

CRUCE DE CAMINOS

La inserción y el significado de los *food courts* temporales en los proyectos urbanos sobre suelos ferroviarios: los casos de “Estación Gourmet” en Valladolid y “Ground Control” en París¹

The insertion and significance of temporary food courts in urban projects on railway grounds: The cases of “Estación Gourmet” in Valladolid and “Ground Control” in Paris

Jonathan Haquet²

¹ Este artículo originalmente se publicó en francés. La traducción es del autor.

² Estudiante del Doctorando en ordenación del territorio y urbanismo en la Univ. Lille, Univ. Littoral Côte d’Opale, ULR 4477 – TVES – Territoires Villes Environnement & Société en Lille, Francia. Contacto: jonathan.haquet2@laposte.net

Resumen

Casi inexistentes a finales de la década de 2000, desde la década de 2010 hemos asistido a un auge de los *food courts* en Francia y España. Algunos de ellos se encuentran en suelos sometidos a proyectos urbanos, incluidos los realizados sobre terrenos ferroviarios. Este artículo se centra en los métodos de inserción y las aportaciones de los *food courts* temporales durante los periodos preoperativo y operativo de los proyectos urbanos, a partir de la comparación de dos experiencias situadas en París, Francia, y Valladolid, España. Uno de los objetivos del artículo es conocer si el proceso de *urbanisme transitoire* aplicado por una filial del grupo SNCF en Francia, desde 2015, que puede consistir en la instalación de *food courts* temporales, fue retomado en España por la empresa ADIF. Otro objetivo del artículo es averiguar qué motiva a los empresarios a crear un *food court* temporal en el seno de estos proyectos urbanos. Estos elementos deberían contribuir a la comprensión del auge de los *food courts* temporales y, en un sentido más amplio, de las ocupaciones temporales durante los periodos preoperativos y operativos de estos proyectos.

Palabras clave: food court, urbanisme temporaire, urbanisme transitoire, proyecto urbano, sitio ferroviario.

Abstract

Almost non-existent at the end of the 2000s, since the 2010s we have seen an upswing in food courts in France and Spain. Some of them are located on land subjected to urban projects, including those carried out on railway ground. This article focuses on the insertion methods and the contributions of temporary food courts during the pre-operational and operational periods of urban projects, based on the comparison of two experiences located in Paris, France, and Valladolid, Spain. One of the objectives of the article is to find out if the *urbanisme transitoire* process applied by a subsidiary of the SNCF group in France, since 2015, which may consist of the installation of temporary food courts, was taken up in Spain by the company ADIF. Another objective of the article is to find out what motivates entrepreneurs to create a temporary food court in the heart of these urban projects. These elements should contribute to the understanding of the rise of temporary food courts and, broadly speaking, of temporary occupations during the pre-operational and operational periods of these projects.

Keywords: food court, urbanisme temporaire, urbanisme transitoire, urban project, railway ground

Introducción

Algunos investigadores³ y algunas agencias de marketing territorial francesas⁴ consideran que los *food courts* forman parte de la cultura gastronómica de su territorio. Pero ¿qué es un *food court*? A partir de las diversas definiciones que hemos encontrado en anteriores estudios y de nuestras propias observaciones, hemos llegado a la siguiente definición:

“Un *food court* es un concepto de restauración con fines de lucro en el que los clientes pueden elegir su comida en los mostradores de los restauradores presentes en el lugar. Los clientes pueden sentarse en una zona común que proporciona el gerente del lugar. Pueden estar presentes otros puestos distintos a los de los restauradores, como bares y espacios dedicados a actividades culturales. Sin embargo, su superficie y número son menores que los dedicados a la restauración”.⁵

Distinguimos tres temporalidades principales de los *food courts*: los “*food courts* efímeros”, que están presentes durante un máximo de una semana en el mismo lugar; los “*food courts* temporales”, que están en actividad durante un periodo de tiempo determinado, que va de unas semanas a unos años; y los “*food courts* permanentes”, que están abiertos durante un periodo de tiempo indeterminado.

La presencia de *food courts* en las dependencias de las estaciones de tren francesas y españolas es reciente, puesto que la llegada de este concepto de restauración a estos países es también reciente. De hecho, el primer *food court* permanente en funcionamiento en Francia data de 1993,⁶ aunque los siguientes no aparecieron hasta la década de 2010, momento en que se han generalizado también en España. De los 41 *food courts* abiertos, al menos un día entre enero de 2018 y agosto de 2020, y que hemos encuestado en las 21 áreas urbanas funcionales (AUF)⁷ de España con al menos 300 mil habitantes, Estación Gourmet es el único *food court* que conocemos que se ha instalado en un terreno propiedad de la empresa ferroviaria ADIF. En Francia, entre los 66 *food courts* que funcionan al menos un día y que hemos contabilizado durante el mismo periodo en las 33 AUF, de al menos 300 mil habitantes, Ground Control se instaló en un terreno de la compañía ferroviaria SNCF en París, al igual que Territoires - Cultures, Cuisines & Convivialité en Lyon.⁸ En 2020, por tanto, los *food courts* siguen siendo una actividad muy marginal en los emplazamientos que actualmente son propiedad de ADIF

3 Amaia Errecart, Philippe Fache y Marien Paris, “La gastronomie : de l’institutionnalisation à l’événementialisation. Des usages culturels en mutation pour un patrimoine immatériel. Une approche communicationnelle de la nouvelle « scène » gastronomique lyonnaise”, en *Marché et organisations*, núm 35, vol. 2, 2019, pp. 51-72.

4 Hello Lille, « Dossier de presse », <https://hellolille.eu/wp-content/uploads/2021/04/Dossier-de-presse-FR.pdf>, abril 2021.

5 Jonathan Haquet, “Food courts : exploration de nouveaux objets urbains”, Comunicación en la Jornada Doctoral de los 210 encuentros internacionales de urbanismo del APERAU, el 18 de junio de 2019.

6 E-marketing, “Food court”, <https://www.e-marketing.fr/Definitions-Glossaire/Food-court-241851.htm>, consultado el 8 de julio de 2021.

7 Una Área Urbana Funcional (AUF) consiste en una ciudad y los municipios que forman su entorno de influencia laboral. Fuente: OCDE, “Functionnal Urban Areas : France”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>, noviembre 2020.

8 Lyon en France, “Territoires’ un lieu en plein air dédié à la restauration sur un terrain SNCF” <https://www.lyonen-france.com/2020/06/territoires-un-lieu-en-plein-air-dedie.html>, consultado el 5 de junio de 2020.

y de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). Sin embargo, quizá puedan convertirse en un elemento estratégico en el futuro para estas empresas.

SNCF Immobilier ha previsto lanzar la apropiación del proyecto urbano Les Messageries en la fase preoperativa, abriendo un proyecto de ocupación temporal con una oferta orientada en gran medida a la restauración con una nueva edición de Ground Control en París. Sin embargo, la introducción de *food courts* parece ser cada vez más popular en la programación de proyectos urbanos en Francia y España. En efecto, mientras que a finales de los años 2000 no había ninguno en los perímetros de los proyectos urbanos, una década después había una decena en las AUF de al menos 300 mil habitantes de estos dos países (catorce en Francia y uno en España). Seis de ellos eran temporales.

Esta situación actual nos lleva a cuestionar las condiciones de surgimiento de los *food courts* temporales y las contribuciones que representan para la transformación de las ciudades, a partir de observaciones, investigación documental y entrevistas semiestructuradas. Su aparición se explica en parte, sin duda, como respuesta a las crecientes aspiraciones de individualización de las opciones alimentarias entre la población de los países desarrollados⁹ y a una fuerte demanda de un ambiente con escasos vínculos sociales.¹⁰ Más allá de estas razones culturales, que habría, sin embargo, que comprobar, es conveniente comprender las razones específicas de la ubicación de los *food courts* en los emplazamientos ferroviarios en el contexto de los proyectos urbanos, y estudiar las contribuciones a la transformación de las ciudades por parte de los *food courts* instalados en este tipo de entorno. Para ello, nos remontaremos a la génesis de los proyectos de *food courts* Estación Gourmet, dentro del proyecto urbano Talleres, y Ground Control, dentro del proyecto urbano Les Messageries.

Antes de llevar a cabo la investigación en estos dos lugares que forman parte de los campos de nuestra tesis, partiremos de los estudios y artículos científicos franceses para extraer algunas lecciones sobre las operaciones urbanísticas denominadas “temporales” y “transitorias”. De hecho, los *food courts* temporales forman parte de una dinámica más amplia, a saber, las ocupaciones temporales permitidas por los grandes propietarios en el marco de las fases preoperativas de proyectos urbanos. Aunque las ocupaciones temporales legales de espacios vacíos en proceso de reconversión —que forman parte del movimiento del “urbanismo transitorio”¹¹ y del “urbanismo temporal” en Francia o del “urbanismo intersticial” en el contexto anglosajón—¹² se remontan al menos a los años 1980 en Francia,¹³ varios estudios y

9 Claude Fischler, “Introduction : Les alimentations particulières”, en Claude Fischler (coord.), *Les alimentations particulières : mangerons-nous encore ensemble demain ?*, ed. Odile Jacob, 2013, pp. 9-30.

10 Alain Bourdin, François Monjal y Bruno Yvin, “Chapitre 3 : Un urbanisme de la proximité”, en Ariella Masbougui y Alain Bourdin (coord.), *Un urbanisme des modes de vie*, ed. Le Moniteur, 2004, pp. 51-66.

11 Juliette Pinard, *L’urbanisme transitoire, entre renouvellement des modalités de fabrique de la ville et évolution de ses acteurs : une immersion ethnographique au sein de SNCF Immobilier*, Tesis de doctorado en ordenación del territorio y urbanismo, Universidad Paris-Est, 2021, 557p.

Expresión original: “urbanisme transitoire”.

12 Félix Adisson, “Choisir ses occupants : Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines”, en *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Choisir-ses-occupants.html>, 2017.

Expresiones originales: “urbanisme temporaire” y “urbanisme interstitiel”.

13 Soline Nivet, “Halles Pajol et Freyssinet : deux conversions de messageries ferroviaires parisiennes en hyper-lieux”,

artículos científicos recientes hacen referencia a su intensificación en Francia desde mediados de la década de 2000¹⁴ o principios de 2010.¹⁵ J. Pinard señaló en 2021 que “*desde hace algunos años está surgiendo en Europa un nuevo mercado de ocupación temporal de espacios vacíos*”.¹⁶ Sin embargo, este movimiento parece más medido en España, según nuestra lectura de los índices de una docena de revistas españolas de urbanismo, geografía y arquitectura publicadas entre 2016 y 2020.¹⁷ De hecho, ninguno de los títulos de estos artículos trata sobre las ocupaciones temporales, el urbanismo temporal o el urbanismo transitorio. Sólo hemos encontrado un artículo que trata del urbanismo táctico,¹⁸ que en ciertos aspectos sería una práctica cercana, aunque no exactamente equiparable, al urbanismo transitorio.¹⁹ K. Ung y L. Gayet consideran que el concepto de urbanismo temporal hace referencias generalmente “a las ocupaciones de edificios o desarrollos temporales, por un periodo de tiempo limitado, realizados sin ninguna vocación particular de influir en un futuro proyecto de desarrollo”. Distinguen entre el urbanismo temporal y el urbanismo transitorio, principalmente por la oportunidad que se da a la segunda práctica de influir en la programación de un proyecto urbano, a diferencia de la primera, ya que el urbanismo transitorio puede formar parte de “una ‘estrategia de espera’, una respuesta a las necesidades a corto plazo, la experimentación urbana o social, el ensayo de usos, la prefiguración, la coprogramación, el apoyo a las obras o incluso la mejora de las obras entregadas”.²⁰ Varios estudios y artículos científicos recientes destacan los beneficios de las operaciones de urbanismo transitorio para los propietarios y sus ocupantes. F. Ménard y B. Vallet señalan que

“los estudios realizados sobre el tema afirman, en general, que estos procesos efímeros participan en la creación de valor: ganancia económica para los propietarios, impulso a la vida urbana para los

en Julien Bastoen, Jean-François Cabestan y Pierre Chabard (coord.), Patrimoine, Tourisme, Projet, página web del HiCSA, https://hicsa.univ-paris1.fr/documents/pdf/PublicationsLigne/Actes%20Cabestan%202019/05_Nivet.pdf, 2019, pp. 43-58.

14 Félix Adisson, op. cit.

15 François Ménard y Bertrand Vallet, “Préface”, en Kelly Ung y Laure Gayet (coord.) “Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l’urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_2_versionfinale_web_bd.pdf, 2021, pp. 5-6.

16 Juliette Pinard (2021). op. cit, p. 70.

17 Revistas consultadas: Ciudades; Quaderns; Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles; Boletín de la Real Sociedad Geográfica; Documents d’Anàlisi Geogràfica; Espacio, Tiempo y Forma. Serie VI. Geografía; Estudios Geográficos; Papers; Cuadernos de Investigación Urbanística; Territorios en formación; Arquitectura, Ciudad y Entorno; CyTET Ciudad y Territorio Estudios Territoriales.

18 Bruno Sève y Ernest Redondo, “El pabellón de deseos: co-creación y co-instalación artística para la mejora del espacio público”, en *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, núm. 42, vol. 14, febrero 2020.

19 Jérémy Aufrère y Juliane Schulz, “L’urbanisme transitoire : paroles d’acteurs et retour d’expériences de la métropole lilloise”, en ADULM, https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/Urbanisme_Transitoire-WEB-1.pdf, consultado el 2 de febrero de 2021, 135p.

Éric Gagnaire, “Design et Urbanisme n°1 : L’Urbanisme transitoire”, en ADULM, https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/1urbanisme_transitoire_10_web.pdf, 2020, 32p.

20 Kelly Ung y Laure Gayet (coord.) “Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l’urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_2_versionfinale_web_bd.pdf, 2021, p. 11.

municipios, locales de bajo coste y un entorno creativo para los ocupantes, y apoyo a las iniciativas ciudadanas para las asociaciones asociadas”.²¹

Más concretamente, F. Adisson explicó las principales razones por las que la SNCF autoriza a SNCF Immobilier a acoger ocupaciones temporales en sus terrenos transferibles. La primera razón es económica y de seguridad. Se trataría de evitar los costes de vigilancia de los espacios habilitados, gracias a la presencia de los propietarios de los proyectos. La segunda sería especulativa. Se trataría de aumentar el valor financiero de los sitios capitalizando los proyectos que han propuesto numerosos eventos. La tercera sería promocional. Se trataría de promover una buena imagen de la empresa hacia el exterior, gracias a la realización de proyectos de revitalización de baldíos urbanos. La cuarta sería la organizativa. Se trataría de demostrar dentro del grupo SNCF, que SNCF Immobilier hace el mejor uso de sus terrenos, que están a la espera de la realización de un proyecto urbanístico por las razones mencionadas anteriormente.²²

Más recientemente, J. Pinard describe en su tesis sobre SNCF Immobilier la aplicación de la estrategia del urbanismo transitorio en la empresa y menciona las críticas y elogios que ha recibido, tanto dentro como fuera de la SNCF. Analiza detalladamente las razones que han llevado a desarrollar esta práctica en SNCF Immobilier entre 2015 y 2020, que resume en la conclusión de su tesis:

“Nueva herramienta al servicio del proyecto urbano, el urbanismo transitorio permite facilitar y fluidificar el proceso del proyecto antes de la cadena inmobiliaria. Para el propietario y el promotor, estas ocupaciones temporales ya no se limitan a apoyar las cuestiones pragmáticas de la gestión de los suelos vacantes, sino que se convierten en herramientas de acción estratégicas y operativas a diferentes niveles: contar la historia de la transformación de los emplazamientos de la SNCF y escenificar el proyecto urbano, apoyar la mediación y la negociación con los actores implicados (autoridades públicas, habitantes, entidades de la SNCF Immobilier...), enriquecer el proyecto urbano de forma iterativa durante el proceso de diseño, gestionar la transición entre sus diferentes fases en un contexto de incertidumbre”.²³

Intentaremos averiguar si ADIF se inscribe en el mismo proceso de urbanismo transitorio que SNCF a partir del estudio del *food court* Estación Gourmet. Además, J. Pinard indica que “los datos recogidos durante la tesis se centran en la estrategia llevada a cabo por SNCF Immobilier y el punto de vista de sus directivos”.²⁴ En el marco de un estudio sobre el urbanismo transitorio realizado en 2017 en la región de Île-de-France (donde se encuentra París) sobre espacios muy variados, el Institut Paris Région indicó que los ocupantes y usuarios se interesaban principalmente por la posibilidad

21 François Ménard y Bertrand Vallet, op. cit, p. 6.

22 Félix Adisson, op. cit.

23 Juliette Pinard, op. cit, pp. 515-516.

24 Juliette Pinard, op. cit, p. 351.

“de acceder a sitios, construidos o no, para desarrollar sus actividades, ya sean económicas, artísticas, asociativas o culturales; o sus proyectos, ya sean colectivos o la suma de deseos individuales. Estos espacios temporales ofrecen ventajas: alquiler reducido o incluso gratuito, una superficie disponible a menudo amplia y flexible, flexibilidad y libertad de uso”.²⁵

Por lo tanto, será interesante averiguar qué factores son los más valorados por los gestores de los *food courts* Ground Control y Estación Gourmet dentro de los emplazamientos ferroviarios, para ver si se solapan con los presentados de forma más generalizada para el urbanismo transitorio por la agencia de urbanismo de la región de Île-de-France.

La inclusión de *food courts* temporales en los proyectos urbanos sobre terrenos ferroviarios

Los proyectos urbanos estudiados en París y Valladolid se asemejan en que se pusieron en marcha cuando los espacios aún estaban ocupados por actividades ferroviarias. Además, el gabinete de arquitectos-urbanistas Rogers Stirk Harbour + Partners dirigió la dirección de obra de ambos proyectos urbanísticos, desde 2005 hasta 2014, en el caso de Valladolid,²⁶ y desde 2013, en el de París.²⁷ Finalmente, ambos fueron ocupados por *food courts* temporales situados cerca del edificio de pasajeros de una estación de AVE (Alta Velocidad Española) o TGV (*Train à Grande Vitesse*). Ground Control se encuentra a 400 metros del edificio de pasajeros de París Gare de Lyon, mientras que la Estación Gourmet se encontraba a 50 metros del edificio de pasajeros de la estación de Valladolid-Campo Grande. Pero, por otra parte, estos proyectos urbanos difieren en diversos puntos: la superficie, los actores, la programación, los procedimientos o las dinámicas socioeconómicas, que son muy diferentes entre una metrópolis regional y otra mundial. La siguiente presentación del contexto de estos proyectos urbanos permitirá detallar estas observaciones.

De la parte trasera de la estación de Valladolid-Campo Grande al proyecto urbano Talleres: elementos de contexto

En 2015, el área urbana funcional de Valladolid tenía 408 mil habitantes,²⁸ mientras que, en 2018, la ciudad de Valladolid tenía 298 mil 866 habitantes.²⁹ La presión sobre el suelo en Valladolid es baja, como demuestra el precio medio de la vivienda en el sector privado, fijado en mil 432 euros por metro cuadrado en septiembre de 2021,³⁰ frente a los mil 813 euros

25 Cécile Diguët, Pauline Zeiger y Alexandra Cocquière, “L’urbanisme transitoire : aménager autrement”, en Nota rápida del Institut d’aménagement et d’urbanisme d’Île de France, núm. 741, https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1355/NR_741_web.pdf, consultado el 28 de febrero de 2017, p. 5.

26 Rogers Stirk Harbour and Partners, “Alta Velocidad Masterplan”, <https://www.rsh-p.com/projects/masterplanning/alta-velocidad-masterplan/>, consultado el 18 de diciembre de 2021.

27 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon - Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 25 de julio de 2021.

28 OCDE, “Functional Urban Areas : Spain”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Spain.pdf>, consultado en noviembre de 2020.

29 INE, “Valladolid: Población por municipios y sexo”, <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2904>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

30 Idealista, “Evolución del precio de la vivienda en venta en Valladolid”, <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/in->

de España en el mismo mes.³¹ En concreto, el barrio de Campo Grande - Arco Ladrillo, en el lado oeste del polígono de Talleres, tenía un precio de mil 750 euros por metro cuadrado, frente a los 968 euros por metro cuadrado del barrio de Delicias, en el lado este del polígono de Talleres, lo que ilustra las disparidades sociales entre los barrios de Valladolid a uno y otro lado del ferrocarril.

Valladolid está marcada por la presencia de numerosos espacios dedicados o vinculados a la actividad ferroviaria, desde 1860.³² En la actualidad, la ciudad está ocupada por 66 hectáreas de terrenos ferroviarios divididos en tres sectores a lo largo de la misma línea de ferrocarril, que están integrados oficialmente en un proyecto urbanístico desde 2003, gestionado por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. Se trata de 48 hectáreas correspondientes al sitio denominado Talleres, incluyendo la estación central de la ciudad Campo Grande y sus dependencias, entre ellas la nave que albergaba la Estación Gourmet, así como los grandes talleres de reparación y construcción ferroviaria, pero también nueve hectáreas correspondientes al sitio denominado Argales y nueve hectáreas correspondientes al sitio Ariza.³³

Desde el punto de vista espacial, el emplazamiento de Talleres representa un importante corte de superficie en la ciudad. La mayor parte del sitio está físicamente separada de la ciudad por muros, puertas y vallas de dos a cuatro metros de altura, de 360 a 435 metros de ancho y de 750 a 850 metros de largo (Ilustración 1). El cerramiento se ve acentuado por la ausencia de una pasarela o túnel que atravesase el corazón del lugar.

formas-precio-vivienda/venta/castilla-y-leon/valladolid-provincia/valladolid/, consultado el 18 de octubre de 2021.

31 Idealista, “Evolución del precio de la vivienda en venta en España”, <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/>, consultado el 18 de octubre de 2021.

32 Gaspar Fernández Cuesta, “Valladolid: la construcción de la ciudad burguesa sin ensanches”, en *Eria*, <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/11419/10642>, núm. 99-100-100 bis, 2016, pp. 207-243.

33 Luis Santos y Ganges y Juan Luis De las Rivas Sanz, “El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid: Hacia la creación de un nuevo espacio de centralidad en los terrenos ferroviarios”, en *I.T.*, núm. 70, https://www.researchgate.net/publication/28303358_El_proyecto_urbanistico_del_AVE_en_Valladolid, 2005, pp. 88-95.



Ilustración 1 : El contexto urbano del food court Estación Gourmet en 2020 (Fuente de la ortofotografía: Iberpix;³⁴ Realización: J. Haquet)

Según nuestra investigación documental y nuestras observaciones sobre el terreno en agosto de 2021, no parece haberse llevado a cabo ninguna obra de desarrollo concreta prevista en el proyecto urbanístico desde 2003.

De la parte trasera de la estación Paris Gare de Lyon al proyecto urbano Les Messageries: elementos de contexto

En 2015, el área urbana funcional de París tenía 12 millones 794 mil habitantes,³⁵ mientras que, en 2018, la ciudad de París tenía 2 millones 175 mil 601 habitantes,³⁶ con 139 mil 665 habitantes en el distrito 12.³⁷ La presión sobre el suelo en el distrito 12 es importante, como demuestra el precio medio de la vivienda en el sector privado, que se fijó en 10 mil 319 euros

34 Iberpix y Sistema Cartográfico Nacional, “Vuelos PNOA - 2020 Vuelo PNOA”, <https://www.ign.es/iberpix/visor>, ortofoto de 2020.

35 OCDE, “Functionnal Urban Areas : France”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>, consultado en noviembre de 2020.

36 INSEE, “Dossier complet : Département de Paris”, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-75>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

37 INSEE, “Dossier complet : Commune de Paris 12e Arrondissement (75112)”, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75112>, consultado el 29 de septiembre de 2021.

por metro cuadrado en septiembre de 2021,³⁸ frente a los dos mil 911 euros de Francia en el mismo mes.³⁹

Este distrito está marcado por la presencia de numerosos espacios dedicados o vinculados a la actividad ferroviaria, desde mediados del siglo XIX. Sin embargo, desde la década de 1980 estas zonas se han reducido considerablemente, para construir nuevos barrios. Este proceso tomó forma en la década de 1980, con la creación de las *zones d'aménagement concerté* (ZAC) de Chalon, Reuilly y Bercy. Ha continuado hasta nuestros días con la entrega de las urbanizaciones Caserne de Reuilly y Charolais-Rotonde⁴⁰ y el lanzamiento de la ZAC Bercy Charenton.⁴¹

Espacialmente, el emplazamiento del proyecto urbano está marcado por una ruptura con el sur del distrito, debido a la amplitud de la línea ferroviaria de Paris Gare de Lyon (Ilustración 2). El solar está ahora a nivel del andén del ferrocarril, que llega a ser hasta siete metros más alto que las calles vecinas. Su carácter cerrado se ve reforzado por un muro de contención a la altura de la calle de Rambouillet.

38 Se loger, “Prix de l’immobilier au m2 : Paris 12ème”, <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/ile-de-france/paris/paris-12eme/750112.htm>, consultado el 22 de diciembre de 2021.

39 Se loger, “Prix de l’immobilier au m2 : France”, <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays/france.htm>, consultado el 22 de diciembre de 2021.

40 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12 : Note de présentation du projet d’aménagement Gare de Lyon-Daumesnil Paris 12e”, <https://www.paris.fr/pages/concertations-et-enquetes-publiques-2460#gare-de-lyon-dau-mesnil-12e>, 2019.

41 Ville de Paris, “Projet 12e - Bercy Charenton”, <https://www.paris.fr/pages/bercy-charenton-12eme-2364>, actualizado el 09 de julio de 2021.



Ilustración 2: el contexto urbano del food court Ground Control en 2018 (Fuente de la ortofotografía: IGN)⁴² Realización: J. Haquet.

Este sitio de la SNCF, dedicado a la logística ferroviaria desde 1867, ocupa seis hectáreas y ha sido objeto de una reducción gradual de sus actividades desde 2015.⁴³ El proyecto urbanístico asociado puede dividirse en tres fases: una fase preoperativa que consiste, en particular, en hacer legal la constitución de una primera urbanización en la parte sur de 2013 a 2019 y en poner en marcha la apropiación del sitio con la apertura de un food court, desde 2017, en la parte norte; una primera fase operativa iniciada en 2016, que debería extenderse hasta 2026; y una segunda fase que se supone comenzará en 2022 y podría llegar hasta 2030.⁴⁴ Ahora, preguntémosnos cómo encajan los food courts en estos proyectos urbanos.

La inserción de *food courts* temporales en naves originalmente construidas para actividades ferroviarias

Empecemos por presentar a las empresas Ideanerka y La Lune Rousse, que han alquilado naves a las entidades ferroviarias ADIF y SNCF Immobilier para operar *food courts*, los tipos de contratos que se han firmado y la historia de estas asociaciones.

⁴² IGN, BD Ortho HR 20 cm, <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/paris-haute-resolution>, foto del 3 de agosto de 2018.

⁴³ Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12”, op. cit.

⁴⁴ Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon - Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messages>, consultado el 25 de julio de 2021.

Los *food courts* Estación Gourmet y Ground Control son iniciativas privadas. Los contratos firmados eran de duración determinada. Esta fue la primera asociación entre las empresas españolas y la segunda entre las francesas. En el primer caso, en mayo de 2013, la recién creada empresa Ideanerka⁴⁵ firmó un contrato de siete años con ADIF –una entidad pública empresarial del ferrocarril–⁴⁶ para alquilar⁴⁷ los mil 700 metros cuadrados de una parte de una nave⁴⁸ y los 200 metros cuadrados de una terraza contigua.⁴⁹ El contrato estipulaba que ADIF permitía el subarriendo y que podía, en caso de necesidad, recuperar el local a partir de 2016, al tiempo que ofrecía a Ideanerka un local alternativo.⁵⁰ En el segundo caso, Ground Control se instaló en el patio de mil 500 m² de la nave Charolais, de mayo a octubre de 2017, y también bajo 4 mil 500 m² de esta nave, desde febrero de 2018.⁵¹ Así, antes de la puesta en marcha de la segunda fase, confluyen los intereses de la SNCF –que, tras haber puesto en marcha algunas operaciones de ocupación transitoria a partir de la década de 1980,⁵² se ha convertido en un actor principal desde la creación de SNCF Immobilier en 2015– y de La Lune Rousse –la empresa de producción de eventos que ha creado y dirigido Ground Control desde 2014–. La asociación entre estas dos entidades se remonta a 2015, cuando Ground Control se instaló por primera vez en el proyecto urbano Ordener-Poissonniers de París. Adopta la forma de una sucesión de contratos llamados “acuerdos de ocupación temporal”,⁵³ firmados por un periodo que va de unos meses a tres años (entrevista a La Lune Rousse, 2021). A continuación, se firmará un contrato de arrendamiento civil entre La Lune Rousse y SNCF Immobilier Ile-de-France, por un periodo comprendido entre enero de 2022 y enero de 2024 (entrevista a SNCF Immobilier Ile-de-France, 2021). SNCF Immobilier presenta sus proyectos de ocupación temporal en numerosos documentos de comunicación pública. La empresa aprovecha, a veces, para justificar este enfoque por el deseo de permitir la “reapropiación” de los terrenos de la SNCF prometidos para “proyectos de rehabilitación”.⁵⁴

Ahora veamos el trabajo que hubo que hacer para instalar los *food courts* en edificios preexistentes que no fueron diseñados para ellos. En París, el *food court* ha tomado el relevo de las actividades postales de la Halle Charolais, que había estado en funcionamiento desde

45 Infocif, “Ideanerka SL”, <https://www.infocif.es/ficha-empresa/ideanerka-sl>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

46 Es un “organismo público perteneciente a la Administración General del Estado de España, que tiene personalidad jurídica propia, patrimonio propio, así como autonomía de gestión.” Fuente: Wikipedia, “Entidad pública empresarial”, https://es.wikipedia.org/wiki/Entidad_p%C3%BAblica_empresarial, consultado el 21 de diciembre de 2021.

47 Jorge Moreno, “El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet”, en El Norte de Castilla, <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>, consultado el 25 de octubre de 2019.

48 Visitar Valladolid, “Estación Gourmet”, <http://www.visitarvalladolid.com/estacion-gourmet/>, consultado el 20 de marzo de 2016.

49 Estación Gourmet, “The Final Countdown”, en Facebook https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/videos/448353245269006/?_so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card, consultado el 9 de noviembre de 2013.

50 Jorge Moreno, op. cit.

51 Ground Control, “Dossier de presse avril 2019”, https://www.groundcontrolparis.com/wp-content/uploads/2019/07/Dossierdepresse_GroundControl2019.pdf, julio 2019.

52 Soline Nivet, op. cit.

53 Expresión original: “convention d’occupation temporaire”.

54 SNCF Immobilier, “Transformer, accompagner, évoluer”, https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/DP-SNCF-IMMOBILIER-190919.pdf, 19/09/2019, p. 21.

su inauguración en la década de 1920, hasta junio de 2015.⁵⁵ En Valladolid, el *food court* se instaló en una nave de almacenamiento de mercancías construida en la década de 1960, que tras unos años de desocupación durante la década de los 1980 se utilizó como sala de exposiciones de ADIF, hasta 2013 (entrevista al Instituto Universitario de Urbanística (IUU) de la Universidad de Valladolid (UVa), 2021). En ambos casos, el trabajo realizado consistió en la recepción segura del público y fue llevado a cabo por los gerentes de las empresas que operan los *food courts*. En París, la Halle Charolais se ha adaptado a las normas de una “instalación de recepción pública”⁵⁶ de primera categoría (seguridad contra incendios, seguridad eléctrica, etc.), para poder recibir hasta mil 800 personas simultáneamente. Esta obra representó 80% de la inversión inicial de La Lune Rousse, a la que se añadió la instalación de mobiliario y decoración por un importe total de aproximadamente mil 8 millones de euros (entrevista a La Lune Rousse, 2021). Cabe señalar que SNCF Immobilier se había hecho cargo anteriormente de los estudios técnicos (diagnósticos estructurales, de amianto y de contaminación, etc.) y de varias obras que corrían a cargo de los propietarios (SNCF Réseau, SNCF Mobilité), por un importe aproximado de 500 mil euros.⁵⁷ En 2013, Ideanerka invirtió algo más de dos millones de euros para poner en servicio la nave y acondicionar el *food court*.⁵⁸ Los responsables de los dos *food courts* tuvieron que instalar puestos ligeros⁵⁹ y mobiliario, para que los restauradores pudieran trabajar y los visitantes pudieran comer sin dañar ni oscurecer la arquitectura de las naves (ilustraciones 3 y 4). Así, los *food courts* se han adaptado a sus naves sin tener que construir un nuevo edificio en ellas. Sin embargo, esto ha implicado importantes inversiones.

55 SNCF, “Ground Control version intérieure”, <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/ground-control-version-interieure>, consultado el 17 de mayo de 2017.

56 Expresión original: “établissement recevant du public”.

57 Juliette Pinard, op. cit.

58 EFE, “Estación Gourmet, donde el deleite se une con la formación gastronómica”, en El Economista, <https://www.eleconomista.es/evasion/gente-estilo/noticias/5375165/12/13/Estacion-Gourmet-donde-el-deleite-se-une-con-la-formacion-gastronomica.html>, consultado el 6 de diciembre de 2013.

59 Hay que señalar que en Ground Control encontramos también puestos itinerantes (food trucks, triciclos de reparto), lo que no ha supuesto gastos para La Lune Rousse.



Ilustración 3: Ground Control en la nave Charolais de París. Crédito de la foto: Philippe Menerault, 5 de mayo de 2019.



Ilustración 4: Estación Gourmet en Valladolid. Foto: Estación Gourmet en agosto de 2016.⁶⁰

⁶⁰ Estación Gourmet, en Facebook, <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/913002392137420/?type=3>, consultado el 22 de agosto de 2016.

La inserción de *food courts* temporales en naves situadas cerca de las viviendas

La empresa que explota Ground Control es consciente de la contaminación acústica que genera. Considera que esta es la principal fuente de descontento de los vecinos y que las quejas pueden conllevar el riesgo de cierre administrativo. Por eso, ha puesto en marcha varias medidas, como el cierre del local a más tardar a la 1:00 de la madrugada, es decir, una hora antes de lo autorizado por la prefectura de París para este tipo de establecimientos (entrevista a La Lune Rousse, 2021), o la instalación de carteles en las entradas para pedir a sus visitantes que no sean demasiado ruidosos (Ilustración 5).



Ilustración 5: un cartel pegado en una de las dos puertas de entrada por los responsables de Ground Control, en el que se pide a los clientes que respeten a los vecinos. Crédito de la foto: Jonathan Haquet, 30 de julio de 2020.

Cuando Estación Gourmet abrió sus puertas en 2013, no necesitó obtener la licencia municipal de actividad porque se ubicó en un edificio de ADIF que formaba parte de la infraestructura ferroviaria. Pero en septiembre de 2015, la normativa cambió para que los establecimientos comerciales ubicados en edificios ferroviarios pasaran a estar sujetos a la normativa urbanística ordinaria⁶¹. Sin embargo, los gestores del *food court* nunca cumplieron con los requisitos municipales en materia de licencias comerciales, medio ambiente, ruido, etc. (en-

61 Diario de Valladolid, "Saravia pide a ADIF que legalice la Estación Gourmet al no tener licencia", <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/saravia-pide-adif-legalice-estacion-gourmet-tener-licencia/20160426093933186525.html>, consultado el 26 de abril de 2016.

trevista al Ayuntamiento de Valladolid y a la Agencia de Innovación de Valladolid, 2021; y entrevista al IJU de la UVa, 2021), a pesar de las quejas de los vecinos de la zona por la contaminación acústica, en 2016.⁶² Durante ese año, el *food court* estuvo abierto de 8 a 24 horas de lunes a viernes y de 9 a 24 horas los sábados, domingos y días festivos, mientras que el bar de cócteles estuvo abierto hasta las 3 de la madrugada de jueves a sábado.⁶³

La contaminación acústica es, por tanto, el principal motivo de las molestias que sufren los residentes de estos *food courts*, algo que también ocurre con todos los proyectos de urbanismo transitorio de la SNCF, situados cerca de las viviendas.⁶⁴ Preguntemos ahora por qué los *food courts* se desarrollan en esos “tiempos de espera” de los proyectos urbanos.

Las razones de la presencia de *food courts* temporales en las fases preoperativa y operativa de los proyectos urbanos, en emplazamientos ferroviarios

La realización de proyectos urbanos en emplazamientos ferroviarios es el resultado de la reubicación de actividades técnicas

Para comprender la existencia de *food courts* en los proyectos urbanos realizados en los espacios ferroviarios hay que entender primero qué es lo que permite que se desarrolle un proyecto urbano en ellos. Se puede llevar a cabo un proyecto urbano en los terrenos del ferrocarril, porque se pueden reubicar las actividades ferroviarias no relacionadas directamente con los pasajeros⁶⁵.

En 1856, la Sociedad de Crédito Mobiliario Español decidió instalar sus talleres generales para la reparación y fabricación de material ferroviario en la estación de Campo Grande, y ambos se inauguraron en 1860.⁶⁶ Nació así uno de los principales espacios ferroviarios españoles. A finales del siglo XIX, los talleres tenían más de 3 mil empleados,⁶⁷ y en 2003 quedaban 650 trabajadores.⁶⁸ En agosto de 2020, eran 700 empleados los que trabajaban en los nuevos talleres de RENFE de 7,7 hectáreas, inaugurados en mayo de 2019 y situados en la periferia oriental de Valladolid, y sólo veinte empleados seguían en los antiguos talleres.⁶⁹ Este traspaso de la actividad fue el resultado de un acuerdo firmado el 6 de noviembre de 2002 entre tres entidades, que dos meses después formarían la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 (SVAV 2003).⁷⁰ El Grupo Fomento –integrado por el Ministerio de Fomento y las enti-

62 Idem.

63 Visitar Valladolid, op. cit.

64 Juliette Pinard, op. cit.

65 Philippe Menerault, reunión preparatoria de tesis el 8 de septiembre de 2021.

66 José Luis Lalana Soto, “Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid”, en Revista de historia ferroviaria, núm. 4, 2005, pp. 45-82.

67 Gaspar Fernández Cuesta, op. cit.

68 José Luis Lalana Soto, “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”, <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te4.pdf>, 2003, pp. 1-20.

69 F. Martín, “Los nuevos talleres de Renfe acogen ya a 700 trabajadores tras siete años de espera”, en Diario de Valladolid, <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/nuevos-talleres-renfe-acogen-700-trabajadores-anos-espera/20200816114210384923.html>, consultado el 16 de agosto de 2020.

70 Ayuntamiento de Valladolid, “Acuerdos sesión ordinaria pleno 12 de marzo de 2019”, <https://www.valladolid.es/fit/ayuntamiento/corporacion-municipal/organos-gobierno/pleno/sesiones-plenarias/acuerdos-adaptados-pleno/acuerdos-adaptados-pleno-corporacion-dia-12-marzo-2019.fichiers/527362-Extracto%20Acta%20Pg%20Web.pdf>, consultado el 14 de julio de 2021, 223 p.

dades públicas empresariales del ferrocarril RENFE y GIF (ADIF sustituyó al GIF desde el 1 de enero de 2005 y desde el 1 de enero de 2014 le acompaña ADIF Alta Velocidad)– (50% de las acciones), la Junta de Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento de Valladolid (25%),⁷¹ habían acordado dos macroproyectos con un coste total estimado de 631 millones de euros. Una “operación ferroviaria” debía dar lugar a la construcción de una vía férrea que diera servicio a un nuevo complejo ferroviario –que albergaría un taller principal de reparaciones, talleres de mantenimiento, una estación de clasificación y una terminal de mercancías–⁷² en la periferia oriental de la ciudad y al soterramiento de las vías de pasajeros a su paso por la ciudad.⁷³ La operación se realizó en el marco del Plan de Infraestructuras del Estado 2000-2007, que otorgó a Valladolid una función estratégica como eje de la red ferroviaria de alta velocidad en el noroeste de España. De hecho, el primer tramo de la línea de alta velocidad en este territorio se iba a construir entre Madrid y Valladolid.⁷⁴ La inauguración tuvo lugar finalmente en diciembre de 2007. Una “operación ciudad” debía aprovechar esta reorganización del sistema ferroviario para modificar el Plan General de Ordenación Urbana (documento de planificación municipal) de la ciudad, con el fin de desarrollar los espacios liberados en nuevos barrios y reurbanizar el corredor ferroviario.⁷⁵ En junio de 2021, estaba previsto que RENFE pasara a ser propietaria de los terrenos del Ayuntamiento de Valladolid que se habían utilizado para la construcción del nuevo complejo ferroviario, mientras que el Ayuntamiento tomaría posesión de los terrenos de los antiguos talleres generales de RENFE, antes de poder cederlos a la SVAV.⁷⁶

En París, la “investigación pública”⁷⁷ de 2019 sobre el “permiso de planificación”⁷⁸ para la primera fase del proyecto urbano Les Messageries reveló que una serie de actividades que se habían llevado a cabo en el sitio en la década de 2010 se habían reducido (como las actividades postales debido al cese de las operaciones del TGV postal en 2015) o se habían reubicado (como las actividades de mantenimiento y garaje de locomotoras en el sitio ferroviario vecino de Bercy en 2017). Además, un proyecto de creación de dos nuevas vías en Paris Gare de Lyon para absorber el aumento del tráfico de pasajeros exigió la demolición del centro de clasificación postal, que había trasladado sus actividades en la nave Charolais a finales de 2015. Todos estos elementos favorecieron la liberación de edificios y espacios abiertos para

71 Valladolid Alta Velocidad, “Convenio de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. de 6 noviembre de 2002”, <https://valladolidaltavelocidad.es/download/convenio-de-valladolid-alta-velocidad-2003-s-a-de-6-noviembre-de-2002/>, redactado el 6 de noviembre de 2002.

72 Carmen Bellet Sanfeliu y Luis Santos Ganges, “The high-speed rail project as an urban redevelopment tool”, en *Belgeo*, <http://journals.openedition.org/belgeo/18153>, núm. 3, puesto en línea el 30 de septiembre de 2016.

73 Ayuntamiento de Valladolid, op. cit.

74 Basilo Calderón Calderón, Henar Pascual Ruiz-Valdepeñas y Luis Jesús Pastor Antolín, “Oportunidad y problemática de las infraestructuras logísticas en ámbitos urbanos: el caso de Valladolid”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, núm. 143, <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75508>, 2005, pp. 145-168.

75 Ayuntamiento de Valladolid, op. cit.

76 J. I. Fernández, “Valladolid paga 219.000€ y desbloquea la obra de la estación y la urbanización de los talleres”, en *Diario de Valladolid*, <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/valladolid-paga-219000e-desbloquea-obra-estacion-urbanizacion-talleres/20210612202449400513.html>, consultado el 12 de junio de 2021.

77 Expresión original: “enquête publique”.

78 Expresión original: “permis d’aménager”.

llevar a cabo un proyecto urbano.⁷⁹ Finalmente, sólo se mantendría en el lugar la actividad de almacenamiento de alimentos para los trenes y las tiendas de Paris Gare de Lyon. Además, el escalonamiento del proyecto urbanístico está condicionado por el deseo de mantener esta actividad a lo largo de las obras. Así, el actual centro de avituallamiento —que ocupa la mayor parte del norte del sitio—⁸⁰ sólo podrá ser demolido cuando esté terminado el nuevo edificio de oficinas que le acogerá en el sur del espacio ferroviario.⁸¹

El *food court* temporal forma parte de una estrategia nacional de ocupación temporal de espacios ferroviarios transferibles más estructurada en SNCF Immobilier que en ADIF

En 2016, cuando ADIF alquiló una de sus naves a Ideanerka, el proyecto urbanístico seguía paralizado por la crisis económica desde 2008. En el espacio de diez años, el valor de los terrenos se ha reducido a la mitad.⁸² Por tanto, el arrendamiento fue una forma de que ADIF obtuviera beneficios durante este difícil periodo. El alquiler anual se fijó en 37 mil 200 euros de 2013 a 2016 y en 66 mil euros de 2016 a 2020.⁸³ Sin embargo, para ADIF se trataba de un proyecto anecdótico desde el punto de vista financiero, dado el valor de los terrenos de la “operación ciudad”, que se estimaba en unos mil millones de euros a mediados de la década de 2000 (entrevista al IUU de la UVa, 2021).

En el caso de París, el *food court* también estaba previsto en un espacio que no se vería afectado inmediatamente por las obras. Esto no se debió a la pérdida de valor del suelo, sino al largo plazo y al escalonamiento del proyecto urbanístico. El *food court* debía permitir al propietario de la nave ahorrar en gastos de vigilancia, generar ingresos con los alquileres recibidos, mejorar la imagen del sitio y mostrar la transformación de un lugar ferroviario en un nuevo barrio. Por último, a diferencia de una actividad logística, que habría sido unas cinco veces más rentable, pero habría requerido el tráfico de camiones, el *food court* no interfería en el buen funcionamiento del resto del sitio. En 2021, el alquiler anual pagado por La Lune Rousse a SNCF Immobilier Ile-de-France para explotar los 6 000 m² de Ground Control era de unos 200 mil euros (entrevista a SNCF Immobilier Ile-de-France, 2021). Encontramos aquí varios argumentos indicados en la introducción por J. Pinard y F. Adisson y un último argumento que nos hace comprender que las actividades seleccionadas por la SNCF para sus ocupaciones temporales responden a una voluntad de restringir lo menos posible las obras del proyecto urbano.

Con sus mil 800 visitantes diarios antes de la pandemia de Covid-19, Ground Control⁸⁴ ha conseguido sin duda dar al sitio la visibilidad esperada por la SNCF. Estación Gourmet, que

79 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12”, op. cit.

80 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 28 de octubre de 2021.

81 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d’enquête”, <https://www.paris.fr/pages/concertations-et-enquetes-publiques-2460#gare-de-lyon-daumesnil-12e>, 2019, pp. 15-16.

82 Carmen Bellet Sanfeliu y Luis Santos Ganges, op. cit.

83 Jorge Moreno, op. cit.

84 Entre febrero de 2018 y agosto de 2019, Ground Control acogió un millón de visitantes. Fuente: Ground Control, “Un million”, en Facebook, www.facebook.com/GroundControlParis/videos/475878309876311, consultado el 19 de agosto

tuvo un número muy elevado de visitantes durante sus primeros meses de actividad (entrevistas al Ayuntamiento de Valladolid y a la Agencia de Innovación de Valladolid, 2021), ha conseguido probablemente el mismo resultado para ADIF.

En términos más generales, el sitio parisino parece revelar una estrategia a largo plazo para el desarrollo del urbanismo transitorio en la SNCF, incluida la posibilidad de poner en marcha *food courts* en diferentes emplazamientos. No encontramos este discurso en Valladolid por parte de ADIF o de la SVAV 2003, en relación con la Estación Gourmet en el sitio Talleres o en el marco de una estrategia nacional que podría haber llevado ADIF en España. En efecto, para saber si ADIF había desarrollado una estrategia nacional en materia de ocupaciones temporales, realizamos varias búsquedas en su sitio web el 7 de febrero de 2022. En primer lugar, se utilizaron las siguientes expresiones en la barra de búsqueda del sitio web de la empresa: “urbanismo temporal”, “urbanismo transitorio”, “urbanismo táctico”, “ocupación temporal”, “temporal”, “temporario”, “transitorio”, “táctico”. No se encontraron resultados relevantes para proyectos de ocupación temporal similares a los descritos en la introducción. Luego buscamos información sobre este tipo de proyectos en varias pestañas generales de la web, sin resultado. Por último, hemos leído los 825 títulos de comunicados de prensa de ADIF disponibles (del 14 de febrero de 2019 al 7 de febrero de 2022). Sólo hemos encontrado dos comunicados de prensa en los que se menciona el arrendamiento de los terrenos ferroviarios de la empresa. El más reciente se refiere al arrendamiento por cuatro años de una terminal de mercancías en Sevilla a una empresa de logística.⁸⁵ La más antigua se refiere a la convocatoria de un concurso público para el arrendamiento comercial de una parcela de mil 936 m², que consta de una nave industrial de 497 m² situada en la estación de Ronda.⁸⁶ A continuación, utilizamos las mismas palabras claves que antes, añadiendo “ADIF” en Google para recoger artículos de prensa sobre proyectos de ocupación temporal que pudiera haber realizado la empresa. Tras leer varias docenas de resultados, sólo un proyecto nos llamó la atención. Resulta que ADIF tiene alquilada una parcela de 18 mil 400 m² en Madrid por dos años desde el 1 de enero de 2021 a una empresa que ofrece actividades culturales, principalmente bajo tres carpas, desde el 28 de septiembre de 2021 en un proyecto denominado “Espacio Ibercaja Delicias”. Cabe señalar que ADIF justificó este proyecto temporal, sobre todo con un argumento que habíamos esgrimido en el caso de SNCF Immobilier: la ausencia de degradación de la parcela⁸⁷. Además, en ninguno de estos artículos se ofrece información sobre posibles proyectos urbanos asociados. Así, a falta de documentos que expliquen la estrategia de ADIF en cuanto a las ocupaciones temporales, se puede constatar que se han

de 2019.

85 Adif, “Adif adjudica la gestión de servicios y comercialización de la terminal Sevilla La Negrilla”, <https://www.adif.es/w/adif-adjudica-la-gesti%C3%B3n-de-servicios-y-comercializaci%C3%B3n-de-la-terminal-sevilla-la-negrilla?pageFromPlid=203>, consultado el 10 de diciembre de 2021.

86 Adif, “Adif saca a concurso público el arrendamiento de una nave industrial en el recinto de la estación de Ronda”, <https://www.adif.es/w/adif-saca-a-concurso-p%C3%BAblico-el-arrendamiento-de-una-nave-industrial-en-el-recinto-de-la-estaci%C3%B3n-de-ronda?pageFromPlid=203>, consultado el 30 de junio de 2020.

87 José Durán Rodríguez, “El escándalo del Espacio Ibercaja Delicias marca el camino para la pirámide de Nacho Cano”, <https://www.elsaltodiario.com/urbanismo/espacio-ibercaja-delicias-piramide-nacho-cano-hortaleza>, consultado el 19 de octubre de 2021.

llevado a cabo algunas iniciativas además de la Estación Gourmet. Sin embargo, parecen ser menos numerosos que los realizados por SNCF Immobilier, que puso en marcha una veintena entre 2015 y 2019.⁸⁸

Todos estos elementos tienden a mostrar que los *food courts* y, más ampliamente, las ocupaciones temporales desempeñan un papel más estructurante para la SNCF que para ADIF.

Los empresarios consideran que los grandes locales disponibles durante varios años y situados cerca de una estación de AVE en el centro de una metrópolis son buenos lugares para abrir un *food court* temporal

Como ya hemos señalado, según el instituto privado de investigación Xerfi, los gestores de *food courts* buscan “grandes volúmenes (varios cientos o incluso varios miles de metros cuadrados) para ofrecer un gran número de puestos de restauración y acoger al máximo número de clientes”. Estos requisitos explicarían por qué los promotores de proyectos recurren a baldíos,⁸⁹ incluidos ferroviarios.

El director de Estación Gourmet estimó en 2013 que fue la presencia de un espacio cercano a la estación de Campo Grande —que recibe más de 4 millones de viajeros al año— lo que más le motivó para abrir su *food court*. Quería convertirlo en una “sala de espera” para los pasajeros de la estación, pero también para dirigirse a un público más amplio.⁹⁰

Pocos días antes de su apertura, en diciembre de 2013, el gerente de Estación Gourmet planeó más de 25 puestos de comida, dos bares de vinos, dos bares de cerveza, un bar de cócteles. En cuanto a las actividades de entretenimiento, hubo una escuela de cocina (formación gratuita organizada por todos los puestos de comida⁹¹), demostraciones de cocina, dos pantallas gigantes y un espacio cultural itinerante. Cabe señalar que la conexión con la estación se ha previsto tanto desde el punto de vista espacial, con un acceso directo al edificio de viajeros, como desde el punto de vista informativo, con la visualización de los horarios de los trenes en el *food court* mediante varias pantallas (ilustración 6).⁹² El enlace con la estación debía ser también cultural, ya que los responsables del *food court* querían dedicar un espacio a “muestras temporales e itinerantes relacionadas con la gastronomía y el mundo del tren”.⁹³

88 SNCF Immobilier, “Transformer, accompagner, évoluer”, https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/DP-SNCF-IMMOBILIER-190919.pdf, consultado el 19 de septiembre de 2019, p. 21.

89 Xerfi, “Les perspectives des food courts en France : Des food courts aux food halls : décryptage de l’offre, des facteurs clés de succès et des initiatives des acteurs”, 2019, Estudio consultado en Lilliad el 7 de octubre de 2020, p.19.

90 Redacción, “Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año”, La Vanguardia, <https://www.lavanguardia.com/local/castilla-leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp>, consultado el 10 de diciembre de 2013.

91 Tribuna Valladolid, “La Estación Gourmet de Valladolid abrirá sus puertas al público el miércoles 11”, <https://www.youtube.com/watch?v=Ro6bJHbgQRU>, consultado el 3 de diciembre de 2013.

92 Estación Gourmet, “The Final Countdown”, op. cit.

93 Redacción, “Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año”, op. cit.

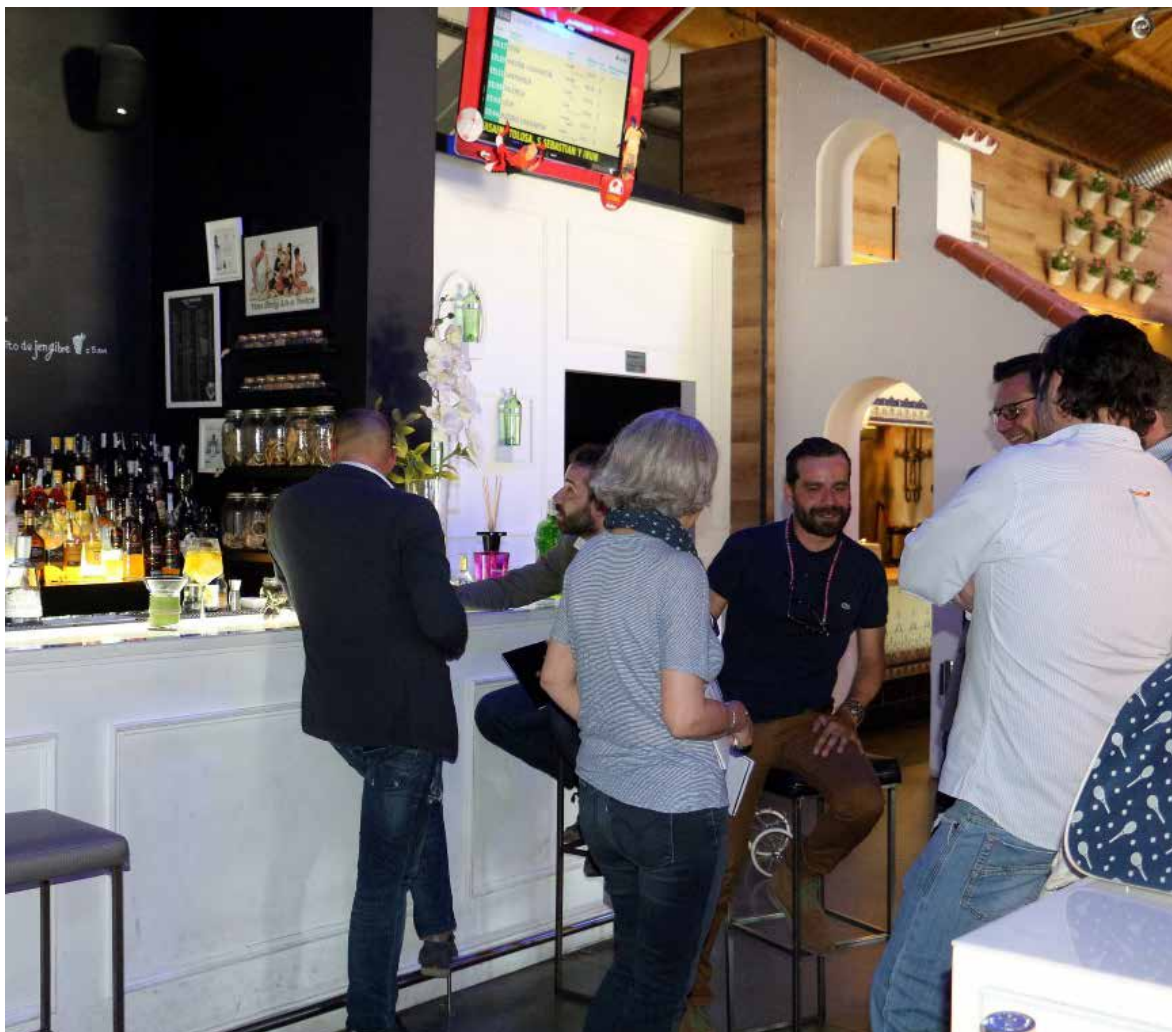


Ilustración 6: visualización de las salidas de trenes desde la estación de Campo Grande en Estación Gourmet en junio de 2016 (Fuente: Estación Gourmet⁹⁴).

Por otro lado, no observamos ninguna acción particular relacionada con el proyecto urbano en curso. Quizás la ubicación o la oferta culinaria no eran tan buenas si se tiene en cuenta que, en 2016, el *food court* de 400 plazas (que ofrecía un ticket medio por persona de unos 12 o 13 euros⁹⁵) había perdido unos diez puestos de comida,⁹⁶ antes de bajar a seis puestos en octubre de 2019, unas semanas antes del cierre definitivo. En 2019 salieron a la luz las tensiones entre Ideanerka y ADIF. Este último reclamaba el pago de 99 mil euros por impago de alquileres, facturas de agua y electricidad. De hecho, la empresa que gestiona el *food court*

94 Estación Gourmet, en Facebook, <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/863329260438067/?type=3>, consultado el 2 de junio de 2016.

95 Canal cocina, “Estación Gourmet, el rincón foodie del Mercado de Valladolid”, <https://canalcocina.es/actualidad/sugerencias/estacion-gourmet-el-rincon-foodie-del-mercado-de-valladolid>, consultado el 26 de mayo de 2017

96 Visitar Valladolid, op. cit.

había empezado a acumular deudas con ADIF desde 2016. Finalmente, ADIF recuperó la fianza de 66 mil euros fijada en el contrato y solicitó a los tribunales el cese de las actividades del *food court* para recuperar la posesión de su propiedad.⁹⁷

Uno de los socios directores de Ground Control estimó en 2021 que la proximidad a Paris Gare de Lyon –que acogió a 135 millones de personas en 2019–⁹⁸ y el carácter patrimonial de la nave Charolais habían sido ventajas a la hora de elegir la ubicación del *food court*, pero que fue el hecho de poder ocupar un gran espacio, durante todas las estaciones, en París, lo que más le convenció. Aunque no hable de ello abiertamente, es evidente que el precio del alquiler, inferior al del mercado inmobiliario, para un inmueble industrial o logístico de este tipo, fue también un argumento de peso para que La Lune Rousse abriera en esta dirección. También hay que señalar que los residentes de la nave Charolais eran el principal público objetivo de Ground Control (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

Varias iniciativas vinculan el *food court* al proyecto urbano. De hecho, Ground Control ha alojado varios actos de información y consulta sobre el proyecto urbano.⁹⁹ Sin embargo, dos años después de la apertura, dos especialistas en ocupación temporal señalaron que Ground Control tenía “escasos vínculos con el proyecto de desarrollo emergente desarrollado por la SNEF¹⁰⁰”.¹⁰¹

Por otro lado, no hemos observado ninguna acción particular por parte de los gestores del *food court* en relación con Paris Gare de Lyon. En cualquier caso, el contrato firmado por los responsables de Ground Control no les obligaba a proponer actividades específicas en relación con el proyecto urbano y la estación (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

El 28 de diciembre de 2021, había doce puestos de comida (con un ticket medio de 15 a 20 euros por un plato y un postre), cinco puestos de bebidas, pero también una librería, una tienda de juegos de mesa, una tienda de CBD, una tienda de artesanía francesa, una peluquería, un fotógrafo, juegos (videojuegos, futbolines, pinballs, etc.), espacios para exposiciones, debates, talleres, conciertos¹⁰² que a veces se graban para alimentar los medios de Ground Control (podcasts, videos y artículos), pero también para programas de radio (France Inter, France Culture, FIP) y televisión (Arte) con difusión nacional (entrevista a La Lune Rousse, 2021). En este contexto, encontramos un podcast dedicado al mundo del ferrocarril titulado “Il était une voie” entre los veinte propuestos en la web de Ground Control. Y no hemos encontrado ningún contenido dedicado a este universo o al del proyecto urbano o el

97 Jorge Moreno, “Paralizado el desahucio de Estación Gourmet hasta que el juzgado localice a los gestores”, en El Norte de Castilla, <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/paralizado-desahucio-estacion-20191106211542-nt.html>, consultado el 6 de noviembre de 2019.

98 SNCF, “fréquentation en gare”, <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares>, consultado el 28 de diciembre de 2021.

99 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 28 de diciembre de 2021.

100 La “Société Nationale d’Espaces Ferroviaires” - se denomina más a menudo “Espaces Ferroviaires” - es una filial de la SNCF.

101 Kelly Ung y Laure Gayet (coord.), “L’urbanisme transitoire : Evaluer les impacts sociaux et sur le projet urbain. Cahier 1 : Revue de projet”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livrable_1_17juillet_int_compressed.pdf, consultado el 10 de julio de 2019, p. 105.

102 Ground Control, www.groundcontrolparis.com, consultado el 28 de diciembre de 2021.

food court en los 89 artículos y 84 videos propuestos. En la decoración del lugar, destaca la presencia de carteles gigantes de trenes, asientos de TGV y señales ferroviarias. Uno de los responsables de Ground Control destacó la oferta cultural, pero no específicamente el mundo del ferrocarril:

“Hay una gran cantidad de tiendas de comida, hay bares [...] pero también queremos ser un lugar de experimentación, de expresión, un lugar de cultura a través de un programa bastante plétórico y también tratando de trabajar temas como el planeta, la solidaridad y los actores del cambio” (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

Por último, para los operadores de los dos *food courts* estudiados las ventajas generales del urbanismo transitorio presentadas por el Instituto París Región en la introducción están claramente presentes: un alquiler reducido, una superficie amplia y flexible y la libertad de uso concedida por el propietario. Además de estas ventajas, la proximidad inmediata del edificio de viajeros de una estación de AVE es una cuestión destacada por el operador del *food court* español, mientras que es sobre todo el hecho de estar en París, en el mismo lugar desde hace varios años, lo que se destaca en el caso del *food court* francés.

Conclusión

Finalmente, hemos visto que cuando los espacios ferroviarios cumplen funciones que ya no se consideran esenciales para las empresas ferroviarias en el centro de una metrópolis, se puede poner en marcha el proceso de proyecto urbano y los proyectos de *food courts* —que participan en un proceso más amplio de urbanismo temporal o transitorio— pueden instalarse allí temporalmente durante la fase de obras.

A nivel de edificios, hemos comprobado que se pueden instalar *food courts* temporales en espacios ferroviarios que no fueron diseñados para ello, con unos meses de trabajo centrados principalmente en la seguridad de los edificios, a costa de los inquilinos y a cambio de un contrato de alquiler de varios años.

Además, la instalación de *food courts* temporales en zonas del perímetro de proyectos de renovación urbana en los que no se va a trabajar durante varios años tiene varias ventajas. Los propietarios obtienen un beneficio, al tiempo que evitan la degradación del terreno y muestran a un amplio público la transformación de un terreno ferroviario en un nuevo barrio. A cambio, los inquilinos del solar se benefician durante varios años de un espacio amplio y atípico en un barrio atractivo, por un alquiler muy inferior al precio del mercado inmobiliario. Cabe destacar que en Valladolid es la proximidad al edificio de viajeros de una estación de AVE lo que más destaca el responsable del *food court* para justificar la calidad del emplazamiento. Esto se debe probablemente a que está menos distante que en el caso de París y a que casi todos los barrios de la ciudad de París son muy atractivos. Por otro lado, parece que los *food courts*, al igual que un gran número de ocupaciones temporales, son objeto de descontento entre algunos vecinos por la contaminación acústica que generan.

Además, la existencia de una estrategia nacional para las ocupaciones temporales de los espacios ferroviarios destinados a convertirse en nuevos barrios no se puede afirmar para el

caso de ADIF, y, si existiera, estaría menos estructurada que la creada por SNCF Immobilier. El *food court* Estación Gourmet parece un experimento aislado.

Por último, sería interesante ampliar esta reflexión estudiando las motivaciones de los restauradores para formar parte de un *food court* temporal en un sitio ferroviario.