

# El tren de la Ruta de la Plata, la vía muerta de las promesas incumplidas

Actualizado 23/07/2007 - 02:47:12



TREZAMORA | La estación de Astorga es la muestra del paisaje desangelado que dejó el cierre del ferrocarril

TERESA GARRIDO | MADRID. En tiempos en los que la alta velocidad y el ancho internacional se han convertido en el objetivo a conseguir a toda costa, o a toda vía, cuatro comunidades españolas (Asturias, Castilla y León, Extremadura y Andalucía) no desisten en solicitar a las autoridades que reabran una línea antigua, de ancho ibérico y que cubre el viejo camino romano de la Ruta de la Plata.

Un programa firmado en 1985 entre Renfe y el por entonces ministro de Transportes, Enrique Barón, obligó a cerrar numerosas líneas. El Ejecutivo central comandado por Felipe González cerró finalmente 914 kilómetros de ferrocarril que afectaban a 12 líneas y a 132 estaciones. Otros 933 kilómetros se mantuvieron para el transporte de mercancías. El ferrocarril de la Ruta de la Plata fue uno de los grandes afectados al suprimirse el servicio, entre las localidades de Plasencia y Astorga, que unía la Comunidad de Extremadura con Castilla y León a través de 347 kilómetros. El resto de los tramos de la Plata tuvo distinta suerte, al asumir las comunidades autónomas, cuyas infraestructuras resultaban afectadas, el déficit que Renfe estimaba sobre ellas. Si bien popularmente el trayecto de Gijón a Sevilla se le denomina Vía de la Plata, lo cierto es que el ferrocarril sólo se refiere en «sensu estricto» al recorrido que el tren cubría por la Comunidad castellanoleonesa, sirviendo de nexo entre el norte y el sur peninsular. Astorga, La Bañeza, Benavente, Zamora, Salamanca, Guijuelo, Béjar, Hervás y Plasencia fueron las localidades que se vieron directamente afectadas por el cierre, aunque el resto de comunidades fueron subsidiarias al quedar la línea partida, literalmente, por la mitad.

## El PEIT y el Plan Oeste

José María Aznar en su etapa como presidente de la Junta de Castilla y León, y también José Luis Rodríguez Zapatero, ya como presidente del Gobierno, se plantearon en varias ocasiones la reapertura del ferrocarril que lleva más de veinte años en desuso, pero a falta de un año para que termine esta legislatura todo parece haberse quedado en agua de borrajas. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) puesto en marcha por el Ministerio de Fomento en 2004, no establece el corredor ferroviario de la Ruta de la Plata

como una de sus prioridades, al contrario, la línea permanece en fase de estudio informativo. El horizonte más cercano de una próxima apertura del corredor queda relegado en el PEIT al último período del Plan, en el 2013, y siempre bajo los resultados obtenidos en la participación del ferrocarril en transporte de viajeros y mercancías.

Castilla y León ha sido la abanderada y precursora de diversos planes para rehabilitar el viejo ferrocarril. Se cuentan como innumerables las tentativas de apertura, la más insistente llevada a cabo por la Junta de Castilla y León fue el Plan Regional de Transportes de 1995. Sin embargo, «después de numerosos estudios, la Junta desistió al comprobar, según sus informes, que la línea no era rentable para pasajeros, aunque nunca se descartó que no pudiese volver a usarse para las mercancías», destacan fuentes de Adif en la provincia.

A primeros de mayo de este año, los por entonces candidatos y cargos públicos del PP de Extremadura y Castilla y León solicitaron al Gobierno central la reapertura de la línea. En concreto, el presidente del PP en Extremadura, Carlos Floriano, considera que el hecho de que el ferrocarril siga en desuso es «un caldo de cultivo de la discriminación del norte de Extremadura». Asimismo, el por entonces consejero de Presidencia de la Junta de Castilla y León, Alonso Fernández Mañueco, hoy consejero de Interior y Justicia, manifestó que tanto Béjar como Plasencia o Salamanca deberían mejorar sus comunicaciones, tal y como prometió el presidente Zapatero. «Promesas que aún continuamos esperando», afirman desde el PP de Castilla y León. Hacen así referencia al llamado «Plan Espacial del Oeste de Castilla y León» puesto en marcha a la llegada de Rodríguez Zapatero a la Moncloa, y en el que estaban previstas una amplia serie de acciones de desarrollo para las provincias de León, Zamora y Salamanca. El plan planteaba un nuevo modelo de infraestructuras, el de Magdalena Álvarez, quien anunció «otro concepto diferente de radial» basado en corredores que comunicaban diferentes provincias sin la necesidad de pasar por Madrid. El Plan Oeste se centraba además en la mejora de las comunicaciones de la famosa Vía de la Plata -tanto por carretera como por tren- y cuyos railes terminaron en vía muerta.

### **Miedo al aislamiento**

Zamora es otro de los grandes núcleos urbanos que tiene mucho que decir respecto al viejo ferrocarril. Desde el Ayuntamiento, y desmarcándose de cuestiones políticas, señalan que el mayor riesgo que corre la provincia es del aislamiento. Y es que con los nuevos proyectos del AVE, que unirán la ciudad con Galicia, Zamora se queda sin vías por las que poder transportar mercancías.

Según las previsiones, la actual línea se transformará en tren de alta velocidad, y a priori no está previsto que sea del tipo mixto, es decir, aquella que permiten el transporte de pasaje y mercancías. En ese sentido, y ante el riesgo de quedarse aislada, Zamora ve con buenos ojos la reapertura de la línea. «Tenemos en cuenta que es necesario una reconversión del trazado original, puesto que los rieles necesitan ser cambiados, así como los ratios de giro han de modificarse por obligación, pero merece la pena», aclaran fuentes del Ayuntamiento.

### **Salida en Algeciras**

La situación no difiere mucho tampoco en Asturias. La Autoridad portuaria de Gijón, presidida por Fernando Menéndez Rexach, se ha manifestado también a favor de que el Ministerio de Fomento pusiese en servicio la variante ferroviaria entre Gijón y el sur de la Península. «Una petición que evitaría la condensación del tráfico en Madrid, ya que, con esta medida, habría un mayor número de rutas que transporten mercancías», informan fuentes de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Varios colectivos reivindican desde hace dos décadas la reapertura del ferrocarril. El Foro por el Tren Vía de la Plata critica la política del «Todo AVE» de Rodríguez Zapatero y consideran necesario revisar por qué se cerró el ferrocarril, sin tener en cuenta que el paso del tiempo le ha aportado otras ventajas. Una necesidad que se ve incrementada además con el aumento de la población, ya que según los cálculos del colectivo, la línea tendría 14,4 millones de usuarios potenciales.

Otros reivindican a su manera la necesidad de que el tren de la Plata vuelva a ponerse en funcionamiento. **La plataforma TrenZamora** considera «que es necesaria la reapertura porque todo el mundo debería tener derecho a usar el tren y no verse obligado a coger el automóvil. Hay mucha gente mayor, sobre todo en los pueblos, que tiene dificultades para moverse porque no tiene coche o porque los autobuses tienen malos horarios».

El tiempo ha pasado factura y ahora es necesario ofrecer buenos trenes, que sean competitivos. «Parece difícil de creer cuando se ha dejado de apostar por los regionales» continúa, «a la gente le sorprende ver un coche de 50 años por la carretera pero no pasa lo mismo cuando se habla de trenes. No basta con una mano de pintura y poner aire acondicionado».

Han pasado 22 años desde que el Gobierno cerró numerosos tramos de la línea que unía Gijón con Sevilla. Los estudios para su reapertura están previstos para 2013, pero tras años de aislamiento casi nadie en las zonas afectadas acaba de ver luz al final del túnel.