

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

## Una apuesta ferroviaria ante la España despoblada

FERROCARRIL



Foto: CARLOS LUJAN/EP

**24/06/2022** - El ferrocarril que actualmente viene grafiado por ADIF como línea 310, la que discurre entre Madrid y Valencia pasando por Tarancón, Cuenca, Enguídanos, Camporrobles, Utiel y Requena, está actualmente inoperativa entre Cuenca y Utiel a consecuencia del temporal y borrasca 'bautizada' por la AEM (Agencia Estatal de Meteorología Española) con el nombre de *Filomena*. Como recordaremos, afectó durante los días 7 a 9 de enero del 2021 a la provincia y ciudad de Madrid y en su desplazamiento vectorial hacia el Mediterráneo, aunque con menos virulencia, también afectó al pasillo territorial por el que discurre el Eje Ferroviario Madrid-Utiel y produjo graves deterioros en las infraestructuras ferroviarias, de años atrás ya muy abandonadas, y que finalmente han quedado fuera de uso, esperemos que temporalmente.

Creemos oportuno, en especial para conocimiento de los valencianos, conquenses y madrileños más jóvenes, dar a conocer, aunque sea muy sucintamente, el cómo y el cuándo nació este ferrocarril.

Hay que remontarse al año 1985, cuando la ingeniería ferroviaria y las ya entonces escuálidas finanzas de la nación apostaron por la vertebración territorial, la movilidad y el acercar Madrid al mar Mediterráneo por una línea ferroviaria corta y directa.

Vertebración territorial, movilidad, un esfuerzo titánico por acercar la capital de España a las gentes de la meseta manchega –provincia de Cuenca– más despoblada y deprimida, y a la vez acercar los productos agrícolas valencianos, las mercaderías procedentes de ultramar y desembarcadas en el ya entonces importante puerto de Valencia (Valencia, puerto de Madrid... y centro de España)... En fin, dar vida y futuro a través del ferrocarril a la España más despoblada. ¡Me niego a que en esta última década de los 2010/2020, la clase política progresista se irrogue el descubrimiento y la

redención de la España vaciada! ¡Encima con muchas propuestas, creación de agencias, etc., y pocos hechos! ¡Ya en los años 1985 era una honda preocupación!



El primer tramo de este eje vertebrador ferroviario, que discurrió entre Aranjuez y Cuenca, lo inauguró el Rey Alfonso XII el 6 de septiembre de 1885. Hubo que esperar hasta el 24 de junio de 1942 (hace ahora 80 años) para que entrara en servicio el siguiente tramo Cuenca-Arguisuelas-Enguídanos, superando periodos de sucesivas crisis económicas debido a las guerras y las pérdidas de Cuba y Filipinas (1895-1898), inestabilidades políticas con la 2ª República, renuncia de Alfonso XIII, incluso el levantamiento militar que conllevó a una cruenta guerra civil (1936-1939), pues con todo y con eso, la voluntad de proseguir, con muchísimas dificultades y paralizaciones, el ferrocarril prosiguió su camino hacia Valencia.

Finalmente, tras otros 5 años de obras, se inauguró el 26 de noviembre de 1947 el tramo Enguídanos-Utiel, por el Generalísimo **Franco** y el autor del proyecto, el Ingeniero de Caminos **Demetrio Ullastres**. Con él, la provincia de Cuenca ya se asomaba a la Valencia castellana (Camporrobles-Utiel-Requena). En este tramo se encuentra el viaducto Torres Quevedo o Enguídanos, de 630 metros de longitud y 57 metros de altura. ¡Un alarde de la Ingeniería!

Las dificultades técnicas que la ingeniería española tuvo que sortear y superar, queda patente en el tramo Cuenca-Utiel, donde a lo largo de sus 113 kms hubo que ejecutar 21 túneles, que "en junto" suman 9,325 kms. siendo los más largos los de Olmedilla, con 1.884 y 931 metros cada uno. Asimismo, hubo que construir 10 viaductos/puentes, destacando los de la Melgosa y los Palancares, con 2.300 metros cada uno.

En su ejecución de tramo Cuenca-Utiel, intervinieron hasta tres empresas diferentes de contratistas, ya que por sus dificultades técnicas, asociadas a la imposibilidad en mantener las cifras ofertadas, una tras otra se arruinaron y tuvieron que abandonar la obra. En aquel ferrocarril se utilizaba la madera de los grandes pinares de Cuenca para confeccionar a pie de obra los encofrados, apeos, cimbras, andamiajes y entubamientos de túneles y viaductos. El cemento procedía de la recién implantada fábrica de Buñol y el acero usado en viaductos, obras de fábrica y vías de rodadura procedía y era transportado, no si grandes dificultades, y una incipiente logística y programación, desde la factoría de Altos Hornos de Vizcaya en Sagunto.

### Conversión en Cercanías C-3

Desde Utiel a Valencia está la línea 310 de Renfe, que forma parte de la línea de Cercanías C3 (Valencia Norte-Valencia Fuente de San Luis-Valencia San Isidro-Xirivella/Alquerías-Aldaia-Loriguilla/ La Reva -Circuito Ricardo Tormo-Cheste-Chiva-Buñol-Venta Mina-Siete Aguas- El Rebollar-Requena- San Antonio de Utiel) todavía sin electrificar. Unos simples apuntes sobre la actuación actual y operatividad de este subtramo.

El estudio patrocinado por la Ingeniería Sener y la Asociación Nacional de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan) *Análisis de la Inversión en Infraestructuras Prioritarias en España*, analizando el Núcleo de Cercanías C-3, apunta (cifras del año 2018) **una inversión necesaria de 300 M€ que se traduciría en las siguientes actuaciones: Renovación y Duplicación de vía Valencia-Buñol- Utiel (210 M€); Renovación de vía y electrificación Buñol - Utiel (55 M€); Proyecto de Electrificación entre San Isidro y Buñol ( 35 M€).**



Foto: CARLOS LUJAN/E

Aunque estas inversiones estaban contempladas en el **Plan de Cercanías 2017-2025** del entonces Ministro de Fomento del Gobierno **Rajoy, Íñigo de la Serna**, presentado a Valencia el 17/12/2017 y nuevamente ya con el Gobierno de **Pedro Sánchez**, en Valencia en unas Jornadas sobre Coordinadora Estatal, por un tren Público, Social, Vertebrador, y Sostenible (junio 2019), la entonces Presidenta de Adif y hoy Secretaria de Estado de Transportes, **Isabel Pardo de Vera**, prometió licitar alrededor de 280 M€ entre el segundo semestre 2019 y el primer semestre 2020. Hoy, prácticamente finalizado el primer semestre de 2022, la licitación en Redacción de Proyectos para instalaciones móviles de telecomunicaciones (GSMR); Bloqueo de liberalización automática en vía única (BLAU); Trabajo de Consultoría e impacto ambiental, etc., en **Cercanías C-3**. tan sólo han supuesto el comprometer **una inversión de 14,740 M€** (un 4,90 % de lo necesario y transcurridos ya dos años de los prometidos 280 M€ por el Gobierno Sánchez).

### La iniciativa privada

Desde el temporal *Dana* de enero 2019, que convirtió en "**no operativa**" la línea entre Utiel-Camporrobles-Cuenca, Adif y Renfe no han acometido ni siquiera por trámite de Urgencia ninguna actuación conducente a chequear y/o acondicionar las super e infraestructuras, tan elementales como dar seguridad a los taludes, y terraplenes, chequear y evitar el deterioro irreversible de túneles, viaductos, etc. ¡Como ingeniero, español y valenciano, no puedo tolerar... los valencianos, conquenses y madrileños no podemos tolerar el abandono, ruina y desaparición de este patrimonio ferroviario y vertebrador de Madrid-Valencia y viceversa!

Por el contrario, el pasado mes de agosto del 2021, apenas hace un año, se firmó un Acuerdo y Protocolo de actuación entre ADIF su presidenta **María Luísa Domínguez González**, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), con su residente, **Aurelio Martínez Estévez**, y Tramesa para la puesta en servicio de esta 'autovía verde ferroviaria' entre Valencia- Madrid en ancho ibérico, para utilizar esta línea Renfe nº 310, que ha quedado muy libre con la entrada en servicio del AVE Madrid-Cuenca- Valencia. No ocurre lo mismo con el tramo ancho ibérico Cuenca-Aranjuez-Madrid, que sí que sigue operativa actuando como media distancia/cercanías Madrid-Cuenca.

La autopista ferroviaria partirá del Puerto de Valencia y cargará entre otros los semirremolques (servicio ro-ro) procedentes de Italia, en vagones de plataforma baja, hacia Madrid, desde donde continuarán su trayecto-ya con sus cabezas tractoras, situadas en los puertos secos, hasta su destino final por carretera.



La previsión es que esta Autopista verde ferroviaria pueda estar operativa para dentro de unos tres años. Existen dos problemáticas para cumplir con este plazo (mínimo) y poder optar a fondos Next Generation EU. El plazo de entrega de los vagones necesarios para realizar este servicio ro-ro, de plataforma baja que tendrá que disponer /invertir Tramesa (unos 8 millones), acondicionar la línea ferroviaria en su Infra- superestructura, deteriorada por los temporales *Dana*, aparte su chequeo y dotaciones mínimas imprescindibles de su señalización y enclavamientos. Actualmente, alrededor de un 80% del tráfico ferroviario procedente del Puerto de Valencia tiene como origen o destino final Madrid (Centro logístico de Coslada-Abroñigal o también Vicálvaro) A lo largo del pasado año 2021 se transportaron unos 210.000 contenedores con unos 2,40 Millones de Tms que fueron a Madrid, vía ferrocarril Albacete, actualmente único Corredor FFCC operativo para mercancías, pero cuyo trayecto supone unos 100 Kms de exceso de recorrido, frente a la otra por Cuenca.

Hemos de apostar fuerte por este eje verde ferroviario. Desde la **Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana**, en perfecta comunión con los postulados de la Fundación Conexus, abogamos por poner en valor la línea ferroviaria Valencia-Cuenca-Madrid. "Hemos de apostar fuerte por este eje y electrificarlo, ya que la inversión se amortizaría en pocos años. siendo el puerto de Valencia, junto con Sagunto el puerto de Madrid, y por la proximidad, por el volumen de mercancías transportadas desde ambos puertos al gran mercado de Madrid, por ser el ferrocarril el transporte más ecológico, resiliente y menor contaminante, por ser el transporte del futuro y estar avalado por los fondos europeos Next Generation. Sobran razones para hacerlo. Es junto al eje mediterráneo y el eje cantábrico, el primer eje ferroviario a poner en marcha. Adaptando el actual trazado de Fuente de San Luis-Buñol-Enguidanos-Cuenca-Aranjuez-Madrid, y sus actuales y ampliables puertos secos, sería ampliar la posibilidad de que las mercancías y productos agrícolas accedan a un mercado directo de 6-7 millones de personas y otros cuatro millones de provincias cercanas de Castilla y León, Castilla la Mancha o Extremadura, al tiempo que contamos con un aliado fiel, seguro y colaborativo como es la autonomía y el tejido industrial, comercial y ciudadano de Madrid.

Los colectivos ciudadanos usuarios de las **Cercanías C-3** (Valencia-Utiel, cuyo portavoz la ejerce el ex alcalde de Xirivella, **Ricardo Barberá**, y el portavoz de la UGT ferroviaria, **Juan Ramón Ferrandis**, consideran insostenible la situación ferroviaria con una continua pérdida de viajeros, material rodante obsoleto de una media superior a 30 años, la supresión de un 85% de las Circulaciones se debe a la falta de personal, etc. Y ante todo ello, mientras **Alta Velocidad AVE y larga distancia transporta el 9,8 % de los viajeros (47,95 M.V) la inversión realizada supone el 94% (63.900 M€), y su hermana pobre las Cercanías, que transporta el 90,2 de los viajeros (437,13 M.V) se le dedica el 6% de la inversión (4.100 M€)... para toda España.**

En cuanto a la totalidad del Núcleo de Cercanías, Valencia/Alicante de la inversión comprometida (2017-2025), de **1.436 M€** por parte de ADIF, transcurridos cinco años y medio de la vigencia del Plan, sólo se ha comprometido (licitado y en ejecución) –suma de Consultorías y obras– **272 M€** que tan solo supone un **19 %**.

## EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2021 - NACIONAL

Millones de euros

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

	Pto inversiones reales	Ejecución presupuestaria	No ejecutado	% ejecutado
MIMTA (Estado)	2.292,2	2.127,3	164,9	93%
ADIF	1.827,5	790,6	1.036,9	43%
ADIF - Alta Velocidad	2.936,7	1.188,8	1.747,9	40%
Grupo ENAIRE	1.050,6	976,5	74,1	93%
PUERTOS DEL ESTADO	1.001,3	633,6	367,6	63%
Grupo RENFE OPERADORA	856,7	797,2	59,5	93%
SEITT	169,1	93,6	75,5	55%
<b>TOTAL</b>	<b>10.134,1</b>	<b>6.607,6</b>	<b>3.526,5</b>	<b>65%</b>

## EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2021 - COMUNIDAD VALENCIANA

Millones de euros

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

	Pto inversiones reales	Ejecución presupuestaria	No ejecutado	% ejecutado
MIMTA (Estado)	1.107,0	469,0	638,0	42%
ADIF	160,1	43,1	117,1	27%
ADIF - Alta Velocidad	427,1	79,6	347,5	19%
Grupo ENAIRE	42,2	18,4	23,8	44%
PUERTOS DEL ESTADO	144,8	25,0	119,8	17%
Grupo RENFE OPERADORA	53,9	34,4	19,5	64%
SEITT	6,9	1,6	5,4	22%
Valencia PLATAFORMA INTERMODAL	28,8	0,0	28,8	0%
<b>TOTAL</b>	<b>863,8</b>	<b>202,1</b>	<b>661,9</b>	<b>23%</b>

Fuente: CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA CV

Los usuarios metropolitanos de Cercanías-C-3, el movimiento sindical de maquinistas y operadores ferroviarios se suman a los grupos ecologistas y colectivos ciclistas, que afirman que, si se cierra definitivamente la línea entre Utiel y Cuenca, no sólo descartamos la línea verde ferroviaria de mercancías (APV-Cuenca-Madrid), sino que condenamos a muerte a la provincia de Cuenca. ¡Esta es la apuesta del Gobierno de Sánchez por la España vaciada!

Ante tales actitudes de la Presidenta de ADIF, D<sup>a</sup> Maria Luisa Domínguez González (anunciando en noviembre: "Estamos pensando cerrar definitivamente el Utiel-Cuenca") que supone un agravio, una actitud torpe o de lesa majestad contra semejante patrimonio material ferroviario (impropia de una ingeniera de Caminos y Gestora Pública) y todo ello añadido al abandono y anulación del Contrato de Consultoría para prolongar la línea 344 de Renfe: **Cercanías C1** entre Gandía-Oliva, junto a la duplicación de Cullera-Gandía, todo ello sumado a los sucesivos incumplimientos en Inversiones, **le hace acreedora a ser considerada como "persona non grata" para la Comunidad Valenciana.**

Y en cuanto a nuestros queridos vecinos conquenses, les instamos a que se movilicen y al igual que hizo Teruel con aquel grito de "Teruel existe", potenciando el eje cantábrico (APV-Sagunto-Teruel-Plataforma logística Platea- Zaragoza), y que ya está saliendo de la España olvidada con un PIB en aumento, exija Cuenca al Gobierno de Castilla La Mancha y el Gobierno de España, **reanudar** su

Opinión | Una apuesta ferroviaria ante la España despoblada. Por Manuel Miñés - Valencia Plaza  
conexión directa ferroviaria (mercancías y media distancia) con la Valencia Castellana (Caudete-  
Utiel- Requena) y el Mediterráneo.

Que sea un clamor la voz de los valencianos y conquenses contra el cierre del tramo Utiel-Cuenca.

*Manuel Miñés es director de la Cámara de Contratistas de la Comunitat Valenciana*

