

Esperar el corredor ferroviario...

Es, para los turolenses parte, casi “genética”, de nuestra historia individual y colectiva: Significa cerca de **siglo y medio** de incansable lucha democrática y continuado desencanto, de injusta negación al desarrollo de una provincia española: **Teruel**, que soporta cerca de 150 años el permanente expolio de sus recursos materiales y humanos hasta convertirse en **el**, seguramente, **vergonzoso** y **flagrante paradigma de desequilibrio territorial** en un país miembro de **la Unión Europea**.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

1864→**13 de abril**: Se aprueba la **Ley para la formación del Plan General de Caminos de Hierro** que encarga a una Comisión de Ingenieros el **anteproyecto de trazados ferroviarios**.

Esta Comisión plantea la construcción de un **corredor** que **desde Aranjuez pasando por Cuenca, Landete y Teruel** llegara a **Castellón** con **2 ramales: Landete-Valencia y Teruel-Calatayud**.

La propuesta se ve **modificada** por la Junta Consultiva que propone el itinerario: **Quintanar-Cuenca-Landete-Teruel- Castellón** y un sólo ramal: **Teruel-Calatayud**.

1866 →**Se aprueba** la construcción del trazado **Cuenca-Landete-Valencia, Landete-Teruel** y **Teruel-Calatayud**, pero la crisis financiera impidió que se llevara a cabo.

1870 →El Gobierno plantea un plan para unir **Madrid-Barcelona a través de** una línea ferroviaria que pasara por **Cuenca-Teruel-Alcañiz** declarándolo de utilidad pública.

1882→**Concesión de los trabajos de construcción** de esta línea a la **Sociedad de ferrocarriles de Cuenca, Valencia y Teruel**.

1886→La citada Sociedad renuncia a la concesión por problemas económicos. **Se paralizan las obras**.

1908→**Ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos**. Recoge nuevamente el proyecto Cuenca- Teruel pero tampoco se ejecutó.

1926→**22 enero**. Se anuncia el proyecto de un **corredor ferroviario Sur-Norte** que, **partiendo de Algeciras**, atravesara España **por Jaén-Albacete-Utiel-Teruel-Alcañiz-Lérida-Saint Girons** con **destino a Toulouse**, en el cual se empieza a trabajar intensamente durante 3 años, e incluso después de la guerra civil, sus directrices continuarán siendo válidas, significando una gran inversión estatal durante décadas.

1962→El Banco Mundial envía al gobierno del general Franco un **Informe desfavorable** acerca de la continuación de las obras. Por ello, siguiendo las recomendaciones del BM en

1964-1973→**El Plan Decenal** el Gobierno de Franco desestima proseguir los trabajos para la construcción del corredor paralizándose definitivamente.

Por **las razones** que a continuación se exponen y **con todas las variaciones** que, lógicamente, la situación actual impone, **la provincia de TERUEL reclama** la puesta en marcha de **ése corredor ferroviario BENEFICIOSO** para España y Europa, **HISTÓRICAMENTE** proyectado y **NUNCA** finalizado.

1.- ESTADO ACTUAL

• He aquí el **actual trazado ferroviario español** aunque algunos trayectos no se encuentran en uso. El corredor *empezó a construirse 22 de enero de 1926* y durante 3 años se trabajó en él continuamente.

- La línea de color **verde** representa el **corredor**.
- En él las partes que aparecen en color **amarillo** muestran las partes del mencionado trazado que permanecen **ABANDONADAS (no cerradas)** desde 1984.
- En color **morado** figuran los tramos que empezaron a construirse el 22 de enero de 1926 paralizadas en 1964.

En ellos puede observarse que desde el **Sur hasta Teruel**, se proyectaba la línea férrea de **Algeciras a Toulouse** con el siguiente recorrido: **Algeciras-Jaén-Linares-Albacete-Utiel-Teruel**.

Este trazado con ciertas modificaciones de detalle, **es el que sigue** la línea **AVE Madrid-Levante** actualmente en construcción, yendo **desde Albacete a Cuenca**.

En pro de la **optimización del gasto/beneficio social/bien general**, “Teruel existe” estima que **también que para esa línea**, la **inclusión de Teruel** en la continuación de dicho trazado **es de especial interés** pues **su ubicación** resulta **la idónea** para configurarse **como eslabón de encuentro de 2 corredores internacionales**:

- a) **El que desde Lisboa**, sorteando Madrid por Toledo, **se dirige al N-E español** y
- b) **El que desde Algeciras se proyecta hacia Francia**.

• En color **verde** la línea **Lérida-Pobla de Segur** de la que, hacia 1990, se hizo cargo la Generalitat de Cataluña.

• Los círculos **rojos** señalan los **tramos pendientes**:

- a) por un lado el **NUNCA CONSTRUIDO** de Cuenca-Teruel
- b) el que pasa por Caspe (Z), **construido únicamente** para viajeros AVE y que ampliando la plataforma, podría albergar también línea para mercancías.
- c) el tramo **Pobla de Segur-Frontera con Francia NO CONSTRUIDO**.

2.- ***IMPULSO AL DESARROLLO DE ZONAS DESFAVORECIDAS.***

- **Accesibilidad de las capitales de provincia** que se ven afectadas por el corredor y/o tienen vía férrea de acceso a él. En él podemos observar que:

2.1.- El trazado del **corredor propuesto por “Teruel existe” PASA** por:

- **CUATRO** provincias que **HOY** tienen el **NIVEL MÁS BAJO** en **INFRAESTRUCTURAS** del Estado español: **Cuenca, Teruel, Lérida y Huesca.**
- **DOS** provincias con **NIVEL BAJO** en **INFRAESTRUCTURAS**: **Jaén y Albacete.**
- **DOS** provincias con **NIVEL MEDIO** en **INFRAESTRUCTURAS**: **Cádiz y Córdoba.**
- **DOS** provincias con **NIVEL ALTO** en **INFRAESTRUCTURAS**: **Málaga y Zaragoza.**

2.2.- El trazo **rojo** indica el **paso del corredor propuesto** y, por ejemplo, **la posibilidad de conexión** al mismo desde la ciudad de Huesca.

Al respecto, es **particularmente importante destacar** que:

- El tramo entre Teruel y Huesca **ESTÁ CONSTRUIDO**, y **SÓLO** sería necesario **ADECUAR LAS INSTALACIONES** ferroviarias a los usos y medios del siglo XXI.
- Este corredor **enlazaría** en Zaragoza con el de Madrid-Barcelona.
- **Descongestionaría** la excesiva carga de tráfico que sufre el **litoral** Mediterráneo España-Francia.

3.- **SATURACIÓN DEL TRÁFICO LITORAL MEDITERRANEO.**

- Como es fácil comprobar, la costa mediterránea hispano-francesa soporta una sobre saturación de tráfico, con los consiguientes **problemas** y **peligros** para la seguridad **humana** y **medioambiental** que ello comporta.
- La **mayor saturación** (**línea azul**) se presenta entre Barcelona y el trazado francés hacia Marsella y Costa Azul, **seguido** por el que discurre de Este a Oeste.
- La **menor saturación** es la del tramo ferroviario Central que va desde Toulouse a París.

4.- ***NUESTRA PROPUESTA DE TRAZADO:***

EFFECTOS DESCONGESTIONANTES DE TRÁFICOS EN ESPAÑA

- La ejecución del **corredor propuesto por “Teruel existe”**:
 - Favorecería la **descongestión** del tráfico ferroviario **tanto en el *corredor del litoral mediterráneo español* (a), como el que, saliendo *desde Madrid* dirección Norte de España *a Francia por otros itinerarios*, propugnan el Estado español y el Gobierno de Aragón (b).**

- Además, es el **más corto**, de **menor coste económico**

<i>Corredor por la costa</i>	<i>Corredor por Canfranc o Vignemale</i>	<i>Propuesta “Teruel existe”</i>
1.495 km	1.325 km	1.260 km (aprox.)

Señalar que:

- El **corredor Central pretendido** por Madrid y Gobierno aragonés propone **dos** posibles lugares de **paso transfronterizo**:

- 1.- Madrid-Zaragoza-Huesca y, *por Canfranc* hasta Pau **para continuar por el Oeste francés**. Como puede fácilmente observarse, esta propuesta resulta **muy desviada de los enlaces con otros países como Alemania**, por lo que todo **lo que podría ganarse en territorio español, se perdería** en Francia.
- 2.- La segunda alternativa, **más occidental** que, inexplicablemente, **tratan de imponer** con su apoyo el Gobierno aragonés, para salvar el Parque Natural francés plantea **construir un túnel** de baja cota de 42 Km *por Vignemale* hasta las cercanías de Lourdes en dirección a Tarbes.

Esto supondría **no sólo** una posible **afección al Medio Ambiente** en una zona francesa especialmente protegida **sino también un alto coste para Francia** en su parte de territorio, y, lógicamente, **encuentra en la zona transpirenaica una fuerte oposición** dado que, **además, la línea se escora más hacia Burdeos**.

Sin embargo:

- El **corredor que plantea “Teruel existe”** (línea **roja**) de 1260 Km aprox.

Con él, en el caso de **Catalunya**:

- Conexión más directa desde Barcelona a Manresa y Poble de Segur.

Con lo cual se favorece la vertebración del territorio catalán con esta línea internacional desde Lérida y Barcelona.

En el caso de **Aragón**:

- Conexión desde Huesca: desde Mequinenza por Fraga o desde Barbastro-Monzón y Graus.

En resumen

Puede observarse que **nuestra propuesta** coincide con el trazado **más oriental** del estudio realizado a instancias del Gobierno aragonés.

Así pues, amén de las ventajas económicas antes citadas, entre Algeciras y París, **esta alternativa** es:

- La de **menor afección y más respetuosa con el Medio Ambiente** para ambos países dado que **NO TOCA ni** el Parque Natural de Ordesa en el lado español **ni** el que se encuentra al otro lado de los Pirineos. El lugar más oportuno para **transpasar la frontera** – como señalan los **puntos rojos**– sería la parte más estrecha del Valle de Benasque en España, que coincide con el final del Parque Natural

francés, pudiendo además, ofrecerse una **segunda posibilidad**: el paso por Viella.

- La **más centrada** y de **menor distancia** en Kilómetros.
- La que ofrece **menor saturación de tráfico**, por tanto favorece la descongestión de otras sobresaturadas existentes.
- La que **genera riqueza en territorios enclavados** como aconseja la UE.
- Permite la **salida y conexión** con la línea **Madrid-Zaragoza-Huesca** por Graus, haciendo la salida de **Madrid a Toulouse** sea más directa, trasladando tráficos al corredor Central, menos saturado.
- **No es perjudicial** para la Comunidad Valenciana porque favorece el crecimiento racional de áreas de población, limítrofes o cercanas a sus grandes núcleos, que ven la imposibilidad de desarrollar su urbanismo por la proliferación excesiva de redes de comunicación.

5.- PROYECTO DE VÍA PARA VIAJEROS ESPAÑA-FRANCIA

En el **actual Proyecto AVE transeuropeo**, podemos observar que:

- Está totalmente **terminado** el trayecto entre **Madrid- Barcelona** y
- **En construcción** el tramo de **Barcelona- Perpignan** desde donde enlazará con las líneas TGV francesas.

El Gobierno de España y Autonómico de Aragón SÓLO contemplan la opción de que el **corredor, pensado EXCLUSIVAMENTE** para transporte de viajeros (a 350 km/h), discurra desde **Algeciras** por el siguiente trayecto: **Algeciras-Cádiz-Córdoba-Puerto Lumbreras-Alcázar de San Juan-Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Huesca** y atraviese la frontera **por el citado túnel de Vignemale o por Canfranc**.

Con su apuesta por este trazado, **dicen cumplir**, la recomendación señalada repetidamente en los Informes del Parlamento Europeo de ampliar el número de redes ferroviarias transeuropeas.

Sin embargo **NO TOMAN EN CUENTA** **ni el contenido ni el espíritu** expresado **por dichos Informes en los que se hace especial hincapie** a que dichas redes **“discurran por los territorios enclavados** para favorecer o generar su desarrollo y vertebración”.

El trazado que propone “Teruel existe”

● Tiene muy en cuenta que, según palabras de la comisaria europea de Política regional, Danuta Hübner *la política de cohesión no es un mero mecanismo de redistribución o reciclado de fondos, es una política de inversión...* y por ello, *debemos trabajar conjuntamente para sacar el máximo partido...en la calidad, rendimiento e impacto* (Conferencia de Maribor, 7 y 8 de abril 2008)

● **SÍ** recoge y cumple dicho espíritu puesto que, como se ha venido observando a lo largo de la exposición, su **PRINCIPAL OBJETIVO** es que provincias como **TERUEL, Cuenca, Lérida y Huesca (territorios enclavados, todos ellos con el NIVEL MÁS BAJO del Estado español EN INFRAESTRUCTURAS) queden incorporadas** a una de las redes transeuropeas **mediante este corredor ferroviario** que

- Es el **más centrado y directo** camino entre Algeciras y París

- Debería plantearse **de uso polivalente**, es decir para **transporte de viajeros** a 250 km/h y **apto para transporte de mercancías**.

6.- LAS INFRAESTRUCTURAS POR CARRETERA.

Junto a la construcción de la red de corredores ferroviarios, el **Plan Español de Infraestructuras Terrestres (PEIT)** recoge los proyectos y ejecución de **comunicaciones por carretera –autovías-** previstas y aprobadas para un determinado periodo; al finalizar dicho periodo se abre la posibilidad de solicitar modificaciones y/o incluir nuevos tramos cuya ejecución entrará en el siguiente periodo de PEIT.

Dado que en el **2009** se **abre el plazo** de propuestas y modificaciones al **PEIT**, “Teruel existe” **reclama** que, en el **próximo**, se **incluya y apruebe la construcción del tramo de autovía Teruel-Lérida**, habida cuenta que, al igual que en el caso del tren, esa autovía Central, sería el **eslabón**, también por carretera, **de los dos grandes corredores internacionales** anteriormente mencionados:

-El portugués, procedente del Este peninsular con dirección **al Mediterráneo** y **-El procedente del Sur hacia Francia y resto de Europa**, descongestionando las vías costeras al equilibrar el reparto de tráfico hacia varias salidas.

Así pues, **INCLUIR** la propuesta de “Teruel existe”

tanto en el Corredor ferroviario como en el carretero

NO PERJUDICA a NADIE y BENEFICIA a LA MAYORÍA.

BREVE MUESTREO BIBLIOGRÁFICO

ZAMORANO MARTÍN, C. y SASTRE GONZÁLEZ, J., (2005, enero) “Pirineos, la frontera europea” en *Comisiones. Cuaderno nº1 y 2 de la Comisión de Transportes*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Canales y Puertos.

ZAN, A. de, y LAGO, A., (2004, septiembre) “Infraestructuras en los Pirineos” *Actas del IV Simposio del IESE CIIL*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2004.

SEGUI PONS, J. M^a., “Las infraestructuras de Transporte y el territorio en España” en *AGES* (Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles, 12 de enero de 2005. Consultado en Internet www.aeg.ieg.csic.es/temas.htm

MINISTERIO DE FOMENTO <http://www.mfom.es>

PARLAMENTO EUROPEO. Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural. 2007/2191(INI) 6, 3, 2008 de Ilda Figueiredo sobre el papel de la política de cohesión en la integración de comunidades y grupos vulnerables.