

## LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS A DEBATE

## Trenes hacia el siglo XXI

Un nuevo estudio defiende la reapertura de la Vía de la Plata como ejemplo de ferrocarril moderno y establece las ventajas del trazado provincial en los accesos a Galicia y Portugal

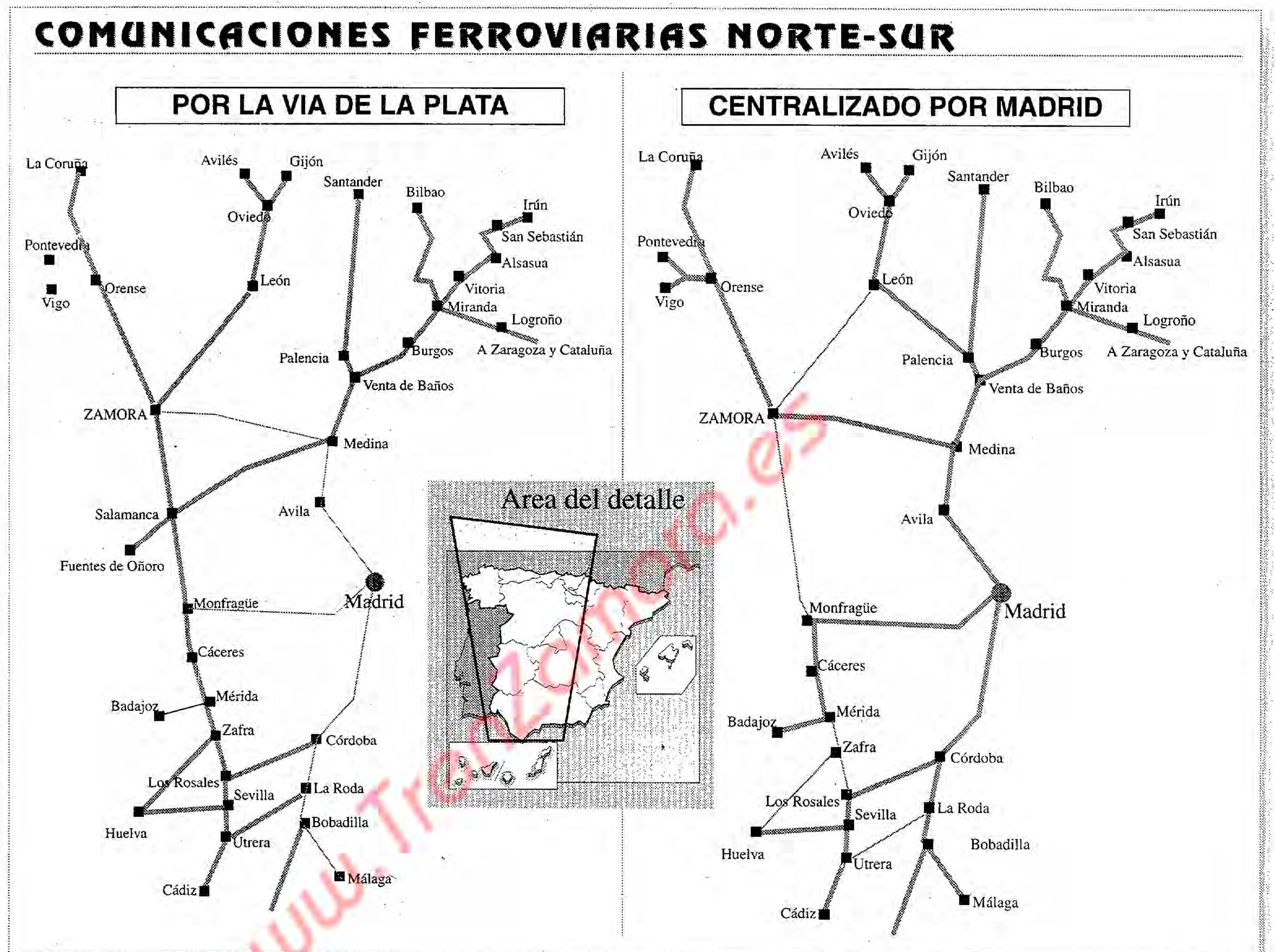
Marisol López

El profesor Luis Aliste ha elaborado un estudio sobre las infraestructuras ferroviarias en Zamora y las ventajas del trazado por la provincia en el caso de Galicia y del Eje Atlántico, pero sobre todo, hace una defensa de la Vía de la Plata como infraestructura de futuro. El profesor reivindica así la apertura de toda la línea de Sevilla a Gijón. El tramo de la línea que transcurre por Castilla y León (unos 200 kilómetros), fue cerrado el 1 de enero de 1985. En total, los kilómetros cerrados de la línea son 331, la mayor parte de ellos «cruzando por terreno llano y sin cruzar cauces de agua que encarezcan su rehabilitación. Tan sólo los 20 kilómetros entre Navalmoral de Béjar y Baños de Montemayor, al cruzar el Sistema Central, encarecerían el presupuesto al ser preciso realizar un túnel», señala el estudio.

El profesor calcula que el coste de la rehabilitación de los 331 kilómetros hoy cerrados rondaría los 35.000 millones de pesetas «de los que la mitad se los llevaría el túnel de Béjar». Además,

«Mientras estuvo en uso el ferrocarril que unía todo el oeste fue infrutilizado»

propone unir Benavente con la localidad leonesa de Palanquinos mediante un ramal de 50 kilómetros para reducir las distancias entre Asturias y Andalucía en 45 kilómetros, al dejar de ser preciso rodear por Astorga. «Con una media de 150 kilómetros hora, tendríamos a Gijón a seis horas de Sevilla y a 8 de Málaga, así como Bilbao a 8 de Cádiz y a 9 de Algeciras, mientras en la actualidad supone más del doble de tiempo», indica Luis Aliste. La reapertura permitiría reducir también el transporte de mercancías por carretera, al suprimir del or-



## Ahorro en kilómetros por la Vía de la Plata

- Desde Vigo, Pontevedra, La Coruña, Santiago, Orense, Zamora y Salamanca a Cáceres y Badajoz: 325 kilómetros. A Cádiz, Sevilla, Jerez y Huelva: 250 kilómetros. A Córdoba 58 kilómetros. A Málaga y Algeciras: 70 kilómetros
- Desde Santander, Palencia, Bilbao, Irún, San Sebastián, Miranda, Pamplona, Logroño, Burgos y Valladolid a Cáceres y Badajoz: 224 kilómetros. A Cádiz, Sevilla, Jerez y Huelva: 149 kilómetros. A Córdoba: 43 kilómetros. A Algeciras y Málaga, 31 kilómetros.
- Desde Gijón, Avilés, Oviedo y León a Cáceres y Badajoz: 277 kilómetros; Cádiz Sevilla, Jerez y Huelva: 202 kilómetros. A Córdoba, 9 kilómetros. A Málaga y Algeciras, 22 kilómetros.
- Desde Ferrol, Luogo y Monforte a Cáceres y Badajoz: 261 kilómetros. A Cádiz, Sevilla, Jerez y Huelva: 202 kilómetros. A Córdoba: 6 kilómetros. A Málaga y Algeciras: 6 kilómetros



den de cuarenta camiones que habitualmente circulan por la vía.

Luis Aliste estima que uno de los defectos que tradicionalmente se han señalado al ferrocarril español, el esquema centraliza-

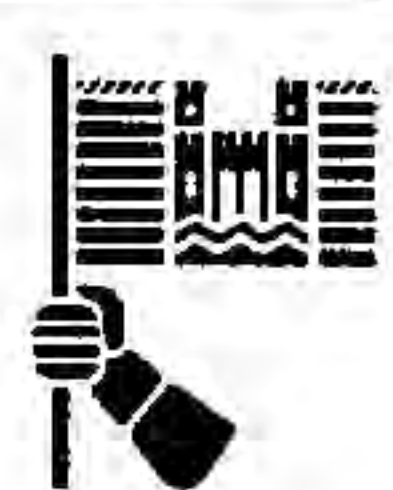
do en Madrid, se ha agravado «al suprimirse las pocas líneas transversales existentes». Esta supresión afectó de forma particular a Castilla y León, con el cierre de un total de 825 kiló-

metros de vías férreas, «pero mientras en Andalucía y en Extremadura los gobiernos autonómicos se hicieron cargo de los ferrocarriles suprimidos y hoy siguen funcionando, aquí el PP se

limitó a protestar y prometer y los reabría si llegaba al poder».

Durante la época de su funcionamiento, Aliste estima que «el único ferrocarril que comunicaba la España del oeste desde el norte hasta el sur, evitando un rodeo por Madrid y el cuello de botella de Despeñaperros» fue infrutilizado «pues sólo circuló un tren diario que unía Gijón con Sevilla y afirma que las posibilidades hubieran sido grandes de haberse establecido servicios directos al Norte y este. «En total acortaban distancias por esta ruta un total de 21 provincias pobladas por más de 15 millones de habitantes que representa el 40% de la población de España».

(Pasa a la pág. siguiente)



## Ayuntamiento de Zamora

## CONCIERTOS DE NAVIDAD

VIERNES, 17 DE DICIEMBRE

## BARROC MUSIC ENSEMBLE

«50 Aniversario de la Asociación Zamorana de Bellas Artes»

Lugar: Teatro Principal, 20.30 horas

## CORAL VALPARAISO DE VALLADOLID

«Concierto de Navidad»

Lugar: Iglesia de San Torcuato, 21.00 horas

Entrada Gratuita

## Acto reivindicativo a favor de la línea Zamora-Salamanca

El Foro por el Tren Vía de la Plata celebra el próximo lunes su primer acto reivindicativo, con la convocatoria de un debate en el que participarán el escritor Agustín García Calvo, el médico psiquiatra Alfonso Ramos de Castro y el profesor Luis Aliste.

El acto público que tendrá lugar a partir de las 20.15 de la

tarde en el salón de actos de Caja España (San Torcuato), ha sido organizado por Ocellum Durii (Ecologistas en Acción) y el propio Foro por el Tren Vía de la Plata.

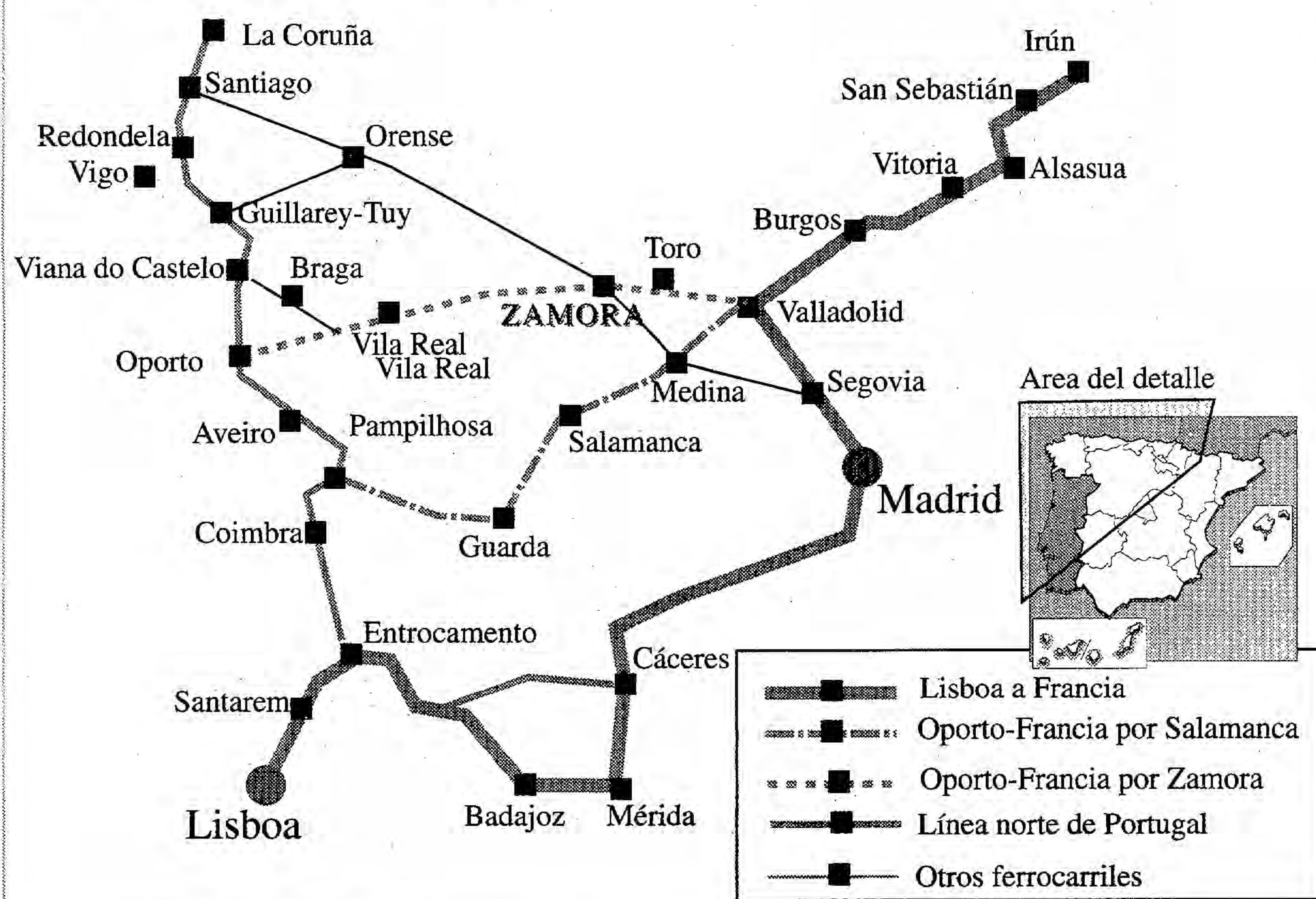
Los integrantes de esta plataforma no dan la batalla por perdida a pesar de las declaraciones realizadas esta misma semana por el consejero de Fo-

mento, José Luis González Vallvé, y que venían a descartar la reapertura de la línea entre Zamora y Salamanca.

El Foro está a la espera de los resultados de una encuesta entre usuarios que completará el estudio realizado en su día y que viene a garantizar la rentabilidad del servicio a medio plazo.

LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS A DEBATE

EL EJE ATLANTICO



Distancias

- Lisboa-Francia por Salamanca supone 1.102 kilómetros.
- Oporto-Madrid por Salamanca son 684 kilómetros.
- Por Zamora, Oporto-Madrid se reduce a 568 kilómetros.
- Oporto-Valladolid por Salamanca suma 684 kilómetros.
- Oporto Valladolid por Zamora es de 380 kilómetros.

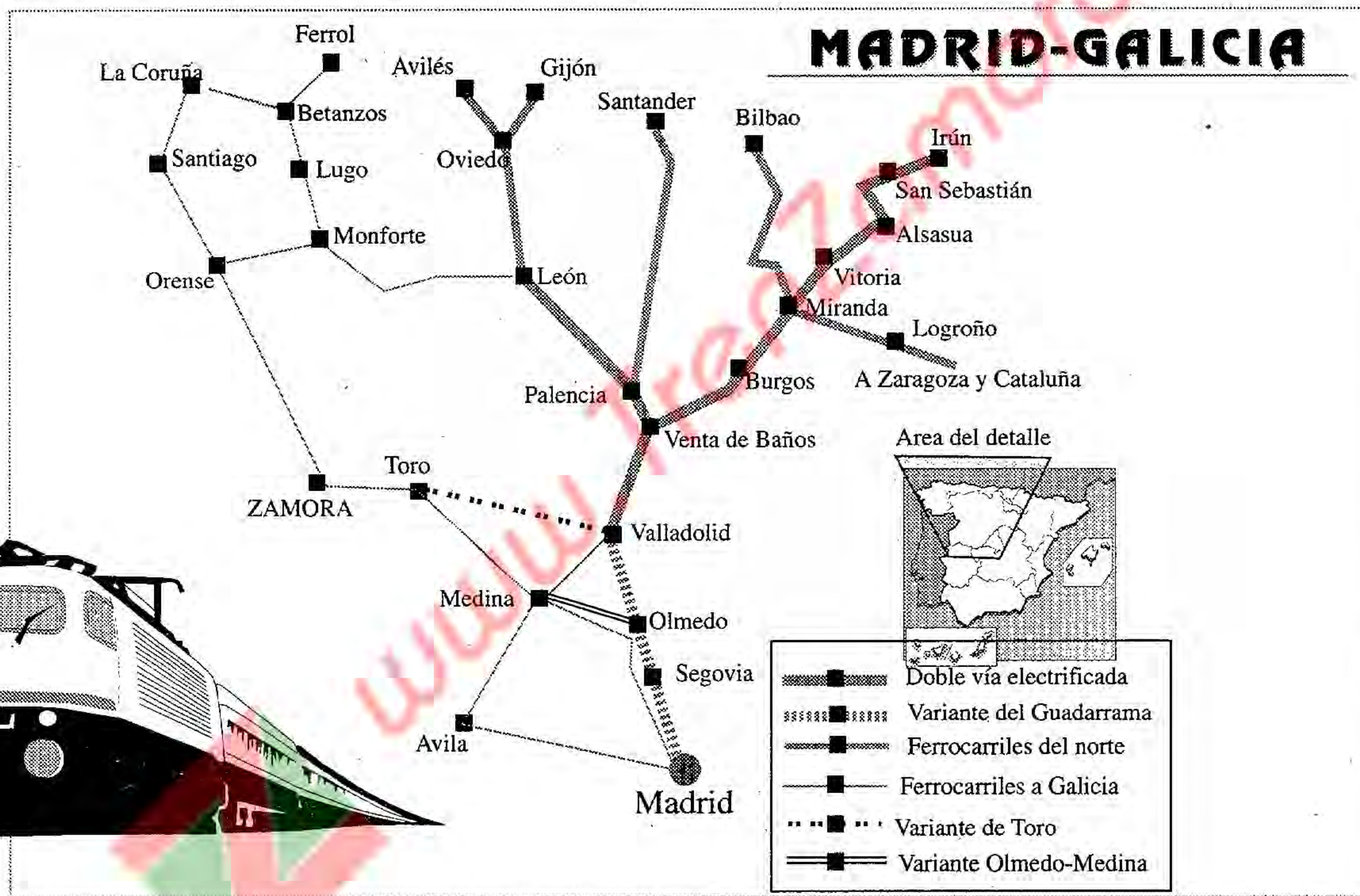
(Viene de la página anterior)

Eje Atlántico

El estudio de Luis Aliste se extiende también a otras dos aspiraciones zamoranas en materia férrea: el Eje Atlántico y el TVA. Sobre el primero, rebate las tesis que se inclinan a favor del trazado desde Lisboa por Extremadura hasta Madrid, puesto que, supone, en primer término, «un rodeo de 300 kilómetros, puesto que el itinerario por Cáceres incrementa en más de 200 kilómetros la distancia respecto a Salamanca, pero su pretendemos que integre a Badajoz, lo largaremos otros 100 kilómetros más». Aliste considera «un disparate centralizar el tráfico sobre Madrid, al mismo tiempo que supone alargar el recorrido».

El profesor también critica que la salida de Oporto se haya proyectado por la frontera salmantina de Fuentes de Oñoro por implicar «un gran rodeo al tener que descender a Pampilhosa condicionado por el relieve. La distancia entre Oporto y Valladolid quedaría en torno a los 570 kilómetros».

El informe afirma que la línea del Duero portuguesa puede ser aprovechada en parte «y con un nuevo trazado desde Túa a Fermoselle para continuar a Zamora, podría reducir la distancia Oporto-Valladolid en más de 200 kilómetros, quedando entorno a los 350. La solución es evidente, pero los políticos más agresivos conseguirán llevar el agua a su molino y Zamora quedará fuera de ruta como nos tienen acostumbrados», reflexiona Aliste. El profesor hace una apuesta «de lógica» que llevaría la comunicación entre Lisboa y Madrid por Cáceres; Lisboa-Sevilla y Málaga por Badajoz; Lis-



boa-Francia por Salamanca y tanto Oporto-Francia como Oporto Madrid, por Zamora. Para conseguir que el Eje Atlántico curse Zamora, en opinión de Aliste «será preciso rehabilitar los 135 kilómetros en territorio portugués entre Túa y Fermoselle, completándolo en territorio español con otros 60 para llegar a Zamora, continuar a Valladolid y unirse al ferrocarril que une Madrid con la frontera de Irún».

Madrid-Galicia

No podía faltar la reflexión sobre las comunicaciones hacia Galicia y el debate sobre si la futura línea de alta velocidad o velocidad alta (dependiendo del trazado que se disponga) pasará por León o por Zamora. Aliste considera que León «siempre tendrá su Tren de Velocidad Alta (TVA), puesto que el Madrid-Asturias no ofrece otra alternativa. Si consigue también el de Galicia, acu-

mulará un tráfico importante a costa de aislar a Zamora».

Entre las ventajas que cita sobre el trazado de Zamora, cita que ya en la actualidad, se economizan 97 kilómetros en el trayecto Madrid-Coruña y 158 en el Madrid-Vigo respecto al itinerario por León. El trazado de Zamora es más moderno, con curvas de mayor radio y por tanto habrá menos modificaciones en una futura remodelación. Tanto túneles como puentes están preparados para una doble vía. El relieve, menos complicado, permitiría mayores velocidades (pudiendo establecerse alta velocidad, el AVE, que circula a una velocidad que llega a alcanzar los 300 kilómetros por hora). Por último, recuerda que el coste sería muy inferior por Zamora y se reduciría el viaje al menos en una hora para cada recorrido respecto a León.

Los defensores del trazado por esta última provincia han esgrimido siempre la «rentabilidad social»,

ya que el trazado atraviesa la rica y poblada comarca de El Bierzo. Aliste opina que «úps 128 kilómetros que median entre Ponferrada y León seguirán funcionando aunque se elija el trazado por Zamora, y para reducir el viaje desde Ponferrada en 40 minutos si se realiza por León, será a costa de alargarlo en una hora a toda Galicia». El sentido transversal ahorraría 60 kilómetros por León, pero un enlace directo desde Valladolid a Toro lo reduciría apenas a 15 kilómetros. El ramal Toro Valladolid evitaría, según el estudio, el rodeo por Medina, lo que abreviaría en 45 kilómetros el recorrido. «Los 60 kilómetros que serían precisos para este nuevo ferrocarril no suponen un alto presupuesto, puesto que el terreno es llano y no se encuentran cauces fluviales que lo encarezcan». El profesor apunta la posibilidad de enlazar directamente de Valladolid a Olmedo «para economizar más de 40 kilómetros».

«Oporto-Valladolid por Salamanca supone 570 kilómetros frente a los 350 por Zamora»

«Una variante Valladolid-Toro abreviaría aún más el trazado a Galicia por la provincia»