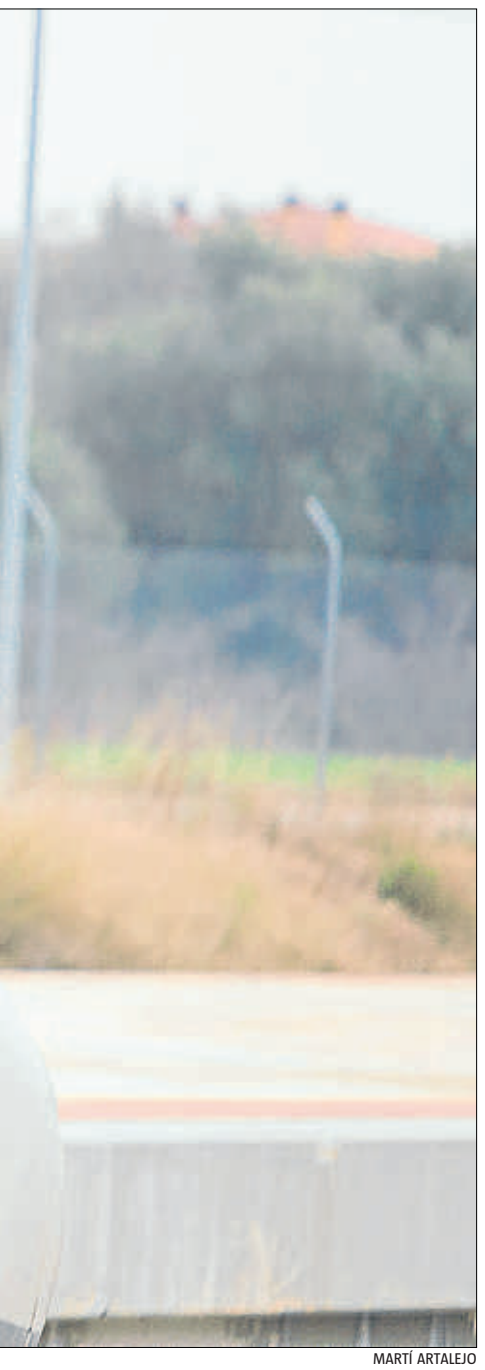

MARTÍ ARTALEJO

sostiene que el principal beneficio del tren veloz ha sido la mejora de la calidad de vida de los figueranos, que pueden ir a trabajar o a estudiar invirtiendo menos horas en el viaje. "El AVE es una riqueza para cualquier ciudad, pero desde el punto de vista económico quizás no hayamos notado un gran impacto sobre la ciudad, pero sí para la vida de los habitantes de Figueres". Lo sabe bien Sílvia Nieto, que se desplaza cuatro o cinco veces al mes hasta Barcelona. Asegura que aunque el billete pueda resultar más caro, llegar al destino final una hora antes compensa. "Con el tren convencional el trayecto era de

**El 23% de las consultas en el punto informativo de la estación lo realizan ciudadanos franceses**

unas dos horas. Ahora, en cincuenta minutos estoy allí. Las dos horas que gano –entre ida y vuelta– las aprovecho para estar más rato con la familia, descansar...". El estudiante Francesc Abad, de Roses, que cursa primero de arquitectura en la capital catalana, o Robert Martínez, un vecino de Barcelona propietario de una segunda residencia en l'Armentera, avalan este argumento. En cambio, Rotllant se queja de que la llegada de la alta velocidad no se ha traducido en un aumento de compradores.●

La llegada de la alta velocidad a Figueres, en diciembre del 2010, no fue acompañada de profundas transformaciones urbanísticas

# Futuros nuevos barrios

**SÍLVIA OLLER**
Figueres

La llegada del AVE a Figueres –en diciembre del 2010 el primer tren veloz cruzó los Pirineos– no ha ido acompañada, de momento, de los profundos cambios urbanísticos que se esperaban en el entorno de la estación. Uno de los más ansiados, pero también de los más complejos, era la transformación del barrio de Sant Joan de Figueres, en el que viven un millar de personas, mayoritariamente de etnia gitana. Esta operación de gran calado, que requeriría la implicación no sólo del gobierno municipal sino también de otras administraciones superiores, ha estado en las hojas de ruta de los últimos alcaldes de la ciudad, pero nunca se ha llegado a ejecutar.

Ahora parece que el Ayuntamiento de Figueres y la Generalitat han dado un primer paso para, en palabras de Marta Felip, "dignificar el entorno", y han puesto en marcha el proceso para desalojar y derruir 44 casas unifamiliares propiedad de la empresa pública Adigsa, algunas de ellas ocupadas por familias que acumulan impagos o personas que no son los titulares de los contratos de alquiler. Una vez que se ejecute el derribo de las casas, las familias que tengan propiedades en otras zonas de la ciudad –según el Ayuntamiento son varias– irán a vivir allí, y a las que no dispongan de un techo el Incasòl les buscará alojamiento. Esta actuación, "de bajo impacto" según el Consistorio, será el paso previo a otra acción de más envergadura que pasaría por transformar el actual barrio gitano en una nueva urbanización vinculada a la estación de alta velocidad, lo que implicaría nuevos derribos de viviendas. Es complicado poner fecha a la intervención integral en el barrio, pero la alcaldesa de Figueres considera que esa transformación debe producirse a "medio plazo", en cuatro o cinco años.

También el municipio vecino de Vilafant prevé la creación de un nuevo barrio, que ocuparía unos 100.000 metros cuadrados en el entorno de la estación de alta velocidad. Sería una zona mixta, empresarial y residencial, que, según la alcaldesa de Vilafant, Consol Cantenys, contribuiría a potenciar la actividad económica del municipio, uno de sus puntos débiles. "Queremos ofrecer nuevas oportunidades de negocio y de servicios en un sector –el entorno de la estación– que debe convertirse en el centro del municipio", subraya Cantenys. El Ayuntamiento trabaja en la modificación del plan general que podría aprobar inicialmente en mayo.

**Vilafant proyecta un área empresarial cerca de la estación y Figueres intervendrá en el barrio gitano**

Otro de los deberes pendientes en Figueres pasa por suprimir los dos pasos a nivel que cruzan la ciudad, soterrando parcialmente la línea. La actuación tendría un coste de 50 millones de euros, pero a corto plazo no parece que vaya a ejecutarse ya que el Ministerio de Fomento no está dispuesto a financiarlo y el elevado coste de las obras las hace inasumibles para el Ayuntamiento. La señalización viaria que guía hasta la estación continúa pendiente de mejora.●

**EL DATO**

### Interés francés por comprar pisos

**El presidente de los agentes de la propiedad inmobiliaria de Girona, Ramon Corominas, cifra en un 30% el aumento de demandas de franceses por comprar una vivienda en Figueres por el AVE. "Son pequeños empresarios con intereses en ambos lados de la frontera a los que sale más barato radicar su negocio aquí", explica.**

### De provisional a definitiva

**La actual estación de la alta velocidad en Figueres iba a ser provisional y a tener una vida útil de un par de años, cuando estaba previsto que se construyera la definitiva, unos 150 metros más al sur. Pero la estación tiene visos de ser definitiva. Así lo reconocen en el territorio. "La situación económica española y catalana hace que entendamos como definitiva esa provisionalidad", argumenta la alcaldesa de Figueres, Marta Felip. Adif asegura que la estación está "dimensionada" para atender el flujo de tráfico de trenes y pasajeros actuales, aunque no descarta retomar el tema en el futuro "si aparecen nuevas necesidades". Su emplazamiento, alejada del centro de la ciudad, no es del agrado de muchos usuarios. Autobuses lanzadera la conectan a diario con el centro, en un viaje de 15 minutos con varias paradas.**

MARTÍ ARTALEJO

**El entorno de la estación de Figueres/Vilafant sigue esperando la transformación urbanística que se había previsto**