

XILOCA 26
págs. 141-157
2000
ISSN: 0214-1175

LA INCLUSIÓN DE TERUEL EN LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-VALENCIA.

Una oportunidad única para la recuperación
estructural y estratégica de la provincia

Tomás Guitarte Gimeno*

Resumen.– Proyecto de un nuevo trazado para la línea férrea de alta velocidad Madrid-Valencia, que permite su paso por Teruel, sin incidencia importante en los costes y en los tiempos de recorrido.

La propuesta supone un cambio esencial en la marginación de Teruel y una nueva estrategia en el desarrollo social y económico de esa provincia.

Abstract.– Project of a new outline for the high speed railway line Madrid-Valencia, which lets crossing Teruel, without any important incidence in the costs and in the trip schedules.

The proposal assumes an essential change in Teruel's margination and a new strategy in the social and economic development of that region.

* Arquitecto.

El contenido de este artículo es básicamente el informe que presentamos a la coordinadora ciudadana "Teruel Existe" con la propuesta para defender la inclusión de Teruel en la línea AVE Madrid-Valencia. Agradecemos muy sinceramente a los miembros de "Teruel Existe" su inmediata comprensión y apreciación de las potencialidades de la propuesta así como su generosidad, dedicación y entrega en la labor que desarrollan por todas las comarcas de nuestra provincia.

Para la planificación de la línea ferroviaria de alta velocidad desde Madrid a Valencia que está diseñando actualmente el Ministerio de Fomento planteamos un nuevo trazado con una línea norte en dicho corredor: Madrid-Campo Real (futuro aeropuerto de Madrid)-Cuenca-Teruel-Valencia y Castellón.

Es una propuesta que pretende aprovechar la infraestructura ferroviaria para desarrollar un nuevo eje transversal (Este-Oeste) en España e impulsar las estrategias territoriales que posibiliten articular el centro peninsular (Madrid) con las ciudades del Sistema Ibérico (Cuenca y Teruel) y el litoral Mediterráneo (Valencia, Castellón). En este contexto se encuadra la extraordinaria oportunidad de que la ciudad de Teruel tenga una estación en el AVE de Madrid a Valencia.

La inclusión de Teruel en este corredor ferroviario cambiaría la situación estratégica de la ciudad y gran parte de la provincia en el contexto socioeconómico español, y empezarían a darse las condiciones básicas para poder salir de la posición marginal que hasta ahora ha venido manteniendo, ofreciéndole una posibilidad real y competitiva para el desarrollo. Es, casi con toda probabilidad, la última oportunidad para recuperar a Teruel aprovechando la construcción de una importante infraestructura estatal, que se va a realizar en cualquier caso. El paso por Cuenca y Teruel no perjudica los tiempos de recorrido, que se mantienen dentro de los límites demandados por Madrid y la Comunidad Valenciana.

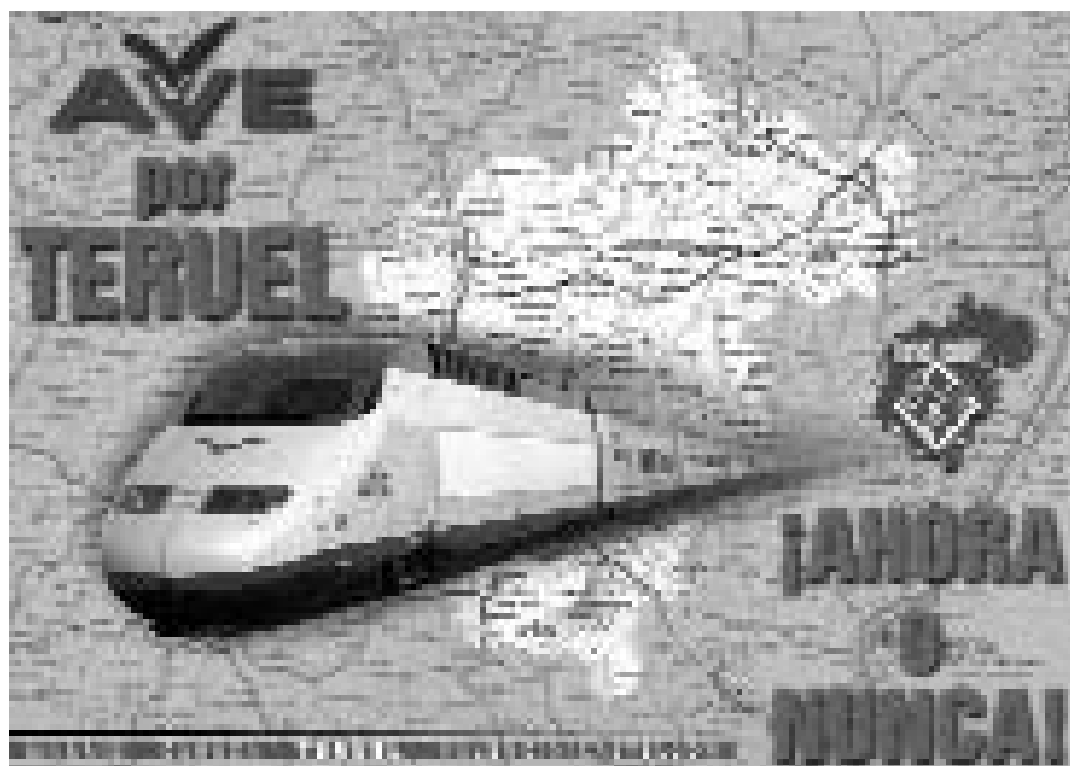
El verano de 2000 ha deparado una verdadera sorpresa para las gentes de Teruel, una bomba informativa que tomando distancia de los hechos cotidianos nos lleva a palparnos para verificar que no estamos soñando, una propuesta que llena de esperanza tanto a los agentes sociales aragoneses como a su población en general, y muy especialmente a la sociedad turolense. No cabe duda de que la inclusión de Teruel y Cuenca en la línea de alta velocidad ferroviaria Madrid-Valencia, puede dar un giro de 180° al futuro económico y de las ciudades del sistema Ibérico y de buena parte de la provincia de Teruel.

Y frente a las dudas ante la reclamación social, frente a las timideces colectivas –producto sin duda del peso por el papel de “periferia interior” que Teruel, a fuerza de sufrirlo, ha interiorizado en su propia identidad colectiva– que todavía se perciben cuando un horizonte tan distinto puede convertirse en realidad, debemos señalar que con una línea de Alta Velocidad como la que defiende Teruel Existe los beneficiados no sólo son la provincia y la ciudad de Teruel, sino que lo es especialmente la vertebración territorial de España. Organización territorial que abre potencialidades para el desarrollo y expansión del arco mediterráneo, la recuperación –casi la refundación– de dos nuevas ciudades: Teruel y Cuenca. Objetivos que sin duda benefician a la estructuración del sistema de ciudades, al desarrollo de actividades productivas y terciarias en los amplios espacios “desiertos” existentes entre las regiones urbanas de Madrid, Valencia y la costa de Castellón. Es decir sin duda el interés general –en el sentido del mayor número posible de ciudadanos beneficiados y de proyecto económico social y territorial como colectivo– y la ordenación territorial de España son los grandes beneficiados.

Como perfectamente han comprendido los responsables de “Teruel Existe” y los agentes sociales turolenses, es el momento de apostar con todas las energías dispo-

nibles, de trabajar sin desmayo, de trasladar a los medios de comunicación la sensibilización ciudadana existente, de pedir generosidad a los responsables políticos e institucionales y a cualquier líder social y económico. Es una de esas ocasiones en las que un pueblo, una ciudad, siente que se la juega. Es la oportunidad de Teruel ¡Ahora o nunca!

Aunque es necesario hacer números concretos y reales, de acuerdo con las estimaciones de coste que se están planteando para el último plan del Ministerio de Fomento, con entre un 5% y un 10% más de lo presupuestado inicialmente y con unos pocos minutos más de duración del trayecto Madrid-Valencia se puede potenciar un eje de desarrollo para una parte del territorio español que languidece. Se puede cambiar de raíz el principal problema histórico que Teruel ha tenido para su desarrollo: el aislamiento. Ya no es cuestión de no saber que hacer, ahora depende de que haya voluntad política por parte del Estado para que Teruel salga de su posición marginal y recupere sus oportunidades históricas. La inclusión en la línea AVE Madrid-Valencia cambiaría definitivamente la situación estratégica de Teruel en el contexto socioeconómico español.



Portada del díptico elaborado por "Teruel Existe" solicitando el paso del AVE por Teruel.

LA PLANIFICACIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID- MEDITERRÁNEO

Entre dos modelos ferroviarios: AVE y TAV

Desde la elaboración en 1993 del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 tanto el actual gobierno del Partido Popular como el anterior gobierno socialista han contemplado distintos trazados y varios sistemas ferroviarios (TVA, AVE) para comunicar con una línea ferroviaria moderna Madrid y el centro peninsular con Valencia y el litoral mediterráneo. Los responsables políticos de la administración en los años noventa han dudado entre la racionalidad técnica que indica que para un trayecto de 360 km (Madrid-Valencia) salpicado de pequeñas y medianas ciudades que demandan servicio ferroviario no parecía recomendable apostar por una línea de Alta Velocidad (350 km/hora) sino por una línea de Velocidad Alta TVA (220 km/hora) que además aprovecha buena parte de la infraestructura previa. Frente a esa posición la presión de grupos sociales y empresariales de Valencia pugnó por realizar una nueva línea de AVE. Paralelamente en estos años las condiciones técnicas del ferrocarril de alta velocidad han ido cambiando así como la experiencia de gestión en los países europeos, de manera que se han aproximando ambos sistemas y se apuesta por una mayor integración y complementariedad de los diferentes tipos de vía, lo que la Unión Europea denomina Sistema Transeuropeo de Alta Velocidad.

A medida que los partidos políticos incorporaron a sus programas el modelo AVE para el corredor de Levante las dificultades territoriales (orografía, localización de las ciudades a comunicar, corredores naturales, etc.) para definir el trazado, junto a las crecientes demandas de servicio desde las ciudades próximas, han provocado un conjunto de objetivos difícilmente conciliables y una mayor diversidad de propuestas de trazado.

En éste, como en otros casos, las decisiones de ordenación territorial revelan la complejidad del proceso, la necesidad de una participación ciudadana amplia y abierta, así como la necesidad de alcanzar soluciones consensuadas pero entorno a modelos concretos que ha de definir la administración competente.

LA NUEVA POSICIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO: DOS LÍNEAS DE AVE

El cambio de titularidad en el Ministerio de Fomento al comenzar el segundo mandato del Partido Popular ha implicado un cambio de concepto en la forma de diseñar el corredor ferroviario al proponer dos líneas de AVE en este corredor. Esta nueva postura incorpora a las decisiones políticas las aspiraciones de las ciudades, comunidades autónomas, y organizaciones ciudadanas que entienden de vital transcendencia para su futuro su relación con la alta velocidad.

Las ciudades situadas en los puntos intermedio del trazado (Cuenca y Albacete) han desarrollado una acusada presión social para lograr que la red ferroviaria AVE las incluyese en su trazado. Del mismo modo las comunidades autónomas de Madrid y Valencia han tomado iniciativas políticas para presionar al Ministerio de Fomento, y

a la vez la comunidad de Castilla La Mancha ha ejercido una presión semejante para condicionar el trazado de esta vía como ya ha hecho recientemente con la autovía Madrid-Valencia. Ejemplo de vía muy rápida para enlazar dos puntos Madrid y Valencia pero que no estructura el territorio por el que pasa al no tocar los enclaves urbanos intermedios. En los avatares de su construcción no cabe duda de que los criterios (e intereses partidistas) políticos han primado sobre consideraciones técnicas. Esta compleja combinación de razones técnicas y criterios políticos han de conjugarse de nuevo en el trazado del AVE al Mediterráneo.

Las alternativas anteriores del Ministerio de Fomento

En la legislatura anterior el Ministerio de Fomento, con Rafael Arias-Salgado al frente presentó una serie de alternativas que se recogen en los planos adjuntos y cuyas principales cifras se recogen en la siguiente tabla. Por su parte también la Junta de Castilla La Mancha presentó la alternativa de un trazado que incorporase a Cuenca y Albacete.

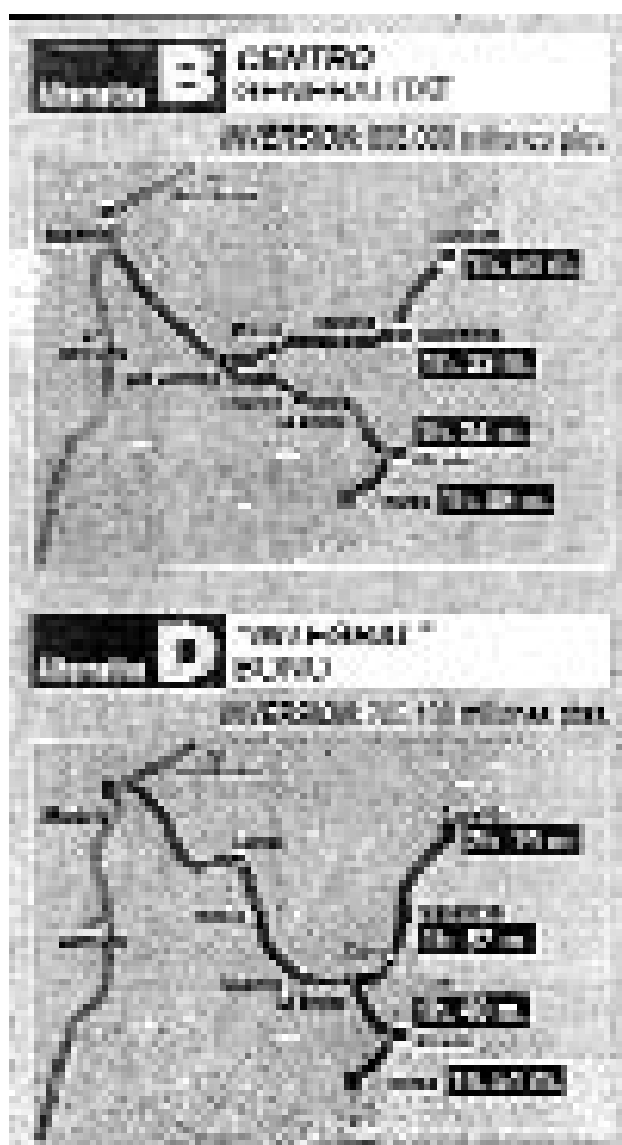
Soluciones	Vía nueva a construir (km)	Presupuesto (millones de pesetas)	Demanda viajeros	Tiempo Madrid-Valencia (minutos)
A: Norte	744	898.800	13.536.415	80
B: Central	757	808.000	13.935.528	83
C: Sur	572	595.500	13.251.133	106
D: Junta CLM	591	795.100	12.559.033	112
E: Sur y Ramal	732	864.600	13.560.437	94
F: Sur y enlace	719	762.200	13.407.732	106

Alternativas de AVE presentadas por el Ministerio de Fomento.

FUENTE: Noticias de Albacete <http://www.notialba.com>

Las alternativas actuales del Ministerio de Fomento: dos líneas AVE, paradas en todas las capitales

De las declaraciones recientes del Sr. Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos y de los documentos presentados se deduce que en la solución final será un trazado con paradas en Cuenca y Albacete y que la línea desde Motilla permitirá un acceso directo a Valencia, mientras que la de Albacete formará un acceso sur a Levante para conectar con Murcia, Alicante y Valencia. El Ministerio de Fomento ha anunciado que presentará a información pública en septiembre de 2000 un trazado de red de alta velocidad que incluya los extremos anteriores. Esperamos que este nuevo periodo de información pública sirva para definir definitivamente un modelo y una red ferroviaria entre Madrid y Levante. Pero no cabe duda de que la afirmación

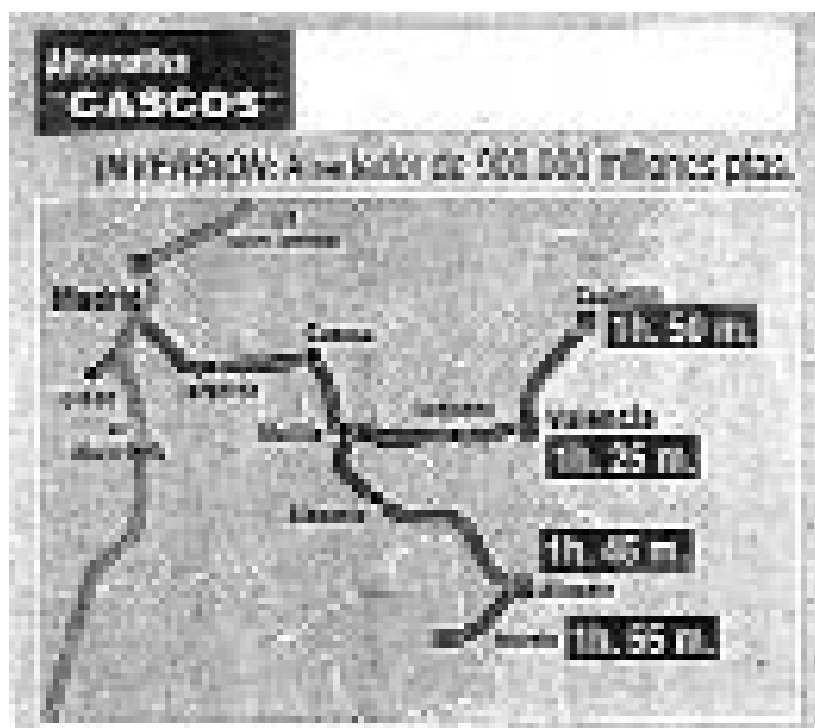


Mapas de las alternativas B y D, defendidas respectivamente por la Generalitat Valenciana y la Junta de Castilla La Mancha. Fuente: Diario "Las Provincias" Valencia.

de que finalmente existirán dos líneas, una central y otra Sur, modifica sustancialmente las condiciones y abre un debate necesario e interesante sobre la comunicación con Levante y sobre la articulación de las ciudades y del territorio por el que discurre esta línea de ferrocarril de Alta Velocidad.

Nuevos factores: aeropuerto internacional de Campo Real

A estos hechos se suma el que, modificando su posición en la anterior legislatura, el Ministerio de Fomento ha anunciado ya que pondrá en funcionamiento en un plazo de 15 años un nuevo aeropuerto en Madrid: Campo Real. Este importante centro de



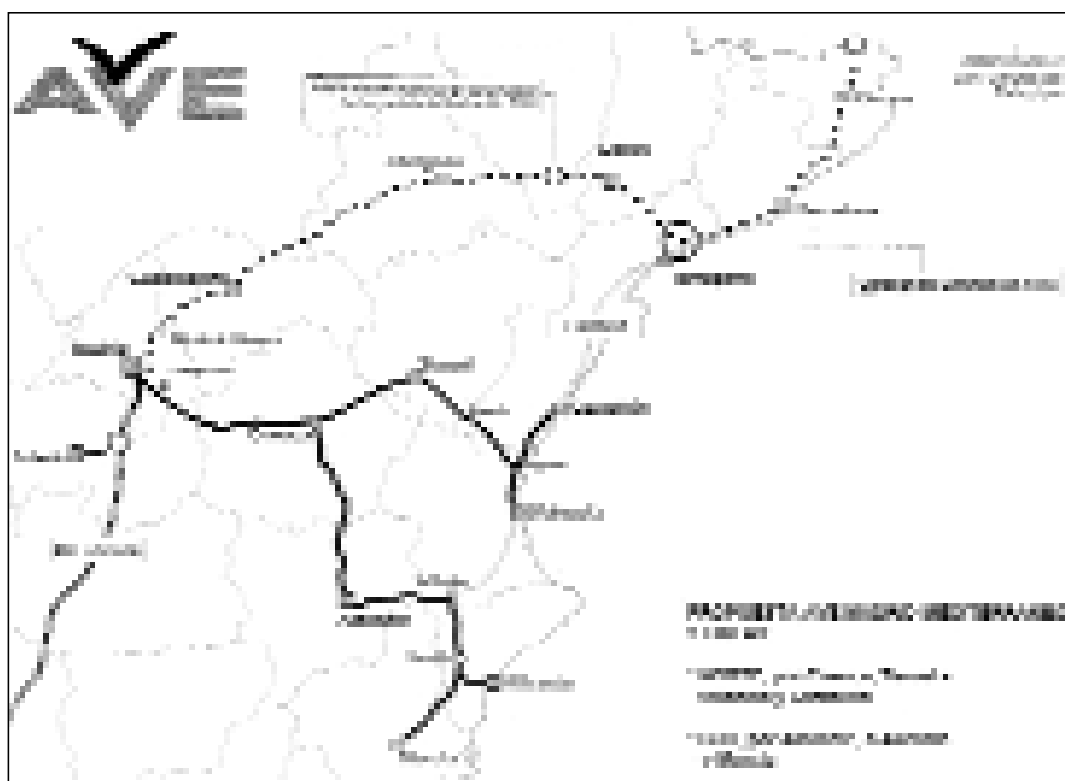
Mapa con la opción actual del Ministerio de Fomento.

Fuente: Diario *Las Provincias*. Valencia.

comunicaciones, el principal aeropuerto internacional de España con capacidad para competir con los principales de Europa, se ubicará en el Sudeste de la Comunidad de Madrid, justamente el territorio por el que ha de desarrollarse el trazado del AVE a Levante, por lo que sería muy conveniente que la nueva línea ferroviaria integrara en su trazado una estación en el futuro aeropuerto de Campo Real. De manera que la línea adquiriera mayor funcionalidad por sus opciones de transporte intermodal, reforzando y complementando los aeropuertos mediterráneos. Con todo lo expuesto, es justo afirmar que en pocos meses han cambiado los parámetros básicos que van a articular este corredor ferroviario y algunas características del espacio servido. Y por otra parte el talante abierto que el Ministerio de Fomento ha anunciado puede ser muy positivo para finalmente alcanzar soluciones satisfactorias para el conjunto de España y también para las ciudades y territorios afectados.

UNA ALTERNATIVA REAL PARA EL CORREDOR MADRID-LEVANTE: LA LÍNEA FERROVIARIA NORTE MADRID-CUENCA-TERUEL-VALENCIA /CASTELLÓN

Con el ánimo de contribuir desde una posición nueva al debate de ordenación territorial del cuadrante centro-este de España, con la legitimidad de ser una provincia integrada en este cuadrante y de haber sido incluido en otras alternativas de infraestructuras de transporte (PDI 1993-2007) todavía no construidas (vía de gran capacidad Cuenca-Teruel, y autovía pendiente de definición Madrid-Teruel-Tortosa), con el deseo de aportar más puntos de vista y no de entrar en una guerra de agravios terri-



Mapa de la propuesta con el paso del AVE por Teruel.

toriales y con la voluntad de incorporar la provincia de Teruel a los ejes de desarrollo planteamos esta alternativa de línea ferroviaria de alta velocidad dentro del corredor Madrid-Levante.

En las circunstancias actuales, con la constancia oficial por parte del Ministerio de Fomento de que el corredor Madrid-Levante tendrá dos líneas: a) Madrid-Cuenca-Valencia y b) Madrid-Cuenca-Albacete-Alicante-Murcia. Entendemos que Teruel debe entrar en el proceso de planificación de este corredor ferroviario. Por múltiples razones, pero por consideraciones fundamentalmente técnicas, de organización y estructuración territorial es lógico que si se construyen dos líneas en este corredor la denominada "central" se convierta en realidad en una opción "norte": Madrid-futuro aeropuerto de Campo Real-Cuenca-Teruel-Sagunto-Valencia-Castellón. Mientras que la otra línea presente un trazado Sur: Madrid-futuro aeropuerto de Campo Real-Cuenca-Albacete-Alicante-Murcia.

UN EJE FERROVIARIO ESTE-OESTE PARA ORGANIZAR EL TERRITORIO

La propuesta que planteamos pretende fundamentalmente ajustar el trazado de la línea férrea de alta velocidad Madrid-Levante a la estructura territorial y al sistema urbano del centro y este de España. Es decir trasladar a esta línea un proceso seme-

jante al que ha experimentado la planificación del AVE a Barcelona o el corredor Noroeste que a partir de líneas maestras se han ajustado al sistema urbano servido. Es bueno recordar en los primeros esbozos de la línea AVE entre Madrid y Barcelona contemplaban una única parada en Zaragoza y ofrecía una conexión con el AVE al País Vasco en Coscurita (Soria). De aquel disparatado trazado en línea recta sobre el mapa, sin tener en cuenta los puntos de las ciudades, a la situación final media afortunadamente un abismo.

Del mismo modo en este caso se deben contemplar los rasgos del territorio y su poblamiento, es decir dos áreas urbanas muy fuertes, extensas y dinámicas en los extremos (Madrid y Valencia) y con un gran vacío poblacional en el espacio atravesado (Cuenca, Albacete, Teruel) con densidades de población muy bajas, y a la vez con una red de ciudades muy débil y carente de ejes territoriales, lo que contribuye a reforzar las dudas en el trazado de la línea. La propia evolución de las líneas AVE nos muestra como este sistema de transporte es también eficaz para potenciar algunos núcleos urbanos intermedios en la línea y este es el papel que se pide al trazado del AVE a Levante: unir funcionalmente dos grandes regiones urbanas y a la vez dinamizar algunas ciudades del Sistema Ibérico. Pero no por razones de “beneficiencia” sino por eficiencia económica y territorial, por que ambos espacios son en realidad complementarios: espacios rurales frente a urbanización, subpoblación frente a congestión, naturaleza y aire libre frente a contaminación. Por lo que una de las



Las deficiencias del transporte ferroviario han condicionado el desarrollo industrial de Teruel y las oportunidades para desarrollar nuevas actividades.

demandas de las áreas urbanas son precisamente espacios vacíos –áreas rurales o débilmente urbanizadas– bien comunicados para el desarrollo de nuevas actividades terciarias y de segunda residencia, así como para su propia expansión.

Por otra parte el momento en que nos encontramos es la oportunidad definitiva para saldar errores en el diseño ferroviario que proceden del siglo XIX y que en el último cuarto del siglo XX con la construcción de las autovías se han acentuado. Es necesario estructurar dos líneas en un mismo corredor Madrid-Levante. De esa manera se articula el territorio y las ciudades de La Mancha, la Meseta y del Sistema Ibérico, en las comunidades autónomas de Madrid, Castilla La Mancha y Aragón, y a la vez se articula el conjunto de la Comunidad Valenciana de Norte a Sur y la Comunidad de Murcia.

Las opciones planteadas hasta el momento presente no han incluido esta posibilidad, dado que éstas se apoyan siempre en algunas infraestructuras precedentes. Este condicionante previo puede provocar que algunos tachen la opción que planteamos de “irreal”; sin embargo un simple análisis cartográfico y de distancias nos va a convencer de la virtualidad de la misma y de la bondad de recuperar planes de infraestructuras que han estado presentes desde el siglo XIX y se han recuperado en todos los momentos en los que se ha pretendido, desde una perspectiva general para el conjunto de España, definir infraestructuras viarias (carretera y ferrocarril) que subsanen algunas de las principales carencias del sistema de comunicaciones español, atajando las áreas con menor accesibilidad o los espacios desconectados de los corredores existentes, como lo demuestran los sucesivos planes directores de infraestructuras o el Programas de Inversiones actual. Por cierto, planes que finalmente nunca se cumplen para Cuenca o Teruel.

Por otra parte es conveniente recordar que en el actual modelo de urbanización extensa de amplios espacios territoriales las áreas de bajas densidad adquieren un valor añadido nuevo al constituir espacios susceptibles de acoger actividades de ocio que valora precisamente esa condición de las áreas rurales. Por ello al planificar el ferrocarril del siglo XXI es necesario considerar las pautas del modelo de urbanización difusa, la complementariedad para las actividades turísticas del litoral valenciano y del propio Madrid con un turismo “urbano” en desplazamiento rápido a Teruel y Cuenca.

ANÁLISIS DE TRAYECTOS POR DISTANCIAS

La organización del corredor ferroviario Madrid-Mediterráneo por la disposición de la red urbana, por las condiciones de la topografía y por los valores medioambientales de algunas áreas requiere, como el Ministerio de Fomento plantea, la construcción de dos líneas AVE que articulen el conjunto de la red urbana con sus características específicas (extremos muy fuertes y debilidad en la red del interior), que ofrezcan un servicio eficiente a las grandes ciudades, que contemple las nuevas dinámicas territoriales emergentes (desurbanización) y que actúe de inductor para el desarrollo económico en algunas áreas y ciudades de la Meseta y del Sistema Ibérico (Cuenca y Teruel).

DISTANCIAS DESDE MADRID EN KM, EN LA LÍNEA NORTE DEL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD MADRID-LEVANTE

Línea	Campo Real	Cuenca	Teruel	Sagunto	Valencia	Castellón
Norte	35	135	240	340	370	380

DISTANCIAS DESDE MADRID EN KM, EN LA LÍNEA SUR DEL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD MADRID-LEVANTE

Línea	Campo Real	Cuenca	Albacete	La Encina	Valencia	Alicante	Murcia	Castellón
Sur	35	135	275	363	473	447	483	560

LA OPCIÓN DE TERUEL EN LA ALTA VELOCIDAD

Es posible romper con la inercia del pasado e incorporarse a los ejes de desarrollo futuro

La inclusión de Teruel en una línea de alta velocidad cambiaría radicalmente su aislamiento actual y esa posición acusadamente marginal en el contexto del desarrollo económico del sector oriental de España y del eje mediterráneo. La carencia de infraestructuras de comunicación, junto a otros factores sociales, económicos, culturales y políticos, han mantenido la provincia de Teruel en un profundo letargo, al margen de buena parte de los procesos industriales que ha vivido España en el siglo XX, convirtiéndose sus habitantes en reserva demográfica para el éxodo rural. Sin embargo los parámetros en los que se mueve su situación económica cambiarían del negro al blanco si un eje ferroviario que conecta las áreas más dinámicas de España tiene una estación y servicios de transporte de viajeros en la ciudad de Teruel.

**Extender el eje económico del Mediterráneo a las provincias limítrofes.
Conectar el litoral con el interior**

Un nuevo eje económico, apoyado en actividades terciarias e industriales, en procesos de descentralización productiva y residencial, así como en los recursos endógenos –turismo urbano y de montaña, productos alimentarios, actividades industriales, etc.– aparecería en breve en esta zona de Aragón y Castilla-La Mancha. Es decir se trata de utilizar las infraestructuras ferroviarias no sólo para comunicar de la forma más rápida los principales núcleos urbanos de Levante, que también, sino de aprovechar el trazado para extender el dinamismo económico del eje mediterráneo y de Madrid a las áreas más próximas (Cuenca y Teruel) sin que ello suponga una pérdida

de calidad en el servicio para las primeras. Antes, al contrario, les abre nuevas oportunidades a medida que el territorio se convierte en un recurso por excelencia y a medida que el incremento de la velocidad de movimientos anula el factor distancia. De manera que una planificación inteligente como la que planteamos para este ferrocarril facilita la incorporación al desarrollo de un área más extensa y articula más eficazmente un territorio que actualmente es una las locomotoras de la economía española: la Comunidad Valenciana.

La relación entre infraestructuras y desarrollo económico

Las infraestructuras se construyen para atender las necesidades de un territorio que ha alcanzado un nivel de desarrollo determinado y presenta necesidades de desplazamiento que no puede cubrir los sistemas anteriores, de manera que habitualmente el potencial económico y la demanda de servicio es previa a la infraestructura. Por otra parte es necesario recordar que la infraestructura como tal no transforma por sí misma cualquier región que atraviere. Sin embargo, admitiendo estas consideraciones generales, es cierto que los cambios tecnológicos como el que representa el sistema AVE provocan saltos diferenciales en el proceso de desarrollo de cualquier ciudad, como han demostrado las experiencias francesa y española, seleccionan con su trazado los nuevos polos potenciales de desarrollo y modifican parámetros del modelo anterior de transporte y desarrollo económico. Es decir que las infraestructuras mantienen con el territorio una relación dialéctica, por la que algunas ciudades y espacios marginales transforman radicalmente su nivel económico y su posición en su contexto económico si saben insertar su tejido productivo en los cambios tecnológicos y de transporte y que son capaces de generar nuevas actividades apoyadas en las redes de comunicación y de telecomunicaciones. Éste debe ser el caso de Cuenca y Teruel.

Criterios técnicos y razones políticas

Ciertamente esta es una de las últimas oportunidades de Teruel para incorporarse al dinamismo del arco mediterráneo, aportando por otra parte valores y recursos que el eje mediterráneo requiere: espacios de baja densidad, y estructura territorial para el desarrollo que ya funcionan de forma complementaria con estos ámbitos. Cabría abrirlos ahora con mayor pujanza hacia la región urbana de Madrid y de forma conjunta con Cuenca conformar un espacio turístico interior singular en el marco europeo.

La distancia en línea recta entre Teruel y Cuenca supera ligeramente los 90 Km. Las dificultades orográficas del trazado no constituyen un factor relevante, aprovechando los itinerarios de la actual carretera (N-420) e incluso definiendo nuevos itinerarios, dado que a pesar de atravesar áreas de sierra, los desniveles topográficos no son considerables. Es además posible definir un corredor ferroviario de menos de 110 km sin afectar áreas de sierra. Basta recordar que ya en el siglo XIX se propuso en numerosas ocasiones este trazado para conectar la Meseta con Levante. Naturalmente la capacidad técnica actual relativiza este tipo de dificultades.



Péfil de la ciudad de Teruel.

El incremento general de distancia que la línea tendría es relativo ya que la duración del viaje entre Valencia y Madrid apenas variaría entre 5 y 10' con la opción más rápida de las planteadas. Mientras que por el contrario toda la provincia de Castellón y la comarca de Tortosa experimentarían una sensible mejoría en relación a los modelos planteados en la actualidad.

Por otro lado, el tramo del AVE entre Teruel y Sagunto podría ser ya una tercera parte de un corredor ferroviario Sagunto-Canfranc en ancho europeo, al que, si se confirma la propuesta del ministro Alvarez Cascos de unir Zaragoza con la frontera francesa en ancho europeo de alta calidad, únicamente le faltaría el tramo Teruel-Zaragoza, con las ventajas que ello supondría (tercera puerta con el resto de Europa, vertebración de las capitales aragonesas, conexión rápida entre el País Vasco y la costa mediterránea) para la economía de Aragón y de la Comunidad Valenciana. Por ello, el coste de la implantación de la infraestructura para la línea Madrid-Cuenca-Teruel-Valencia que proponemos es de nuevo relativo: si se considera el tramo citado compartido entre dos corredores ferroviarios, la opción por Teruel podría ser incluso más barata que otras planteadas.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, PROTECCIÓN DEL MEDIO NATURAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LAS SIERRAS DEL SISTEMA IBÉRICO

Para potenciar el desarrollo turístico de las ciudades del Sistema Ibérico, para preservar los valores medioambientales de las sierras y parajes a atravesar, para ordenar el territorio compatibilizando desarrollo y conservación, es decir para impulsar un modelo de desarrollo sostenible, entendemos necesario que el trazado de la línea Cuenca-Teruel vaya asociado a un plan de ordenación del territorio que además de minimizar los impactos medioambientales del trazado establezca, en concertación con las competencias de las comunidades autónomas, una serie de figuras de protección medioambiental que posibiliten las actividades agrarias, forestales y ganaderas, que permitan el desarrollo turístico y terciario y que a la vez garanticen la protec-

TERUEL SIN AVE

¿De nuevo OLVIDADOS?



MANIFIESTO POR EL AVE EN TERUEL

Ante la oportunidad que se nos presenta a la provincia de Teruel de estar integrada en la red de Alta Velocidad ferroviaria, las firmantes de esta manifiesto queremos dejar constancia de su entusiasmo y apoyo incondicional hacia a este proyecto, así como las muchas dudas y preguntas que surgen para propiciar que este proyecto se transforme en una realidad.

Las queremos que analice y fundamenta sobre estos puntos:

- Se garantizan las condiciones que permitan mejorar la productividad económica de esta zona, desarrollando el turismo.
- Se mejora la infraestructura que permita el desarrollo de la provincia de estar integrada en la red de Alta Velocidad ferroviaria, las capitales de provincia (Zaragoza, Madrid, Valencia, Barcelona, Sevilla, Málaga, Murcia, Alicante, Girona, etc.) y las principales ciudades de esta zona.
- Se garantiza la zona de Teruel, integrada en la red de Alta Velocidad ferroviaria, como un punto de partida a una red de transporte que permita la movilidad de la zona.
- Se garantiza que los servicios de transporte permitan la movilidad de la zona, como un punto de partida a una red de transporte que permita la movilidad de la zona.
- Se garantiza que los servicios de transporte permitan la movilidad de la zona, como un punto de partida a una red de transporte que permita la movilidad de la zona.

Páginas interiores del díptico elaborado por "Teruel Existe" solicitando el trazado del AVE

TERUEL CON AVE

Una OPORTUNIDAD UNICA



Teruel es la oportunidad, y desde ahora se va a comenzar la gran obra ferroviaria que supone un nuevo paso decisivo para medio y el mayor desarrollo económico del territorio y de modo muy importante a nuestro pueblo la que al no ser una obra meramente urbanística, sino que supone el desarrollo del territorio, el impulso de la economía, el bienestar del Gobierno de Aragón y el Gobierno de España. Políticos y Técnicos de Aragón que tienen la decisión de poner esta propuesta en su caso la integración de la provincia de Teruel en la red ferroviaria de alta velocidad.

... como un desafío para Aragón y Teruel

El anterior Manifiesto en el siguiente orden

• Educación General del Aragón	• Cámara de Comercio
• Diputación Provincial del Aragón	• Sindicatos
• Ayuntamiento de Teruel	• Asociaciones Profesionales
• Ayuntamiento de Teruel	• Organizaciones Sociales
• Parlamento de Aragón	• Mancomun
• Parlamento de Aragón	• C.A.R.
• C.C.P.	• C.A.A. RURAL

por Teruel. Incluye un extracto del Manifiesto apoyado unánimemente por la sociedad turolense.

ción del medio natural estableciendo áreas con diversos grados de preservación, en coherencia con lo que propone para esta zona la Red Natura 2000 que impulsa la Unión Europea.

ESTIMACIÓN DE TIEMPOS DE VIAJE EN EL CORREDOR MADRID-LEVANTE CON LAS LÍNEAS NORTE Y SUR DE AVE

Líneas	Cuenca (tiempo)	Teruel (tiempo)	Valencia (tiempo)	Castellón (tiempo)	Albacete (tiempo)	Alicante (tiempo)	Murcia (tiempo)
Norte	35'	1 h	1h 30'	1h 35'	—	—	—
Sur	—	—	1h 55'	2h 20'	1h 15'	1h 50'	1h 55'

Corredor Mediterráneo con dos líneas, Norte: Madrid-Campo Real-Cuenca-Teruel-Sagunto-(Castellón)-Valencia, y Sur: Madrid-Albacete-Alicante-Murcia.

Las distancias y tiempos entre Madrid y Cuenca están estimadas en función del trazado que proponemos por Campo Real. Si en vez de éste se considera el anunciado por el Ministerio de Fomento, los tiempos variarían en la línea Norte de la siguiente forma aproximada, tomando como origen Madrid: a Cuenca, 45', a Teruel, 1 h 05', a Valencia, 1h 35', a Castellón, 1h 40'.

Los tiempos parciales serían: Cuenca-Teruel 20', Teruel-Valencia: 30', Cuenca-Valencia: 50'.

CONCLUSIÓN

Por todas las razones y argumentos expuestos entendemos que es necesario considerar la alternativa de una línea AVE con trazado Madrid-Campo Real-Cuenca-Teruel-Sagunto-Valencia/Castellón en la definición del corredor Madrid-Mediterráneo. Necesidad que se fundamente en razones económicas y técnicas, así como en la defensa del interés general desde la perspectiva del Estado. Entendemos, del mismo modo, que es justo para alcanzar una mayor equidad social y territorial entre ciudadanos y comunidades autónomas para el equilibrio territorial del conjunto de España y para el desarrollo de su sector centro-este (Meseta-Sistema Ibérico-litoral mediterráneo)

APÉNDICE

Según se desprende de declaraciones hechas públicas¹ por el presidente del ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), estos mismos criterios citados son los que han justificado la inclusión de Cuenca en el trazado del AVE:

“No se puede considerar intrascendente que una capital de provincia quede dentro o fuera de un trazado”

“El recorrido resultante sea el más óptimo y el que más favorezca, no sólo a una región, sino al conjunto de los intereses de toda España”

“El objetivo del Gobierno y el Ministerio de Fomento con la construcción de los corredores de alta velocidad es vertebrar y cohesionar el territorio español, por lo que sólo del consenso podrá surgir el trazado más óptimo”.

“No debemos olvidar que vamos a construir un corredor para toda España y no para una sola comunidad, y que el objetivo que se persigue con la ejecución de nuevas infraestructuras es vertebrar las distintas regiones”

“En una infraestructura como ésta, que es de interés para todo el Estado, lo que importa no es un minuto más o un minuto menos, ni un millón más o un millón menos”.

Dado que, según lo leído, los principios teóricos básicos de esta propuesta parecen coincidir con los del Ministerio de Fomento, no deberían existir especiales dificultades para asumirla. Es una oportunidad única para atacar de raíz los problemas de Teruel, que no se volverá a repetir.

1. Levante, 27 junio 2000, p.32 y 30 junio 2000, p. 30.