

Sortida d'estudi a Figueres: l'estació ferroviària per a l'alta velocitat i el castell de Sant Ferran

Javi Martín i Rafael Giménez-Capdevila

Seguint amb la sèrie de visites a ciutats amb estació ferroviària d'alta velocitat, iniciada el 2009 a Lleida, continuada el 2013 a Girona i el 2014 a Perpinyà, el 18 d'abril del 2015 un grup de socis de la SCG es trobà a Figueres.

Dins la sèrie, Figueres presenta un cas excepcional per diversos motius. És una ciutat de dimensions petites, sense capitalitat provincial o equivalent, dotada d'accés directe al tren d'alta velocitat (TAV). La localització perifèrica de la nova estació i la no coincidència amb l'estació preexistent suposen uns reptes particulars per al govern local. També, la seva posició propera a la frontera hispanofrancesa constitueix un potencial per a jugar un rol transfronterer. Altres aspectes interessants són la forta capitalitat comarcal, l'oferta patrimonial de la ciutat i l'intens dinamisme comercial del centre de la població.

Per entendre aquests fenòmens, el grup comptà amb la col·laboració de dos tècnics de l'Ajuntament de Figueres: l'arquitecte i gerent d'urbanisme Xavier Ludevid i el geògraf i tècnic de medi ambient Xavier Turró, així com del geògraf membre de la SCG Javier Martín, autor d'una tesi de màster sobre Figueres i l'impacte socioeconòmic del TAV. El punt de trobada fou a l'estació de Figueres-Vilafant, on alguns dels participants arribaren en tren.

Xavier Turró explicà la duplicitat d'estacions, una exclusivament per a l'alta velocitat, situada a l'oest de la zona urbana de Figueres, al terme municipal de Vilafant, i l'altra per al servei convencional, que es manté al centre de la ciutat. L'estació de Vilafant és al costat del barri del Culubret de Figueres, que juntament amb el de Sant Joan pateix greus problemes socials. La principal via d'accés cap al centre de Figueres limita amb aquests barris, de manera que s'ha creat una barrera mental entre els habitants del centre de Figueres i la nova estació. L'any 2005 l'Ajuntament impulsà un projecte de gran avinguda en

aquesta via, però suposava importants afectacions a propietats privades i no aconseguí superar la següent elecció municipal.

Avançant pel carrer Avinyonet, es passà al costat del barri de Juncària-Habitatges del Parc, habitat majoritàriament per població immigrant arribada durant els anys seixanta i setanta i format per blocs d'habitatges gairebé sense espais públics. El grup es dirigí cap al passeig Nou i la ronda del Parc, vorejant l'Hospital comarcal i la zona esportiva, fins a arribar al castell de Sant Ferran.

Des de l'entrada a la fortalesa, al costat dels glacis, el grup s'aturà en un mirador per contemplar la plana empordanesa i les serres de l'Albera i Rodes, amb varietat de paisatges en constant transformació. Des d'aquest punt s'entén la posició estratègica d'aquesta enorme construcció militar, erigida per la monarquia hispànica després del Tractat dels Pirineus (1659) com a defensa davant de possibles atacs francesos.

Tot seguit s'efectuà la visita del castell de Sant Ferran, considerat com la fortalesa amb baluards més gran d'Europa, declarat Bé d'Interès Cultural i catalogat com a monument historicoartístic. El recorregut s'inicià pel fossat amb vehicles tot terreny, amb una incursió en una de les galeries subterrànies de contramina, la visita de diverses edificacions, així com dels dipòsits d'aigua sota del pati d'armes, que permeten una experiència única de navegació a bord d'embarcacions pneumàtiques.

Després del dinar tingué lloc una taula rodona a la seu del Cercle Sport Figuerenc, moderada per Jaume Feliu, professor de la Universitat de Girona, que comptà amb les intervencions de Xavier Ludevid i Javier Martín.

Xavier Ludevid exposà les estratègies que l'Ajuntament de Figueres està desenvolupat entorn del TAV. En primer lloc presentà l'oferta ferroviària, que permet a Figueres la connexió directa amb les quatre capitals provincials catalanes i un bon nombre de ciutats d'Espanya i França. Això no obstant, denuncià la saturació del servei d'alta velocitat amb Barcelona a determinades hores, perquè la demanda és superior a l'oferta. A més, el fet que l'estació d'alta velocitat tingui una situació perifèrica no facilita la intermodalitat, perquè l'estació d'autobusos es troba al costat de la ferroviària convencional. Per tot plegat, Figueres participa d'un *lobby* de ciutats i àrees metropolitanes que agrupa les principals àrees urbanes des de Nimes fins a Tarragona, a fi de convèncer els operadors i autoritats competents que cal millorar les infraestructures i els serveis ferroviaris del corredor mediterrani. Per la seva banda, l'Ajuntament i la Generalitat han emprès algunes actuacions als barris propers a la nova estació.

Javier Martín presentà els principals continguts de la seva tesi de màster titulada "Infraestructures, relacions transfrontereres i desenvolupament de ciutats mitjanes: Figueres i l'alta velocitat en l'Espai Català Transfronterer".

A partir d'experiències d'altres ciutats similars i d'aportacions teòriques, ressaltà el fet que les infraestructures per si soles no aporten cap benefici al

territori, i que cal la mobilització dels agents socials i econòmics per poder captar-ne. Cal desenvolupar estratègies de ciutat i territori per vincular el TAV amb el funcionament del teixit socioeconòmic. Per al cas de Figueres, afirma que encara no s'han impulsat prou estratègies per part dels agents locals. A més, per la seva situació a la perifèria de l'àrea urbana, l'estació de Figueres-Vilafant pot esdevenir un referent territorial des de la Garrotxa al Baix Empordà. Un altre aspecte és la relació que s'articula entre les ciutats de Perpinyà, Figueres i Girona. Les tres ciutats es troben separades per un centenar de quilòmetres i totes tenen estació d'alta velocitat. Els trens que connecten Catalunya amb França fan parada a totes tres, en un recorregut d'uns quaranta minuts. Per tant, es poden generar dinàmiques urbanes amb projectes i planificació comuns. Es podria avançar cap a una eurociutat catalana, un pol urbà entre les àrees metropolitanes de Barcelona, Montpeller i Tolosa, en el qual Figueres té una posició central. Per tant, ha d'apostar fort per les seves fortaleses, com el turisme o el comerç, sense oblidar que el TAV amplia el mercat, però pot ser un risc perquè també en facilita l'èxode, si més no augmenta les opcions. És per això que reclama altre cop la necessitat de mobilitzar el conjunt del agents del territori perquè desenvolupin les estratègies que siguin necessàries per fer propostes atractives per a Figueres.

Després de les dues presentacions, s'obrí un debat amb la resta d'assistents. Des de la Catalunya del Nord s'insistí que els horaris actuals dels trens d'alta velocitat no permeten arribar a Barcelona per a aprofitar el matí, de manera que l'opció més freqüent passa per anar a Figueres en cotxe i seguir amb el TAV. Un dels problemes és el diferencial de preu entre el recorregut Barcelona-Figueres i el Figueres-Perpinyà. Aquest darrer circula per la secció transfronterera explotada en règim de concessió, on es cobra un peatge elevat per a cada tren, que es repercuteix en el preu del bitllet.



Foto: Rafael Giménez-Capdevila

Les primeres explicacions de la sortida, davant l'estació de Figueres-Vilafant. Entre d'altres, d'esquerra a dreta: Josep Oliveras, Javi Martín, Xavier Ludevid, Xavier Turró i Jaume Feliu.



Xavier Ludevid indica les realitzacions urbanístiques dutes a terme al carrer Avinyonet, sota l'atenta mirada de Josep Oliveras, Elisabet Moreno i Joan-Pere Gensane

Foto: Rafael Giménez-Capdevila



L'expedició de la Societat, embarcada als vehicles per a la descoberta de la fortificació de Sant Ferran

Foto: Rafael Giménez-Capdevila