

EL AVE MADRID-  
VALENCIA  
UNA REALIDAD  
ESPERADA

**EL AVE MADRID-VALENCIA:  
UNA REALIDAD ESPERADA**





**Asociación Nacional de  
Constructores Independientes**

Diciembre 2010

# EL AVE MADRID UNA REALIDAD



# VALENCIA ESPERADA

## EL AVE MADRID-VALENCIA: UNA REALIDAD ESPERADA





Presentación. José Blanco López, Ministro de Fomento .....	7
Introducción. Jaime Lamo de Espinosa, Presidente de ANCI .....	9
Lo importante es el camino. José Bono Martínez .....	12
Levante y el AVE. Francisco Álvarez-Cascos Fernández .....	14
Un ejemplo de ciudadanía. Eduardo Zaplana Hernández-Soro .....	16

## PRINCIPALES OBRAS DEL AVE MADRID-VALENCIA CONSTRUÍDAS POR EMPRESAS ASOCIADAS A ANCI

Grupo Aldesa .....	24
Altec, Infraestructuras S.A. ....	30
Assignia Infraestructuras S.A. ....	32
Azví, S.A. ....	36
Bruesa Construcción, S.A. ....	40
CHM Obras e Infraestructuras, S.A. ....	42
Construcciones Rubau, S.A. ....	46
Grupo Copasa .....	48
Copcisa, S.A. ....	54
Grupo Copisa .....	58
Joca Ingeniería y Construcciones, S.A. ....	60
Ploder Uicesa, S.A. ....	62
Puentes y Calzadas Grupo de Empresas, S.A. ....	64
Rover Alcisa Construcción .....	68
Sando .....	74
Construcciones Sarrión, S.L. ....	80

## APÉNDICE:

### SELECCIÓN DE ARTÍCULOS SOBRE EL AVE MADRID-VALENCIA PUBLICADOS EN DIVERSOS PERIÓDICOS (1990-2001), POR JAIME LAMO DE ESPINOSA

La España excluyente (A propósito del tren por Cuenca) .....	84
¡Papá, ven en tren! .....	88
¿Es la hora de Valencia? .....	92
Otra D. O. para Requena .....	96
AVE Madrid-Valencia .....	100
La solución III no es la solución, es el problema .....	104
A V E = A, B, E. Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (I) .....	110
A V E = A, B, E. Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (II) .....	116
A V E = A, B, E. Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (y III) .....	120
La lógica llegó al AVE .....	124
Empieza bien el siglo... (El AVE sigue los pasos de Antonio Ponz) .....	126



# Presentación

**JOSÉ BLANCO LÓPEZ**  
**Ministro de Fomento**

---

**P**robablemente, no hay nada más conectado con la sociedad y con nuestra forma de vida que el transporte. En la época que nos encontramos, de grandes cambios a nivel económico, social y cultural, son las transformaciones en el sector de los transportes y comunicaciones las que, precisamente en nuestro país, se están sucediendo con mayor rapidez.

Transformaciones de calado, que se están produciendo en el presente, y que van a determinar en gran medida la forma en que viviremos el mañana. Avances en la mejora, modernización y ampliación de nuestras redes de transporte, en los nodos y terminales de mercancías y viajeros, y en nuestros puertos y aeropuertos. Avances como el desarrollado en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Hoy, la llegada del AVE a Valencia, Albacete y Cuenca, es una realidad. Una realidad que no habría sido posible sin el impulso dado a la ejecución de esta infraestructura en los últimos años.

Pero tampoco sin el esfuerzo colectivo de diferentes Administraciones y Gobiernos, agentes económicos y sociales y de muchos ciudadanos. Porque esta infraestructura es el resultado del compromiso de todos con el futuro de la Comunidad Valenciana, con el futuro de Castilla-La Mancha, con el de Madrid y con el de toda España.

Su ejecución simboliza la sólida andadura que estamos impulsando, para el inicio de la recuperación económica. El inicio del camino hacia una sociedad más avanzada y hacia una España más cercana, más cohesionada, más unida y mejor unida.

Porque un país vertebrado mediante la Alta Velocidad es un país con un futuro más sostenible, con una economía más competitiva, capaz de generar riqueza y

distribuirla con equilibrio. Un país que avanza para que todos sus ciudadanos, tengan las mismas oportunidades e igualdad en el acceso al bienestar. Este es un viaje de no retorno.

Vamos a seguir trabajando para culminar la ejecución de esta infraestructura, con la llegada del AVE a Alicante en 2012, y a Murcia y Castellón en 2014. Para seguir acercando, en definitiva, el levante al centro de la Península y el centro de la Península al Mediterráneo, y reforzar la posición de nuestro país a la vanguardia mundial en el desarrollo de la Alta Velocidad Ferroviaria.

Ahora es cuando los beneficios de la inversión realizada para traer el AVE al Levante, van a comenzar a rentabilizarse. Unos beneficios y una oportunidad que no serán flor de un día o de dos, sino que estarán dispuestos a superar a nuestra generación y a la de nuestros hijos.

Porque los grandes proyectos de país, como la Alta Velocidad, solo pueden ser diseñados, planificados y ejecutados, con la mirada fija en el mañana.

Celebremos, pues, la puesta en marcha de un servicio, que en el presente inicia su andadura y que en el futuro será utilizado por muchas generaciones de españoles.

# Introducción

**JAIME LAMO DE ESPINOSA**

**Presidente de ANCI**

---

**E**l día 18 de diciembre, Sus Majestades los Reyes de España inauguraron el AVE Madrid-Valencia, y tres días antes Sus Altezas Reales los Príncipes de Asturias, la línea Madrid-Albacete. Con anterioridad, el Ministro de Fomento José Blanco, el 13 de octubre, en un viaje de pruebas con pasajeros desde la Hoya de la Roda a Valencia, supervisó la estación de alta velocidad de Valencia; el pasado 3 de noviembre, la estación de Albacete; luego, el 26 de noviembre, la estación de Requena-Utiel. Y ahora, ya, ese AVE tan esperado, es una realidad. En todos esos eventos tuve la ocasión de estar presente.

Las empresas de ANCI han contribuido ¡y no poco! a su ejecución. Dieciséis empresas han ejecutado más de 50 licitaciones adjudicadas, por un importe de 1.600 millones de euros, lo que significa que un 40,5 por ciento de la obra ahora inaugurada ha caído bajo su responsabilidad. La responsabilidad de las siguientes empresas: Aldesa, Altec, Assignia, Azvi, Bruesa, CHM, Construcciones Rubau, Copasa, Copcisa, Copisa, Joca, Ploder Uicesa, Puentes, Rover Alcisa, Sando y Sarrión.

Y no han sido precisamente obras menores: ahí está el viaducto sobre el embalse de Contreras con un coste de 109,8 millones de euros realizado en UTE por AZVI, y que tiene el récord del mayor arco ferroviario realizado en un puente de hormigón a nivel europeo y que ha recibido el Premio Internacional Puente de Alcántara. O la obra del túnel de La Cabrera, el más largo de esta línea de AVE y en cuya perforación se ha conseguido batir hasta en siete ocasiones el récord mundial de avance con tuneladora grande, ejecutada por SANDO con un presupuesto de adjudicación de 64 millones de euros. O la nueva estación de Valencia realizada por ALDESA, por un importe de 61 millones de euros, o la estación de Requena ejecutada por COPCISA con un presupuesto de 13 millones de euros. Y es digno de señalar que la primera primera piedra que se colocó en este trayecto Madrid-Valencia fue la del tramo Requena-Siete Aguas, allá por marzo de 2004.

El trazado del AVE Madrid-Levante fue objeto en su día de múltiples especulaciones sobre el mismo. Se llegó a plantear un sólo trazado por el Sur (Albacete) que más tarde se bifurcaba en dos, hacia Valencia-Castellón uno y hacia Alicante-Murcia el otro. Este trazado dejaba fuera a Cuenca y, asimismo, a una importante comarca del interior de Valencia, la llamada “valencia castellana” que, de haber quedado marginada, hubiera entrado en un proceso de vaciamiento demográfico acelerado. Afortunadamente, un acuerdo firmado en Murcia el 8 de enero de 2001, entre el Ministro de Fomento de entonces Francisco Álvarez-Cascos, y los Presidentes de las Comunidades Autónomas de Valencia, Eduardo Zaplana, de Castilla-La Mancha, José Bono, de Murcia, Ramón L. Valcárcel y de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, permitieron definir el trazado definitivo y ejecutar las tan necesarias obras. El lector encontrará en estas páginas cuatro textos debidos a la pluma de Francisco Álvarez-Cascos, José Bono, Eduardo Zaplana y el actual ministro de Fomento José Blanco.

Desde un punto de vista personal esta realización no solo me llena de satisfacción por lo que afecta a las empresas de ANCI, en vanguardia de tales realizaciones, sino que viene a colmar una modesta lucha personal entablada desde los medios de comunicación que comenzó en el año 1990 (antes de que se fundara ANCI) y culminó poco después en 2001. En aquellos artículos –que hoy se reproducen aquí, sólo los de “Las Provincias” y no otros por hacer más breve esta parte del libro– casi todos en solitario, excepto uno de ellos con la valiosa colaboración del profesor Juan Iranzo defendí siempre el trazado más corto a Valencia, la línea Madrid-Cuenca-Requena-Valencia; sostuve que se correspondía con la de los viejos ilustrados del XVIII; advertí del riesgo de vaciamiento interior antes mencionado; me referí abundantemente a la necesaria vertebración del territorio, hoy tan actual y entonces tan poco comprendida; defendí el servicio público del ferrocarril; expuse soluciones alternativas; analicé trazados, tiempos y costes cuando se nos ofrecían hasta seis recorridos diferentes; etc.

Cuando Álvarez-Cascos anunció el trazado definitivo sostuve que “ha integrado Cuenca, ha sumado Toledo, pasa por Albacete, construye dos “Y” griegas, la primera en Motilla del Palancar y la segunda en La Encina; reduce los tiempos de viaje a los mínimos y ataca Valencia por la línea más recta y horizontal po-

sible, que no podía ser otra que la de Cuenca, Motilla, Requena, Valencia". ..."Es decir ha optado por la solución integradora e histórica".

Para los valencianos –y yo lo soy por Requena, por familia y por afectos– ésta es una obra definitiva que generará empleo y actividad en toda la línea pero sobre todo en las Comunidades afectadas, las cuatro. Para ello han debido pasar nueve años. Y en esos nueve años los ministros Francisco Álvarez-Cascos, Magdalena Álvarez y José Blanco han licitado obra tras obra, han empujado hacia el buen fin, han sido, los tres, tesoneros, voluntariosos y, a la postre, han dejado su impronta y puesto su empeño en el logro de la misma. A todos ellos nuestra enhorabuena. También a aquellos, ya mencionados, que con su acuerdo de Murcia hicieron posible esta realidad.

ANCI y sus empresas, todas (hoy 25), se suman gustosas con este libro al homenaje que debe ser rendido a todos (personas, empresas y entidades –Fomento y su adscrita ADIF a la cabeza–) los que lo han hecho posible. ¡Enhorabuena!



# Lo importante es el camino

**JOSÉ BONO MARTÍNEZ**

**Presidente del Congreso de los Diputados (desde abril 2008)**

**Presidente de la Comunidad de Castilla-La Mancha (junio 1983 - abril 2004)**

---

**E**l 8 de enero de 2010 se cumplió el décimo aniversario del acuerdo sobre el trazado del AVE Madrid-Levante, con paradas en Cuenca y Albacete, que firmé como Presidente de Castilla-La Mancha, junto con los Presidentes de Valencia y Murcia, y el entonces Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos.

Según las previsiones, en el año 2010 entrará en servicio la nueva línea y, evocando todo el proceso que precedió a este acuerdo, me satisface que aquel proyecto se haya convertido en una realidad tangible que contribuirá al bienestar de los ciudadanos y al progreso de los territorios. Todo ello pone de manifiesto la utilidad del diálogo y del esfuerzo que siempre debe hacerse para encontrar aquello que nos une y tomar conciencia de que intereses distintos no tienen por qué ser necesariamente contrapuestos.

El valor de este proyecto no se circunscribe sólo a la puesta en servicio de un nuevo y moderno sistema de transporte público. Su importancia radica en que se enmarca dentro de un modelo distinto de planificar las infraestructuras de comunicación, que no sólo atiende al origen y al destino, sino que se distingue por dar valor al territorio que recorre.

Para Castilla-La Mancha era necesario romper con esa concepción radial de las comunicaciones, imperante durante siglos, donde sólo se buscaba unir Madrid con las urbes de la periferia peninsular, sin tener en cuenta los lugares que se atravesaban, ni que, como dice el proverbio “lo importante no es el fin del camino, sino el camino”. Las comunicaciones ponen en valor las áreas a las que dan servicio, vertebran nuestro país, nos acercan, y, además aportan eficacia y competitividad a la economía nacional.

En todo ello coincido con la defensa que siempre hizo de este proyecto Jaime Lamo de Espinosa, al que quiero felicitar por la iniciativa de publicar este libro y, también, por lo que en él queda reflejado. Su defensa de esta línea para garantizar el futuro de una zona geográfica que le es muy querida, abunda en la idea de que las infraestructuras sirven para generar desarrollo y que el principio de cohesión social implica garantizar un acceso igualitario de todos los ciudadanos a los bienes y servicios.

La línea del AVE Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana servirá para aproximar personas y territorios, y nos ofrece a todos una enseñanza sobre la defensa del interés general y del bien común, que siempre debe presidir la acción de los responsables públicos.

Lo que esta nueva línea de alta velocidad demuestra, entre otras cosas, es que la distancia más corta entre dos puntos es la voluntad de acuerdo y entendimiento.

# Levante y el AVE

**FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ**  
**Ministro de Fomento (2000-2004)**

---

La primera parte de la historia del ferrocarril que integra la gran área peninsular de Levante en la Red Transeuropea de Alta Velocidad (AVE) comenzó en 1996 con la decisión del gobierno presidido por José María Aznar de modernizar el sistema ferroviario español, mediante el diseño de una red completa que vertebrara toda España y permitiera las conexiones de larga distancia con Francia y Portugal.

Para iniciar el desarrollo del correspondiente Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT), el ministerio de Fomento encargó en 1997 los Estudios Informativos (EI), o estudios de trazado, del corredor Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, junto con los de otros grandes corredores pendientes. En 1999, una vez redactados por las empresas proyectistas, los citados EI fueron sometidos al procedimiento de información pública que finalizó el 25 de abril de 2000.

Ésta era la situación técnica y administrativa en la que se encontraba el gran corredor ferroviario de Levante cuando en mayo de 2000 tuve el honor de acceder a la responsabilidad de ministro de Fomento. Sobre la mesa del ministerio se acumulaban más de cien mil alegaciones de particulares e instituciones públicas que reflejaban la complejidad de las decisiones pendientes para seleccionar los trazados más adecuados que, posteriormente, habrían de someterse a los exigentes trámites de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) antes de su aprobación definitiva.

Los Diarios de Sesiones de mis dos primeras comparecencias ante las Comisiones de Infraestructuras del Congreso (15/06/2000) y del Senado (21/09/2000) recogen mi solución que intentaba conciliar las principales exigencias de los gobiernos de las CC.AA., de los ayuntamientos de sus capitales de provincia y de sus principales ciudades, que también resultara respetuosa con las limitaciones medioambientales.

Sobre la base de esta solución integradora, los gobiernos regionales de Madrid, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana y Murcia, representados por sus presiden-

tes y convocados por el de esta última en su sede, negociaron y alcanzaron por consenso en enero de 2001 un acuerdo con el ministerio sobre los trazados en discusión y sobre los calendarios, que permitió el avance definitivo de los trámites pendientes y la aprobación de los EI, a comienzos de 2003 con carácter definitivo.

El encargo de todos los proyectos constructivos –los de los subtramos no conflictivos se habían hecho antes– y su urgente redacción y aprobación abre la segunda parte de esta historia, continuada a finales de 2003 con el inicio de las licitaciones en cascada de las obras de plataforma de todo el corredor. A estas obras les sucederían las del tendido de la vía, las de instalación de la catenaria, y las del montaje de los complejos sistemas de comunicaciones, seguridad y señalización, imprescindibles para los trenes de la más avanzada tecnología de alta velocidad, a 300 km/h.

Esta tecnología avanzada, capaz de hacer competitiva una red de transporte ferroviario de viajeros en distancias largas, también dispone de respuestas técnicas para el aprovechamiento de distancias medias con las unidades conocidas como “lanzaderas”, lo que permite una explotación óptima de todos los tráficos, no solo los que generan los dos puntos extremos de una línea. Así concibió en su día el gobierno que nos precedió las estaciones de Ciudad Real, Puertollano y Córdoba en la línea Madrid-Sevilla. Así incorporamos las estaciones de Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Huesca, Teruel, Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona en el corredor hacia Francia por el Nordeste. Así proyectamos la estación de Toledo en el corredor de Andalucía, y las de Puente Genil y Antequera, en su ramal hacia Málaga. Así gestamos las de Segovia, Medina del Campo y Olmedo en el corredor del Norte, hacia Valladolid.

Y así decidimos en el corredor hacia Levante las estaciones término, como Valencia, Alicante, Castellón y Murcia, y las intermedias de Cuenca, Albacete, Requena-Utiel, Orihuela y Elche, con el objetivo primordial de vertebrar todas las provincias con España y con Europa, así como las grandes comarcas interiores, como la “valencia castellana” o las “huertas”, que sin el AVE quedarían descolgadas del futuro.

Deseo que el AVE sea una nueva fuente de progreso y de oportunidades para todo el Levante peninsular, uno de los espacios más desarrollados y más pujantes de la economía española.

# Un ejemplo de ciudadanía

**EDUARDO ZAPLANA HERNÁNDEZ-SORO**  
**Presidente de la Comunidad Valenciana (1995-2002)**

---

La vitalidad y la pujanza de un país están en directa dependencia de la vitalidad y la pujanza de su sociedad civil. Ese entramado de relaciones, esfuerzos e intereses que hace ahora casi dos siglos Alexis de Tocqueville supo descubrir en América y presentó a los europeos en una conocida obra, es la clave del progreso de cualquier nación.

Una sociedad civil moderna requiere de individuos que no sólo se ocupen de su propio ámbito profesional sino que también sepan invertir energías, tiempo y esfuerzo en proyectos que mejoren el bienestar de sus conciudadanos.

Esta vocación de servicio público que algunos la hemos canalizado a través de la participación en la primera fila política no es, en modo alguno, la única forma de llevarla a cabo.

Ahí está la biografía de Jaime Lamo de Espinosa, un ejemplo de cómo los puentes entre la responsabilidad en la política y en la administración debe ser un camino de ida y vuelta con la vida profesional. Pero también un ejemplo excelente de cómo desde la sociedad civil se puede defender, impulsar y finalmente obtener logros que beneficien al conjunto de ciudadanos. Los artículos que se recogen a continuación son buena prueba de ello.

Un país próspero necesita de individuos independientes que sepan aportar e incentivar desde la coincidencia o la crítica constructiva, las soluciones y proyectos que se requieren para seguir avanzando y progresando.

Somos una nación muy necesitada de personalidades como la suya, no guiada por el oportunismo coyuntural. Con unas opiniones sólidas que son consecuencia del trabajo, el análisis y la reflexión y no fruto de la frivolidad del momento o de la urgencia de las vanidades.

Sus pasiones han sido su tierra y sus conciudadanos y son muchos los servicios que ha hecho a este país, algunos en los momentos más complejos de nuestra historia reciente.

Ese espíritu de concordia que acompañó a la transición no desapareció cuando esa etapa concluyó, sino que ha pervivido, cuando la altura de miras ha sido la adecuada, en torno a proyectos concretos que han ayudado a vertebrar mejor nuestra democracia.

Eso fue el proyecto de unir por alta velocidad Madrid, Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana, del que Jaime fue un decidido impulsor y en el que el afán de avanzar no estaba reñido con encontrar el punto de equilibrio entre los diferentes territorios. Porque sin cohesión no existe un verdadero proyecto modernizador, ya sea de ámbito autonómico o nacional.

Por esta razón, el pacto entre Administraciones de distinto signo político al que se llegó hace ahora diez años supone una buena prueba de que en torno a referencias claras, en España el acuerdo es posible.

En un momento como el actual, con una crisis que a todos nos preocupa, contemplar esa imagen en la que el entonces Ministro de Fomento y los en ese momento Presidentes de Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia –que aún hoy mantiene esa condición– no sólo es un orgullo para los que formamos parte de la misma sino también debe serlo para hombres como Jaime Lamo de Espinosa, que también contribuyó para hacerla realidad. Parafraseando la conocida canción de Luis Eduardo Aute, más que la música, lo que queda al contemplar esa fotografía es la realidad de un tren, símbolo de modernidad y progreso, que fue posible gracias a la determinación, al consenso, al empuje y la generosidad de todos.

---



# VALENCIA ESPERADA

## **EL AVE MADRID-VALENCIA: UNA REALIDAD ESPERADA**

Principales obras

(plataformas, vías y estaciones)

construídas por

empresas asociadas a ANCI

# Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia

---

A finales de 2010, Madrid ha quedado conectada por alta velocidad con las ciudades de Cuenca, Albacete y Valencia. La Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia que acaba de inaugurarse, gestionada por ADIF, representa un reto constructivo y un gran esfuerzo económico. Con una longitud total de 955 km y una inversión global de 12.410 millones de euros, esta LAV supone un motor para la dinamización económica y la vertebración de nuestro país.

Los tramos ahora inaugurados, Madrid-Valencia y Madrid-Albacete, incorporan a la red ferroviaria española 438 km más de nueva infraestructura de alta velocidad. Además permiten que todas las capitales de Castilla La Mancha tengan conexiones de alta velocidad.

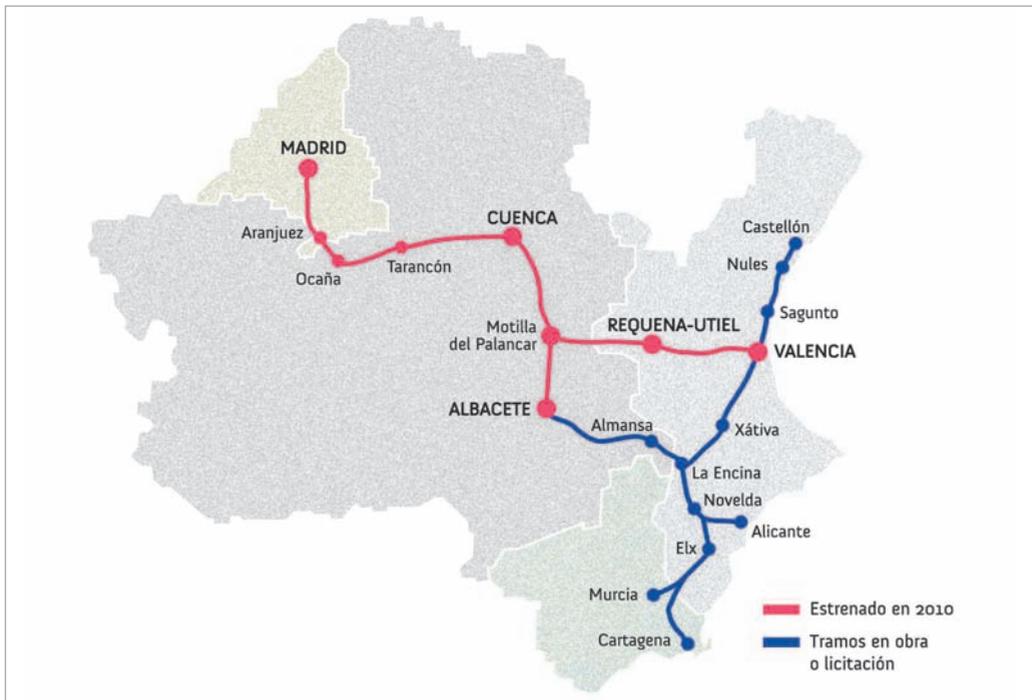
En este sentido, hay que señalar que se sigue trabajando para que el resto de la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia queden también conectados a la línea Madrid-Levante con esa nueva infraestructura de alta velocidad. Pero desde finales de 2010 los trenes con origen y destino Alicante y Castellón también podrán aprovecharse del aumento de la calidad de la infraestructura y de los ahorros de tiempo de viaje en los trayectos gracias a los cambiadores de ancho de Albacete y Valencia.

La nueva infraestructura ha sido construida con los parámetros más exigentes en cuanto a calidad y seguridad. Un verdadero reto de ingeniería civil española al que las empresas de ANCI no han estado ajenas, como se aprecia en el listado adjunto, que no es exhaustivo porque se siguen licitando tramos de los ramales pendientes (Albacete/Alicante/Murcia y Valencia/Castellón). Toda la plataforma se ha ejecutado con doble vía de ancho UIC, apta para velocidades punta de 350 km/h.

Este AVE Madrid-Levante ha contado con una importante financiación europea con cargo al Fondo de Cohesión, el FEDER y los fondos RTE-T. Y también ha participado en la financiación de este proyecto el BEI (Banco Europeo de Inversiones).

---

EMPRESAS ASOCIADAS A ANCI QUE PARTICIPAN EN EL AVE MADRID-VALENCIA



## PRINCIPALES OBRAS (PLATAFORMAS, VÍAS Y ESTACIONES) CONSTRUÍDAS POR EMPRESAS DE ANCI

### T ESTACIÓN PUERTA DE ATOCHA-GETAFE

P Madrid  
D 8,7 km  
I 82,79 M€  
E Aldesa

### T PINTO-TORREJÓN DE VELASCO

P Madrid  
D 6,90 km  
I 46,99 M€  
E Rover Alcisa

### T TORREJÓN DE VELASCO-SESEÑA

P Madrid-Toledo  
D 15,4 km  
I 73,5 M€  
E Aldesa

### T RAMAL DE CONEXIÓN CON LAV MADRID-ANDALUCÍA

P Madrid  
D 7 km  
I 61,35 M€  
E Azvi

### T SESEÑA-ARANJUEZ

P Toledo-Madrid  
D 8,6 km  
I 52,49 M€  
E Azvi, Puentes

### T ONTÍGOLA-OCAÑA

P Toledo  
D 7,4 km  
I 22,1 M€  
E Puentes

### T TORREJÓN DE VELASCO-VILLARRUBIA DE SANTIAGO

P Madrid-Toledo  
D 7 km  
I 15,5 M€  
E Azvi

### T VILLARRUBIA DE SANTIAGO-SANTA CRUZ DE LA ZARZA

P Toledo  
D 9,8 km  
I 24,5 M€  
E Copasa

### T SANTA CRUZ DE LA ZARZA-TARANCÓN

P Toledo  
D 11,7 km  
I 10,3 M€  
E Sando, Conacón

### T UCLÉS-CAMPOS DEL PARAÍSO

P Cuenca  
D 8,4 km  
I 36,15 M€  
E Ploder

### T CAMPOS DEL PARAÍSO-HORCAJADA

P Cuenca  
D 19,7 km  
I 96,75 M€  
E Altec, Sarrión

### T TORREJONCILLO-ABIA DE LA OBISPALÍA

P Cuenca  
D 7 km  
I 44,2 M€  
E Rover Alcisa

### T ABIA DE LA OBISPALÍA-CUENCA

P Cuenca  
D 6,5 km  
I 55,18 M€  
E Bruesa, Sando, Inserisa

### T CUENCA-OLALLA

P Cuenca  
D 10,9 km  
I 78,3 M€  
E Aldesa, Proacon, Areinsa

### T FUENTES-MONTEAGUDO DE LAS SALINAS

P Cuenca  
D 10,96 km  
I 48,01 M€  
E Assignia

### T MONTEAGUDO-SOLERA DE GABALDÓN

P Cuenca  
D 11,68 km  
I 22,5 M€  
E Assignia

### T MOTILLA DEL PALANCAR-INIESTA

P Cuenca  
D 14,92 km  
I 28,8 M€  
E Copcisa

### T INIESTA-MINGLANILLA

P Cuenca  
D 13,5 km  
I 21,7 M€  
E Sando, Conacon

### T MINGLANILLA-VIADUCTO DE CONTRERAS

P Cuenca  
D 7,9 km  
I 31,4 M€  
E Puentes, Coprosa

### T VIADUCTO DE CONTRERAS-VILLARGORDO DEL CABRIEL

P Cuenca-Valencia  
D 6,5 km  
I 47,3 M€  
E Azvi, C. San José

### T SAN ANTONIO DE REQUENA-REQUENA

P Valencia  
D 17,18 km  
I 42,8 M€  
E Aldesa

### T REQUENA-UTIEL (ESTACIÓN A.V.)

P Valencia  
D 13 M€  
E Copcisa

### T SIETE AGUAS-BUÑOL

P Valencia  
D 11 km  
I 92,71 M€  
E Sando, FCC

**T** Tramo **P** Provincia **D** Distancia **I** Importe de adjudicación (sin IVA) **E** Empresas adjudicatarias

**T SIETE AGUAS-  
VALENCIA-  
ALMUSSAFES (vías)**

**P** Valencia  
**D** 63,1 km  
**I** 41,98 M€  
**E** Copasa, Sando, FCC

**T CHESTE-ALDAYA**

**P** Valencia  
**D** 12,3 km  
**I** 47,8 M€  
**E** Ploder

**T PICANYA-VALENCIA**

**P** Valencia  
**D** 5,2 km  
**I** 44,2 M€  
**E** Rubau, Chm

**T VALENCIA  
(ESTACIÓN A.V.)**

**P** Valencia  
**I** 61,2 M€  
**E** Aldesa

**T VILLANUEVA DE  
LA JARA-  
VILLALGORDO  
DEL JÚCAR**

**P** Cuenca-Albacete  
**D** 17,51 km  
**I** 22,6 M€  
**E** Aldesa

**T ALBACETE-VARIANTE  
DE ALPERA.  
FASE I**

**P** Albacete  
**D** 42 km  
**I** 50 M€  
**E** Assignia

**T ALMANSA-LA ENCINA.  
SUBTRAMO I**

**P** Albacete-Alicante  
**D** 6 km  
**I** 29,10 M€  
**E** Sando

**T ALMANSA-LA ENCINA.  
SUBTRAMO II**

**P** Albacete  
**D** 10 km  
**I** 31,70 M€  
**E** Copisa

**T ALMANSA-LA ENCINA.  
SUBTRAMO III**

**P** Albacete  
**D** 6,6 km  
**I** 29,17 M€  
**E** Rover Alcisa

**T NUDO DE LA  
ENCINA-MOGENTE**

**P** Albacete-Valencia  
**D** 41,2 km  
**I** 42,72 M€  
**E** Copasa, Coprosa

**T MOGENTE-ALCUDIA  
DE CRESPINS**

**P** Valencia  
**D** 17,5 km  
**I** 68,33 M€  
**E** Sando, Cymi, Arción

**T XÁTIVA-NOVELÉ**

**P** Valencia  
**D** 5,34 km  
**I** 47,26 M€  
**E** Aldesa, Tapusa

**T XÁTIVA-L'ÉNOVA**

**P** Valencia  
**D** 6,81 km  
**I** 44,65 M€  
**E** Ploder, Rover Alcisa

**T PUEBLA LARGA-  
ALCIRA**

**P** Valencia  
**D** 7,9 km  
**I** 22,23 M€  
**E** Aldesa

**T PICASSENT-ALCÁSSER**

**P** Valencia  
**D** 9,9 km  
**I** 47,9 M€  
**E** Copcisa, Chm

**T ALCÁSSER-VALENCIA**

**P** Valencia  
**D** 11,2 km  
**I** 30,3 M€  
**E** Copasa, Coprosa

**T CAUDETTE-VILLENA**

**P** Albacete-Valencia  
**D** 12 km  
**I** 39,8 M€  
**E** Assignia

**T ELDA-MONÓVAR**

**P** Alicante  
**D** 6,04 km  
**I** 39 M€  
**E** Ploder

**T NOVELDA-  
MONFORTE DEL CID**

**P** Alicante  
**D** 5,7 km  
**I** 53,4 M€  
**E** Aldesa

**T MONFORTE DEL CID-  
LA ALCORAYA**

**P** Alicante  
**D** 7,9 km  
**I** 68,67 M€  
**E** Copcisa, Copasa

**T LA ALCORAYA-  
ALICANTE**

**P** Alicante  
**D** 10 km  
**I** 77,42 M€  
**E** Rover Alcisa, Ploder

**T ACCESOS A ALCANTE  
FASE I**

**P** Alicante  
**D** 0,8 km  
**I** 26,92 M€  
**E** Rover Alcisa, Joca

**T ELCHE-CREVILLENTE**

**P** Alicante  
**D** 8,91 km  
**I** 51,44 M€  
**E** Azvi

**T SAN ISIDRO-  
ORIHUELA**

**P** Alicante  
**D** 10 km  
**I** 40,07 M€  
**E** Chm, Dragados

**T BENIEL-ACCESO  
DE MURCIA**

**P** Murcia  
**D** 8,91 km  
**I** 51,44 M€  
**E** Copasa, Coprosa

## GRUPO ALDESA

### TRAMOS:

- PUEBLA LARGA - ALCIRA. TRAMO XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO II. SECCIÓN 2ª. (VALENCIA)
- XÁTIVA - NOVELÉ - XÁTIVA. TRAMO XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO 1. SECCIÓN 1ª. (VALENCIA)
- VILLANUEVA DE LA JARA (CUENCA) - VILLALGORDO DEL JÚCAR (ALBACETE)
- SAN ANTONIO DE REQUENA - REQUENA (VALENCIA)
- NOVELDA - MONFORTE DEL CID (ALICANTE)
- CUENCA - OLALLA (CUENCA)
- TORREJÓN DE VELASCO (MADRID) - SESEÑA (TOLEDO)
- FASE II CANAL ACCESO DE LA RED ARTERIAL DE VALENCIA Y ESTACIÓN PROVISIONAL (VALENCIA)
- DUPLICACIÓN DE LA PLATAFORMA DE VÍA ESTACIÓN DE MADRID PUERTA DE ATOCHA - GETAFE (MADRID)

TRAMO: PUEBLA LARGA - ALCIRA. TRAMO XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO II. SECCIÓN 2ª. (VALENCIA)

Fecha de adjudicación: **13-06-2003**

Plazo de ejecución: **24 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**22.236.651,20 €**

TRAMO: XÁTIVA - NOVELÉ - XÁTIVA. TRAMO XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO I. SECCIÓN 1ª. (VALENCIA)

UTE: **Aldesa (43%), Romymar y Tapusa**

Fecha de adjudicación: **21-11-2003**

Plazo de ejecución: **21 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**47.267.958,46 €**

TRAMO: VILLANUEVA DE LA JARA (CUENCA) - VILLALGORDO DEL JÚCAR (ALBACETE)

Fecha de adjudicación: **23-06-2004**

Plazo de ejecución: **16 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**22.538.930,14 €**



Puebla Larga - Alcira, Tramo Xátiva - Valencia. Puente sobre el río Júcar.

---

TRAMO: **SAN ANTONIO DE REQUENA -  
REQUENA (VALENCIA)**

Fecha de adjudicación: **28-07-2005**

Plazo de ejecución: **27 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA): **49.691.822,10 €**

---

TRAMO: **NOVELDA - MONFORTE DEL CID (ALICANTE)**

Fecha de adjudicación: **02-11-2005**

Plazo de ejecución: **21 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**47.838.244,70 €**





Tramo Novelda-Monforte del Cid (Alicante).

---

TRAMO: **CUENCA - OLALLA (CUENCA)**

Fecha de adjudicación: **05-07-2006**

Plazo de ejecución: **34 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA): **78.346.130,19 €**

---

TRAMO: **TORREJÓN DE VELASCO (MADRID) - SESEÑA (TOLEDO)**

Fecha de adjudicación: **03-07-2007**

Plazo de ejecución: **26 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA): **73.540.197,29 €**

---

TRAMO: **FASE II CANAL ACCESO DE LA RED ARTERIAL DE VALENCIA Y ESTACIÓN PROVISIONAL (VALENCIA)**

Fecha de adjudicación: **31-10-2008**

Plazo de ejecución: **18 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA): **61.220.827,93 €**

---

TRAMO: **DUPLICACIÓN DE LA PLATAFORMA DE VÍA ESTACIÓN DE MADRID PUERTA DE ATOCHA - GETAFE (MADRID)**

Fecha de adjudicación: **01-02-2010**

Plazo de ejecución: **23 meses**

Presupuesto de adjudicación (con IVA): **96.039.106,10 €**

---





Estación provisional de la línea de Alta Velocidad a Valencia.



Tramo Torrejón de Velasco (Madrid) - Seseña (Toledo).

**ALTEC  
INFRAESTRUCTURAS, S.A.**

**TRAMO:**

**CAMPOS DEL PARAÍSO - HORCAJADA  
DE LA TORRE (CUENCA)**



TRAMO: CAMPOS DEL PARAÍSO -  
HORCAJADA DE LA TORRE.  
(CUENCA)

UTE: Altec Infraestructuras S.A. (50%) y  
Construcciones Sarrión, S.A (50%).

Fecha de inicio: 11-01-2007

Fecha de finalización:

11-05-2009

Presupuesto total:

96.749.693,57 €



# ASSIGNIA

## ASSIGNIA INFRAESTRUCTURAS, S.A.

### TRAMOS:

- FUENTES - MONTEAGUDO DE LAS SALINAS (CUENCA)
- MONTEAGUDO DE LAS SALINAS - SOLERA DE GABALDÓN (CUENCA)
- CAUDETE (ALBACETE) - VILLENA (VALENCIA)
- ALBACETE - VARIANTE DE ALPERA. FASE I (ALBACETE)



Tramo Fuentes - Monteagudo de las Salinas (Cuenca). Viaducto de las Dehesillas.

---

TRAMO: **FUENTES - MONTEAGUDO DE LAS SALINAS (CUENCA)**

UTE: **Assignia Infraestructuras con Azarbe (empresa del grupo)**

Fecha de inicio: **14-08-2004**

Fecha de finalización: **16-06-2007**

Plazo de ejecución: **34 meses**

Presupuesto de adjudicación: **63,623 millones de euros**

---

TRAMO: **MONTEAGUDO DE LAS SALINAS - SOLERA DE GABALDÓN (CUENCA)**

UTE: **Assignia Infraestructuras con Azarbe (empresa del grupo)**

Fecha de inicio: **14-08-2004**

Fecha de finalización: **14-02-2007**

Plazo de ejecución: **30 meses**

Presupuesto de adjudicación: **30,336 millones de euros**



---

TRAMO: **CAUDETE (ALBACETE) - VILLENA (VALENCIA)**

UTE: **Assignia Infraestructuras con Azarbe (empresa del grupo)**

Fecha de inicio: **10-06-2007**

Fecha de finalización: **10-10-2010**

Plazo de ejecución: **40 meses**

Presupuesto de adjudicación: **26.182.188,50 € (adjudicación sin IVA)**  
**+ 4.838.686,23 € (modificado sin IVA)**

---

TRAMO: **ALBACETE - VARIANTE DE ALPERA. FASE I. (ALBACETE)**

Fecha de inicio: **17-03-2009**

Fecha de finalización: **01-06-2011**

Plazo de ejecución: **26,5 meses**

Presupuesto de adjudicación: **43.097.342,30 € (adjudicación sin IVA)**  
**+ 6.723.500,01 € (modificado sin IVA)**



Tramo: Caudete (Albacete) - Villena (Valencia).



Tramo: Caudete (Albacete) - Villena (Valencia).



Tramo: Albacete - Variante de Alpera. Fase I. (Albacete).

# AZVI

**AZVI, S.A.**

**TRAMOS:**

- VIADUCTO DE CONTRERAS (CUENCA) - VILLARGORDO DEL CABRIEL (VALENCIA)
- SESEÑA (TOLEDO) - ARANJUEZ (MADRID)
- ELCHE - CREVILLENTE (ALICANTE)
- TORREJÓN DE VELASCO (MADRID) - VILLARRUBIA DE SANTIAGO (TOLEDO)
- BASE DE MONTAJE DE ALBACETE (ALBACETE)
- TRAMO TORREJÓN DE VELASCO - RAMAL DE CONEXIÓN CON LA L.A.V. MADRID - ANDALUCÍA (MADRID)



Viaducto del Embalse de Contreras, merecedor del XI Premio Internacional Puente de Alcántara.

---

TRAMO: **VIADUCTO DE CONTRERAS (CUENCA) - VILLARGORDO DEL CABRIEL (VALENCIA)**

UTE: **Azvi (50%) y San José (50%)**

Plazo de ejecución: **41 meses**

(**marzo 2006-agosto 2009**)

Presupuesto de adjudicación: **109,8 millones de euros**

---

TRAMO: **SESEÑA (TOLEDO) - ARANJUEZ (MADRID)**

UTE: **Azvi (50%) y Puentes y Calzadas (50%)**

Plazo de ejecución: **24 meses**

(**julio 2007 - julio 2009**)

Presupuesto de adjudicación: **52,5 millones de euros**

---

TRAMO: **ELCHE - CREVILLENTE (ALICANTE)**

Plazo de ejecución: **24 meses (inicio octubre 2009)**

Presupuesto de adjudicación: **35,4 millones de euros**



Tramo Elche - Crevillente.



Tramo Seseña-Aranjuez.

---

## TRAMO: TORREJÓN DE VELASCO (MADRID) - VILLARRUBIA DE SANTIAGO (TOLEDO)

Plazo de ejecución: **14 meses** (inicio abril 2009)

Presupuesto de adjudicación: **15,5 millones de euros**

---

## BASE DE MONTAJE DE ALBACETE (ALBACETE)

Plazo de ejecución: **8 meses** (diciembre 2007 - agosto 2008)

Presupuesto de adjudicación: **11,6 millones de euros**

---

## TRAMO TORREJÓN DE VELASCO - RAMAL DE CONEXIÓN CON LA L.A.V. MADRID - ANDALUCÍA (MADRID)

Plazo de ejecución: **26 meses**

Presupuesto de adjudicación: **71,2 millones de euros**



Tramo Torrejón de Velasco-Villarrubia de Santiago.



Base de Montaje de Albacete.



Bateadora de desvíos B-66-U.

# BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A.

## TRAMO:

ABIA DE LA OBISPALÍA - CUENCA  
(CUENCA)



---

TRAMO: ABIA DE LA OBISPALÍA - CUENCA  
(CUENCA)

UTE: Bruesa Construcción (40%), Sando (40%) e Inersa (20%)

Fecha de adjudicación: 29-09-2006

Plazo de ejecución: 27 meses

Presupuesto: 27.590.700,06 € (con IVA) (corresponde al 50% del importe total de adjudicación, nuestro porcentaje en la UTE)

Presupuesto total: 55.181.400,13 € (con IVA)



## CHM OBRAS E INFRAESTRUCTURAS, S.A.

### TRAMOS:

- XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO: PICASSENT - ALCÁCER (VALENCIA)
- PICANYA - VALENCIA (VALENCIA)
- SAN ISIDRO - ORIHUELA (VALENCIA)



Viaductos sobre la AP-7 en p.k.5+500

TRAMO: **XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO: PICASSENT - ALCÁCER.  
(VALENCIA)**

UTE: **CHM S.A. (40%) y Copcisa, S.A. (60%)**

Fecha de inicio: **2003**

Plazo a 30-04-2010: **86 meses**

Presupuesto ejecutado:

**50.382.855 €**



Vista de la obra desde p.k. 3+500 a 7+000 pasando sobre la A-7 y AP-7.



Rotonda elevada en p.k. 7+000, paso superior en p.k. 7+300 y paso superior en 7+900 para acceso a Picassent, Alcácer y Silla desde la V-31.



---

TRAMO: **PICANYA - VALENCIA (VALENCIA)**

UTE: **CHM S.A. (50%) y Construcciones Rubau S.A. (50%)**

Fecha de inicio: **07-06-2006**

Plazo de ejecución: **35,5 meses**

Presupuesto ejecutado: **62.060.047,71 € (con IVA)**

---

TRAMO: **SAN ISIDRO - ORIHUELA (ALICANTE)**

UTE: **CHM S.A. (30%), Dragados S.A. y Tecsa S.A. (70%)**

Plazo de ejecución: **34 meses**

Presupuesto ejecutado: **185.168.685,24 € (con IVA)**



Tramo inicial Picanya - Valencia. L.A.V. Madrid - Valencia. PK 200+000.



Tramo inicial Picanya - Valencia. L.A.V. Madrid - Valencia.



Pérgola 202+100 del tramo Picanya - Valencia.

# CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A.

TRAMO:

☐ PICANYA - VALENCIA (VALENCIA)



TRAMO: PICANYA - VALENCIA (VALENCIA)

UTE: Construcciones Rubau, S.A. (50%)  
y CHM S.A. (50%)

Fecha de inicio: 07-06-2006

Plazo de ejecución: 35,5 meses

Presupuesto ejecutado:

62.060.047,71 € (con IVA)



## GRUPO COPASA

### TRAMOS:

- ELCHE - MURCIA. SUBTRAMO: ACCESO A CIUDAD DE MURCIA. PLATAFORMA Y VÍA (ALICANTE Y MURCIA)
- XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO VI: ALCÁCER - VALENCIA (VALENCIA)
- MEDIDAS ADICIONALES DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE L'HORTA SUD ENTRE ALCÁCER Y VALENCIA (VALENCIA)
- MONFORTE DEL CID - LA ALCORAYA (ALICANTE)
- SIETE AGUAS - ALMUSSAFES (VALENCIA)
- NUDO DE LA ENCINA - XÁTIVA. FASE I. SUBTRAMO: NUDO DE LA ENCINA - MOGENTE (ALBACETE)
- VILLARRUBIA DE SANTIAGO - SANTA CRUZ DE LA ZARZA (TOLEDO)





TRAMO: ELCHE - MURCIA.

SUBTRAMO: ACCESO A CIUDAD DE MURCIA.  
PLATAFORMA Y VÍA (ALICANTE Y MURCIA)

UTE: Copasa (50%) y Coprosa (50%)

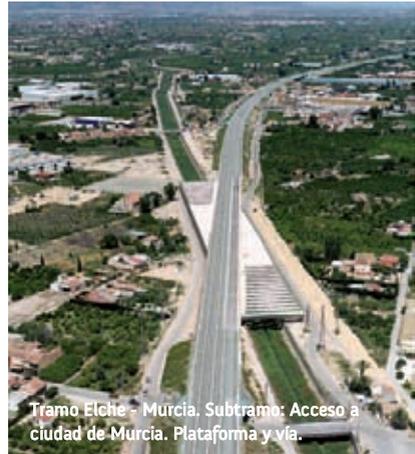
Fecha de finalización: agosto 2008

Plazo de ejecución: 56 meses

Longitud del tramo: 11,1 kilómetros

Presupuesto final:

80,00 millones de euros



Tramo Elche - Murcia. Subtramo: Acceso a ciudad de Murcia. Plataforma y vía.



Tramo Elche - Murcia. Subtramo: Acceso a ciudad de Murcia. Plataforma y vía.



---

TRAMO: **XÁTIVA - VALENCIA. SUBTRAMO VI: ALCÁCER - VALENCIA (VALENCIA)**

UTE: **Copasa (50%) y Coprosa (50%)**

Fecha de finalización: **noviembre 2008**

Plazo de ejecución: **63 meses**

Longitud del tramo: **9,9 kilómetros**

Presupuesto final: **82,17 millones de euros**

---



Medidas adicionales de integración ambiental de l'Horta Sud entre Alcácer y Valencia.

**MEDIDAS ADICIONALES DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE L'HORTA SUD ENTRE ALCÁCER Y VALENCIA (VALENCIA)**

UTE: **Copasa (50%) y Coprosa (50%)**

Fecha de finalización: **septiembre 2010**

Plazo de ejecución: **31 meses**

Longitud del tramo: **8,6 kilómetros**

Presupuesto final: **6,49 millones de euros**



Tramo Xátiva - Valencia. Subtramo VI: Alcácer - Valencia.

---

TRAMO: **MONFORTE DEL CID - LA ALCORAYA**  
**(ALICANTE)**

UTE: **Copasa (50%) y Copcisa (50%)**

Fecha de finalización: **diciembre 2008**

Plazo de ejecución: **33 meses**

Longitud del tramo: **7,9 kilómetros**

Presupuesto final: **73,06 millones de euros**

---

TRAMO: **SIETE AGUAS - ALMUSSAFES**  
**(VALENCIA)**

UTE: **FCC (50%), Copasa (25%) y Sando (25%)**

Fecha de finalización: **diciembre 2010**

Plazo de ejecución: **29 meses**

Longitud del tramo: **63,1 kilómetros**

Presupuesto final: **41,98 millones de euros**



Tramo Monforte del Cid - La Alcoraya.



Tramo Siete Aguas - Almussafes.



---

TRAMO: **NUDO DE LA ENCINA - XÁTIVA. FASE I. SUBTRAMO:  
NUDO DE LA ENCINA - MOGENTE (ALBACETE-VALENCIA)**

UTE: **Copasa (50%) y Coprosa (50%)**

Fecha de finalización: **agosto 2011**

Plazo de ejecución: **28 meses**

Longitud del tramo: **18,8 kilómetros**

Presupuesto vigente: **85,45 millones de euros**

---



Tramo Nudo de la Encina - Xátiva.  
Fase I. Subtramo: Nudo de la  
Encina - Mogente.

---

TRAMO: **VILLARRUBIA DE SANTIAGO - SANTA CRUZ DE LA ZARZA  
(TOLEDO)**

Fecha de finalización: **diciembre 2008**

Plazo de ejecución: **18 meses**

Longitud del tramo: **10 kilómetros**

Presupuesto vigente: **36,1 millones de euros**



Tramo Nudo de la Encina - Xátiva. Fase I. Subtramo: Nudo de la Encina - Mogente.



Tramo Villarrubia de Santiago - Santa Cruz de la Zarza.



Tramo Villarrubia de Santiago - Santa Cruz de la Zarza.

# COPCISA

**COPCISA, S.A.**

**TRAMOS:**

- MONFORTE DEL CID - LA ALCORAYA. (ALICANTE)**
- PICASSENT - ALCÁCER. (VALENCIA)**
- MOTILLA DEL PALANCAR - INIESTA. (CUENCA)**
- NUEVA ESTACIÓN DE AVE EN REQUENA - UTIEL. (VALENCIA)**



Tramo Morforte del Cid - La Alcoraya. Alicante.

---

TRAMO: **MONFORTE DEL CID - LA ALCORAYA. (ALICANTE)**

UTE: **Copcisa (50%) y Copasa (50%)**

Fecha de inicio: **2006**

Fecha de finalización: **2008**

Presupuesto de adjudicación: **53.449.811 €**

---

TRAMO: **PICASSENT - ALCÁCER. (VALENCIA)**

UTE: **Copcisa (60%) y CHM (40%)**

Fecha de inicio: **2003**

Fecha de finalización: **2009**

Presupuesto de adjudicación: **50.382.855 €**



Tramo Picassent - Alcácer. Valencia.

---

TRAMO: **MOTILLA DEL PALANCAR - INIESTA. (CUENCA)**

Fecha de inicio: **2004**

Fecha de finalización: **2006**

Presupuesto de adjudicación: **28.855.697 €**

---

**NUEVA ESTACIÓN DE AVE EN REQUENA - UTIEL. (VALENCIA)**

Fecha de inicio: **2009**

Fecha de finalización: **2010**

Presupuesto de adjudicación: **12.367.129 €**



Nueva estación de AVE en Requena - Utiel, Valencia.



Tramo Motilla de Palancar - Iniesta. Cuenca.



Nueva estación de AVE en Requena - Utiel. Valencia.

# COPISA

**GRUPO COPISA**

**TRAMO:**

**ALMANSA - LA ENCINA.  
SUBTRAMO II. (ALBACETE)**



---

TRAMO: **ALMANSA - LA ENCINA. SUBTRAMO II.**  
**(ALBACETE)**

Fecha de inicio:

**septiembre de 2008**

Fecha de finalización prevista:

**octubre de 2010**

Presupuesto de adjudicación:

**31.702.633,10 € (16% I.V.A. incluido)**

**COPISA**



# JOCA

## JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

TRAMO:

ACCESSO A ALICANTE. FASE I  
(ALICANTE)



TRAMO: ACCESO A ALICANTE. FASE I.  
(ALICANTE)

UTE: Joca Ingeniería y Construcciones (50%)  
y Rover Alcisa (50%)

Fecha de inicio: 09-03-2004

Fecha de finalización: 30-11-2005

Longitud del tramo: 0,77 kilómetros

Presupuesto de adjudicación (con IVA):  
31.130.294 €



## **PLODER UICESA, S.A.**

### **TRAMOS:**

- XÁTIVA - L'ÉNOVA. (VALENCIA)**
- CHESTE - ALDAYA. (VALENCIA)**
- TRAMO: ELDA - MONOVAR (ALICANTE)**
- UCLÉS - CAMPOS DEL PARAÍSO. (CUENCA)**



Tramo Elda-Monovar (Alicante).

TRAMO: **XÁTIVA - L'ÉNOVA. (VALENCIA)**

UTE: **Ploder (50 %) y Rover Alcisa (50%)**

Fecha de inicio: **24-04-2003**

Fecha de finalización: **30-10-2007**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**80.632.128 €**

TRAMO: **CHESTE - ALDAYA (VALENCIA)**

Fecha de inicio: **septiembre 2005**

Fecha de finalización: **septiembre 2009**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**47.846.543,84 €**



Tramo: Xátiva - L'Énova. Valencia.



Detalle del tramo finalizado y puesto en servicio entre Cheste y Aldaya.

TRAMO: **ELDA - MONOVAR (ALICANTE)**

Fecha de inicio: **09-02-2005**

Fecha de finalización: **24-03-2008**

Presupuesto de adjudicación:

**39.826.416,08 €**

TRAMO: **UCLÉS - CAMPOS DEL PARAÍSO (CUENCA)**

Fecha de inicio: **24-10-2006**

Fecha de finalización: **26-01-2009**

Presupuesto de adjudicación (con IVA):

**36.151.660,25 €**



Vista aérea del tramo Uclés - Campos del Paraíso en la fase previa a la colocación de vía.

# PUENTES Y CALZADAS

## GRUPO DE EMPRESAS, S.A.

### TRAMOS:

- MINGLANILLA - VIADUCTO DE CONTRERAS (CUENCA)
- SESEÑA (TOLEDO) - ARANJUEZ (MADRID)
- ONTÍGOLA - OCAÑA (TOLEDO)



Tramo Minglanilla - Viaducto de Contreras.

---

TRAMO: **MINGLANILLA - VIADUCTO DE CONTRERAS**  
**(CUENCA)**

UTE: **Puentes y Calzadas Infraestructuras, S.LU (Empresa del Grupo Puentes) (50%) y Coprosa S.A (50%)**

Fecha de inicio: **07-02- 2006**

Fecha de finalización: **15-07-2009**

Presupuesto (con IVA):

**92.047.801,86 €**



Tramo Minglanilla - Embalse de Contreras.



Tramo Minglanilla - Embalse de Contreras.

---

TRAMO: **SESEÑA (TOLEDO) - ARANJUEZ (MADRID)**

UTE: **Puentes y Calzadas Infraestructuras, S.L.U (Empresa del Grupo Puentes) (50%) y Azvi S.A (50%)**

Fecha de inicio: **14-07-2007**

Fecha de finalización: **01-10-2009**

Presupuesto (con IVA):

**69.182.696,07 €**

---

TRAMO: **ONTÍGOLA - OCAÑA (TOLEDO)**

Fecha de inicio: **01-09-2007**

Fecha de finalización: **16-12-2009**

Presupuesto (sin IVA):

**35.548.725,28 €**





Tramo Ontígola - Ocaña (Toledo).

## ROVER ALCISA CONSTRUCCIÓN

### TRAMOS:

- XÁTIVA - L'ÉNOVA. (VALENCIA)
- ACCESOS A ALICANTE. FASE 1. (ALICANTE)
- TORREJONCILLO - ABIA DE LA OBISPALÍA. (CUENCA)
- LA ALCORAYA - ALICANTE. (ALICANTE)
- ALMANSA - LA ENCINA III. (ALBACETE)
- PINTO - TORREJÓN DE VELASCO. (MADRID)



Tramo: Xàtiva - l'Énova. Valencia.

---

TRAMO: **XÁTIVA - L'ÉNOVA. (VALENCIA)**

UTE: **Rover Alcisa (50%) y Ploder (50%)**

Fecha de inicio: **24-04-2003**

Fecha de finalización: **30-10-2007**

Longitud del tramo: **6,81 kilómetros**

Importe de las obras:

**80.632.128 € IVA incluido**

---

TRAMO: **ACCESOS A ALICANTE. FASE 1. (ALICANTE)**

UTE: **Rover Alcisa (50%) y Joca (50%)**

Fecha de inicio: **09-03-2004**

Fecha de finalización: **30-11-2005**

Longitud del tramo: **0,8 kilómetros**

Importe de las obras:

**31.130.294 € IVA incluido**



Tramo: Pinto - Torrejón de Velasco. Plataforma para la ampliación de dos a cuatro vías. Madrid.

---

TRAMO: TORREJONCILLO - ABIA DE LA OBISPALÍA. (CUENCA)

Fecha de inicio: **04-07-2007**

Fecha de finalización: **30-06-2010**

Longitud del tramo: **6,91 kilómetros**

Importe de las obras:

**61.383.456 € IVA incluido**



---

TRAMO: **LA ALCORAYA - ALICANTE. (ALICANTE)**

Fecha de inicio: **07-01-2008**

Fecha de finalización: **07-09-2010**

Longitud del tramo: **10 kilómetros**

Importe de las obras:

**77.424.652 € IVA incluido**



---

TRAMO: **ALMANSA - LA ENCINA III. (ALBACETE)**

UTE: **Grupo Rover Alcisa (UTE Rover Alcisa, S.A., Construred, S.A.U)**

Fecha de inicio: **05-12-2009**

Fecha de finalización: **05-06-2011**

Longitud del tramo: **5,6 kilómetros**

Importe de las obras: **29.171.887,28 € IVA incluido**

---

TRAMO: **PINTO - TORREJÓN DE VELASCO. PLATAFORMA PARA LA AMPLIACIÓN DE DOS A CUATRO VÍAS. (MADRID)**

Construye: **Grupo Rover Alcisa (UTE: Rover Alcisa Construcción-Iberovías)**

Fecha de inicio: **06-05-2010**

Fecha de finalización: **06-01-2012**

Longitud del tramo: **6,9 kilómetros**

Importe de las obras: **46.998.560,00 € IVA incluido**



Tramo: Pinto - Torrejón de Velasco. Plataforma para la ampliación de dos a cuatro vías. Madrid.



Tramo: Accesos a Alicante. Fase 1. Alicante.

# SANDO

## SANDO

### TRAMOS:

- INIESTA - MINGLANILLA. (CUENCA)
- SIETE AGUAS - BUÑOL. (VALENCIA)
- ABIA DE LA OBISPALÍA - CUENCA. (CUENCA)
- SANTA CRUZ DE LA ZARZA - TARANCÓN.  
(TOLEDO Y CUENCA)
- ALMANSA - LA ENCINA. SUBTRAMO I. (ALBACETE)
- SIETE AGUAS - VALENCIA - ALMUSSAFES. MONTAJE  
DE VÍA E INSTALACIONES AUXILIARES. (VALENCIA)
- NUDO DE LA ENCINA - XÁTIVA, FASE I.  
SUBTRAMO: MOGENTE - ALCUDIA DE Crespíns.  
(VALENCIA)
- ACONDICIONAMIENTO EN EL ENTORNO DE  
LA BASE DE ALMUSSAFES. (VALENCIA)



---

TRAMO: **INIESTA - MINGLANILLA.**  
**(CUENCA)**

UTE: **Sando y Conacon**

Fecha de adjudicación: **20-04-2004**

Presupuesto de adjudicación:

**19.040.098,36 €**

---

TRAMO: **SIETE AGUAS - BUÑOL**  
**(VALENCIA)**

UTE: **Sando (30%) y Fcc (70%)**

Fecha de adjudicación: **24-10-2005**

Presupuesto de adjudicación:

**92.719.865,02 €**





---

TRAMO: **ABIA DE LA OBISPALÍA - CUENCA  
(CUENCA)**

UTE: **Sando (40%), Bruesa Construcción (40%)  
e Insera (20%)**

Fecha de adjudicación: **29-09-2006**

Presupuesto de adjudicación: **55.181.400,13 €**

---

TRAMO: **SANTA CRUZ DE LA ZARZA - TARACÓN.  
(TOLEDO Y CUENCA)**

UTE: **Sando (70%) y Conacon (30%)**

Fecha de adjudicación: **19-02-2007**

Presupuesto de adjudicación:

**14.722.285,10 €**



---

TRAMO: **ALMANSA - LA ENCINA. SUBTRAMO I.  
(ALBACETE)**

Fecha de adjudicación: **11-03-2008**

Presupuesto de adjudicación:

**26.072.352,31 €**

---

TRAMO: **SIETE AGUAS - VALENCIA - ALMUSSAFES.  
MONTAJE DE VÍA E INSTALACIONES AUXILIARES  
(VALENCIA)**

UTE: **Sando (25%), Copasa (25%) y Fcc (50%)**

Fecha de adjudicación: **15-05-2008**

Presupuesto de adjudicación:

**39.192.607,00 €**



Tramo Almansa - La Encina.



Tramo Siete Aguas - Valencia - Almussafes. Montaje de vía e instalaciones auxiliares.

---

TRAMO: NUDO DE LA ENCINA - XÁTIVA, FASE I.  
SUBTRAMO: MOGENTE - ALCUDIA DE CRESPIÑS.  
(VALENCIA)

UTE: Sando (65%), Cymi (10%), Arción (20%), Electren (5%)

Fecha de adjudicación: 31-12-2008

Presupuesto de adjudicación:

**68.332.572,74 €**

---

ACONDICIONAMIENTO EN EL ENTORNO  
DE LA BASE DE ALMUSSAFES.  
(VALENCIA)

Fecha de adjudicación: 22-03-2010

Presupuesto de adjudicación:

**380.957,05 €**



Tramo Nudo de la Encina - Xátiva, fase I. Subtramo: Mogente - Alcudia de Crespíns. Valencia.



Acondicionamiento en el entorno de la base de Almussafes.

# SARRIÓN

**CONSTRUCCIONES SARRIÓN, S.L.**

**TRAMO:**

**CAMPOS DEL PARAÍSO - HORCAJADA  
DE LA TORRE (CUENCA)**



Viaducto sobre el río Cigüela.

TRAMO: **CAMPOS DEL PARAÍSO - HORCAJADA DE LA TORRE (CUENCA)**

UTE: **Construcciones Sarrión (50%) y Altec (50%)**

Plazo de ejecución: **26 meses**

Fecha de finalización: **marzo 2009**

Longitud del tramo: **19,70 kilómetros**

Importe de ejecución:

**96.749.693,56 €**





# VALENCIA ESPERADA

## **APÉNDICE:**

Selección de artículos sobre

el AVE Madrid-Valencia

publicados por

Jaime Lamo de Espinosa

en diversos periódicos

(1990-2001)

## La España excluyente (A propósito del tren por Cuenca)

Por Jaime Lamo de Espinosa



Leo, con sorpresa, en la prensa del día 11 la reseña sobre la votación realizada en la Comisión de Obras Públicas, relativa a la mejora de la vía férrea por Cuenca, que fue rechazada por la abstención de un grupo parlamentario (UV) en razón a que "la población servida es mayor en la línea Valencia-Madrid, por Albacete" y por el

rechazo de otro grupo (PSOE) que considera que la línea que debe ser mejorada es la de Albacete. Aparte de discrepar, por las razones que luego diré, sobre el fondo de la cuestión, resulta incomprensible que el tema crucial se plantee en términos de exclusión: o invertimos en una línea o en la otra.

Vayamos primero al fondo. Casi todos los viajeros del siglo XVIII que se acercan a Valencia lo hacen por la ruta más corta, esto es por Cuenca. Así encontramos magníficos relatos de esta ruta, como el realizado por el ilustrado castellanense de Bechí, D. Antonio Ponz. La ruta no era caprichosa, enlazaba tres grandes poblaciones (Madrid, Cuenca y Valencia) y potenciaba demográficamente ese entorno. Más tarde el ferrocarril vendría a auxiliar el desarrollo económico de la zona más oriental de Cuenca y de la comarca Utiel-Requena de Valencia. Puede asegurarse que mucho de su crecimiento se debió a esa red de comunicaciones. Basta consultar a ese respecto las obras de Vicens Vives, Anes o Palacios Attard, por ejemplo. Una línea de ferrocarril sirve para comunicarse, pero también para desarrollarse.

La línea férrea Madrid-Cuenca-Valencia sirve a la unión entre tres grandes ciudades españolas, por un trayecto por completo ajeno al entorno geográfico y municipal que atiende el Intercity. Aquel viaje por comarcas más deprimidas, con una geografía dura y adversa, por zonas cuyas carreteras tampoco son favorables. De hecho es la principal comunicación para muchos municipios de Cuenca. Añádase a ello que la relación de Cuenca con Valencia ha sido siempre superior a la mantenida con Madrid, merced precisamente al ferrocarril. Por eso es tan peligrosa y dañina la estrategia de impulsar una sola vía de comunicación, en perjuicio de la otra.

Porque el problema no es ir de Valencia a Madrid o viceversa. El planteamiento alternativo y excluyente es propio de aquellos que piensan sólo en viajeros que salen de Madrid o de Valencia con el único interés de llegar a la otra ciudad. Olvidan en ello a los viajeros procedentes o con destino a núcleos rurales, que son la mayoría. Muchos son viajeros en tramos cortos, o intermedios del recorrido y por ello una u otra línea no les resulta indiferente.

Se ha dicho que el número de viajeros en la línea del Intercity es superior a la línea del interior. ¡Evidente! Se ha hecho (se está haciendo todo lo posible para eliminar viajeros en la línea de Cuenca, con la desidia y el abandono de la línea y de los trenes). Por ejemplo, hace diez-quince años, la línea era atendida por composiciones TALGO, con servicio de cafetería. Tardaba aquel Talgo en el trayecto unas 4 horas y media. Hoy el TALGO ha sido retirado. Ignoro cuándo (si se hizo antes del 75, mal; si lo hizo la UCD — de cuyo gobierno formé parte— peor, y si se ha realizado durante el periodo de la actual Administración, más grave aún dada la superior presión fiscal y capacidad recaudatoria e inversora).

Pues bien, ya no existe el TALGO. El servicio lo presta un electrótrén, propio de cercanías, que realiza un recorrido de 404 Km. (creo) en 5 horas y 38 minutos (cuando no lleva retrasos). Es decir, con una velocidad media de unos 70 Km/hora, incluyendo tiempos de parada. ¡Por descontado no lleva TVI! Eso queda para rutas como Madrid-Zaragoza, o para los

que pasan por Albacete... Los años transcurridos han servido no para mejorar, sino para retroceder. Se tarda más en el recorrido con un tren peor en cuanto a su comodidad y con peores servicios internos. Así hemos llegado a la situación actual: se retrocede en la calidad, ello retrotrae viajeros de la línea y ésta no se mantiene con las adecuadas inversiones, porque no tiene viajeros que lo justifiquen. Esta secuencia de hechos es el resultado de un principio falso: el de exclusión.

Tal principio es el que ha servido de base al debate que comentamos: inversiones en una línea, la de Albacete, o en la otra, la de Cuenca. Otros debates alternativos tan ridículos como éste podrían formularse: o avión o ferrocarril; si hacemos autovías suprimamos el avión, etc. Tamaña insensatez se combate simplemente examinando lo que ocurre en el exterior. Un ejemplo suizo puede valer. Ginebra está conectada por tren con Zurich (ninguna de tales ciudades es la capital) a través de dos líneas: una pasa por Berna, otra por Biel. Ambas, aproximadamente con la misma distancia. Los dos trenes realizan el recorrido —unos 300 kilómetros en tres horas. Los trenes son de gran comodidad. Los servicios a bordo de cafetería o restaurant, impecables. Pero además salen en ambas direcciones y por ambas líneas un tren cada hora, lo que permite optar por unos diez horarios de salida y otros tantos de regreso cada día. ¿Deséanse más ejemplos? Puedo citar otros de ferrocarriles británicos o franceses.

La conclusión sólo puede ser una: precisan de ambas líneas: son pasajeros con orígenes y destinos "parciales" distintos. Ambas líneas son complementarias. De ambas precisa Valencia. De la del interior, además, dependen para su desarrollo las zonas menos desarrolladas de Valencia. Sólo una cicatería sin límites, o una posición de exclusión irrazonable, puede apostar por mejorar una y deteriorar otra.

Se me dirá: no se poseen recursos para ambas líneas. Y yo afirmo: falso. Asistimos a una apología de los trenes de alta velocidad (TAV), con las inversiones "millonarias" del Barcelona-Madrid-Sevilla. Y yo me pregunto, ¿no se podrían realizar inversiones "millonarias" en la línea Madrid-Cuenca-Valencia? ¿No podría sustituirse el material de transporte de dicha línea para situarlo en nivel europeo de línea de larga distancia? ¿No podría incrementarse el número de trenes circulando en uno y otro sentido? ¿Acaso no se comprende que conviene desviar inversiones hacia el ferrocarril si queremos acabar con la plaga mortal de la carretera? Esto lo han comprendido en Inglaterra y en Suiza y en los países nórdicos, entre otros. Aprendamos de ellos la lección.

Las zonas hispano-parlantes del interior valenciano comienzan a sufrir un proceso de despoblación. Basta con recorrerlas para comprobarlo. Si los servicios de comunicación no facilitan la vida y la residencia en esos pueblos y comarcas facilitando la relación con lo que son sus dos polos de atracción (Cuenca y Valencia), Valencia generará una Castilla interior vacía, como está ocurriendo ya en la más vieja Castilla. No creo que ése sea el objetivo. Pero tal y como se van produciendo los hechos, a veces parece que fuera ésa la intención.

Yo, desde aquí, pido que no sea así. Se está a tiempo de cambiar la tendencia y el esfuerzo no es tan grande. Pasa por muchas pequeñas acciones. Una es no renunciar a lo que se posee. Cuando tanto se habla de trenes de alta velocidad, esa línea sufre la peor incuria que los españoles empleamos contra todo: el abandono. El refranero español acuñó hace siglos los "Locura es no tener bien guardado, lo que está bien ganado." Aquí cabría aplicar semejante reflexión.

## La España excluyente (A propósito del tren por Cuenca)

Leo, con sorpresa, en la prensa del día 11 la reseña sobre la votación realizada en la Comisión de Obras Públicas, relativa a la mejora de la vía férrea por Cuenca, que fue rechazada por la abstención de un grupo parlamentario (UV) en razón a que “la población servida es mayor en la línea Valencia-Madrid, por Albacete” y por el rechazo de otro grupo (PSOE) que considera que la línea que debe ser mejorada es la de Albacete. Aparte de discrepar, por las razones que luego diré, sobre el fondo de la cuestión, resulta incomprensible que el tema crucial se plantea en términos de exclusión: o invertimos en una línea o en la otra.

Vayamos primero al fondo. Casi todos los viajeros del siglo XVIII que se acercan a Valencia lo hacen por la ruta más corta, esto es por Cuenca. Así encontramos magníficos relatos de esta ruta, como el realizado por el ilustrado castellanense de Bechí, D. Antonio Ponz. La ruta no era caprichosa, enlazaba tres grandes poblaciones (Madrid, Cuenca y Valencia) y potenciaba demográficamente ese entorno. Más

tarde el ferrocarril vendría a auxiliar el desarrollo económico de la zona más oriental de Cuenca y de la comarca Utiel-Requena de Valencia. Puede asegurarse que mucho de su crecimiento se debió a esa red de comunicaciones. Basta consultar a ese respecto las obras de Vicens Vives, Anes o Palacios Attard, por ejemplo. Una línea de ferrocarril sirve para comunicarse, pero también para desarrollarse.

La línea férrea Madrid-Cuenca-Valencia sirve a la unión entre tres grandes ciudades españolas, por un trayecto por completo ajeno al entorno geográfico y municipal que atiende el Intercity. Aquel viaje por comarcas más deprimidas, con una geografía dura y adversa, por zonas cuyas carreteras tampoco son favorables. De hecho es la principal comunicación para muchos municipios de Cuenca. Añádase a ello que la relación de Cuenca con Valencia ha sido siempre superior a la mantenida con Madrid, merced precisamente al ferrocarril. Por eso es tan peligrosa y dañina la estrategia de impulsar una sola vía de comunicación, en perjuicio de la otra.

Porque el problema no es ir de Valencia a Madrid o viceversa. El planteamiento alternativo y excluyente es propio de aquellos que piensan sólo en viajeros que salen de Madrid o de Valencia con el único interés de llegar a la otra ciudad. Olvidan en ello a los viajeros procedentes o con destino a núcleos rurales, que son la mayoría. Muchos son viajeros en tramos cortos, o intermedios del recorrido y por ello una u otra línea no les resulta indiferente.

Se ha dicho que el número de viajeros en la línea del Intercity es superior a la línea del interior. ¡Evidente! Se ha hecho (se está haciendo todo lo posible para eliminar viajeros en la línea de Cuenca, con la desidia y el abandono de la línea y de los trenes). Por ejemplo, hace diez-quince años, la línea era atendida por composiciones TALGO, con servicio de cafetería. Tardaba aquel Talgo en el trayecto unas 4 horas y media. Hoy el TALGO ha sido retirado. Ignoro cuándo (si se hizo antes del 75, mal; si lo hizo la UCD –de cuyo gobierno formé parte– peor, y si se ha realizado durante el período de la actual Administración, más grave aún dada la superior presión fiscal y capacidad recaudatoria e inversora).

Pues bien, ya no existe el TALGO. El servicio lo presta un electrotrén, propio de cercanías, que realiza un recorrido de 404 Km. (creo) en 5 horas y 38 minutos (cuando no lleva re-

trasos). Es decir, con una velocidad media de unos 70 Km/hora, incluyendo tiempos de parada. ¡Por descontado no lleva TV! Eso queda para rutas como Madrid-Zaragoza, o para los que pasan por Albacete... Los años transcurridos han servido no para mejorar, sino para retroceder. Se tarda más en el recorrido con un tren peor en cuanto a su comodidad y con peores servicios internos. Así hemos llegado a la situación actual: se retrocede en la calidad, ello retrotrae viajeros de la línea y ésta no se mantiene con las adecuadas inversiones, porque no tiene viajeros que lo justifiquen. Esta secuencia de hechos es el resultado de un principio falso: el de exclusión.

Tal principio es el que ha servido de base al debate que comentamos: inversiones en una línea, la de Albacete, o en la otra, la de Cuenca. Otros debates alternativos tan ridículos como éste podrían formularse: o avión o ferrocarril; si hacemos autovías suprimamos el avión, etc. Tamaña insensatez se combate simplemente examinando lo que ocurre en el exterior. Un ejemplo suizo puede valer. Ginebra está conectada por tren con Zurich (ninguna de tales ciudades es la capital) a través de dos líneas: una pasa por Berna, otra por Biel. Ambas, aproximadamente con la misma distancia. Los dos trenes realizan el recorrido –unos 300 kilómetros en tres horas. Los trenes son de gran co-

modidad. Los servicios a bordo de cafetería o restaurante, impecables. Pero además salen en ambas direcciones y por ambas líneas un tren cada hora, lo que permite optar por unos diez horarios de salida y otros tantos de regreso cada día. ¿Deséanse más ejemplos? Puedo citar otros de ferrocarriles británicos o franceses.

La conclusión sólo puede ser una: precisan de ambas líneas; son pasajeros con orígenes y destinos “parciales” distintos. Ambas líneas son complementarias. De ambas precisa Valencia. De la del interior, además, dependen para su desarrollo las zonas menos desarrolladas de Valencia. Sólo una cicatería sin límites, o una posición de exclusión irrazonable, puede apostar por mejorar una y deteriorar otra.

Se me dirá: no se poseen recursos para ambas líneas. Y yo afirmo: falso. Asistimos a una apología de los trenes de alta velocidad (TAV), con las inversiones “millonarias” del Barcelona-Madrid-Sevilla. Y yo me pregunto, ¿no se podrían realizar inversiones “millonarias” en la línea Madrid-Cuenca-Valencia? ¿No podría sustituirse el material de transporte de dicha línea para situarlo en nivel europeo de línea de larga distancia? ¿No podría incrementarse el número de trenes circulando en uno y otro sentido? ¿Acaso no se comprende que conviene desviar inversiones hacia el ferrocarril si queremos acabar con la plaga mortal de la carretera?

Esto lo han comprendido en Inglaterra y en Suiza y en los países nórdicos, entre otros. Aprendamos de ellos la lección.

Las zonas hispano-parlantes del interior valenciano comienzan a sufrir un proceso de despoblación. Basta con recorrerlas para comprobarlo. Si los servicios de comunicación no facilitan la vida y la residencia en esos pueblos y comarcas facilitando la relación con lo que son sus dos polos de atracción (Cuenca y Valencia), Valencia generará una Castilla interior vacía, como está ocurriendo ya en la más vieja Castilla. No creo que ése sea el objetivo. Pero tal y como se van produciendo los hechos, a veces parece que fuera ésa la intención.

Yo, desde aquí, pido que no sea así. Se está a tiempo de cambiar la tendencia y el esfuerzo no es tan grande. Pasa por muchas pequeñas acciones. Una es no renunciar a lo que se posee. Cuando tanto se habla de trenes de alta velocidad, esa línea sufre la peor incuria que los españoles empleamos contra todo: el abandono. El refranero español acuñó hace siglos que “Locura es no tener bien guardado, lo que está bien ganado.” Aquí cabría aplicar semejante reflexión.



## ¡Papá, ven en tren!

Por Jaime Lamo de Espinosa



Mis hijos y mi mujer —que odia la carretera y el automóvil— me venían insistiendo desde hace años: "El próximo año hacemos los desplazamientos en tren. Es más seguro. Más cómodo. Evitas los riesgos de la carretera, con tantos accidentes mortales". Nada es más difícil que oponerse a una familia en acción. Vamos, que es imposible. Así que este verano decidí (?) que todos los viajes de agosto los haríamos en tren.

Y ahí me tienen Uds. a las 9 de la mañana del día 2 con mis flamantes billetes de primera con toda mi familia, dispuestos a coger el tren Madrid-Cuenca-Requena. Para el que no lo sepa es un tren que llega hasta Oropesa de Mar en la provincia de Castellón, parando en Tarancón, Cuenca, Huete, Utiel, Requena, Valencia y Castellón. El viaje hasta Requena (mi lugar de destino, mis raíces, mi historia, la vieja adelantada del Cid) dura cuatro horas y media. Hasta Valencia cinco y media y hasta Oropesa siete horas.

Nuestro vagón era el 11. Comenzamos a buscarlo en la estación, pero ¡vano empeño! El coche 11 no existía. Empezamos a preguntarnos, nuestros asientos ¿a qué coche correspondían ahora? Entramos en un coche, de segunda pues no había otros, y nos instalamos en unos asientos de igual numeración, que no tenían ningún "papelito" de reservado. Al cabo de un rato otros pasajeros nos pidieron amablemente que nos sentáramos en otros lugares. Ellos tenían esos asientos. Y era verdad. Empezamos el largo vía crucis. ¡Hasta tres estaciones hicimos!

Afortunadamente, poco antes de arrancar hizo su aparición el revisor. Sólo palabras de elogio merece su actitud. Todos los pasajeros de primera que allí estábamos, reclamábamos nuestro coche 11 y nuestros asientos y le contábamos cómo los demás pasajeros nos iban echando de nuestros asientos cada vez que ocupábamos alguno vacío, pues ellos eran los que lo habían adquirido. Nosotros hablamos comprado algo, por lo no visto, inexistente.

La actitud serena del revisor, y su afán por resolver lo que amenazaba con convertirse en un motín, instalándonos a todos donde entendió mejor y convenciendo a los pasajeros que aparecieron con posterioridad para que ocuparan asientos diferentes, resolvieron la situación creada por Renfe al incumplir, una vez más, su obligación. Y afirmó esto porque luego he podido saber que es muy frecuente que Renfe venda para ese tren billetes de primera, cuando en numerosas ocasiones

ese coche 11, de primera, no lo incorpora a la formación.

Ya está el tren en marcha. Ya comienza uno a disfrutar de la belleza del paisaje castellano. Pasan las vegas de Aranjuez y luego las tierras secas de Tarancón y Cuenca, tan bellas en esta época con los rastrojos recortándose sobre las laderas de los montes llenos de pinos o los girasoles en plantaciones regulares, que para eso Cuenca cultiva la mayor proporción de girasol de toda España.

Cuando llevábamos un par de horas de tren, una de mis hijas me propuso tomar un café. Recorrimos el tren en una y otra dirección. ¡Imposible! El tren, ese tren, no llevaba coche-bar ni cafetería. Ni siquiera un mísero servicio de venta de agua mineral. Así pues debíamos ir hasta Requena sin poder adquirir una Coca-Cola, o un botellín de agua. Y para nosotros, al fin y al cabo, el viaje sólo duraba cuatro horas y media (por cierto por carretera se hace en tres), pero los pasajeros con destino Oropesa tendrían que hacer un viaje de más de media jornada, sin servicio de bar, como pronto comprobaron una pareja de turistas alemanes, que no salían de su asombro ante esta nueva versión de la "España seca". Ellos iban a Oropesa. ¡Siete horas de viaje sin agual!

Y como los recuerdos son tan traicioneros, de pronto, de modo súbito, me vino a la mente aquellos viajes en ferrocarril, en los años cuarenta o cincuenta, de niño, también con destino Requena o Valencia. En materia de servicios al pasajero, cincuenta años no habían rendido demasiado. El tren —ese tren— no parecía estar en consonancia con la España de la mayor presión fiscal europea, la España de la movida y el nuevo desarrollo social-capitalista, el tren de alta velocidad, la Expo 92 y los grandes planes de inversión. Era la España de la algarcata, el botijo y la tartera, la que llenaba el tren.

(Por cierto que desde Cuenca hasta cerca de Camporrobles se recorre una de las zonas boscosas más arboladas y bellas de nuestra geografía castellana. Los bosques de pinos se extienden sin límite a un lado y otro de la vía del ferrocarril. Sin embargo, vi numerosos rastrojos ardiendo, sin control, sin nadie vigilándolos y lo que es aún peor, apenas si conté una torre de observación y vigilancia de incendios en el recorrido. No sé si ocupada. Mi vista no llega a tanto.)

Pero volvamos a nuestro tren. En casi toda Europa, el tren tarda entre ciudades siempre un tiempo menor, claramente menor, que por carretera. Además es más cómodo y seguro. Sus servicios de bar, restaurante o por lo menos la venta a través del pasillo del tren es lo normal. Aquí —en este tren— no. En coche se tarda entre Madrid y Valen-

cia unas cuatro horas, más o menos, según el conductor. Este tren tarda cinco horas. Con un mal servicio; sin primera clase o con ella según los designios de Dios sabe qué o quién. Sin cafetería. Hay que salir de Madrid, como otrora con la tartera y el botijo. ¿Será que la postmodernidad quiere hacerse, ahora, postromántica? En todo caso, debo decir que no pasamos calor. El frío en el vagón era siberiano. El termómetro digital, situado en el panel de control, marcó durante todo el viaje ¡15 grados! Una revisora lo intentó arreglar. También fue inútil. Llegamos a Requena ateridos de frío. Eso sí, llegamos, que no es poco.

¿Es así como se atiende el turismo mediterráneo? ¿Cabe pensar que ese tren esté favoreciendo en algo la presencia turística en las costas valencianas o castellonenses? ¿Nos hemos olvidado que estamos hablando de las playas más próximas a Madrid, que deberían estar a tres horas de viaje y están a más de 5, sin explicación? Y a mayor abundamiento no existe una autovía o autopista realmente alternativa, ni está programada, pues la llamada autovía de Levante va por Albacete y está construida para primar a Alicante sobre Valencia y Castellón.

Cuando todo esto pasaba por mi mente, en una parada no prevista, en Camporrobles, entablé conversación con un pasajero, de cierta edad —luego supe que era jubilado de Renfe, antiguo maquinista— que me dio la clave a mis interrogantes. "La Renfe quiere cerrar esta línea. Por eso no la conserva, no invierte en su mantenimiento o remodelación, usa trenes viejos, con malos servicios y la hace incómoda. Así la gente dejará de viajar por ella y entonces se cerrará."

Tenia razón. Y sabía de lo que hablaba. Pero con ese cierre se cerrarán también las posibilidades de crecimiento de zonas como las de Tarancón, Cuenca o Requena. La España interior seguirá vaciándose en favor de una periferia a la que se dota de TAV, con un presupuesto cuatro veces superior al previsto, y no rentable a partir de 1993 o que se prima sobre la España deprimida. Con ese presupuesto (unos 700.000 millones de pesetas) se habría podido modernizar toda la red española de ferrocarril, sin cerrar líneas. Favoreciendo la comunicación del interior con la periferia. La Renfe no es una empresa privada; su función no es el beneficio, sino dar un buen servicio a los ciudadanos de este país. Desgraciadamente en este último viaje el único que dio una muestra de buen servicio el usuario fue el revisor. Renfe hizo todo lo demás...

Soy de talante pacífico. Pero como alguna de mis hijas me valiente a decir ¡Papá, ven en tren! juro que... y en arameo.

## ¡Papá, ven en tren!

□ Mis hijas y mi mujer –que odia la carretera y el automóvil– me venían insistiendo desde hace años: “El próximo año hacemos los desplazamientos en tren. Es más seguro. Más cómodo. Evitas los riesgos de la carretera, con tantos accidentes mortales”. Nada es más difícil que oponerse a una familia en acción. Vamos, que es imposible. Así que este verano decidí (?) que todos los viajes de agosto los haríamos en tren.

Y ahí me tienen Uds. a las 9 de la mañana del día 2 con mis flamantes billetes de primera con toda mi familia, dispuestos a coger el tren Madrid-Cuenca-Requena. Para el que no lo sepa es un tren que llega hasta Oropesa de Mar en la provincia de Castellón, parando en Tarancón, Cuenca, Huete, Utiel, Requena, Valencia y Castellón. El viaje hasta Requena (mi lugar de destino, mis raíces, mi historia, la vieja adelantada del Cid) dura cuatro horas y media. Hasta Valencia cinco y media y hasta Oropesa siete horas.

Nuestro vagón era el 11. Comenzamos a buscarlo en la estación, pero ivano empeño! El

coche 11 no existía. Empezamos a preguntarnos, nuestros asientos ¿a qué coche corresponderían ahora? Entramos en un coche, de segunda pues no había otros, y nos instalamos en unos asientos de igual numeración, que no tenían ningún “papelito” de reservado. Al cabo de un rato otros pasajeros nos pidieron amablemente que nos sentáramos en otros lugares. Ellos tenían esos asientos. Y era verdad. Empezamos el largo vía crucis. ¡Hasta tres estaciones hicimos!

Afortunadamente, poco antes de arrancar hizo su aparición el revisor. Sólo palabras de elogio merece su actitud. Todos los pasajeros de primera que allí estábamos, reclamábamos nuestro coche 11 y nuestros asientos y le contábamos cómo los demás pasajeros nos iban echando de nuestros asientos cada vez que ocupábamos alguno vacío, pues ellos eran los que lo habían adquirido. Nosotros habíamos comprado algo, por lo no visto, inexistente.

La actitud serena del revisor, y su afán por resolver lo que amenazaba con convertirse en un motín, instalándonos a todos donde enten-

dió mejor y convenciendo a los pasajeros que aparecieron con posterioridad para que ocuparan asientos diferentes, resolvieron la situación creada por Renfe al incumplir, una vez más, su obligación. Y afirmo esto porque luego he podido saber que es muy frecuente que Renfe venda para ese tren billetes de primera, cuando en numerosas ocasiones ese coche 11, de primera, no lo incorpora a la formación.

Ya está el tren en marcha. Ya comienza uno a disfrutar de la belleza del paisaje castellano. Pasan las vegas de Aranjuez y luego las tierras secas de Tarancón y Cuenca, tan bellas en esta época con los rastrojos recortándose sobre las laderas de los montes llenos de pinos o los girasoles en plantaciones regulares, que para eso Cuenca cultiva la mayor proporción de girasol de toda España.

Cuando llevábamos un par de horas de tren, una de mis hijas me propuso tomar un café. Recorrimos el tren en una y otra dirección. ¡Imposible! El tren, ese tren, no llevaba coche-bar ni cafetería. Ni siquiera un mísero servicio de venta de agua mineral. Así pues debíamos ir hasta Requena sin poder adquirir una Coca-Cola, o un botellín de agua. Y para nosotros, al fin y al cabo, el viaje sólo duraba cuatro horas y media (por cierto por carretera se hace en tres), pero los pasajeros con destino Oropesa tendrían que hacer un viaje de más de media jornada, sin servicio de bar, como pronto com-

probaron una pareja de turistas alemanes, que no salían de su asombro ante esta nueva versión de la “España seca”. Ellos iban a Oropesa. ¡Siete horas de viaje sin agua!

Y como los recuerdos son tan traicioneros, de pronto, de modo súbito, me vino a la mente aquellos viajes en ferrocarril, en los años cuarenta o cincuenta, de niño, también con destino Requena o Valencia. En materia de servicios al pasajero, cincuenta años no habían rendido demasiado. El tren –ese tren– no parecía estar en consonancia con la España de la mayor presión fiscal europea, la España de la movida y el nuevo desarrollo social-capitalista, el tren de alta velocidad, la Expo 92 y los grandes planes de inversión. Era la España de la alpargata, el botijo y la tartera, la que llenaba el tren.

(Por cierto que desde Cuenca hasta cerca de Camporrobles se recorre una de las zonas boscosas más arboladas y bellas de nuestra geografía castellana. Los bosques de pinos se extienden sin límite a un lado y otro de la vía del ferrocarril. Sin embargo, vi numerosos rastrojos ardiendo, sin control, sin nadie vigilándolos y lo que es aún peor, apenas si conté una torre de observación y vigilancia de incendios en el recorrido. No sé si ocupada. Mi vista no llega a tanto.)

Pero volvamos a nuestro tren. En casi toda Europa, el tren tarda entre ciudades siempre un tiempo menor, claramente menor, que por carretera. Además es más cómodo y seguro. Sus

servicios de bar, restaurante o por lo menos la venta a través del pasillo del tren es lo normal. Aquí –en este tren– no. En coche se tarda entre Madrid y Valencia unas cuatro horas, más o menos, según el conductor. Este tren tarda cinco horas. Con un mal servicio; sin primera clase o con ella según los designios de Dios sabe qué o quién. Sin cafetería. Hay que salir de Madrid, como otrora con la tartera y el botijo: ¿Será que la postmodernidad quiere hacerse, ahora, postromántica? En todo caso, debo decir que no pasamos calor. El frío en el vagón era siberiano. El termómetro digital, situado en el panel de control, marcó durante todo el viaje ¡15 grados! Una revisora lo intentó arreglar. También fue inútil. Llegamos a Requena ateridos de frío. Eso sí, llegamos, que no es poco.

¿Es así como se atiende el turismo mediterráneo? ¿Cabe pensar que ese tren esté favoreciendo en algo la presencia turística en las costas valencianas o castellonenses? ¿Nos hemos olvidado que estamos hablando de las playas más próximas a Madrid, que deberían estar a tres horas de viaje y están a más de 5, sin explicación? Y a mayor abundamiento no existe una autovía o autopista realmente alternativa, ni está programada, pues la llamada autovía de Levante va por Albacete y está construida para primar a Alicante sobre Valencia y Castellón.

Cuando todo esto pasaba por mi mente, en una parada no prevista, en Camporrobles, enta-

blé conversación con un pasajero, de cierta edad –luego supe que era jubilado de Renfe, antiguo maquinista– que me dio la clave a mis interrogantes. “La Renfe quiere cerrar esta línea. Por eso no la conserva, no invierte en su mantenimiento o remodelación, usa trenes viejos, con malos servicios y la hace incómoda. Así la gente dejará de viajar por ella y entonces se cerrará.”

Tenía razón. Y sabía de lo que hablaba. Pero con ese cierre se cerrarán también las posibilidades de crecimiento de zonas como las de Tarancón, Cuenca o Requena. La España interior seguirá vaciándose en favor de una periferia a la que se dota de TAV, con un presupuesto cuatro veces superior al previsto, y no rentable a partir de 1993 o que se prima sobre la España deprimida. Con ese presupuesto (unos 700.000 millones de pesetas) se habría podido modernizar toda la red española de ferrocarril, sin cerrar líneas. Favoreciendo la comunicación del interior con la periferia. La Renfe no es una empresa privada; su función no es el beneficio, sino dar un buen servicio a los ciudadanos de este país. Desgraciadamente en este último viaje el único que dio una muestra de buen servicio al usuario fue el revisor. Renfe hizo todo lo demás...

Soy de talante pacífico. Pero como alguna de mis hijas me vuelva a decir ¡Papa, ven en tren! juro que... y en arameo.

## ¿Es la hora de Valencia?

Por Jaime Lamo de Espinosa



El diario "El País" del pasado miércoles 10 de junio, en su página 4ª titula una información del modo siguiente: "RENFE se propone cerrar 22 líneas regionales de poca ocupación si no le subvencionan el déficit". Más adelante en un mapa se señalan las líneas a suprimir. Entre ellas figura la línea Cuenca-Valencia. Habría pues que deducir con arreglo al título de la noticia que la mencionada línea es de carácter "regional". Sin embargo, la revista de RENFE titulada "Paisajes desde el tren" (Nº 20 de junio del actual) en sus páginas 83-84 publica a doble página un mapa de España donde se dibujan de color azul las líneas denominadas de Largo Recorrido. Entre ellas, la Madrid-Cuenca-Valencia, uno de cuyos tramos, Cuenca-Valencia, parece quiere ahora suprimirse.

Uno ya ha visto casi de todo. Pero esto resulta al menos, permítanme que así lo califique, paradójico. En primer lugar ésta es una línea que la propia RENFE califica de Largo Recorrido, pero por lo que se ve pretende convertirla en "Corto Recorrido". Porque si a la línea Madrid-Cuenca-Valencia, se le suprime el tramo Cuenca-Valencia, quedará en una línea claramente regional y de corto, muy corto, recorrido. Se dice en la información que esa línea y para ese trayecto sólo tomaron el tren 42.000 pasajeros. ¡Pues claro!. ¿Qué pretenden, que después de haber deteriorado la línea durante años, tras haber eliminado el comodísimo y rapidísimo tren Talgo que circulaba por ella y haberlo sustituido por unas composiciones tercermundistas, todavía circulen más pasajeros. Señores de RENFE ¡lo que es un milagro es que "todavía" circulemos (me incluyo) tantos pasajeros! La cuestión no es cerrar por falta de pasajeros, sino mejorar para ganar pasajeros. Eso es lo que haría cualquier empresa que no vendiera sus productos. El ejemplo del AVE lo corrobora.

He tenido la fortuna de viajar en el AVE hace unos días. Recomendando a todos la experiencia. El tren es agradable, muy rápido, sale a su hora y llega casi con adelanto. El servicio a bordo es bueno. Los asientos cómodos, aunque quizás algo inclinados y la disposición fija de demasiados asientos en contra de la dirección de la marcha, no es agradable. Es más silencioso que el avión. Se llega antes a la estación que al aeropuerto. Y uno no debe hacer de "cordero" como en los fingers de los aeropuertos. En suma, como decía al inicio, una fortuna.

Durante las casi tres horas de viaje a Sevilla pensé, en cambio, en su coste, alto coste, según los expertos está entre los 700.000 millones y el billón (español) de pesetas. Es evidente que con ese presupuesto podrían haberse realizado otras inversiones posibles, como por ejemplo mejorar todas las líneas españolas de largo recorrido (entre otras la Madrid-Cuenca-Valencia), duplicando la velocidad de los trenes y, por tanto, reduciendo a la mitad el tiempo de cada viaje. Pero no se ha hecho así. Se optó por otorgar a Sevilla un privilegio más entre los muchos que le han llovido con ocasión de la EXPO.

Sin embargo, lo cierto es que el comentario general de los pasajeros era favorable al AVE y contrario al avión. Pues bien, si RENFE se decidiera a mejorar el recorrido objeto de este comentario, mucha gente que hoy viaja por carretera, sustituiría la mala, pelagrosísima e in-

completa autovía Madrid-Tarancón-Motilla-Requena-Valencia, por un buen tren, que prácticamente daría servicio a las más importantes ciudades del trayecto. Mejorarse el servicio y la línea dejará de tener déficit. Muchos abandonarían la carretera.

A mi juicio, tras la EXPO y las Olimpiadas, debería haber llegado el tiempo de Valencia. Es la hora, debe ser la hora, de Valencia. Una Valencia incomunicada, como recuerdan los Seminarios magníficamente organizados por la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados en varias ocasiones. Valencia tiene buenas comunicaciones verticales, es decir hacia el Norte y el Sur, pero malas horizontales, hacia el centro y hacia el Este. Es así una ciudad centrífuga, no centripeta. Y si ello en lo cultural puede tener ventajas, en lo económico es gravísimo.

Ni la autovía es la autopista que Valencia debería disponer para su relación con Madrid, ni los trenes que la comunican con la capital están a la altura de los tiempos. La autovía exige como ya ha planteado con toda lógica y acierto la empresarial valenciana, su conversión rápida en autopista. Aquí no caben demoras, justificaciones, realizada ya la EXPO.

Con respecto al ferrocarril, dos son las acciones prioritarias: 1) mejorar la línea Madrid-Cuenca-Valencia, en vías y composiciones. 2) Unir Valencia con Madrid a través del AVE. Pues bien, tal vez ambas acciones pueden resolverse a través del AVE. Se nos dice que el próximo AVE será el Madrid-Barcelona. De acuerdo, pero hagámoslo por Valencia. Prácticamente el tiempo de recorrido sería bastante similar. Pero la diferencia con otras alternativas es que ésta comunicaría un corredor demográfico más poblado, pues uniría al menos las siguiente ciudades de singular importancia: Madrid-Cuenca-Valencia Castellón-Tarragona-Barcelona-Gerona. Tal vez incluso cabrían otras paradas intermedias. Si entre Madrid y Sevilla hay tres paradas (Ciudad Real, Puertollano y Córdoba), nada impide que en un trayecto que es casi el doble puedan existir 6-7 paradas.

Si la rentabilidad de la inversión está ligada — como lo está — al uso, no cabe duda que la demografía de las poblaciones y áreas mencionadas, unidas a su pujanza económica y alta potencialidad de sus recursos y a la capacidad y aptitudes, demostradas, de sus habitantes para el "bussines", hacen este recorrido mucho más interesante que cualquier otro alternativo. Ese corredor centro-mediterráneo es, sin dudas, más atractivo para la inversión que el directo.

Por otra parte, parece que se ha aprendido ya lo suficiente como para apostar por una alta velocidad española de verdad. Es decir con vía como la actual de Madrid-Sevilla y Talgo. Ello haría que el coste de la inversión a realizar fuera mucho menor que la que ha sido necesaria para la EXPO.

Estúdiense soluciones. Lo que no parece aceptable es que se nos diga que se cierra la línea Madrid-Cuenca-Valencia, por razón de déficit. Todo un debate de filosofía económica podría plantearse alrededor de qué es un servicio público y cómo se finanza. Pero, sin entrar en ello, también cabría preguntarse después del 12 de octubre de este año, cuál será el resultado de explotación del AVE Madrid-Sevilla, sin EXPO. Probablemente, veríamos algunas contradicciones entre los criterios que se aplican con Valencia y con Sevilla. Si ésta es la hora de Valencia, demuéstrese en las comunicaciones. Los trenes y la autovía son una buena forma de manifestar el sentido de la apuesta.

## ¿Es la hora de Valencia?

El diario "El País" del pasado miércoles 10 de junio, en su página 4ª titula una información del modo siguiente: "RENFE se propone cerrar 22 líneas regionales de poca ocupación si no le subvencionan el déficit". Más adelante en un mapa se señalan las líneas a suprimir. Entre ellas figura la línea Cuenca-Valencia. Habría pues que deducir con arreglo al título de la noticia que la mencionada línea es de carácter "regional". Sin embargo, la revista de RENFE titulada "Paisajes desde el tren" (Nº 20 de junio del actual) en sus páginas 83-84 publica a doble página un mapa de España donde se dibujan de color azul las líneas denominadas de Largo Recorrido. Entre ellas, la Madrid-Cuenca-Valencia, uno de cuyos tramos, Cuenca-Valencia, parece quiere ahora suprimirse.

Uno ya ha visto casi de todo. Pero esto resulta al menos, permítanme que así lo califique, paradójico. En primer lugar ésta es una línea que la propia RENFE califica de Largo Recorrido, pero por lo que se ve pretende convertirla en "Corto Recorrido". Porque si a la

línea Madrid-Cuenca-Valencia, se le suprime el tramo Cuenca-Valencia, quedará en una línea claramente regional y de corto, muy corto, recorrido. Se dice en la información que esa línea y para ese trayecto sólo tomaron el tren 42.000 pasajeros. ¡Pues claro! ¿Qué pretenden, que después de haber deteriorado la línea durante años, tras haber eliminado el comodísimo y rapidísimo tren Talgo que circulaba por ella y haberlo sustituido por unas composiciones tercermundistas, todavía circulen más pasajeros. Señores de RENFE ¡lo que es un milagro es que "todavía" circulemos (me incluyo) tantos pasajeros! La cuestión no es cerrar por falta de pasajeros, sino mejorar para ganar pasajeros. Eso es lo que haría cualquier empresa que no vendiera sus productos. El ejemplo del AVE lo corrobora.

He tenido la fortuna de viajar en el AVE hace unos días. Recomiendo a todos la experiencia. El tren es agradable, muy rápido, sale a su hora y llega casi con adelanto. El servicio a bordo es bueno. Los asientos cómodos, aun-

que quizás algo inclinados y la disposición fija de demasiados asientos en contra de la dirección de la marcha, no es agradable. Es más silencioso que el avión. Se llega antes a la estación que al aeropuerto. Y uno no debe hacer de "cordero" como en los fingers de los aeropuertos. En suma, como decía al inicio, una fortuna.

Durante las casi tres horas de viaje a Sevilla pensé, en cambio, en su coste, alto coste, que según los expertos está entre los 700.000 millones y el billón (español) de pesetas. Es evidente que con ese presupuesto podrían haberse realizado otras inversiones posibles, como por ejemplo mejorar todas las líneas españolas de largo recorrido (entre otras la Madrid-Cuenca-Valencia), duplicando la velocidad de los trenes y, por tanto, reduciendo a la mitad el tiempo de cada viaje. Pero no se ha hecho así. Se optó por otorgar a Sevilla un privilegio más entre los muchos que le han llovido con ocasión de la EXPO.

Sin embargo, lo cierto es que el comentario general de los pasajeros era favorable al AVE y contrario al avión. Pues bien, si RENFE se decidiera a mejorar el recorrido objeto de este comentario, mucha gente que hoy viaja por

carretera, sustituiría la mala, peligrosísima e incompleta autovía Madrid-Tarancón-Motilla-Requena-Valencia, por un buen tren, que prácticamente daría servicio a las más importantes ciudades del trayecto. Mejórese el servicio y la línea dejará de tener déficit. Muchos abandonarán la carretera.

A mi juicio, tras la EXPO y las Olimpiadas, debería haber llegado el tiempo de Valencia. Es la hora, debe ser la hora, de Valencia. Una Valencia incomunicada, como recuerdan los Seminarios magníficamente organizados por la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados en varias ocasiones. Valencia tiene buenas comunicaciones verticales, es decir hacia el Norte y el Sur, pero malas horizontales, hacia el centro y hacia el Este. Es así una ciudad centrífuga, no centrípeta. Y si ello en lo cultural puede tener ventajas, en lo económico es gravísimo.

Ni la autovía es la autopista que Valencia debería disponer para su relación con Madrid, ni los trenes que la comunican con la capital están a la altura de los tiempos. La autovía exige como ya ha planteado con toda lógica y acierto la empresarial valenciana, su conversión rápida en autopista. Aquí no caben demoras, justificaciones, realizada ya la EXPO.

Con respecto al ferrocarril, dos son las acciones prioritarias: 1) mejorar la línea Madrid-Cuenca-Valencia, en vías y composiciones. 2) unir Valencia con Madrid a través del AVE. Pues bien, tal vez ambas acciones pueden resolverse a través del AVE. Se nos dice que el próximo AVE será el Madrid-Barcelona. De acuerdo, pero hagámoslo por Valencia. Prácticamente el tiempo de recorrido sería bastante similar. Pero la diferencia con otras alternativas es que ésta comunicaría un corredor demográfico más poblado, pues uniría al menos las siguientes ciudades de singular importancia: Madrid-Cuenca-Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona-Gerona. Tal vez incluso cabrían otras paradas intermedias. Si entre Madrid y Sevilla hay tres paradas (Ciudad Real, Puertollano y Córdoba), nada impide que en un trayecto que es casi el doble puedan existir 6-7 paradas.

Si la rentabilidad de la inversión está ligada –como lo está– al uso, no cabe duda que la demografía de las poblaciones y áreas mencionadas, unidas a su pujanza económica y a alta potencialidad de sus recursos ya la capacidad y aptitudes, demostradas, de sus habitantes para el “bussines”, hacen este recorrido mucho más interesante que cualquier otro alternativo. Ese

corredor centro-mediterráneo es, sin dudas, más atractivo para la inversión que el directo.

Por otra parte, parece que se ha aprendido ya lo suficiente como para apostar por un alta velocidad española de verdad. Es decir con vía como la actual de Madrid-Sevilla y Talgo. Ello haría que el coste de la inversión a realizar fuera mucho menor que la que ha sido necesaria para la EXPO.

Estúdiense soluciones. Lo que no parece aceptable es que se nos diga que se cierra la línea Madrid-Cuenca-Valencia, por razón de déficit. Todo un debate de filosofía económica podría plantearse alrededor de qué es un servicio público y cómo se finanza. Pero, sin entrar en ello, también cabría preguntarse después del 12 de octubre de este año, cuál será el resultado de explotación del AVE Madrid-Sevilla, sin EXPO. Probablemente, veríamos algunas contradicciones entre los criterios que se aplican con Valencia y con Sevilla. Si ésta es la hora de Valencia, demuéstrese en las comunicaciones. Los trenes y la autovía son una buena forma de manifestar el sentido de la apuesta.



## Otra D. O. para Requena

Por Jaime Lamo de Espinosa



Voy a escribir sobre gastronomía requenense. Pero permítaseme, y sígame con paciencia el lector, una pequeña digresión sobre las razones de estas líneas.

Requena viene sufriendo, desde hace no muchos años, una agresión larvada y silenciosa de efectos grandemente perjudiciales para su vida económica. Hay municipios españoles que existen, sí, pero en la realidad apenas si son conocidos porque su alejamiento de vías centrales de comunicación les deja fuera del escenario donde se desarrolla la vida económica.

Pues bien, algo de eso le ha ocurrido a Requena en épocas recientes. De ser la encrucijada del acceso a Valencia desde Castilla en tiempos del Cid, de ser la ciudad por la que el célebre ilustrado castellanense Ponz llega a tierras valencianas, de ser, en suma, en todas las épocas, el paso obligado entre la Corte — hoy diríamos Madrid — y Valencia, Requena ha quedado, por decisión incomprensible del MOPT, al margen, literalmente, de los flujos reales de comunicación. Mírese con atención un mapa de carreteras españolas y se verá que Requena y su comarca se sitúan hoy entre los ejes de Madrid-Zaragoza-Barcelona y el nuevo eje, artificial creación de la última década, de Madrid-Albacete-Valencia. Lo mismo sucede con el ferrocarril.

El trazado de la autovía de Levante por Albacete desvió una buena parte del tráfico que antes pasaba por Requena, camino de Valencia y de las playas de Gandía, Jávea, etcétera, por la nueva carretera. Ahora, por fin, se está terminando el tramo de autovía Valencia-Requena. Pero quedarán los más de 100 kilómetros hasta enlazar con Honrubia, tramo éste que ni está aprobado, ni concursado, ni iniciada su ejecución. ¿Cuándo se finalizará? Como dicen los italianos: "Chi lo sa?"

De otra parte, Requena era parada obligada de un ferrocarril centenario de Madrid a Valencia, por Cuenca. También los nuevos trazados han hecho configurar un tren a Valencia, pero no por el sitio más directo, por Cuenca y Requena, sino describiendo un arco, por Albacete, nuevamente. Esa circunstancia unida a la deliberada actuación de Renfe tendente a deteriorar los servicios y composiciones de la vieja línea por Requena, con la finalidad de cerrarla, también ha apartado a Requena de las vías "reales" de comunicación. Así se puede afirmar que si hoy Requena está más cerca de Valencia que nunca por carretera, está también más lejos que nunca del resto de España por carretera o por ferrocarril.

Pues bien, todo este largo esordio viene a cuento, fíjense ustedes de la feliz iniciativa convocada por el Ayuntamiento de Requena y por la Consejería de Agricultura de la Generalitat, de realizar la Semana del Embutido de Requena, que se inició el pasado 18 y que durante una semana proclamará a los cuatro vientos las virtudes de los embutidos, frescos (longanizas o morcillas) o curados (chorizos, salchichón, güeña, longaniza de pascua, etcétera), de Requena.

Y, ¿por qué tienen relación ambos

temas? Porque antes los embutidos de Requena eran conocidísimos cuando las comunicaciones de Requena con su entorno lejano y próximo facilitaba el paso, la parada. Requena y los viajeros podían disfrutar de la gastronomía requenense, tan diferente a la del litoral valenciano como diferente es su suelo, orografía y climatología. Aquí la gastronomía está basada en platos recios: los gazpachos manchegos o de caza, el morteruelo, el ajoarriero... y los embutidos. Sin embargo, ahora las dificultades de comunicación han deteriorado ese conocimiento espontáneo y directo. Por eso ha sido preciso, ahora, aprovechando esa excepción que representa la proximidad de Valencia a Requena por la autovía, lanzar un grito a la opinión pública advirtiendo que los industriales y carniceros de Requena siguen ahí.

He asistido, con deleite, al día de la inauguración a la feliz conjunción entre los embutidos y los buenos vinos de Requena. En la zona se ha dado un salto cualitativo importante pasando de vinos de coupagne, de muy alto contenido en tanino, a elaboraciones de rosado fresco muy apreciadas hoy, a tintos con mezcla de Bobal y Tempranillo que nada tiene que envidiar a los de otras Demarcaciones de Origen (DO) con más fama, pero a veces con peores vinos, y o a los blancos de Macabeo, especialmente, afrutados y bien hechos. Por no mencionar los cavas, tan conocidos hoy en el viejo Reino de Valencia y más allá de nuestras fronteras.

Pues bien, catando embutidos y vinos, degustando una vez más esas longanizas o morcillas de Requena que no tienen parangón en la gastronomía española, hablábamos un amplio grupo de requenenses sobre la posibilidad de crear una DO para el embutido de Requena. Ya la tienen sus vinos. Pero no existe para estos embutidos, que tienen personalidad y clase. Cierto es que se encontrarán dificultades para la exacta y exclusiva definición de los productos.

Pero estoy seguro que los técnicos y las autoridades regionales o nacionales lograrán tal definición precisa y darán satisfacción a esta legítima ambición colectiva.

En Requena existe una empinada cuesta, en escalera, que lleva desde el arrabal a la vieja villa medieval. Esa cuesta se llama — se ha llamado siempre — la cuesta de las Carnicerías. Los actuales industriales tienen, pues, una larga historia de siglos a sus espaldas. Y quieren volver a ser conocidos y a que las gentes de toda España viajen — por tren o carreteras de finales del siglo XX y paren en Requena. En el Romancero del Cid se puede leer:

*Rodrigo partió a Requena  
y también el rey se parte  
juntamente con los condes  
porque el Cid los vea y fablé.*

Venga, pues, a Requena y paren aquí, como el Cid, visiten la ciudad medieval, la casa del Cid, iglesias góticas de Santa María o el Salvador, la vieja fortaleza, etcétera. Hagan como aquellos reyes de España, Alfonso X el Sabio; Jaime I, el Conquistador; el emperador Carlos I; Felipe III; el archiduque de Austria, Felipe V; José Napoleón; etcétera, que pararon y a buen seguro que comieron y disfrutaron de los buenos embutidos y los magníficos vinos requenenses.

## Otra D. O. para Requena

Voy a escribir sobre gastronomía requenense. Pero permítaseme, y sígame con paciencia el lector, una pequeña digresión sobre las razones de estas líneas. Requena viene sufriendo, desde hace no muchos años, una agresión larvada y silenciosa de efectos grandemente perjudiciales para su vida económica. Hay municipios españoles que existen, sí, pero en la realidad apenas si son conocidos porque su alejamiento de vías centrales de comunicación les deja fuera del escenario donde se desarrolla la vida económica.

Pues bien, algo de eso le ha ocurrido a Requena en épocas recientes. De ser la encrucijada del acceso a Valencia desde Castilla en tiempos del Cid, de ser la ciudad por la que el célebre ilustrado castellanense Ponz llega a tierras valencianas, de ser, en suma, en todas las épocas, el paso obligado entre la Corte—hoy diríamos Madrid— y Valencia, Requena ha quedado, por decisión incomprensible del MOPT, al margen, literalmente, de los flujos reales de comunicación. Mírese, con atención un mapa de carreteras españolas y se verá que

Requena y su comarca se sitúan hoy entre los ejes de Madrid-Zaragoza-Barcelona y el nuevo eje, artificial creación de la última década, de Madrid-Albacete-Valencia. Lo mismo sucede con el ferrocarril.

El trazado de la autovía de Levante por Albacete desvió “una buena parte del tráfico que antes pasaba por Requena, camino de Valencia y de las playas de Gandía, Jávea, etcétera, por la nueva carretera. Ahora, por fin, se está terminando el tramo de autovía Valencia-Requena Pero quedarán los más de 100 kilómetros hasta enlazar con Honrubia, tramo éste que ni está aprobado, ni concursado, ni iniciada su ejecución, ¿Cuándo se finalizará? Como dicen los italianos: “chi lo sa”...

De otra parte, Requena era parada obligada de un ferrocarril centenario de Madrid a Valencia, por Cuenca. También los nuevos trazados han hecho configurar un tren a Valencia, pero no por el sitio más directo, por Cuenca y Requena, sino describiendo un arco por Albacete, nuevamente. Esa circunstancia unida a la deli-

berada actuación de Renfe tendente a deteriorar los servicios y composiciones de la vieja línea por Requena, con la finalidad de cerrarla, también ha apartado a Requena de las vías “reales” de comunicación. Así se puede afirmar que si hoy Requena está más cerca de Valencia que nunca por carretera, está también más lejos que nunca del resto de España por carretera o por ferrocarril.

Pues bien, todo este largo exordio viene a cuento, fíjense ustedes de la feliz iniciativa convocada por el Ayuntamiento de Requena y por la Consejería de Agricultura de la Generalitat, de realizar la Semana del Embutido de Requena, que se inició el pasado 18 y que durante una semana proclamará a los cuatro vientos las virtudes de los embutidos, frescos (longanizas o morcillas) o curados (chorizos, salchichón, güeña, longaniza de pascua, etcétera), de Requena.

Y, ¿por qué tienen relación ambos temas? Porque antes los embutidos de Requena eran conocidísimos cuando las comunicaciones de Requena con su entorno lejano y próximo facilitaba, el paso, la parada. Requena y los viaje-

ros podían disfrutar de la gastronomía requenense, tan diferente a la del litoral valenciano como diferente es su suelo, orografía y climatología. Aquí la gastronomía está basada en platos recios: los gazpachos manchegos o de caza, el morteruelo, el ajoarriero, y los embutidos. Sin embargo, ahora las dificultades de comunicación han deteriorado ese conocimiento espontáneo y directo. Por eso ha sido preciso, ahora, aprovechando esa excepción que representa la proximidad de Valencia a Requena por la autovía, lanzar un grito a la opinión pública advirtiendo que los industriales y carniceros de Requena siguen ahí.

He asistido, con deleite, el día de la inauguración a la feliz conjunción entre los embutidos y los buenos vinos de Requena. En la zona se ha dado un salto cualitativo importante pasando de vinos de coupage, de muy alto contenido en tanino, a elaboraciones de rosado fresco muy apreciadas hoy, a tintos con mezcla de Bobal y Tempranillo que nada tiene que envidiar a las de otras Denominaciones de Origen (D.O.) con más fama, pero a veces con peores vinos, y

o a los blancos de Macabeo, especialmente, afrutados y bien hechos. Por no mencionar los cavas, tan conocidos hoy en el viejo Reino de Valencia y más allá de nuestras fronteras.

Pues bien, catando embutidos y vinos, degustando una vez más esas longanizas o morcillas de Requena que no tienen parangón en la gastronomía española, hablábamos un amplio grupo de requenenses sobre la posibilidad de crear una D.O. para el embutido de Requena. Ya la tienen sus vinos. Pero no existe para estos embutidos, que tienen personalidad y clase. Cierto es que se encontrarán dificultades para la exacta y excluyente definición de los productos. Pero estoy seguro que los técnicos y las autoridades regionales o nacionales lograrán tal definición precisa y darán satisfacción a esta legítima ambición colectiva.

En Requena existe una empinada cuesta, en escalera, que lleva desde el arrabal a la vieja villa medieval. Esa cuesta se llama –se ha llamado siempre– la cuesta de las Carnicerías. Los actuales industriales tienen, pues, una larga historia de siglos a sus espaldas. Y quie-

ran volver a ser conocidos y a que las gentes de toda España viajen –por tren o carreteras de finales del siglo XX– y paren en Requena. En el Romancero del Cid se puede leer:

*Rodrigo partió a Requena  
y también el rey se parte  
juntamente con los condes  
porque el Cid los vea y fable.*

Venga, pues, a Requena y paren aquí, como el Cid, visiten, la ciudad medieval, la casa del Cid, iglesias góticas de Santa María o el Salvador, la vieja fortaleza, etcétera. Hagan como aquellos reyes de España: Alfonso X el Sabio; Jaime I, el Conquistador; el emperador Carlos I; Felipe III; el archiduque de Austria, Felipe V; José Napoleón; etcétera, que pararon y a buen seguro que comieron y disfrutaron de los buenos embutidos y los magníficos vinos requenenses.



## AVE Madrid-Valencia

Por Jaime Lamo de Espinosa



Leo en LAS PROVINCIAS (5-7-1998) que el AVE Madrid-Valencia hará el recorrido en dos horas y media. Y leo, casi al tiempo, en "El Mundo" (6-7-1998) que el AVE Madrid-Barcelona tardará algo menos de dos horas y media en el trayecto. Y leo y releo uno y otro y no puedo creer cuanto leo.

¿Tiempos iguales para recorridos que uno es el doble, aproximadamente, del otro? Algo, me parece, no casa en las dos informaciones.

Y claro la maldita aritmética me hace, seguidamente, un lío. Vamos a ver, yo sé que Sevilla está a 538 km. de Madrid y el AVE tarda unas 2 horas y media. Sé también que Córdoba está a unos 400 km. de Madrid y el AVE tarda hora y tres cuartos. Compruebo que Barcelona y Valencia están a unos 620 km. y 350 km., respectivamente. Y con esas distancias ¿el AVE Madrid-Barcelona y el AVE Madrid-Valencia tardarán lo mismo en recorridos tan dispares? No puede ser. Y lo que decía el torero "lo que no puede ser, no puede ser y además es imposible."

Ante esta paradoja la memoria me lleva a aquellos problemas —¿los recuerdan ustedes?— que debíamos resolver en bachillerato que consistían en un tren que avanzaba con velocidad uniforme y debía calcularse cuánto tardaría en llegar desde el punto de salida al de destino. Pues en ello me dio por pensar el otro día ante estas lecturas. Como mi asombro era tan grande, procedí a calcular la velocidad media que, en principio, desarrollarán unos y otros y dividiendo espacio por tiempo (esta vieja fórmula creo que no ha cambiado) llego a los siguientes resultados: AVE Madrid-Sevilla 175 km/hora; AVE Madrid-Barcelona 248 km/hora y AVE Madrid-Valencia 140 km/hora. La confusión llegó a este punto es infinita.

Sin embargo, pronto encuentro una justificación a la diferencia entre el de Sevilla y el de Barcelona. La información decía que el tren AVE que se destinará a Barcelona es de nueva generación y será más rápido que el de Sevilla. Eso justifica que el tiempo sea igual al que es preciso para recorrer una distancia superior a la de Sevilla a Madrid, pues desarrollará una velocidad muy superior, incluso alcanzará una velocidad punta de 350 km/hora. Pero entonces, me preguntaba yo, como valenciano: ¿Cómo puede ser que el AVE Madrid-Valencia vaya a precisar de un tiempo igual que el actualmente necesario para recorrer 438 km. a

Sevilla o el que empleará en 620 km. con Barcelona, si la distancia es un 20% menor que la de Sevilla y un casi 50% inferior a la de Barcelona? ¿Es que el tren que se empleará en Valencia será de una generación anterior al de Barcelona en lugar de ser de igual generación e incluso posterior, pues posterior será la entrada en funcionamiento? ¿Será un tren veloz, pero no un AVE?

La respuesta, ironías aparte, viene dada por dos hechos: el trazado elegido y el tipo de AVE. En el trazado Madrid-Barcelona y en el Madrid-Sevilla se optó conforme a las leyes de la geometría anteponiendo la línea recta (sigue siendo la línea más corta entre dos puntos) a cualquier otra. Pero aquí, en el de Valencia, parece que se opta por describir una generosa curva, vía Albacete, por el Sur de la línea recta ideal. Y es que en esto del AVE Madrid-Valencia existen dos posibles trazados—grosso modo— uno por Cuenca o sus cercanías, lo que da un trazado muy parecido a la línea recta entre las ciudades de origen y destino y, el otro, por Albacete, trazando una amplia curva, un rodeo que alarga enormemente el tiempo de recorrido anterior en más de una hora tanto para Valencia como para Castellón.

Es verdad que esa curva tiene alguna justificación. Ese recorrido por Albacete requiere unas inversiones mucho menores. De 150.000 millones habla la información valenciana. Con ese presupuesto y los tiempos de llegada a Alicante, Valencia y Castellón se deduce claramente que se ha optado por la solución de un Velocidad Alta (VA)—ojo, no un Alta Velocidad (AVE), es decir otro tipo de tren— y con trayecto por Albacete, La Encina. Este trazado y ese tren son, sin duda, más económicos. Pero ¿se imaginan ustedes si a Barcelona se le hubiera dicho que el AVE más económico debía ser por Valencia en lugar de por Zaragoza alargando el tiempo de duración en una o dos horas? ¿Y que además no sería AVE sino Velocidad Alta? ¿Hasta dónde se hubieran oído las protestas?

Seamos sensatos, si Madrid-Barcelona podrá hacerse en el futuro con un AVE en unas dos horas y media, la regla de tres demuestra que Madrid-Valencia por Cuenca o sus inmediaciones y con AVE, no Velocidad Alta insisto, debería hacerse en un mínimo de una hora y un máximo de hora y media. Pero nada que vaya más lejos tiene sentido ni razón. Al menos en mi opinión, puramente personal. Salvo que se quiera tratar ahora a Valencia como ya se hizo con la nacional III y que tanto tiempo y esfuerzo ha costado enmendar y terminar. Todo apoya,

por tanto, el trazado directo, el más rápido. Y en AVE. Y con ese recorrido los tiempos a Valencia y a Castellón se reducirán en una hora o algo más y Madrid-Alicante sería indiferente, pues en ambos casos estaría a unas 2.20 horas.

Es cierto que la inversión se eleva a unos 450/550.000 millones, pero convierte los tiempos de viaje a Valencia y Castellón en los más competitivos, el tiempo de viaje a Alicante es igual al de cualquier otra alternativa, tiene un impacto ambiental moderado y aunque supone un mayor coste de infraestructuras también es cierto que puede prestar servicio a un mayor número de poblaciones.

La discusión no es baladí. De este tema depende en mucho el futuro de la Comunidad. Una vez realizado no se hará otro. Seguro. Optar ahora por un AVE o por un Velocidad Alta es una opción cuasi definitiva en un periodo de 10/15 años. Salvo que se haga ahora un sucedáneo del AVE por Albacete con recursos públicos y se programe, también ahora, simultáneamente un AVE, ese sí, el auténtico, por Cuenca, con financiación mixta pública y privada, fundamentalmente privada. Sólo así la costa valenciana será la costa natural de Madrid, la costa del fin de semana... siempre que la distancia sea breve. Si el tiempo necesario para ir a la playa un fin de semana—o, en sentido inverso, a resolver problemas o negocios en Madrid—es de una y media horas, los viajes y el número de pasajeros será mucho más alto que si el mismo recorrido requiere una hora más de tiempo.

Eso significa que conviene reflexionar sobre el trazado y el tipo de tren por el que se va a optar. Pero seamos sensatos. Haga el sector público si así se quiere el Velocidad Alta por Albacete. Pero hágase también por inversores privados, en régimen de concesión, y cuanto antes un AVE verdadero, no un sucedáneo, por Cuenca o sus cercanías. Sólo así los tiempos de recorrido serán los idóneos para este tipo de transporte, sin penalizar a Valencia y a Castellón. Y siendo neutrales en el tiempo de recorrido con Alicante. Desde luego trazar un Madrid-Valencia por Albacete con un tren de Velocidad Alta, en base sólo a razones económicas, puede destruir el mismo "concepto" de Alta Velocidad. Un tren de Alta Velocidad es, por su propia naturaleza, un tren pensado para recorrer el espacio que separa dos puntos geográficos en el más breve tiempo posible. Y por tanto, todo lo que sea alargar ese tiempo en razón a otros objetivos es transformar ese AVE en un ave desplumada (Velocidad Alta) que lejos de volar, correrá, sí,... Pero poquito.

# AVE Madrid-Valencia

Leo en LAS PROVINCIAS (5-7-1998) que el AVE Madrid-Valencia hará el recorrido en dos horas y media. Y leo, casi al tiempo, en “El Mundo” (6-7-1998) que el AVE Madrid-Barcelona tardará algo menos de dos horas y media en el trayecto. Y leo y releo uno y otro y no puedo creer cuanto leo. ¿Tiempos iguales para recorridos que uno es el doble, aproximadamente, del otro?. Algo, me parece, no casa en las dos informaciones.

Y claro la maldita aritmética me hace, seguidamente, un lío. Vamos a ver, yo sé que Sevilla está a 538 km. de Madrid y el AVE tarda unas 2 horas y media. Sé también que Córdoba está a unos 400 km. de Madrid y el AVE tarda hora y tres cuartos. Compruebo que Barcelona y Valencia están a unos 620 km. y 350 km., respectivamente. Y con esas distancias ¿el AVE Madrid-Barcelona y el AVE Madrid-Valencia tardarán lo mismo en recorridos tan dispares? No puede ser. Y lo que decía el torero “lo que no puede ser, no puede ser y además es imposible”.

Ante esta paradoja la memoria me lleva a aquellos problemas –¿los recuerdan ustedes?– que debíamos resolver en bachillerato que consistían en un tren que avanzaba con velocidad uniforme y debía calcularse cuánto tardaría en llegar desde el punto de salida al de destino. Pues en ello me dio por pensar el otro día ante estas lecturas. Como mi asombro era tan grande, procedí a calcular la velocidad media que, en principio, desarrollarán unos y otros y dividiendo espacio por tiempo (esta vieja fórmula creo que no ha cambiado) llego a los siguientes resultados: AVE Madrid-Sevilla 175 km/hora; AVE Madrid-Barcelona 248 km/hora y AVE Madrid-Valencia 140 km/hora. La confusión llegado a este punto es infinita. Sin embargo, pronto encuentro una justificación a la diferencia entre el de Sevilla y el de Barcelona. La información decía que el tren AVE que se destinará a Barcelona es de nueva generación y será más rápido que el de Sevilla. Eso justifica que el tiempo sea igual al que es preciso para recorrer una distancia superior a la de Sevilla a

Madrid, pues desarrollará una velocidad muy superior, incluso alcanzará una velocidad punta de 350 km/hora. Pero entonces, me preguntaba yo como valenciano: ¿Cómo puede ser que el AVE Madrid-Valencia vaya a precisar de un tiempo igual que el actualmente necesario para recorrer 438 km. a Sevilla o el que empleará en 620 km. con Barcelona, si la distancia es un 20% menor que la de Sevilla y un casi 50% inferior a la de Barcelona? ¿Es que el tren que se empleará en Valencia será de una generación anterior al de Barcelona en lugar de ser de igual generación e incluso posterior, pues posterior será la entrada en funcionamiento? ¿Será un tren veloz, pero no un AVE?

La respuesta, ironías aparte, viene dada por dos hechos: el trazado elegido y el tipo de AVE. En el trazado Madrid-Barcelona y en el Madrid-Sevilla se optó conforme a las leyes de la geometría anteponiendo la línea recta (sigue siendo la línea más corta entre dos puntos) a cualquier otra. Pero aquí, en de Valencia, parece que se opta por describir una generosa curva, vía Albacete, por el Sur de la línea recta ideal. Y es que esto del AVE Madrid-Valencia existen dos posibles trazados –grosso modo– uno por Cuenca o sus cercanías, lo que da un trazado muy parecido a la línea recta entre las ciudades de origen y destino y, el otro, por Albacete, trazando una amplia curva, un rodeo

que alarga enormemente el tiempo de recorrido anterior en más de una hora tanto para Valencia como para Castellón.

Es verdad que esa curva tiene alguna justificación. Ese recorrido por Albacete requiere unas inversiones mucho menores. De 150.000 millones habla la información valenciana. Con ese presupuesto y los tiempos de llegada a Alicante, Valencia y Castellón se deduce claramente que se ha optado por la solución de un Velocidad Alta (VA) –ojo/no un Alta Velocidad (AVE), es decir otro tipo de tren– y con trayecto por Albacete, La Encina. Este trazado y ese tren son, sin duda, más económicos. Pero ¿se imaginan ustedes si a Barcelona se le hubiera dicho que el AVE más económico debía ser por Valencia en lugar de por Zaragoza alargando el tiempo de duración en una o dos horas? ¿Y que además no sería AVE sino Velocidad Alta? ¿Hasta dónde se hubieran oído las protestas?

Seamos sensatos, si Madrid-Barcelona podrá hacerse en el futuro con un AVE en unas dos horas y media, la regla de tres demuestra que Madrid-Valencia por Cuenca o sus inmediaciones y con AVE, no Velocidad Alta insisto, debería hacerse en un mínimo de una hora y un máximo de hora y media. Pero nada que vaya más lejos tiene sentido ni razón. Al menos en mi opinión, puramente personal. Salvo que se quiera tratar ahora a Valencia como ya se hizo

con la nacional III y que tanto tiempo y esfuerzo ha costado enmendar y terminar. Todo apoya, por tanto, el trazado directo, el más rápido. Y en AVE. Y con ase recorrido los tiempos a Valencia y a Castellón se reducirán en una hora o algo más y Madrid-Alicante sería indiferente, pues en ambos casos estaría a unas 2,20 horas.

Es cierto que la inversión se eleva a unos 450/550.000 millones, pero convierte los tiempos de viaje a Valencia y Castellón en los más competitivos, el tiempo de viaje a Alicante es igual al de cualquier otra alternativa, tiene un impacto ambiental moderado y aunque supone un mayor coste de infraestructuras también es cierto que puede prestar servicio a un mayor número de poblaciones.

La discusión no es baladí. De este tema depende en mucho el futuro de la Comunidad. Una vez realizado no se hará otro. Seguro. Optar ahora por un AVE o por un Velocidad Alta es una opción cuasi definitiva en un periodo de 10/15 años. Salvo que se haga ahora un sucedáneo del AVE por Albacete con recursos públicos y se programe, también ahora, simultáneamente un AVE, ese sí, el auténtico, por Cuenca, con financiación mixta pública y privada, fundamentalmente privada. Sólo así la costa valenciana será la costa natural de Madrid, la costa del fin de semana... siempre que la distancia sea breve. Si el tiempo necesario para ir a la playa un fin de

semana –o, en sentido inverso, a resolver problemas o negocios en Madrid– es de una a una y media horas, los viajes y el número de pasajeros será mucho más alto que si el mismo recorrido requiere una hora más de tiempo.

Eso significa que conviene reflexionar sobre el trazado y el tipo de tren por el que se va a optar. Pero seamos sensatos. Haga el sector público si así se quiere el Velocidad Alta por Albacete. Pero hágase también por inversores privados, en régimen de concesión, y cuanto antes un AVE verdadero, no un sucedáneo, por Cuenca o sus cercanías. Sólo así los tiempos de recorrido serán los idóneos para este tipo de transporte, sin penalizar a Valencia y a Castellón. Y siendo neutrales en el tiempo de recorrido con Alicante. Desde luego trazar un Madrid-Valencia por Albacete con un tren de Velocidad Alta, en base sólo a razones económicas, puede destruir el mismo “concepto” de Alta Velocidad. Un tren de Alta Velocidad es, por su propia naturaleza, un tren pensado para recorrer el espacio que separa dos puntos geográficos en el más breve tiempo posible. Y por tanto, todo lo que sea alargar ese tiempo en razón a otros objetivos es transformar ese AVE en un ave desplumada (Velocidad Alta) que lejos de volar, correrá, sí.... Pero poquito.



# La solución III no es la solución, es el problema

## Sobre el AVE Madrid-Valencia

Por Juan Irazo y Jaime Lamo de Espinosa  
(Catedráticos de Economía de la UNED y de la UP de Madrid)

La necesaria modernización de la sociedad española y la imprescindible mejora de la productividad para poder seguir creciendo, generando empleo y bienestar

social, obliga a realizar fuertes inversiones en infraestructuras, tanto públicas como de iniciativa privada o mixta. El déficit de infraestructuras en nuestro país para poder alcanzar la media de dotación de la Unión Europea requiere unas inversiones adicionales de unos 20 billones de pesetas. Desde la perspectiva del transporte interior, en un país que se tiene que seguir vertebrando y con un sector turístico que representa un 12% del PIB, resulta fundamental impulsar el transporte por ferrocarril como alternativa más eficiente y adecuada al avión, que permita despejar el espacio al tráfico aéreo internacional. Enfocar y resolver correctamente la línea de AVE que unirá Madrid con las tres capitales de la Comunidad Valenciana, es algo donde nos jugamos mucho; tanto, que el trazado puede ser en el futuro una de las grandes soluciones en infraestructuras valencianas o un gran problema.

Existen hoy tres trazados posibles y teóricos. El que llamaremos trazado I, discurre de Madrid a Valencia por Cuenca, con dos ramales, uno, que va a Alicante, desde Cuenca por Albacete y Almansa y otro que va a Castellón desde la misma Valencia. El segundo trazado II, discurre desde Madrid hasta San Clemente, utilizando parte del trazado del AVE a Sevilla, y desde allí se desviarían dos ramales, uno a Valencia y Castellón y el otro a Alicante. Finalmente aparece la solución III, cuya traza es común hasta Almansa con el actual Madrid-Valencia, por Albacete, y desde Almansa establece dos ramales, uno a Valencia y Castellón y otro a Alicante.

Para poder examinar y comparar las diferentes propuestas se deben emplear varios parámetros. Respecto a la duración del trayecto a nadie se le oculta que la demanda de trenes de alta velocidad es por razón de tiempo, es decir, minimiza al máximo la duración del viaje puesto que ésta es la ventaja comparativa de este tren. Pues bien, si comparamos los tiempos de recorrido de los tres trazados resulta que entre

Madrid y Alicante le es indiferente cualquiera de ellos. Sobre el I, el II le añade 5 minutos y el III le ahorra el mismo tiempo. A Castellón sobre la solución I la II le añade 5 minutos, pero la III añade menos que 40 minutos!!! Y finalmente, a Valencia. El trazado III le añade 5 minutos, pero el trazado II lo hace con más de media hora. Por tanto, si aceptamos que el tiempo de recorrido es la cuestión crucial que hace que un tren sea o no de alta velocidad, habrá que convenir que la llamada solución III hará que los viajeros hagan el trayecto Madrid-Valencia en algo menos de 2 horas (105-115 minutos), cuando resulta que puede hacerse en menos de hora y cuarto (75 minutos). Sin embargo, el Madrid-Barcelona se está diseñando para un tiempo de 2 horas y media con una velocidad de 350 Km./hora, debiéndose tener presente que la distancia es aproximadamente el doble que la Madrid-Valencia. Ergo: usando una alta velocidad que lo sea de verdad, podría hacerse Madrid-Valencia incluso en un tiempo menor a la hora. Y con ese criterio no cabe más que la solución I, que iguala los tiempos a Alicante, pero minimiza los tiempos de recorrido a Valencia y Castellón. Por tanto optimiza la capacidad de competencia real con otros trazados y medios de transporte alternativos, carretera y especialmente el avión.

Empleando la racionalidad necesaria y analizando la densidad actual del tráfico entre las ciudades implicadas, si sumamos los tráficos de Valencia, Castellón y Alicante por la actual línea de Albacete es de los más altos de España. Por tráficos, la línea Madrid-Valencia debería haber sido el primer AVE a construirse. Y eso que existen tráficos ocultos y/o potenciales que no suelen sumarse, pero que cuentan en una decisión como ésta. Qué duda cabe que actualmente hay más de 60 circulaciones diarias entre Madrid y Aranjuez, algo menos de 60-56 entre Madrid y Albacete y queda reducida a 42 con Valencia, 40 con Castellón o 34 con Alicante. Pero tan sólo estas cifras no sirven para proyectar el futuro. Este tráfico está viciado y adulterado, por varias razones. La principal es que la demanda de tráfico ferroviario con Levante se ha reducido como consecuencia del encarecimiento relativo en términos de tiempo del tren respecto a otros medios de transporte como el avión o incluso el automóvil. Así, por ejemplo, se ha reducido sustancialmente el tráfico del viejo

tren Madrid-Cuenca-Valencia, como consecuencia de la perversa situación por la que hoy tarda más el tren actual que el viejo Talgo que circulaba hace dos décadas, en el mismo recorrido, lo que no deja de resultar extraño.

Además no se pueden reservar billetes. Pero si un tren regular de viajeros hiciera Madrid-Valencia en una hora o en hora y cuarto, no hay que ser muy linca para darse cuenta que buena parte del tráfico por carretera se desplazaría de la N-III al AVE y lo mismo ocurriría con el tráfico aéreo a Valencia. No digamos Castellón, que por no tener aeropuerto, sólo le cabe el ferrocarril, hoy con la vuelticita o rodeo forzado por Albacete, o la N-III que lo convierte en un recorrido de 4 horas.

Respecto a las inversiones se afirma que la de la fórmula I es mayor que en la III. Sin duda alguna. La culpa es de quien desde hace años, décadas, con empeño, han venido apostando por la línea de Albacete en lugar de la de Cuenca. Si hubieran procedido de otra manera, invirtiendo en mantenimiento y en nuevas composiciones, en dicha línea ese argumento hoy no existiría. Pero aceptando la realidad es más cara la fórmula I que la III. Si, pero lo que ocurre es que la fórmula III es el pasado, es la que hace más de un siglo llevó el ferrocarril a Valencia por Alcázar de San Juan. Valencia todavía lo está pagando. Y cuando hubo la posibilidad de transformar el Madrid-Cuenca-Valencia en la gran línea recta de unión, se volvió a abandonar. ¿Será ésta la tercera derrota por los que no entienden que la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta? Cualesquiera de las razones técnico constructivas que entonces existían, hoy no se producen, la obra de los túneles del AVE a Valladolid, vía Segovia, por no citar más que un caso, es una demostración palpable. Las estimaciones de inversión que se estiman para estas propuestas son de 500.000 millones para la I, 400.000 para la II y cerca de 300.000 para la III. Pero tales versiones no son reales, puesto que la última significaría que el trayecto entre Madrid, Valencia y Castellón a todos los efectos no sería de alta velocidad, sino como mucho de velocidad alta. En este caso si el supuesto viaje Madrid-Valencia se pensase en una duración de unas dos horas, se debería construir otro tipo de tren que requiriese inversiones inferiores, y sin embargo, articularía el territorio dependiendo de Cuenca

pasando por su capital. Esta podría convertirse en un dormitorio privilegiado de Madrid o Valencia, tal y como está sucediendo con Ciudad Real por el establecimiento del AVE Sevilla-Madrid. Asimismo esta solución evita una posible saturación futura del actual trazado del AVE a Sevilla que sería empleado también por otros proyectos futuros al sur de España.

Asimismo, para establecer el trazado más conveniente, es necesario tener presente la voz empresarial. Pídale a los empresarios que establezcan cuál es su preferido, aquel que piensen atrae el mayor número de pasajeros, aquel donde las gentes de Madrid, Valencia, Cuenca, Castellón, Alicante, etc., irán a sus destinos en el plazo más breve posible, con mayor economía de tiempo. Aquel que atenderá mejor la numerosísima población que tiene en Levante su lugar de veraneo y que, con un AVE eficaz, podría ser de fin de semana. La respuesta de empresarios, tanto nacionales como japoneses, alemanes, franceses, es sólo una: el recorrido más corto. Es absurdo consolidar un trazado de 470 km para recorrer 350 km. La Comunidad de Valencia, en su totalidad, se consolidaría como el auténtico puerto y playa de Madrid.

Y hay algo más: la vertebración del territorio. Obsérvese un mapa de España situando las ciudades y trayectos aquí descritos. Pronto se verá que la solución III potencia una zona ya desarrollada, mientras que ahonda en el vacío demográfico y económico de todo lo que está al norte de la N-III. Pero es más, la solución III va en claro perjuicio del desarrollo económico valenciano porque afecta negativamente a su desarrollo turístico y portuario. Valencia ha tenido siempre uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, junto a Barcelona. Es evidente que cualquier alargamiento de las distancias que unan por ferrocarril a Valencia con Madrid y Lisboa y otras ciudades se hace en perjuicio de su puerto y beneficio de otros puertos mediterráneos.

Es hora de decidir. Y hay que ser claro. La solución III no es la solución, es el problema y, sobre todo, se consolida un problema para el futuro que marcará el declive de Valencia a favor de otros territorios. Sería una lástima que el tren Madrid-Valencia tardara proporcionalmente a la distancia, el doble que el Madrid-Barcelona. O... ¿es acaso lo que alguien pretende?

# La solución III no es la solución, es el problema

## *Sobre el AVE Madrid-Valencia*

Por Juan Iranzo y Jaime Lamo de Espinosa  
(Catedráticos de Economía de la UNED y de la UP de Madrid)

La necesaria modernización de la sociedad española y la imprescindible mejora de la productividad para poder seguir creciendo, generando empleo y bienestar social, obliga a realizar fuertes inversiones en infraestructuras, tanto públicas como de iniciativa privada o mixta. El déficit de infraestructuras en nuestro país para poder alcanzar la media de dotación de la Unión Europea requiere unas inversiones adicionales de unos 20 billones de pesetas. Desde la perspectiva del transporte interior, en un país que se tiene que seguir vertebrando y con un sector turístico que representa un 12% del PIB, resulta fundamental impulsar el transporte por ferrocarril como alternativa más eficiente y adecuada al avión, que permita despejar el espacio al tráfico aéreo internacional. Enfocar y resolver correctamente la línea de AVE que unirá Madrid con las tres capitales de la Comunidad Valenciana, es algo donde nos jugamos mucho; tanto, que el trazado puede ser en el futuro una de las grandes soluciones en infraestructuras valencianas o un gran problema.

Existen hoy tres trazados posibles y teóricos\*. El que llamaremos trazado I, discurre de Madrid a Valencia por Cuenca, con dos ramales, uno, que va a Alicante, desde Cuenca por Albacete y Almansa y otro que va a Castellón desde la misma Valencia. El segundo trazado II, discurre desde Madrid hasta San Clemente, utilizando parte del trazado del AVE a Sevilla, y desde allí se desviarían dos ramales, uno a Valencia y Castellón y el otro a Alicante. Finalmente aparece la solución III, cuya traza es común hasta Almansa con el actual Madrid-Valencia, por Albacete, y desde Almansa establece dos ramales, uno a Valencia y Castellón y otro a Alicante.

Para poder examinar y comparar las diferentes propuestas se deben emplear varios parámetros. Respecto a la duración del trayecto a nadie se le oculta que la demanda de trenes de alta velocidad es por razón de tiempo, es decir, minimiza al máximo la duración del viaje puesto que ésta es la ventaja comparativa de este tren. Pues bien, si comparamos los tiem-

\* Nota del editor: en las páginas 108 y 109 se reproducen estos trazados.

pos de recorrido de los tres trazados resulta que entre Madrid y Alicante le es indiferente cualquiera de ellos. Sobre el I, el II le añade 5 minutos y el III le ahorra el mismo tiempo. A Castellón sobre la solución I la II le añade 5 minutos, pero la III inada menos que 40 minutos! Y finalmente, a Valencia. El trazado III le añade 5 minutos, pero el trazado II lo hace con más de media hora. Por tanto, si aceptamos que el tiempo de recorrido es la cuestión crucial que hace que un tren sea o no de alta velocidad, habrá que convenir que la llamada solución III hará que los viajeros hagan el trayecto Madrid-Valencia en algo menos de 2 horas (105-115 minutos), cuando resulta que puede hacerse en menos de hora y cuarto (75 minutos). Sin embargo, el Madrid-Barcelona se está diseñando para un tiempo de 2 horas y media con una velocidad de 350 Km./hora, debiéndose tener presente que la distancia es aproximadamente el doble que la Madrid-Valencia. Ergo: usando una alta velocidad que lo sea de verdad, podría hacerse Madrid-Valencia incluso en un tiempo menor a la hora. Y con ese criterio no cabe más que la solución I, que iguala los tiempos a Alicante, pero minimiza los tiempos de recorrido a Valencia y Castellón. Por tanto optimiza la capacidad de competencia real con otros trazados y medios de transporte alternativos, carretera y especialmente el avión.

Empleando la racionalidad necesaria y analizando la densidad actual del tráfico entre las

ciudades implicadas, si sumamos los tráficos de Valencia, Castellón y Alicante por la actual línea de Albacete es de los más altos de España. Por tráficos, la línea Madrid-Valencia debería haber sido el primer AVE a construirse. Y eso que existen tráficos ocultos y/o potenciales que no suelen sumarse, pero que cuentan en una decisión como ésta. Qué duda cabe que actualmente hay más de 60 circulaciones diarias entre Madrid y Aranjuez, algo menos de 60-56 entre Madrid y Albacete y queda reducida a 42 con Valencia, 40 con Castellón o 34 con Alicante. Pero tan sólo estas cifras no sirven para proyectar el futuro. Este tráfico está viciado y adulterado, por varias razones. La principal es que la demanda de tráfico ferroviario con Levante se ha reducido como consecuencia del encarecimiento relativo en términos de tiempo del tren respecto a otros medios de transporte como el avión o incluso el automóvil. Así, por ejemplo, se ha reducido sustancialmente el tráfico del viejo tren Madrid-Cuenca-Valencia, como consecuencia de la perversa situación por la que hoy tarda más el tren actual que el viejo Talgo que circulaba hace dos décadas, en el mismo recorrido, lo que no deja de resultar extraño.

Además no se pueden reservar billetes. Pero si un tren regular de viajeros hiciera Madrid-Valencia en una hora o en hora y cuarto, no hay que ser muy lince para darse cuenta que buena parte del tráfico por carretera se desplazaría de la N-III al AVE y lo mismo ocurriría con el trá-

fico aéreo a Valencia. No digamos Castellón, que por no tener aeropuerto, sólo le cabe el ferrocarril, hoy con la vueltecita o rodeo forzado por Albacete, o la N-III que lo convierte en un recorrido de 4 horas.

Respecto a las inversiones se afirma que la de la fórmula I es mayor que en la III. Sin duda alguna. La culpa es de quien desde hace años, décadas, con empeño, han venido apostando por la línea de Albacete en lugar de la de Cuenca. Si hubieran procedido de otra manera, invirtiendo en mantenimiento y en nuevas composiciones, en dicha línea ese argumento hoy no existiría. Pero aceptando la realidad es más cara la fórmula I que la III. Sí, pero lo que ocurre es que la fórmula III es el pasado, es la que hace más de un siglo llevó el ferrocarril a Valencia por Alcázar de San Juan. Valencia todavía lo está pagando. Y cuando hubo la posibilidad de transformar el Madrid-Cuenca-Valencia en la gran línea recta de unión, se volvió a abandonar. ¿Será ésta la tercera derrota por los que no entienden que la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta? Cualesquiera de las razones técnico constructivas que entonces existían, hoy no se producen, la obra de los túneles del AVE a Valladolid, vía Segovia, por no citar más que un caso, es una demostración palpable. Las estimaciones de inversión que se estiman para estas propuestas son de 500.000 millones para la I, 400.000 para la II y cerca de 300.000 para la III. Pero tales versiones no son reales, puesto que la úl-

tima significaría que el trayecto entre Madrid, Valencia y Castellón a todos los efectos no sería de alta velocidad, sino como mucho de velocidad alta. En este caso si el supuesto viaje Madrid-Valencia se pensase en una duración de unas dos horas, se debería construir otro tipo de tren que requiriese inversiones inferiores, y sin embargo, articularía el territorio dependiendo de Cuenca pasando por su capital. Esta podría convertirse en un dormitorio privilegiado de Madrid o Valencia, tal y como está sucediendo con Ciudad Real por el establecimiento del AVE Sevilla-Madrid. Asimismo esta solución evita una posible saturación futura del actual trazado del AVE a Sevilla que sería empleado también por otros proyectos futuros al sur de España.

Asimismo, para establecer el trazado más conveniente, es necesario tener presente la voz empresarial. Pídase a los empresarios que establezcan cuál es su preferido, aquel que piensen atrae el mayor número de pasajeros, aquel donde las gentes de Madrid, Valencia, Cuenca, Castellón, Alicante, etc., irán a sus destinos en el plazo más breve posible, con mayor economía de tiempo. Aquel que atenderá mejor la numerosísima población que tiene en Levante su lugar de veraneo y que, con un AVE eficaz, podría ser de fin de semana. La respuesta de empresarios, tanto nacionales como japoneses, alemanes, franceses, es sólo una: el recorrido más corto. Es absurdo consolidar un trazado de 470 km para recorrer 350 km. La

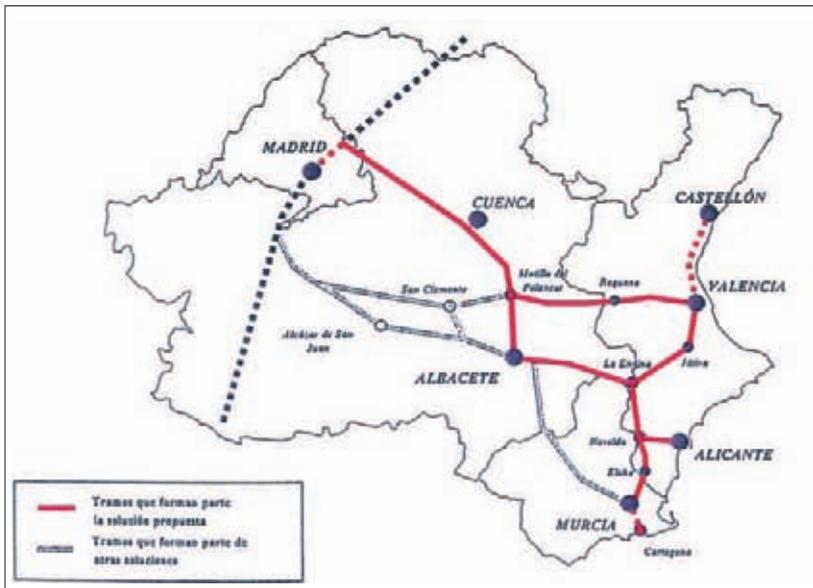
Comunidad de Valencia, en su totalidad, se consolidaría como el auténtico puerto y playa de Madrid.

Y hay algo más: la vertebración del territorio. Obsérvese un mapa de España situando las ciudades y trayectos aquí descritos. Pronto se verá que la solución III potencia una zona ya desarrollada, mientras que ahonda en el vacío demográfico y económico de todo lo que está al norte de la N-III. Pero es más. la solución III va en claro perjuicio del desarrollo económico valenciano porque afecta negativamente a su desarrollo turístico y portuario. Valencia ha tenido siempre uno de los puertos más impor-

tantes del Mediterráneo, junto a Barcelona. Es evidente que cualquier alargamiento de las distancias que unan por ferrocarril a Valencia con Madrid y Lisboa y otras ciudades se hace en perjuicio de su puerto y beneficio de otros puertos mediterráneos.

Es hora de decidir. Y hay que ser claro. La solución III no es la solución, es el problema y, sobre todo, se consolida un problema para el futuro que marcará el declive de Valencia a favor de otros territorios. Sería una lástima que el tren Madrid-Valencia tardara proporcionalmente a la distancia, el doble que el Madrid-Barcelona. O... ¿es acaso lo que alguien pretende?

### SOLUCIÓN I





# A VE = A, B, E

## Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (I)

Jaime Lamo de Espinosa



La lucha por el ferrocarril en EELUU, forma parte de algunas de las apasionadas páginas que John Kenneth Galbraith ha dejado escritas. Es cierto que él trató del tema desde la perspectiva de la interesante alternativa del robo a los usuarios o al robo a los accionistas. Ninguno de estos análisis concierne, obviamente, a lo que aquí ocurre, pero sí pone de manifiesto que cuando se habla de líneas de ferrocarril, y cualquiera que sea el procedimiento que se arbitre para decidir su trazado, se evitan las más intensas pasiones.

Desde hace tiempo conocemos todos los trazados del AVE Madrid-Valencia que —de momento— están sobre la mesa de decisión. Es de suponer que el nuevo Gobierno, dentro de pocas semanas, acordará algo al respecto. Me ilusiona pensar que estas líneas puedan contribuir en algo a formar el criterio definitivo.

Todos los trazados que existían al inicio de todo este debate estaban presididos por la ciudad-destino de Valencia. Luego, con el transcurso del tiempo, se han ido añadiendo otras ciudades —Jagüelenses—, como Alicante, Castellón y más recientemente Murcia. Para no conviene olvidar que es la comunicación con Valencia la que debe primar sobre el resto, pues no en balde estamos hablando de la tercera ciudad de

España, y la que mantiene un puerto más activo de las cuatro y una feria internacional que ofrece la más amplia variedad de exposiciones.

Dicho lo anterior, yo podría describir los famosos seis trazados, enunciados desde A a F, los cuales responden a las más diversas intenciones y, digámoslo, ambiciones. Pero dado que aparecen todos los días gráficamente reproducidos en las páginas de este diario, junto a unas encuestas al respecto, me permito evitar tal repetición y remito al lector a las susodichas páginas. En todo caso recordará que el A, o Norte, pasa por Cuenca, que el B o Centro, pasa por Morilla del Palancar, pero no por Cuenca y que los demás responden más o menos a la fórmula Sur, especialmente el F. Consignemos que todas ellas conectan Madrid con Albacete, pero que sólo dos de ellas, la A y la D pasan por Cuenca.

Cinco criterios me parecen los fundamentales para analizar desapeadamente las propuestas realizadas: los tiempos de recorrido a cada una de las ciudades principales, el número de viajeros que se servirán de tales líneas y el esfuerzo inversor que cada una de ellas supone, el grado de integración demográfico y territorial de cada uno de los trazados, el impacto ambiental y, finalmente, las conexiones AVE con puertos y aeropuertos.

### Los tiempos de recorrido

Pues bien, comencemos, en primer lugar, por analizar los so-

luciones propuestas en razón del criterio más importante a la hora de medir un tren de Alta Velocidad: el tiempo que tarda en prestar servicio a cada una de las cuatro ciudades periféricas o costeras que deben ser atendidas. Compárense para ello en los seis recorridos el diferencial en tiempos entre el trazado más largo y más corto para cada ciudad. Así resulta que el tiempo que tarda en llegar el tren a Alicante desde Madrid es prácticamente igual en cualquiera de las soluciones. Oscila entre 1 hora 34 y 1 hora 30. Es decir, la variación del trazado sólo afecta en 6 minutos. También el tiempo a Albacete varía, según las soluciones, sólo en 6 minutos. Con respecto a Murcia la variación de los trazados produce una variabilidad de tiempos que van desde 1 hora 25 minutos a 1 hora 51 minutos. Es decir, 16 minutos. Castellón tiene una variabilidad que se mueve entre 1 hora 47 minutos y 2 horas 19 minutos, por tanto 32 minutos, y finalmente Valencia ofrece una variabilidad que va desde 1 hora 20 minutos a 1 hora 52 minutos, es decir 32 minutos.

¿Qué demuestra lo anterior? Sin duda, que los trazados no son "todos" neutrales para cada una de las ciudades. A Alicante y a Albacete les resulta indiferente cualquiera de ellos. A Murcia casi igual. A Valencia y Castellón, por el contrario hay trazados, los C, D y F, que las perjudican, las penalizan, en términos absolutos y relativos muy seriamente: 32 minutos más que el trazado más breve en tiempo.

Si, por tanto, atendiéramos sólo



a los tiempos de recorrido entre las grandes ciudades, es evidente que los trazados aceptables serían sólo los A, B y E, pues con ellos minimizaríamos los tiempos de recorrido a Valencia (1.20 horas a 1.34 horas), a Castellón (1.47 a 2.01 horas) y a Alicante (1.34 a 1.40 horas) y a Albacete (1.55 m. a 1.08 horas) y sólo aumentaría el tiempo de recorrido a Murcia en 10 minutos, respecto a la fórmula más económica en tiempo para esta ciudad.

Pero a ello se añade una singularidad del B, de la solución Centro: es la única que permite llegar a Alicante en el menor tiempo de los posibles, a Valencia y Castellón añadiendo sólo 3 mi-

nutos al menor de los tiempos posibles y a Murcia con un adicional de sólo 10 minutos. Es decir, es la que globalmente minimiza más los tiempos del conjunto. Y esto, por sí mismo, ya debería ser decisivo.

Por otra parte sólo estos tiempos mantienen, de algún modo, la proporcionalidad entre los tiempos de recorrido de Madrid-Valencia y los de Madrid-Barcelona. Se pretende que estos últimos se muevan entre 2 h. 20 m. y 2 h. 30 m. para unos, aproximadamente, 620 kilómetros. Pues bien, de mantenerse las proporciones, el recorrido Madrid-Valencia debería situarse entre 1 h. 15 m. y 1 h. 30 m., tiempos que sólo se cumplen, nuevamente, con los trazados A, B y E, sobre todo el B.

# A V E = A, B, E

## *Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (I)*

□ La lucha por el ferrocarril en EE.UU. forma parte de algunas de las apasionantes páginas que John Kenneth Galbraith ha dejado escritas. Es cierto que él trata del tema desde la perspectiva de la interesante alternativa del robo a los usuarios o el robo a los accionistas. Ninguno de estos análisis concierne, obviamente, a lo que aquí ocurre, pero sí pone de manifiesto que cuando se habla de líneas de ferrocarril, y cualquiera que sea el procedimiento que se arbitre para decidir su trazado, se avivan las más intensas pasiones.

Desde hace tiempo conocemos todos los trazados del AVE Madrid-Valencia que –de momento– están sobre la mesa de decisión. Es de suponer que el nuevo Gobierno, dentro de pocas semanas, acordará algo al respecto. Me ilusiona pensar que estas líneas pueden contribuir en algo a formar el criterio definitivo. Todos los trazados que existían al inicio de todo este debate estaban presididos por la ciudad-destino de Valencia. Luego, con el transcurso del tiempo, se han ido añadiendo otras ciudades –lógicamente–, como Alicante, Castellón y más recientemente Murcia. Pero no conviene olvidar que es la comunicación con Valencia la que debe primar sobre el resto, pues no en balde estamos hablando de la tercera ciudad de España, y la que mantiene un

puerto más activo de las cuatro y una feria internacional que ofrece la más amplia variedad de exposiciones.

Dicho lo anterior, yo podría describir los famosos seis trazados, enunciados desde A a F, los cuales responden a las más diversas intenciones y, digámoslo, ambiciones. Pero dado que aparecen todos los días gráficamente reproducidos en las páginas de este diario, junto a unas encuestas al respecto, me permito evitar tal repetición y remito al lector a las susodichas páginas\*. En todo caso recordaré que el A, o Norte, pasa por Cuenca, que el B o Centro, pasa por Motilla del Palancar, pero no por Cuenca y que los demás responden más o menos a la fórmula Sur, especialmente el F. Consignemos que todas ellas conectan Madrid con Albacete, pero que sólo dos de ellas, la A y la D pasan por Cuenca.

Cinco criterios me parecen los fundamentales para analizar desapasionadamente las propuestas realizadas: los tiempos de recorrido a cada una de las ciudades principales, el número de viajeros que se servirán de tales líneas y el esfuerzo inversor que cada una de ellas supone, el grado de integración demográfico y territorial de cada uno de los trazados, el impacto ambiental y, finalmente, las conexiones AVE con puertos y aeropuertos.

\* Nota del editor: en las páginas 113, 114 y 115 se reproducen estos trazados.

### Los tiempos de recorrido

Pues bien, comencemos, en primer lugar, por analizar las soluciones propuestas en razón del criterio más importante a la hora de medir un tren de Alta Velocidad; el tiempo que tarda en prestar servicio a cada una de las cuatro ciudades periféricas o costeras que deben ser atendidas. Comparemos para ello en los seis recorridos el diferencial en tiempos entre el trazado más largo y más corto para cada ciudad. Así resulta que el tiempo que tarda en llegar el tren a Alicante desde Madrid es prácticamente igual en cualquiera de las soluciones. Oscila entre 1 hora 34 y 1 hora 30. Es decir, la variación del trazado sólo afecta en 6 minutos. También el tiempo a Albacete varía, según las soluciones, sólo en 6 minutos. Con respecto a Murcia la variación de los trazados produce una variabilidad de tiempos que van desde 1 hora 35 minutos a 1 hora 51 minutos. Es decir, 16 minutos. Castellón tiene una variabilidad que se mueve entre 1 hora 47 minutos y 2 horas 19 minutos, por tanto 32 minutos, y finalmente Valencia ofrece una variabilidad que va desde 1 hora 20 minutos a 1 hora 52 minutos, es decir 32 minutos.

¿Qué demuestra lo anterior? Sin duda, que los trazados no son “todos” neutrales para cada una de las ciudades. A Alicante y a Albacete les resulta indiferente cualquiera de ellos. A Murcia casi igual. A Valencia y Castellón, por el contrario hay trazados, los C, D y F, que las perjudican, las penalizan, en términos absolutos y

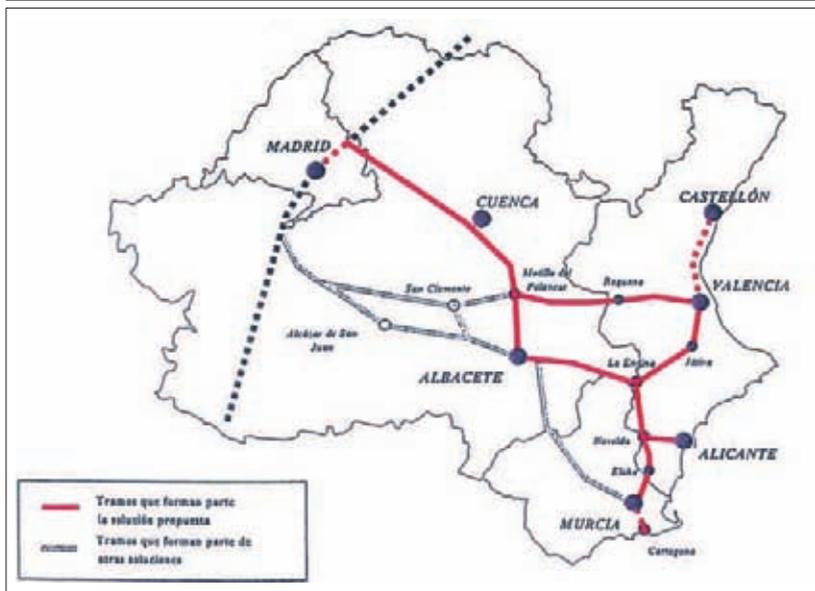
relativos muy seriamente: 32 minutos más que el trazado más breve en tiempo.

Si, por tanto, atendiéramos sólo a los tiempos de recorrido entre las grandes ciudades, es evidente que los trazados aceptables serían sólo los A, B y E, pues con ellos minimizaríamos los tiempos de recorrido a Valencia (1.20 horas a 1.34 horas), a Castellón (1.47 a 2.01 horas), a Alicante (1.34 a 1.40 horas) y a Albacete (9.59 m. a 1.05 horas) y sólo aumentaría el tiempo de recorrido a Murcia en 10 minutos, respecto a la fórmula más económica en tiempo para esta ciudad.

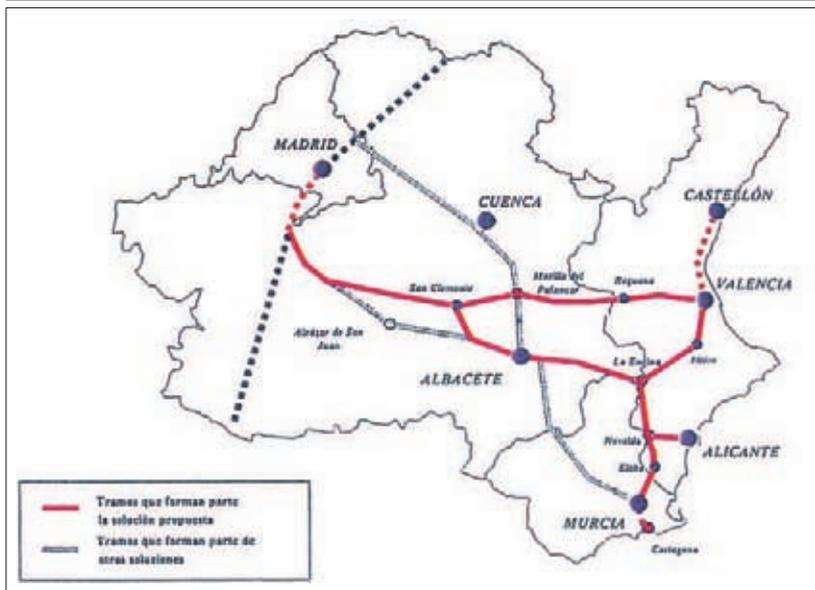
Pero a ello se añade una singularidad del B, de la solución Centro: es la única que permite llegar a Alicante en el menor tiempo de los posibles, a Valencia y Castellón añadiendo sólo 3 minutos al menor de los tiempos posibles y a Murcia con un adicional de sólo 10 minutos. Es decir, es la que globalmente minimiza más los tiempos del conjunto. Y esto, por sí mismo, ya debería ser decisivo.

Por otra parte sólo estos tiempos mantienen, de algún modo, la proporcionalidad entre los tiempos de recorrido de Madrid-Valencia y los de Madrid-Barcelona. Se pretende que estos últimos se muevan entre 2 h, 20 m. y 2 h. 30 m. para unos, aproximadamente, 620 kilómetros. Pues bien, de mantenerse las proporciones, el recorrido Madrid-Valencia debería situarse entre 1 h. 15 m. y 1 h. 30 m., tiempos que sólo se cumplen, nuevamente, con los trazados A, B y E, sobre todo el B.

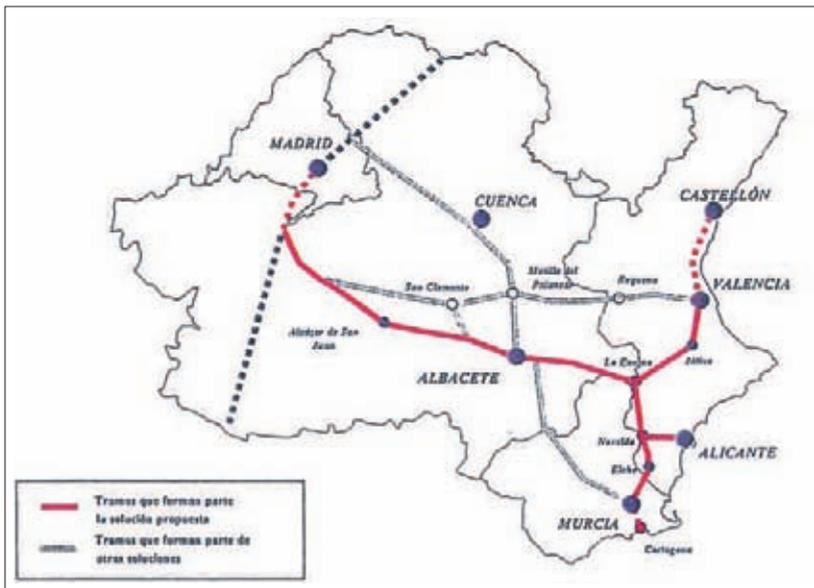
## SOLUCIÓN A



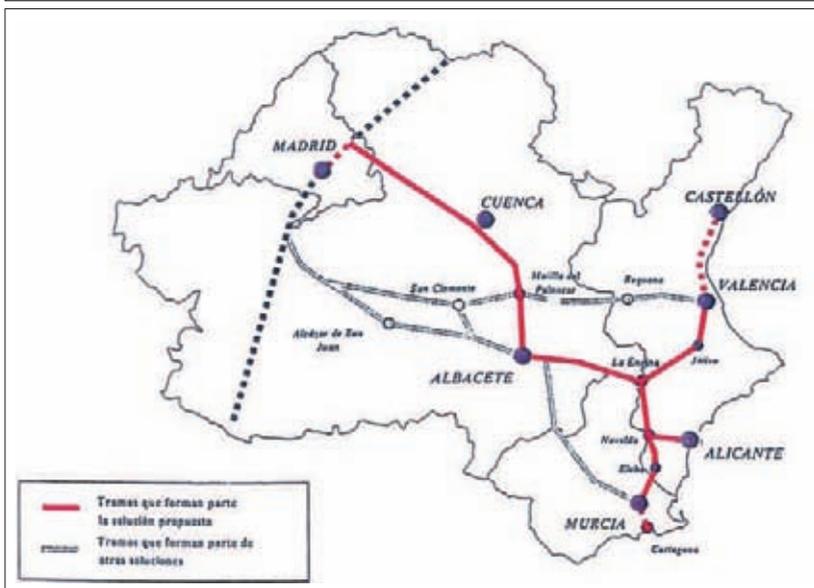
## SOLUCIÓN B



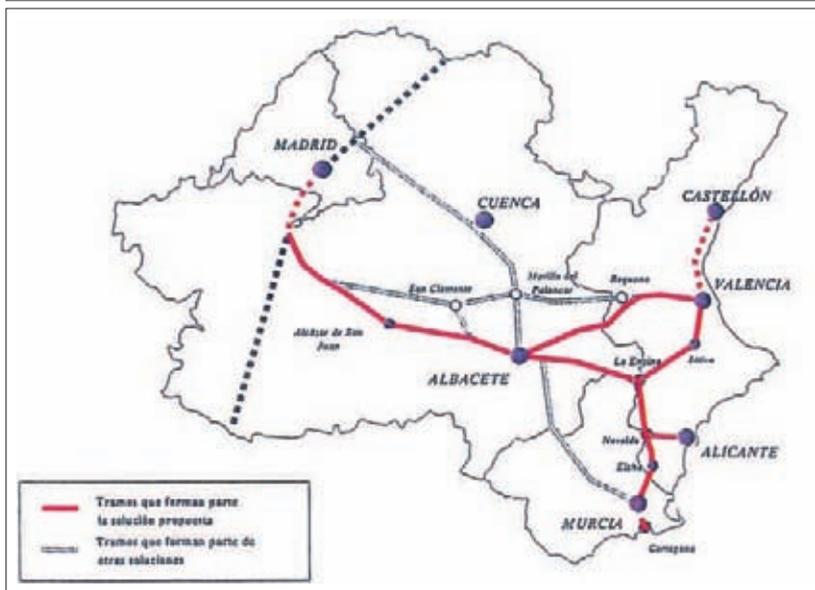
### SOLUCIÓN C



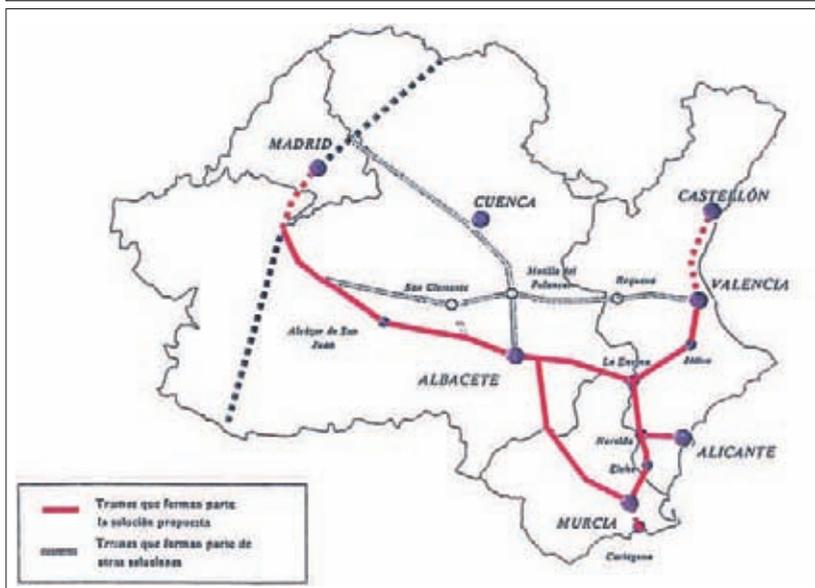
### SOLUCIÓN D



## SOLUCIÓN E



## SOLUCIÓN F



# A VE = A, B, E

## Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (II)

Jaime Lamo de Espinosa



### Demanda de viajeros y coste de inversión

El segundo criterio es la demanda de viajeros y el coste. Presupuestariamente las soluciones A, B y E requieren una mayor inversión global que las restantes. Dicho de otro modo el óptimo recorrido en tiempo no es asegurado por la inversión óptima. Pero esto tampoco es así, si consideramos la inversión por viajero previsto. Porque —siempre según los datos recibidos— la demanda total de viajeros estimada —y éste me parece un criterio fundamental— es sensiblemente más elevado en las trazadas B y E. Siendo esto así, que lo es, resulta que la inversión por viajero es la más alta en las soluciones A y D, intermedias en las B y E y más bajas en las C y F.

Resumiendo hasta aquí: los trazados A, B y E, minimizan los tiempos de recorrido en su conjunto e individualmente. De ellos los B y E sirven a un mayor número de viajeros que los demás y que el A. Si B, especialmente, minimiza los tiempos. Sin embargo, el A, el B y el E requieren una inversión mayor que los trazados C, D y F. Pero no mucho más. Por ejemplo el trazado B tiene un coste sólo un 6% superior al F. ¿Es por ello rechazable? Transformemos la pregunta.

La pregunta entonces es: ¿debe ser tan trascendente el coste? A mi juicio, no. O si se quiere lo diré de otro modo, sí, debe ser tan trascendente como lo haya sido en las decisiones tomadas en el AVE Madrid-Sevilla o en el Madrid-Zaragoza - Liria - Barcelona - Girona - Frotera, con paso por Tarragona. Y todo el que me lea

me entienda. Seamos serios. Estamos ante una obra trascendente. Una obra que merecerá el juicio futuro de gobernantes, ciudadanos, economistas, geógrafos, ecólogos, demógrafos, etc. Por eso el coste no cabe analizarlo solo en sus cifras matemáticas. Un coste bajo puede ser una inutilidad si no presta el servicio deseado, y sin embargo un coste algo más elevado puede ser la solución de los problemas que se presentan.

¿Alguien cree que cuando Pompidou creó el célebre Museo que lleva su nombre o cuando se acordó construir la pirámida de El Louvre o cuando se hizo el Guggenheim de Bilbao fue el criterio de coste el determinante? ¿Acaso no estaban pensando en el futuro, en el juicio de los siglos, en la imagen de sus ciudades o la imagen de las mismas? ¿No ha sido el Guggenheim el elemento potenciador del turismo y del puerto de Bilbao? ¿Hemos sido generosos todos los españoles con Sevilla, Córdoba, Ciudad Real, Zaragoza, Liria, Barcelona, Girona... y, sóbitamente, pasamos a ser cicateros a la hora de enjuiciar la mayor inversión estructural que recibirá nunca el arco mediterráneo...?

Pero hay más: el trazado del AVE Madrid-Valencia tiene varias alternativas. La opción acordada exige un doble túnel a través del Guadarrama. Ella provoca que unos 30 kilómetros del tramo Tres Cantos-Segovia tengan un coste por kilómetro de unos 8.000 millones. Si, por kilómetro. Pues bien, en el AVE Madrid-Valencia estamos hablando de un coste en las soluciones A, B y E que se mueve entre los 1.000 y 1.300 millones de pesetas por kilómetro. Si allí es aceptable la inversión

mencionada, por necesaria, ¿por qué no aquí?

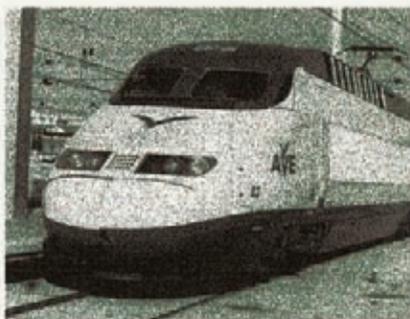
### La integración territorial

Conviene examinar este aspecto desde la perspectiva de Cuenca y de los vacíos demográficos que podrían generarse de no acertar en el trazado. Desde algunas instancias se ha insistido en que cualquier solución debe pasar por Cuenca y Albacete. Ya hemos visto que todas pasan por Albacete, sea en la radial que va a Valencia sea en la radial que va a Alicante y Murcia. Sin embargo, sólo los trazados "A" y "D" pasan por Cuenca. De ellos sólo uno está en los preseleccionados en este artículo bajo el criterio "tiempo": el trazado A que una Madrid con Cuenca, a esta ciudad con Motilla del Palancar, otro gran polo conyugue y finalmente este último con Valencia.

El hecho de que ninguna de las soluciones propuestas haya considerado aquello que con tanta esperanza deseaban ver los cuenqueses, el AVE Madrid-Cuenca-Valencia, "en línea recta", no es óbice para proclamar como una buena y positiva solución la "A", ya descrita.

Naturalmente, si prevaleciera la legítima opinión del presidente de Castilla-La Mancha, como ya hiciera y con éxito en otras cuestiones que afectan a su territorio, es evidente que las únicas soluciones que complacerían sus requerimientos tan anunciados en todos los medios de comunicaciones son las A y D, pues son las únicas que pasan por Cuenca.

Y me parece correcto desde su posición. Y en tal caso, ya hemos visto que la A debería ser más aceptable que la D, pues aquella minimiza todos los recorridos y en cambio la D maximiza los tiempos a Valencia y Castellón. La solución D es, desde el punto de vista



de Valencia y Castellón, la peor, con creces. Y seguro que el señor Bono —lo conozco, lo aprecio y lo respeto— quiere beneficiar su región, jobivamente, pero no perjudicar a otra. Esto seguro. Así pues, si algún trazado debe pasar por Cuenca, asociase al A por ser el único trazado que minimiza los tiempos de recorrido a Valencia y Castellón siendo neutral respecto a los demás, Albacete, Alicante y Murcia.

Pero si además el tren debe servir, mejor que como sirvió en el pasado, como elemento de integración, entonces no debemos olvidar que al AVE no son sólo las composiciones más rápidas, sino las "lanzaderas" o los "trenes pasantes", que son las que han contribuido de modo notable a la expansión del hinterland de la vía Madrid-Sevilla, el potencial multitud de municipios situados o próximos a la línea.

Con las fórmulas A, B y E, el AVE no sólo afectará positivamente a la zona sureste (Albacete-Alicante-Murcia) sino que también tenderá a rellenar el vacío demográfico en que se está sumiendo los campos y ciudades que trascurren desde la línea Madrid-Albacete hacia el nordeste. Con las fórmulas C, D y F se potenciará el sureste, sí, pero a

coste de un grave daño: vaciar aún más las comarcas situadas entre la carretera Madrid-Albacete y la carretera Madrid-Zaragoza, con las solas excepciones de aquellas ciudades/pueblos situados en la carretera general Madrid-Valencia y su entorno.

Pensando en el futuro sólo el trazado A cumple todas las condiciones requeridas. Es cierto que con un coste superior al D, que también pasa por Cuenca, en un 27%. Pero repétese, una vez más, que el coste no puede ser hoy el factor limitativo en una obra que reestructura el territorio por siglos... o lo deshace. Mucho más en una coyuntura que va camino del déficit presupuestario cero. ¿Cómo se va argumentar ahora contra un diferencial de inversión como ese? Pero si a la postre no se optara por este trazado (el A) sólo los trazados B, en primer lugar y E, en segundo puesto, permitirían ahorrir al modelo previsto una cantidad AVI futura con Cuenca con un coste bajo, pues los trazados D y F ya han quedado descalificados anteriormente.

(Por cierto, el bucle original que añade la fórmula F sobre las anteriores, con un recorrido que partiendo de Murcia retorna cerca de Albacete sin necesidad de pasar por Alicante me parece muy atinado y debería adherirse a cualquiera de las fórmulas que se adopte.)

# A V E = A, B, E

## *Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (II)*

### **Demanda de viajeros y coste de inversión**

El segundo criterio es la demanda de viajeros y el coste. Presupuestariamente las soluciones A, B y E\* requieren una mayor inversión global que las restantes. Dicho de otro modo el óptimo recorrido en tiempo no es asegurado por la inversión óptima. Pero esto tampoco es así, si consideramos la inversión por viajero previsto. Porque –siempre según los datos recibidos– la demanda total de viajeros estimada –y éste me parece un criterio fundamental– es sensiblemente más elevado en los trazados B y E. Siendo esto así, que lo es, resulta que la inversión por viajero es la más alta en las soluciones A y D, intermedias en las B y E y más bajas en las C y F.

Resumiendo hasta aquí: los trazados A, B y E, minimizan los tiempos de recorrido en su conjunto e individualmente. De ellos los B y E sirven aun mayor número de viajeros que los demás y que el A. El B, especialmente, minimiza los tiempos. Sin embargo, el A, el B y el E requieren una inversión mayor que los trazados C, D y F. Pero no mucho más. Por ejemplo el

trazado B tiene un coste sólo un 6% superior al F. ¿Es por ello rechazable...? Transformemos la pregunta.

La pregunta entonces es: ¿debe ser trascendente el coste? A mi juicio, no. O si se quiere lo diré de otro modo. Sí, debe ser tan trascendente como lo haya sido en las decisiones tomadas en el AVE Madrid-Sevilla o en el Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona-Gerona-Frontera, con paso por Tarragona. Y todo el que me lea me entiende. Seamos serios. Estamos ante una obra trascendente. Una obra que merecerá el juicio futuro de gobernantes, ciudadanos, economistas, geógrafos, ecólogos, demógrafos, etc. Por eso el coste no cabe analizarlo solo en sus cifras matemáticas. Un coste bajo puede ser una inutilidad si no presta el servicio deseado, y sin embargo un coste algo más elevado puede ser la solución de los problemas que se presentan.

¿Alguien cree que cuando Pompidou creó el célebre Museo que lleva su nombre o cuando se acordó construir la pirámide de El Louvre o

\* Nota del editor: en las páginas 113, 114 y 115 se reproducen estos trazados.

cuando se hizo el Guggenheim de Bilbao fue el criterio de coste el determinante? ¿Acaso no estaban pensando en el futuro, en el juicio de los siglos, en la integración de sus ciudades o la imagen de las mismas? ¿No ha sido el Guggenheim el elemento potenciador del turismo y del puerto de Bilbao? ¿Hemos sido generosos todos los españoles con Sevilla, Córdoba, Ciudad Real, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona... y, súbitamente, pasamos a ser cicateros a la hora de enjuiciar la mayor inversión estructural que recibirá nunca el arco mediterráneo...?

Pero hay más: el trazado del AVE Madrid-Valladolid tiene varias alternativas. La opción acordada exige un doble túnel a través del Guadarrama. Ello provoca que unos 30 kilómetros del tramo Tres Cantos-Segovia tengan un coste por kilómetro de unos 6.000 millones. Sí, por kilómetro. Pues bien, en el AVE Madrid-Valencia estamos hablando de un coste en las soluciones A, B y E que se mueve entre los 1.060 y 1.350 millones de pesetas por kilómetro. Si allí es aceptable la inversión mencionada, por necesidad, ¿por qué no aquí?

### La integración territorial

Conviene examinar este aspecto desde la perspectiva de Cuenca y de los vacíos demográficos que podrían generarse de no acertar en

el trazado. Desde algunas instancias se ha insistido en que cualquier solución debe pasar por Cuenca y Albacete. Ya hemos visto que todas pasan por Albacete, sea en la radial que va a Valencia sea en la radial que va a Alicante y Murcia. Sin embargo, sólo los trazados "A" y "D" pasan por Cuenca. De ellos sólo uno está en los preseleccionados en este artículo bajo el criterio "tiempo": el trazado A que une Madrid con Cuenca, a esta ciudad con Motilla del Palancar, otro gran polo conquense y finalmente este último con Valencia.

El hecho de que ninguna de las soluciones propuestas haya considerado aquello que con tanta esperanza deseaban ver los conquenses, el AVE Madrid-Cuenca-Valencia, "en línea recta", no es óbice para proclamar como una buena y positiva solución la "A", ya descrita.

Naturalmente, si prevaleciera la legítima opinión del presidente de Castilla-La Mancha, como ya hiciera y con éxito en otras cuestiones que afectan a su territorio, es evidente que las únicas soluciones que complacerían sus requerimientos tan anunciados en todos los medios de comunicaciones son las A y D, pues son las únicas que pasan por Cuenca.

Y me parece correcto desde su posición. Y en tal caso, ya hemos visto que la A debería ser más aceptable que la D, pues aquella minimiza

todos los recorridos y en cambio la D maximiza los tiempos a Valencia y Castellón. La solución D es, desde el punto de vista de Valencia y Castellón, la peor, con creces. Y seguro que el señor Bono –lo conozco, lo aprecio y lo respeto– quiere beneficiar su región, iobviamente!, pero no perjudicar a otra. Esto seguro. Así pues, si algún trazado debe pasar por Cuenca, escójase el A por ser el único trazado que minimiza los tiempos de recorrido a Valencia y Castellón siendo neutral respecto a los demás, Albacete, Alicante y Murcia.

Pero sí además el tren debe servir, mejor que como sirvió en el pasado, como elemento de integración, entonces no debemos olvidar que el AVE no son sólo las composiciones más rápidas, sino las “lanzaderas” o los “trenes pasantes”, que son las que han contribuido de modo notable a la expansión del hinterland de la vía Madrid-Sevilla, al potenciar multitud de municipios sitios en o próximos a la línea.

Con las fórmulas A, B y E, el AVE no sólo afectará positivamente a la zona sureste (Albacete-Alicante-Murcia) sino que también tenderá a rellenar el vacío demográfico en que se está sumiendo los campos y ciudades que transcurren desde la línea Madrid-Albacete hacia el nordeste. Con las fórmulas C, D y F se potenciará el sureste, si, pero a costa de un grave daño: va-

ciar aún más las comarcas situadas entre la carretera Madrid-Albacete y la carretera Madrid-Zaragoza, con las solas excepciones de aquellas ciudades/pueblos situados en la carretera general Madrid-Valencia y su entorno.

Pensando en el futuro sólo el trazado A cumple todas las condiciones requeridas. Es cierto que con un coste superior al D, que también pasa por Cuenca, en un 27%. Pero repetiré, una vez más, que el coste no puede ser hoy el factor limitativo en una obra que reestructura el territorio por siglos... o lo deshace. Mucho más en una coyuntura que va camino del déficit presupuestario cero. ¿Cómo se va argumentar ahora contra un diferencial de inversión como ese? Pero si a la postre no se optara por este trazado (el A) sólo los trazados B, en primer lugar y E, en segundo puesto, permitirían añadir al modelo previsto una conexión AVI futura con Cuenca con un coste bajo, pues los trazados D y F ya han quedado descalificados anteriormente. (Por cierto, el bucle original que añade la fórmula F sobre las anteriores, con un recorrido que partiendo de Murcia retorna cerca de Albacete sin necesidad de pasar por Alicante, me parece muy atinado y debería añadirse a cualquiera de las fórmulas que se adopte.)

# AVE = A, B, E

## Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (y III)

Jaime Lamo de Espinosa



### Los puertos y aeropuertos

Un último factor de decisión en el papel interactivo que juegan los puertos y los aeropuertos en una red de alta velocidad. El presidente de Iberia ha puesto en numerosas ocasiones de manifiesto que el AVE debe servir de conexión con los principales aeropuertos de España, con el objetivo de coordinar las dos redes de transporte y, además, dar a los viajeros un servicio más completo. La nueva línea AVE, Madrid-Barcelona sí parece que tendrá paradas en los aeropuertos de Barcelona y Zaragoza. Y debería tenerlo —al menos, una conexión— con Barajas. Pues bien, en el AVE Madrid-Valencia, los aeropuertos que juegan son los de Valencia y Alicante, obviamente. La conexión con el de Valencia sólo se logra, con costo bajo, si la línea acomete la ciudad de Valencia por la horizontal paralela a la nacional III. Eso sólo lo permite, con bajo costo, las soluciones A, B y E. En el caso de Alicante se observa claramente en el mapa que cualquiera de las soluciones propuestas cumplen con el requisito. Y son neutrales a estos efectos pues todas ellas, a la postre, entran en Alicante desde La Encina. Ello ayuda todavía más, las soluciones A, B y E, frente a las

demás. Y no creo que este tema sea una cuestión baladí en ciudades, como Valencia y Alicante, cuyos puertos, ferias, turismo, no sólo pueden apoyarse en el avión, ni sólo en el tren, sino en ambos.

El segundo aspecto son los puertos y en particular el de Valencia. Valencia tiene caudal suficiente para recibir ferries, como lo hace Barcelona. Pero sólo un AVE capaz de ir y volver a Madrid en un brevísimo espacio de tiempo permitirá a los ferries ofrecer a los turistas y visitar Madrid, el Museo del Prado, el Thyssen, etc., en una jornada y regresar cómodamente. La rápida conexión de Valencia con Madrid vía AVE es así la gran apuesta turística de Valencia por el desarrollo de su puerto y de su costa.

### El impacto ambiental

No es este el obstáculo menor. Recordemos las Hoces del Cabriel. Desgraciadamente sí es el argumento que permite hacer y deshacer con mayor demagogia. De acuerdo con ciertos informes parece que las soluciones A y D son las de mayor impacto negativo precisamente, las dos que pasan por Cuenca. ¡Desdichada Cuenca que por haber conservado su patrimonio forestal intacto y por haber protegido su medio ambiente, recibe ahora el castigo del impacto negativo para su AVE! Por el contrario, los trazados B, C y E salen mejor parados pues en ellos caben medidas correctoras.

Y finalmente la fórmula F es muy semejante en trazado, y por tanto en impacto, a la C, que es la de menor impacto. Las soluciones C y F son las de menor impacto ambiental, sí, pero las de mayor impacto humano, demográfico pues son las que sirven a un menor número de viajeros potenciales: 13,2 millones/año frente a 13,9 en los trazados B y E. Y me pregunto ¿debe prevalecer el criterio del impacto ambiental sobre el impacto demográfico o a la inversa, cuando es posible compatibilizar los criterios? He leído, además, en algún periódico que el impacto ambiental entre Motilla del Palancar y Valencia sería muy elevado. Sobre otros trazados quizás no me permitiera opinar en tal cuestión. Pero he visto construir y ejecutar la N-III entre tales puntos. Hoy existe una magnífica autovía, a cuyos lados, unas mailas cortan cualquier tipo de acceso entre los dos lados. Y eso ha sido posible y ha disfrutado —pese a lo realizado— de un informe de impacto ambiental favorable. Pues bien ¿no podría trazarse ahora la vía del AVE en paralelo, más o menos, con la actual autovía? ¿O es que lo que fue válido para la autovía ya no lo es para el AVE?

### Conclusión

Por razones de tiempo de recorrido son rechazables, siempre a mi juicio, los trazados C, D y F. Quedan, pues, los A, B y E. De ellos el de menor costo, menor impacto ambiental, mayor servicio



por número de viajeros y mejor oportunidad a la conexión AVE-avión y servicio portuario, es el B, y en un segundo puesto, el E. El problema de estos dos es que ninguno pasa por Cuenca. Si ésta fuera una cuestión prioritaria, condicionante —y puede serlo— sólo nos quedaría el trazado A o bien, el trazado B, con un bucle pequeño, que lo una a Cuenca, al estilo del presupuesto como modalidad en el F, para Murcia.

⇒

Lo que sí tiene que resultar evidente, lo es a todas luces, es que los trazados C, D y F, son gravemente perjudiciales con las ciudades de Valencia y Castellón. Pero... ¿este no es el AVE Madrid-Valencia? Me preguntará algún ingeniero. Y yo tendré que responder: pues mira, ya no lo sé. Antes sí era así. Hasta hace pocos meses, unos 18 o así. Pero de pronto se desequilibró la horquilla hacia el Sur. En tal circunstancia sólo los trazados que crean una "Y griega" pronto (los A, B y E)

acortarían, pues tratan de modo casi igual a los dos núcleos de ciudades (las del Sur y las del Norte) y son los únicos sobre los que cabe construir un futuro de tráficos integradores del territorio, especialmente el B. Y, por cierto, casi lo olvidaba por obvio, pero últimamente algunas cosas obvias conviene repetir, esos, los A, B y E, son los únicos capaces de mantener a Valencia en el lugar, en tiempo, que como ciudad y región la corresponden.

Hasta aquí el razonamiento objetivo que conduce sólo a las soluciones A, B y E. (Es curioso: ABE, así AVE). Cualquiera de ellas me parece razonable. Objetivamente es mejor la B y en segundo lugar la E porque atienden a un mayor número de ciudadanos. Pero me resulta difícil admitir que Cuenca, la tan maravillosa y olvidada ciudad y provincia, quede fuera de la red. Así pues, con la razón, la solución B y luego la E. Con la razón y el corazón, la A, en primer lugar el "second best" para la B. ¿La sin razón? — las otras tres soluciones.

# A V E = A, B, E

## *Sobre los trazados del AVE Madrid-Valencia (y III)*

### Los puertos y aeropuertos

Un último factor de decisión es el papel interactivo que juegan los puertos y los aeropuertos en una red de alta velocidad. El presidente de Iberia ha puesto en numerosas ocasiones de manifiesto que el AVE debe servir de conexión con los principales aeropuertos de España, con el objetivo de coordinar las dos redes de transporte y, además, dar a los viajeros un servicio más completo. La nueva línea AVE, Madrid-Barcelona sí parece que tendrá paradas en los aeropuertos de Barcelona y Zaragoza. Y debería tenerlo –al menos, una conexión– con Barajas. Pues bien, en el AVE Madrid-Valencia, los aeropuertos que juegan son los de Valencia y Alicante, obviamente. La conexión con el de Valencia sólo se logra, con coste bajo, si la línea acomete la ciudad de Valencia por la horizontal paralela a la nacional III. Eso sólo lo permite, con bajo coste, las soluciones A, B y E\*. En el caso de Alicante se observa claramente en el mapa que cualquiera de las soluciones propuestas cumplen con el requisito. Y son neutrales a estos efectos

pues todas ellas, a la postre, entran en Alicante desde La Encina. Ello ayuda todavía más, las soluciones A, B y E, frente a las demás. Y no creo que este tema sea una cuestión baladí en ciudades, como Valencia y Alicante, cuyos puertos, ferias, turismo, no sólo pueden apoyarse en el avión, ni sólo en el tren, sino en ambos.

El segundo aspecto son los puertos y en particular el de Valencia. Valencia tiene calado suficiente para recibir ferrys, como lo hace Barcelona. Pero sólo un AVE capaz de ir y volver a Madrid en un brevísimo espacio de tiempo permitirá a los ferrys ofrecer a los turistas amarrar en el puerto de Valencia y visitar Madrid, el Museo del Prado, el Thyssen, etc., en una jornada y regresar cómodamente. La rápida conexión de Valencia con Madrid vía AVE es así la gran apuesta turística de Valencia por el desarrollo de su puerto y de su costa.

### El impacto ambiental

No es este el obstáculo menor. Recordemos las Hoces del Cabriel. Desgraciadamente sí es

\* Nota del editor: en las páginas 113, 114 y 115 se reproducen estos trazados.

el argumento que permite hacer y deshacer con mayor demagogia. De acuerdo con ciertos informes parece que las soluciones A y D son las de mayor impacto negativo precisamente, las dos que pasan por Cuenca. ¡Desdichada Cuenca que por haber conservado su patrimonio forestal intacto y por haber protegido su medio ambiente, recibe ahora el castigo del impacto negativo para su AVE! Por el contrario, los trazados B, C y E salen mejor parados pues en ellos caben medidas correctoras.

Y finalmente la fórmula F es muy semejante en trazado, y por tanto en impacto, a la C, que es la de menor impacto. Las soluciones C y F son las de menor impacto ambiental, sí, pero las de mayor impacto humano, demográfico pues son las que sirven a un menor número de viajeros potenciales: 13,2 millones/año frente a 13,9 en los trazados B y E. Y me pregunto ¿debe prevalecer el criterio del impacto ambiental sobre el impacto demográfico o a la inversa, cuando es posible compatibilizar los criterios? He leído, además, en algún periódico que el impacto ambiental entre Motilla del Palancar y

Valencia sería muy elevado. Sobre otros trazados quizás no me permitiera opinar en tal cuestión. Pero he visto construir y ejecutar la N-III entre tales puntos. Hoy existe una magnífica autovía, a cuyos lados, unas mallas cortan cualquier tipo de acceso entre los dos lados. Y eso ha sido posible y ha disfrutado –pese a lo realizado– de un informe de impacto ambiental favorable. Pues bien ¿no podría trazarse ahora la vía del AVE en paralelo, más o menos, con la actual autovía? ¿O es que lo que fue válido para la autovía ya no lo es para el AVE?

### Conclusión

Por razones de tiempo de recorrido son rechazables, siempre a mi juicio, los trazados C, D y F. Quedan, pues, los A, B y E. De ellos el de menor coste, menor impacto ambiental, mayor servicio por número de viajeros y mejor oportunidad a la conexión AVE-avión y servicio portuario, es el B, en un segundo puesto, el E. El problema de estos dos es que ninguno pasa por Cuenca. Si ésta fuera cuestión prioritaria, condicionante –y puede serlo– sólo nos quedaría el

trazado A o bien, el trazado B, con un bucle pequeño, que lo una a Cuenca, al estilo del propuesto como modalidad en el F, para Murcia.

Lo que sí tiene que resultar evidente, lo es a todas luces, es que los trazados C, D y F, son gravemente perjudiciales con las ciudades de Valencia y Castellón. Pero... ¿éste no es el AVE Madrid-Valencia? Me preguntará algún ingeniero. Y yo tendré que responder: pues mire, ya no lo sé. Antes sí era así. Hasta hace pocos meses, unos 18 o así. Pero de pronto se desequilibró la horquilla hacia el Sur. En tal circunstancia sólo los trazados que crean una "Y griega" pronto (los A, B y E) aciertan, pues tratan de modo casi igual a los dos núcleos de ciudades (las del Sur y las del Norte) y son los únicos sobre los que cabe construir un futuro de tráficos integradores del territorio, especialmente el B. Y, por cierto, casi lo olvidaba por obvio, pero últimamente algunas cosas obvias conviene repetirlas, esos, los A, B y E, son los únicos capaces de mantener a Valencia en el lugar, en tiempo, que como ciudad y región le corresponden.

Hasta aquí el razonamiento objetivo que concede sólo a las soluciones A, B y E. (Es curioso: ABE, casi AVE). Cualquiera de ellas me parece razonable. Objetivamente es mejor la B y en segundo lugar la E porque atienden a un mayor número de ciudadanos. Pero me resulta difícil admitir que Cuenca, la tan maravillosa y olvidada ciudad y provincia, quede fuera de la red. Así pues, con la razón, la solución B y luego la E. Con la razón y el corazón, la A, en primer lugar, el "second best" para la B. ¿La sin razón?... las otras tres soluciones.



## La lógica llegó al AVE

**Jaime Lamo de Espinosa**



Nadie podrá decir que la mano del nuevo ministro de Fomento no se nota. A las muy pocas semanas de acceder al cargo acude a la Comisión de Infraestructuras del Congreso y presenta un programa denso, serio y completo de las diversas infraestructuras previstas para este cuatrienio. Y en ese programa no maneja principios teóricos, o ideas vagas. No. Al contrario, plantea soluciones y en algunos casos como el AVE Madrid-Valencia soluciones nuevas, osadas y, probablemente, definitivas.

Alvarez-Cascos ha presentado un trazado nuevo que, parece milagro, ha logrado la adhesión de todos en casi veinticuatro horas. Ha integrado Cuenca, ha sumado Toledo, pasa por Albacete, construye dos "griegas, la primera en Motilla del Palancar y la segunda La Encina, reduce —mediante estos sistemas— todos los tiempos de viaje a los mínimos de las diferentes soluciones que estaban sobre la mesa en la etapa anterior, salva el obstáculo medioambiental del trazado a Cuenca llevándolo por Aranjuez a Tarancón, y, sobre todo, ataca Valencia por la línea más recta y horizontal posible, que no podía ser otra que la de Cuenca, Motilla, Requena, Valencia. Y de este modo libra a Castellón de la amenaza anterior de un trazado de 2.13 h. que era la solución Sur frente a los 1.50 h. que es la resultante.

Se nota que el ministro es ingeniero de caminos, pero se notan sobre todo varias cosas más. Primera que habiendo elegido

la solución de presupuesto más elevado ha acertado. Es decir ha optado por la solución integradora e histórica. Ya dije en artículos anteriores que en una obra de estas características el presupuesto debe ser la consecuencia, no el factor limitativo o de partida. Segunda, creo que lo ocurrido confirma las sospechas que muchos en Valencia albergábamos, desde hace tiempo, de que algunos en el seno del propio ministerio mantenían una posición a priori sobre la solución Valencia en la que pesaban sobre todos los intereses no confesos de Cataluña. Porque es sorprendente, asombroso, que en tan pocas semanas, con otros colaboradores, el nuevo inquilino de Fomento haya podido reconstruir el esquema de trazados sobre los mismos criterios que antes (tiempos óptimos, vertebración territorial, demanda de viajeros, conexión con puertos y aeropuertos, impacto ambiental...) pero con un resultado gráfico y operativo tan diferente.

Si la lógica era tan contundente como lo era (y algunos así lo hemos venido manifestando desde hace años con más de una veintena de artículos publicados en este y otros periódicos), si los hechos eran tan "tozudos", ¿cómo podían antes ser tan ilógicas las soluciones y al tiempo tan tozudas, también?

Bienvenida sea la solución propuesta por el señor Alvarez-Cascos que, me parece a mí, satisface a la gran mayoría y desbloquea, ¡por fin!, este largo proceso que nunca debió confundirse tanto ni con tanto empecinamiento. Enhorabuena a las tres provincias valencianas, a toda la Comunidad y muy especialmente agradecimiento al protagonista Alvarez-Cascos.

## La lógica llegó al AVE

Nadie podrá decir que la mano del nuevo ministro de Fomento no se nota. A las muy pocas semanas de acceder al cargo acude a la Comisión de Infraestructuras del Congreso y presenta un programa denso, serio y completo de las diversas infraestructuras previstas para este cuatrienio. Y en ese programa no maneja principios teóricos, o ideas vagas. No. Al contrario, plantea, soluciones y en algunos casos como el AVE Madrid-Valencia soluciones nuevas, osadas y, probablemente, definitivas.

Álvarez-Cascos ha presentado un trazado nuevo que, parece milagro, ha logrado la adhesión de todos en casi veinticuatro horas. Ha integrado Cuenca, ha sumado Toledo, pasa por Albacete, construye dos Y griegas, la primera en Motilla del Palancar y la segunda La Encina, reduce –mediante estos sistemas– todos los tiempos de viaje a los mínimos de las diferentes soluciones que estaban sobre la mesa en la etapa anterior, salva el obstáculo medioambiental de! trazado a Cuenca llevándolo por Aranjuez a Tarancón, y, sobre todo, ataca Valencia por la línea más recta y horizontal posible, que no podía ser otra que la de Cuenca, Motilla, Requena, Valencia. Y de este modo libra a Castellón de la amenaza anterior de un trazado de 2.13 h. que era la solución Sur frente a los 1.50 h. que es la resultante.

Se nota que el ministro es ingeniero de caminos, pero se notan sobre todo varias cosas más. Primera que habiendo elegido la solución de presupuesto más elevado ha acertado. Es decir ha optado por la solución integradora e his-

tórica. Ya dije en artículos anteriores que en una obra de estas características el presupuesto debe ser la consecuencia, no el factor limitativo o de partida. Segunda, creo que lo ocurrido confirma las sospechas que muchos en Valencia albergábamos, desde hace tiempo, de que algunos en el seno del propio ministerio mantenían una posición a priori sobre la solución Valencia en la que pesaba sobre todos los intereses no confesos de Cataluña. Porque es sorprendente, asombroso, que en tan pocas semanas, con otros colaboradores, el nuevo inquilino de Fomento haya podido reconstruir el esquema de trazados sobre los mismos criterios que antes (tiempos óptimos, vertebración territorial, demanda de viajeros, conexión con puertos y aeropuertos, impacto ambiental...) pero con un resultado gráfico y operativo tan diferente.

Si la lógica era tan contundente como lo era (y algunos así lo hemos venido manifestando desde hace años con más de una veintena de artículos publicados en este y otros periódicos), si los hechos eran “tan tozudos”, ¿cómo podían antes ser tan ilógicas las soluciones y al tiempo tan tozudas, también?

Bienvenida sea la solución propuesta por el señor Álvarez-Cascos que, me parece a mí, satisface a la gran mayoría y desbloquea, ipso fin!, este largo proceso que nunca debió confundirse tanto ni con tanto empecinamiento. Enhorabuena a las tres provincias valencianas, a toda la Comunidad y muy especialmente agradecimiento al protagonista Álvarez-Cascos.

## Empieza bien el siglo...

(El AVE sigue los pasos de Antonio Ponz)



Jaime Lamo de Espinosa

"Hermana ave: tienes que alabar y amar al Creador. Te ha dado plumas para vestirte y alas para volar". No podía imaginar San Francisco de Asís, cuando así escribía, que siglos más tarde otro tipo de AVE se vestiría de plumas para volar entre Madrid y Valencia, y menos aún que el recorrido de ese AVE ferroviario discurriría por un trazado que ya inmortalizó a mitad del XVIII un ilustre valenciano, de Be-

chí, con estudios de Humanidades en Segorbe, don Antonio Ponz.

Este notable castellonense, que nos legó uno de los más interesantes libros de viajes, género literario tan propio de su siglo, abordó su viaje a Valencia a través de distintas etapas que le llevaron de Madrid a Arganda, Tarancón, Uclés, Huete, Cuenca, Valera, Alarcón, Motilla, Minglanilla, Requena, Chelva y finalmente Valencia. Pues bien, hoy dos siglos y cuarto más tarde, ese recorrido, que ya entonces era el más directo entre Madrid y Valencia, se recupera, con ligeras variantes, para el ferrocarril en virtud del acuerdo de Murcia sobre el trazado del AVE.

He consagrado al estudio de este AVE Madrid-Valencia muchas horas, desde un primer artículo publicado en este mismo periódico el 20-9-1990 ("La España excluyente-A propósito del tren por Cuenca"), hasta el más reciente de 18-6-2000 ("La lógica llegó al AVE"), pasando por más de una docena, algunos muy extensos. Y debo decir, ahora que el proceso ha concluido, que el acuerdo adoptado me parece el mejor de los posibles y que refina todos los requisitos que, a priori, podían exigirse y que ya enuncié en otra ocasión.

☞

Ha integrado Cuenca, ha sumado Toledo (con lanzaderas), pasa por Albacete, construye dos Y griegas, la primera desde Motilla del Palancar y la segunda desde La Encina, reduce —mediante ese sistema— todos los tiempos de viaje a los mínimos de las diferentes soluciones, salva el obstáculo medioambiental del trazado a Cuenca llevándolo por la actual vía a Sevilla a Tarancón, y, sobre todo, ataca Valencia por la línea más recta posible, que no podía ser otra que la de Cuenca, Motilla, Requena y Valencia, con un tiempo de recorrido de 85 minutos. Y de este modo libra a Castellón de la amenaza anterior de un trazado de 135 m. que era la solución Sur frente a 112 m. que es la resultante.

El acuerdo de Murcia reconstruye el esquema de trazados sobre los mismos criterios que antes (tiempos óptimos, vertebración territorial, demanda de viajeros, conexión con puertos y aeropuertos, impacto ambiental...) pero con un resultado gráfico y operativo claramente diferente. Y con una ciudad, Valencia, que se encontrará conectada a Madrid a través de un bucle que ofrecerá al viajero, siempre, un doble recorrido: a través de Requena-Cuenca y a través de Xàtiva-La Encina-Albacete, con las ventajas de toda índole que ello representa.

Se ha dicho en estos últimos días que es un



acuerdo histórico y comparto esta reflexión. Es histórico porque los firmantes, siendo de diferentes partidos políticos y con intereses muy diferenciados en lo territorial, han sabido encontrar el óptimo posible. Es histórico porque el impulso económico y social que el nuevo tren aportará a las autonomías afectadas será decisivo en una Europa cuyas infraestructuras de transporte necesitaban tanto de la modernidad. También lo es porque, tal vez por vez primera, fue la sociedad valenciana, toda, sin excepciones, la que ha trabajado en íntima armonía con su representación política, el presidente de la Generalitat. Y será tanto más histórico cuanto que se recuerde a la hora de establecer los trenes "lanzaderas" que la vertebración del territorio no se hace sólo conectando origen y destino principales, sino abriendo la red a las poblaciones más significativas del recorrido, como se hizo en su día con el AVE Madrid-Sevilla.

☞

Si el acuerdo es histórico habrá que reconocer que dos personas —sin que ello signifique falta de reconocimiento a otros— dos protagonistas han hecho la parte más significativa de esa historia y, la que más atañe al mundo valenciano, por lo que, creo, merecen hoy el reconocimiento expreso de todos los valencianos. Si los mencionamos en el orden en que se han entregado a la causa, encon-

tramos primero a Eduardo Zaplana, que desde su llegada al Palau cuando habló de que el AVE sería su primera prioridad política, no ha escatimado esfuerzos para dotar a Valencia de autovía y AVE, impulsando las acciones necesarias para el logro de los dos objetivos. Hoy Valencia tiene ya su autovía, que llegó tarde, ciertamente, pero que sólo llegó gracias a ese esfuerzo impulsor. Y dispone del acuerdo AVE. Algún día habrá que corresponder a sus trabajos con el homenaje que la región le debe.

☞

Y agradecimiento, también, a Francisco Álvarez-Cascos, que en muy poco tiempo, un récord si pensamos el escaso tiempo que lleva al frente de Fomento, ha logrado proponer una solución integradora entre las diversas disgregadoras que existían y consensuar con los cuatro presidentes autonómicos esta solución, garantizando además la financiación cercana al billón de pesetas. La mejor para Valencia y para el área del levante. Y, sobre todo, se ha antepuesto el consenso sobre una solución vertebradora a la limitación presupuestaria, lo que demuestra que detrás del acuerdo ha habido no sólo gobernantes, sino estadistas y no simplemente administradores de la cosa pública.

Enhorabuena a los protagonistas y a toda la comunidad. Empieza bien el siglo...

## Empieza bien el siglo...

*(El AVE sigue los pasos de Antonio Ponz)*

□ “Hermana ave: tienes que alabar y amar al Creador. Te ha dado plumas para vestirte y alas para volar”. No podía imaginar San Francisco de Asís, cuando así escribía, que siglos más tarde otro tipo de AVE se vestiría de plumas para volar entre Madrid y Valencia, y menos aún que el recorrido de ese AVE ferroviario discurriría por un trazado que ya inmortalizó a mitad del XVIII un ilustre valenciano, de Bechí, con estudios de Humanidades en Segorbe, don Antonio Ponz.

Este notable castellanense, que nos legó uno de los más interesantes libros de viajes, género literario tan propio de su siglo, abordó su viaje a Valencia a través de distintas etapas que le llevaron de Madrid a Arganda, Tarancón, Uclés, Huete, Cuenca, Valeria, Alcorcón, Motilla, Minglanilla, Requena, Chelva y finalmente Valencia. Pues bien, hoy dos siglos y cuarto más tarde, ese recorrido, que ya entonces era el más directo entre Madrid y Valencia, se recupera, con ligeras variantes, para el ferrocarril en virtud del acuerdo de Murcia sobre el trazado del AVE.

He consagrado al estudio de este AVE Madrid-Valencia muchas horas, desde un primer artículo publicado en este mismo periódico el 20-9-1990 (“La España excluyente - A propósito del tren por Cuenca”), hasta el más reciente de 18-6-2000 (“La lógica llegó al AVE”), pasando por más de una docena, algunos muy extensos. Y debo decir, ahora que el proceso ha concluido, que el acuerdo adoptado me parece el mejor de los posibles y que reúne todos los requisitos que, a priori, podían exigirse y que ya enuncié en otra ocasión.

Ha integrado Cuenca, ha sumado Toledo (con lanzaderas), pasa por Albacete, construye dos Y griegas, la primera desde Motilla del Palancar y la segunda desde La Encina, reduce –mediante ese sistema– todos los tiempos de viaje a los mínimos de las diferentes soluciones, salva el obstáculo medioambiental del trazado a Cuenca llevándolo por la actual vía a Sevilla a Tarancón, y, sobre todo, ataca Valencia por la línea más recta posible, que no podía ser otra que la de Cuenca, Motilla, Re-

quena y Valencia, con un tiempo de recorrido de 85 minutos. Y de este modo libra a Castellón de la amenaza anterior de un trazado de 135 m. que era la solución Sur frente a 112 m. que es la resultante.

El acuerdo de Murcia reconstruye el esquema de trazados sobre los mismos criterios que antes (tiempos óptimos, vertebración territorial, demanda de viajeros, conexión con puertos y aeropuertos, impacto ambiental...) pero con un resultado gráfico y operativo claramente diferente. Y con una ciudad, Valencia, que se encontrará conectada a Madrid a través de un bucle que ofrecerá al viajero, siempre, un doble recorrido: a través de Requena-Cuenca y a través de Xàtiva-La Encina-Albacete, con las ventajas de toda índole que ello representa.

Se ha dicho en estos últimos días que es un acuerdo histórico y comparto esta reflexión: Es histórico porque los firmantes, siendo de diferentes partidos políticos y con intereses muy diferenciados en lo territorial, han sabido en-

contrar el óptimo posible. Es histórico porque el impulso económico y social que el nuevo tren aportará a las autonomías afectadas será decisivo en una Europa cuyas infraestructuras de transporte necesitaban tanto de la modernidad. También lo es porque, tal vez por vez primera, fue la sociedad valenciana, toda, sin excepciones, la que ha trabajado en íntima armonía con su representación política, el presidente de la Generalitat. Y será tanto más histórico cuanto que se recuerde a la hora de establecer los trenes "lanzaderas" que la vertebración del territorio no se hace sólo conectando origen y destino principales, sino abriendo la red a las poblaciones más significativas del recorrido, como se hizo en su día con el AVE Madrid-Sevilla.

Si el acuerdo es histórico habrá que reconocer que dos personas –sin que ello signifique falta de reconocimiento a otros– dos protagonistas han hecho la parte más significativa de esa historia y, la que más atañe al mundo valenciano, por lo que, creo, merecen

hoy el reconocimiento expreso de todos los valencianos. Sí los mencionamos en el orden en que se han entregado a la causa, encontramos primero a Eduardo Zaplana, que desde su llegada al Palau cuando habló de que el AVE sería su primera prioridad política, no ha escatimado esfuerzos para dotar a Valencia de autovía y AVE, impulsando las acciones necesarias para el logro de los dos objetivos. Hoy Valencia tiene ya su autovía, que llegó tarde, ciertamente, pero que sólo llegó gracias a ese esfuerzo impulsor. Y dispone del acuerdo AVE. Algún día habrá que corresponder a sus trabajos con el homenaje que la región le debe.

Y agradecimiento, también, a Francisco Álvarez-Cascos, que en muy poco tiempo, un récord si pensamos el escaso tiempo que lleva al frente de Fomento, ha logrado proponer una solución integradora entre las diversas disgregadoras que existían y consensuar con los cuatro presidentes autonómicos esta solución, garantizando además la financiación cercana al billón de pesetas. La mejor para

Valencia y para el área del levante. Y, sobre todo, se ha antepuesto el consenso sobre una solución vertebradora a la limitación presupuestaria, lo que demuestra que detrás del acuerdo ha habido no sólo gobernantes, sino estadistas y no simplemente administradores de la cosa pública.

Enhorabuena a los protagonistas y a toda la comunidad. Empieza bien el siglo...



**GRUPO ALDESA**

C/ Bahía de Pollensa, 13. 28042 Madrid  
Teléfono: 913 819 220  
Fax: 913 817 803  
E-mail: [aldesa@aldesa.es](mailto:aldesa@aldesa.es)

**CONSTRUCCIONES ALPI, S.A.**

C/ Ingeniero Bryant, 7. Edificio Ciro.  
30007 Murcia  
Teléfono: 968 231 144  
Fax: 968 231 435  
E-mail: [direccion@construccionosalpi.es](mailto:direccion@construccionosalpi.es)

**ALTEC INFRAESTRUCTURAS, S.A.**

Paseo de la Castellana, 86.  
28046 Madrid  
Teléfono: 917 670 844  
Fax: 915 641 702  
E-mail: [central@altecinfraestructuras.es](mailto:central@altecinfraestructuras.es)

**ASSIGNIA  
INFRAESTRUCTURAS, S.A.**

C/ La Coruña, 29. 28020 Madrid  
Teléfono: 915 672 870  
Fax: 915 719 628  
E-mail: [info@assignia.com](mailto:info@assignia.com)

**AZVI, S.A.**

C/ Almondralejo, 5. 41019 Sevilla  
Teléfono: 954 999 320  
Fax: 954 999 200  
E-mail: [azvi@azvi.es](mailto:azvi@azvi.es)

**BEGAR, S.A.**

C/ Francisco Hernández Pacheco, 14.  
47014 Valladolid  
Teléfono: 983 135 135  
Fax: 983 135 136  
E-mail: [begarcc@begar.es](mailto:begarcc@begar.es)

**BRUESA CONSTRUCCIÓN, S.A.**

C/ Suero de Quiñones, 38. 28002 Madrid  
Teléfono: 913 832 874  
Fax: 913 836 395  
E-mail: [mcosta@bruesa.com](mailto:mcosta@bruesa.com)

**CHM OBRAS E  
INFRAESTRUCTURAS, S.A.**

Avda. de Jean Claude Combaldieu, s/n.  
03008 Alicante  
Teléfono: 965 145 205  
Fax: 965 144 842  
E-mail: [Info@chm.es](mailto:Info@chm.es)

**CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A.**

C/ Pont Mayor, s/n. 17007 Girona  
Teléfono: 972 214 550  
Fax: 972 214 554  
E-mail: [info@rubau.com](mailto:info@rubau.com)

**GRUPO COPASA**

C/ Rúa do Paseo, 25. 32003 Ourense  
Teléfono: 988 370 766  
Fax: 988 370 981  
E-mail: [info@copasa.es](mailto:info@copasa.es)

**COPCISA, S.A.**

C/ Navas de Tolosa, 161.  
08224 Terrassa, Barcelona  
Teléfono: 937 454 400  
Fax: 937 454 470  
E-mail: [copcisa@copcisa.com](mailto:copcisa@copcisa.com)

**GRUPO COPISA**

Pl. d'Europa 2-4. Torre Copisa. 08902  
L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona  
Teléfono: 934 930 100  
Fax: 934 930 136  
E-mail: [copisa@copisa.com](mailto:copisa@copisa.com)

**CYOPSA-SISOCIA, S.A.**

Pº de la Castellana, 177, 1ª pl.  
28046 Madrid  
Teléfono: 915 713 301  
Fax: 915 706 518  
E-mail: [cyopsa@cyopsa.es](mailto:cyopsa@cyopsa.es)

**DETEA, S.A.**

Albert Einstein, 8. Pabellón de Chile.  
Isla de la Cartuja 41092 Sevilla  
Teléfono: 954 460 005  
Fax: 954 460 050  
E-mail: [detea@detea.com](mailto:detea@detea.com)

**JOCA INGENIERÍA  
Y CONSTRUCCIONES, S.A.**

Avda. Sinforiano Madroñero, 24-26.  
06011 Badajoz  
Teléfono: 924 207 200  
Fax: 924 207 198  
E-mail: [joca@joca.es](mailto:joca@joca.es)

**GRUPO EMPRESARIAL  
LUBASA, S.L.**

Pol. Industrial Ciudad del Transporte II.  
C/ Grecia, 31.  
12006 Castellón de la Plana  
Teléfono: 902 340 000  
Fax: 964 343 322  
E-mail: [lubasa1@cs.lubasa.es](mailto:lubasa1@cs.lubasa.es)

**MARCOR EBRO, S.A.**

Crta. de Madrid, km 315,8.  
Edificio Expozaragoza, Esc. 3,  
Planta 2. Of. 14.  
50012 Zaragoza  
Teléfono: 976 274 515  
Fax: 976 384 069  
E-mail: [marcoebro@marcoebro.com](mailto:marcoebro@marcoebro.com)

**PENINSULAR  
DE CONTRATAS, S.A.**

C/ Dulcinea, 4, entreplanta. 28020 Madrid  
Teléfono: 915 238 653  
Fax: 915 237 275  
E-mail: [info@peninsulardecontratas.com](mailto:info@peninsulardecontratas.com)

**PLODER UICESA, S.A.**

C/ Saturno, 1.  
28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid  
Teléfono: 913 513 006  
Fax: 913 512 570  
E-mail: [info@grupoploder.es](mailto:info@grupoploder.es)

**PROBISA TECNOLOGÍA  
Y CONSTRUCCIÓN, S.L.**

C/ Gobelas, 25-27. Urb. La Florida.  
28023 Madrid  
Teléfono: 917 082 954  
Fax: 913 729 022  
E-mail: [buzon@probisa.com](mailto:buzon@probisa.com)

**PUENTES Y CALZADAS  
GRUPO DE EMPRESAS, S.A.**

Ctra. de la Estación, s/n.  
15888 Sigüeiro A Coruña  
Teléfono: 981 688 901  
Fax: 981 691 601  
E-mail: [puentes@puentes.com](mailto:puentes@puentes.com)

**GRUPO ROVER ALCISA**

C/ Botánico Cabanilles, 28.  
46010 Valencia  
Teléfono: 963 390 950  
Fax: 963 390 951  
E-mail: [roveralcisa@roveralcisa.com](mailto:roveralcisa@roveralcisa.com)

**SANDO**

Parque Empresarial Delta Norte.  
Avda. de Manóteras, 46, 1º.  
28050 Madrid  
Teléfono: 902 996 299  
Fax: 915 710 463  
E-mail: [sando@sando.com](mailto:sando@sando.com)

**CONSTRUCCIONES  
SARRIÓN, S.L.**

Plaza de Grecia, 1, portal 2, 2ª planta  
45005 Toledo  
Teléfono: 925 239 616  
Fax: 925 251 717  
E-mail: [central@sarrionsa.es](mailto:central@sarrionsa.es)

**SOGEOA. SOCIEDAD  
GENERAL DE OBRAS, S.A.**

C/ Orense, 68. Pl. 1ª. 28020 Madrid  
Teléfono: 915 550 729  
Fax: 915 972 084  
E-mail: [sogeoasa@sogeoasa.es](mailto:sogeoasa@sogeoasa.es)



**Asociación Nacional de  
Constructores Independientes**

Sede Social:

Pº de la Castellana, 119,

2º dcha. 28046 Madrid

Tel.: 915 550 539 - Fax: 915 554 005

E-mail: [anci@ancisa.com](mailto:anci@ancisa.com)

Web: [www.ancisa.com](http://www.ancisa.com)

Edita:

Servicios Técnicos de ANCI

Depósito legal: M-52364-2010

Diseño y maquetación:

Belén Tulla Echevarría

Fotomecánica e impresión:

Almodi S.L.U.



## Asociación Nacional de Constructores Independientes

Paseo de la Castellana 119, 2º dcha.

28046 Madrid

Tf: 91 555 05 39 - Fax: 91 555 40 05

E-mail: [anci@ancisa.com](mailto:anci@ancisa.com)

Web: [www.ancisa.com](http://www.ancisa.com)

