un proyecto urbano necesariamente flexible y evolutivo (fuente: Bahn.Ville 2).

La diversidad de los terratenientes y de los terrenos (suelos contaminados, aislamiento) son las principales dificultades que plantea el desarrollo de las operaciones de adecuación y ordenamiento en torno a las estaciones. Para responder a estas implicaciones, la anticipación predial y una programación urbana flexible y evolutiva, incluso reversible son principios clave.

El sitio del Chambon-Feugerolles ejemplifica esta problemática. La parte trasera de la estación está efectivamente ocupada por una franja de tierra de propiedad del RFF pero también por una fundidora (PYME) todavía activa. Mover este negocio a otro sitio no es viable porque requeriría fuertes inversiones y conlleva el riesgo del cese de la actividad. Además, la parcela existente RFF es demasiado estrecha para alojar construcciones. No obstante, ésta podría resultar útil para adecuar senderos para modos “suaves” que permitan conectar con toda seguridad la estación a la zona de actividad comunal.

Un terreno difícilmente utilizable (dividido en muchas parcelas, descontaminación necesaria, ...) supone una acción urbana inscrita en el largo plazo. En lugar de tratar

de imponer en el instante t un proyecto urbano plenamente definido e invariable, se trata de construir un enfoque pragmático, adaptándolo a los cambios de uso de los espacios.

El objetivo es ciertamente una transformación integral pero gradual del tejido urbano.

El proyecto urbano y la administración diaria

El proyecto Bahn.Ville 2 desembocó en la enunciación de recomendaciones relativas por una parte a la administración urbana y por otra a la conducción del proyecto. Por el término "administración urbana" nos referimos a la acción cotidiana, en la continuidad, de los servicios públicos urbanos. Esta administración urbana se opone a la noción de proyecto urbano que nos envía a una acción más puntual, específica, circunscrita en el espacio y el tiempo. Con el objetivo de un desarrollo urbano centrado en las estaciones ferroviarias, frente a las implicaciones del predial, resulta esencial no limitar las recomendaciones de acción al único ámbito del proyecto urbano, aún cuando este siga siendo indispensable. Es necesario tratar estas implicaciones también en el marco de la administración urbana cotidiana.

Bibliografía:

L'Hostis, Alain, Elsa Alexandre, Manuel Appert, Catherine Araud-Ruyant, Marius Basty, Géraldine Biau, Sandra Bozzani-Franc, et al. 2009. *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail.

http://hal.archives-ouvertes.fr/index.php?action_todo=search&view_this_doc=hal-00459191&version=1&halsid=jberg3bims60tparrhqgnsh4j2.

Mangin, D. 2004. *Infrastructures et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée*. Paris: Editions de la Villette/CERTU.

Pretsch, H., A. Spieshöfer, B. Puccio, C. Soulas, R. Leclercq, et G. Bentayou. 2005. *Enseignements du projet Bahn.Ville*.