



## UNA RED FERROVIARIA PARA AFRONTAR EL SIGLO XXI

Las deficiencias en infraestructuras ferroviarias no tienen un origen reciente, sino que ahondan sus raíces en el siglo XIX. El primer error cometido fue el establecimiento del ancho ibérico mediante la Real Orden de 1844 sobre ferrocarriles que fijaba el ancho español en 1668 mm, 233 mm superior al ancho europeo (fijado en 1435 mm) y que es el que utilizan países de nuestro entorno como Francia, Italia, Bélgica, Holanda o Alemania y Reino Unido. La Ley General de Ferrocarriles no enmendó dicho error que nos ha mantenido alejados de Europa hasta ahora. Se argumentaban motivos orográficos y de mayores velocidades, pero en realidad se escondían motivos de carácter político.

El segundo error viene durante el Franquismo que potenció el coche privado frente a los medios de transportes colectivos como los tranvías que fueron desapareciendo paulatinamente de las ciudades y pequeñas compañías privadas o líneas reabsorbidas por FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) fueron cerrando sistemáticamente todas las líneas que no eran rentables económicamente como el tren Cieza-Villena-Alcoy-Gandía. La degradación era tal que posteriormente se cerraron líneas fundamentales para el progreso y desarrollo sostenible del país. Así el 1 de enero de 1985 se cerró, previo al desmantelamiento, las siguientes relaciones ferroviarias:

- I. Ferrocarril del Almanzora o LBA, la línea que comunicaba Lorca (Región de Murcia) con Baza y Guadix (Granada).
- II. Ferrocarril de la Ruta de la Plata: Sevilla-Gijón, entre los tramos de Malpartida de Plasencia (Cáceres) y Astorga (León).
- III. El Ferrocarril Santander-Mediterráneo en aquellos tramos que seguían operativos en la inacabada línea.
- IV. El Ferrocarril Valladolid-Ariza.

Todas estas líneas tenían en común el hecho de que unían diferentes territorios sin necesidad de pasar por la capital del Reino. Casi paralelamente comenzó a construirse el NAFA (Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía) que resolvía los problemas de congestión de Despeñaperros, por la imposibilidad de duplicar su trazado. A mitad del proyecto, el NAFA fue cambiado por la red de Alta Velocidad que conocemos hoy en día y que han permitido la eliminación de los trenes convencionales (diurnos, nocturnos, Estrellas, Intercity, etc.) sustituyéndolos por los modernos trenes que carecen de paradas intermedias y que no resuelven los problemas de movilidad de la ciudadanía de este país. Se volvió a repetir, por tanto, el error cometido en el siglo XIX creando una red ferroviaria ex-novo cuyo centro geográfico y estratégico era Madrid, igual que con la red creada al amparo de la Ley de Ferrocarriles de 1855 y que estaba proyectada siguiendo el sistema radial de caminos creada por Carlos III en el siglo XVIII.

Desde CEAV propugnamos:

1. Que las diferentes administraciones públicas comiencen a elaborar planes de actuación encaminados a mejorar los servicios de Cercanías y Regionales (trenes de proximidad) en las áreas más densamente pobladas teniendo como objetivo el cuidado del medio ambiente y la movilidad sostenible.
2. Reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau para mejorar la conexión entre Francia y España en el corredor central que tiene que llevar aparejado mejoras en el ferrocarril Zaragoza-Teruel-Valencia y la reapertura del FF.CC. Santander-Mediterráneo.
3. La redefinición y puesta en marcha del Corredor Mediterráneo, con nuevos criterios técnicos coherentes, una línea estratégica que parte desde Ucrania hasta el Estrecho de Gibraltar pasando por países como Rumanía, Italia y Francia y que permitirá unir las CC.AA. de Andalucía, Región de Murcia, Comunitat Valenciana y Cataluña con Europa, lo cual supondrá un beneficio para el tránsito de mercancías y pasajeros y para el medio ambiente.
4. Construcción urgente de redes de alta capacidad entre Portugal y España, en concreto, entre Faro y Sevilla; Oporto y Vigo y Lisboa y Madrid para permitir la unión del mercado luso y español con Europa.