



PLATAFORMA SALMANTINA EN DEFENSA DEL FERROCARRIL.

C/ Pérez Oliva nº 2; 2ª planta. 37005 Salamanca. Tlfno y Fax 923 24 84 49.

PROPUESTAS PARA RECUPERAR EL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SALAMANCA.

La primera línea de Ferrocarril de la provincia se inauguró en 1877, entre la capital y Medina del Campo, y la última en 1926 con el tramo Peñaranda-Ávila. En total la provincia **llegó a contar con 421'5 Km de vías**, que tras el **1 de Enero de 1985, se reducen a 216'8 Km.**

Actuaciones en curso en la red ferroviaria salmantina.

El “**Convenio Marco de colaboración entre la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y RENFE para la mejora de las líneas Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro y Ávila-Medina del Campo” se firmó el 1 de junio de 1999 con un presupuesto total de 90 millones de €, 25'8 de la Junta, vigente hasta el 2003. Las actuaciones pretenden **umentar la velocidad** máxima hasta 220 Km./h, (la realidad será de 180), **modernizar las instalaciones, suprimir 98 pasos a nivel, el cerramiento en zonas urbanas y dotar del sistema de Control de Tráfico Centralizado, CTC**, a la línea. Con ello se quiere incrementar la oferta y calidad de los servicios, la seguridad de la explotación, la conexión por fibra óptica Portugal/España/Francia y reducir tiempos de viaje (Salamanca-Medina: 32 minutos, Salamanca-Valladolid: 50, Salamanca-Ciudad Rodrigo: 41). Pero se mantendrá la vía única entre Medina del Campo y Fuentes de Oñoro.**

Recientemente se ha adjudicado el Estudio Informativo y proyectos de electrificación de la nueva línea de Alta Velocidad Medina del Campo-Salamanca y de la línea convencional Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Los plazos de ejecución son de 24 meses y tendrán un coste de 595 y 632 millones de € respectivamente. La línea de Alta Velocidad, de ancho internacional, será una vía única paralela a la actual vía única en ancho ibérico o Renfe.

Respecto a la línea **Salamanca-Ávila** ha entrado en servicio el **CTC** y la basculación forzada de los trenes TRD, con lo que se ha reducido nuevamente el tiempo de viaje (unos 145 minutos de viaje). Está en marcha la eliminación de varios pasos a nivel.

PROPUESTAS PARA TENER FUTURO.

El **Ferrocarril** es el medio de transporte **sacrificado por la modernidad**, dominada por intereses económicos basados en el uso casi exclusivo del transporte privado por carretera. Los desafortunados cierres de líneas férreas de 1984 no eran más que el resultado de un largo abandono del cual no sólo es culpable quien tomó esa decisión. Desde ese momento las fuerzas políticas se han enzarzado en un largo cruce de acusaciones que escondían la verdadera intención de **no** apostar por el medio de transporte socialmente más rentable. **Si unos cerraron líneas, otros no han cumplido su palabra de reabrirlos.**

Pero **la incierta situación medioambiental del planeta relanza el ferrocarril**. Aparece con fuerza en los programas electorales, pero se difumina al gobernar y decidir sobre la Ordenación del Territorio y el Desarrollo. El panorama se complica con la aparición de la Alta Velocidad como solución a todos los males, algo lejos de la realidad. **Es esencial que Instituciones, y Partidos, adquieran un compromiso claro de apuesta por el ferrocarril como servicio público y para toda la sociedad, como columna vertebral del nuevo desarrollo del país.** El ferrocarril es un magnífico instrumento para que las políticas de Ordenación del Territorio reequilibren las actuales desigualdades entre los territorios.

Esta Plataforma insiste en la **necesidad de que la sociedad se movilice para conseguir que el ferrocarril nos acerque a un futuro más próspero, desde del encuentro sincero de las fuerzas políticas y sociales y adquiriendo compromisos reales.** Este debería ser el principio de un **proyecto colectivo de verdadero desarrollo económico y social de nuestra tierra.** Si poseer buenas infraestructuras de transporte es importante, de poco sirven si no forman parte de una estrategia para el progreso de la provincia. En este sentido van, una vez más, nuestras propuestas de mejoras y reaperturas en la red ferroviaria de la provincia de Salamanca y otros territorios vecinos.

Para ello sería capital que **la Junta de Castilla y León diseñara su propio Plan Ferroviario**, desde la cohesión e intercomunicación de todas las provincias, creando y ampliando servicios e impulsando políticas de precios atractivas. También se debería **resolver definitivamente el problema de los diferentes anchos de vías** en España. Al hablar de interoperabilidad ferroviaria con otros países olvidamos que hay un problema mayor en nuestro país y que la introducción de la Alta Velocidad está agudizando.

1- Reapertura del tramo Zamora-Salamanca.

Seguimos considerando viable la reapertura, así como de la “Vía de la Plata”, a través de un **Convenio entre RENFE y la Junta**, rediseñando el trazado y **acercando las vías a las poblaciones**. Puede corregir problemas que la suburbanización origina en las ciudades de Zamora y Salamanca, e incluso llegar a Alba de Tormes. La intensa relación entre las dos ciudades lo puede hacer rentable si se buscan los centros urbanos y lugares de atracción (hay un potencial de 2 millones de usuarios). En Zamora es posible un Apeadero en el céntrico Parque de La Marina; en Salamanca, por la lejanía de la Estación, **sería deseable llevar el Tren al Campus Universitario**. La mejora de las comunicaciones entre **Zamora y Valladolid** puede **reducir el papel de Salamanca como referencia** para parte de la Región. La gestión comercial debería asemejarse al modelo de **Cercanías**.

No olvidemos, además, que la línea de **Alta Velocidad** Medina del Campo-Zamora-Galicia sigue su curso administrativo. **Es más atractivo y económico hacer un trasbordo desde el tren en Zamora que en Medina**, creando si fuera necesario servicios al estilo de las **lanzaderas** previstas entre Calatayud y Soria.

2- Transporte Comarcal.

Las poblaciones del entorno de Salamanca agudizan sus problemas de tráfico, que no cesa de crecer, y aumentarán con la proliferación de Centros Comerciales, carreteras y puentes. Es necesario parar el traslado de población a la periferia, ordenarla y dotarla de un transporte comarcal útil, buscando modelos menos contaminantes. No olvidemos los planteamientos medioambientales de documentos como el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea o las Estrategias de Ciudades Sostenibles europea y regional.

El Ferrocarril se puede utilizar como un medio **integrado en el sistema Comarcal de Transporte Público** de Salamanca, para ello debe llegar al Campus y reabrirse trazados hoy cerrados. A partir de aquí se debería diseñar la discutible expansión urbanística de la comarca en íntima relación con los ejes ferroviarios. Sería factible analizar para ello un sistema Tren-Tranvía como se está haciendo en otras ciudades españolas y europeas.

La recuperación del ferrocarril en el caso concreto del **tramo entre Salamanca y Alba de Tormes**, puede paliar los efectos de la creciente y desordenada urbanización entre ambas

localidades, y los graves problemas de acceso en el sureste de la ciudad. La creciente Intensidad Media Diaria, IMD, de la carretera pasó de 9.800 vehículos en 2000 a 10.800 en 2001. **Habría que realizar un trazado nuevo, para acercar el tren a los núcleos de población y urbanizaciones.**

2- Apeadero de la Alamedilla.

Consideramos fundamental mantener o acercar las estaciones al centro de los núcleos urbanos. En la capital proponemos llevar el ferrocarril al Campus Universitario a través del centro de la ciudad, lo que aumentaría su competitividad. Mientras eso ocurre, hay que potenciar el **Apeadero de la Alamedilla, a un máximo de 200 metros de 10 de las 13 líneas de transporte urbano** (tras la reforma del servicio) **y a 700 de la Plaza Mayor.** Para que sea operativo tiene que ofrecer servicios ahora insuficientes o inexistentes, y la salida y llegada de todos los trenes regionales. Hay que rediseñar las actuales instalaciones, **mejorar el paso subterráneo y la protección frente a los agentes atmosféricos, así como reducir el ruido dada la proximidad de viviendas** (Mapa Sonoro).

3- Ciudad del Transporte.

Cada día es más evidente la necesidad de trasvasar el transporte de Mercancías de la carretera al Ferrocarril, potenciando la Intermodalidad, creando lugares de captación, encuentro y trasvase de mercancías entre diversos modos de transporte. Esta parece ser la apuesta de la política de Transporte de la Unión Europea.

En el caso de la capital apostando seriamente por una Ciudad del Transporte intermodal, en otros casos facilitando infraestructuras en las Estaciones. **La Ciudad del Transporte** ha de diseñar su espacio garantizando la **interconexión y complementariedad de todos sus elementos, ofertando nuevas posibilidades para atraer nuevas actividades**, como el **suelo industrial** casi inexistente en la ciudad y su entorno. Este ha de **ser un elemento fundamental dentro de un Plan Estratégico de futuro para la ciudad.**

A partir de este marco sería interesante crear **una variante ferroviaria**, paralela a la carretera de circunvalación, para reducir el impacto de los trenes de mercancía al atravesar áreas habitadas. Entendemos **que las actividades más molestas** de la Estación, un nuevo vistazo al Mapa Sonoro lo aclara, **deberían trasladarse a esta zona.**

4- Línea Monfragüe-Astorga (“Vía de la Plata”).

Es irrenunciable para el progreso del Oeste de España su reapertura. Desde luego con los parámetros de seguridad, comodidad y velocidad propios del momento en el que vivimos, y reformando el trazado para competir con la carretera. Frente a su trazado histórico, podría comenzar en la ciudad de León mejorando el acceso al Cantábrico, y debería mejorar su paso por la Sierra de Béjar, acercando la estación a la ciudad textil.

5- Línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro.

Esta línea tiene gran relevancia económica pero escasa influencia en su entorno. Por ello seguimos apostando para que este tramo forme parte de un único eje internacional entre Portugal y Francia, el camino más lógico para unir Lisboa y Oporto con el centro de Europa, manteniendo en todo su trazado las mismas características. Si se reabriera la línea Valladolid-Ariza comunicaría directamente Castilla y León con Aragón y Cataluña. Sería deseable, también, acercar las Estaciones a los núcleos urbanos. Nos felicitamos por las reformas en marcha, pero nos parecen insuficientes. En especial al no resolver definitivamente el problema del ancho de vías, nos parece un despilfarro la solución que se pretende: dos líneas distintas de vías únicas paralelas.

Luego hay que poner trenes, cumpliendo lo prometido, con una apuesta especial por las mercancías, mejorando la mala gestión de RENFE e integrándola en los corredores europeos. Como medida inmediata hay que recuperar el servicio de trenes regionales hasta Ciudad Rodrigo. Desde luego los horarios y tipos de servicios es mejor que no sean decisión exclusiva de RENFE, vista la experiencia.

6- Línea Salamanca-Ávila.

La última rehabilitación empeoró el acceso al ferrocarril de los municipios por los que pasa, y no corrigió el complejo trazado entre San Pedro del Arroyo y Ávila, 10 Km. más de recorrido que la carretera. A pesar de todo, la duración del viaje ha pasado de 210 minutos a 145, que podrían ser menos corrigiendo los defectos existentes. El progresivo aumento de la velocidad del TRD está poniendo en evidencia esa reforma, el tren se vuelve incómodo para el usuario cuanto más aumenta su velocidad, por ello pensamos que se debería volver a reformar la línea con parámetros más generosos desde el punto de

vista técnico y económico. La importancia estratégica de cara al futuro de esta línea para la provincia así lo exige.

La duración del viaje puede ser más competitiva todavía, por ello **es un error desviar la comunicación Salamanca-Madrid por Medina del Campo**, y abandonar municipios como Peñaranda, poniendo en peligro las comunicaciones con Ávila y la supervivencia de la línea. En cambio, además de reformar nuevamente la línea y su trazado, hay que **incrementar los servicios diarios, y utilizar el Apeadero de La Alamedilla** como lugar de **salida y llegada**.

Hay que **repensar la oferta de servicios comarcales**, estudiando las causas del descenso de viajeros del Convenio Diputación-RENFE entre Salamanca y Peñaranda. La lejanía de la Estación salmantina a lugares de atracción no parece ajena a ese descenso. Si de verdad queremos afrontar los problemas medioambientales que estamos creando hay que hacer apuestas serias y de calado, eso exige inversiones suficientes y servicios eficaces. Por ello estudiar el uso del **Ferrocarril como transporte comarcal puede ser interesante**.

7- Línea La Fuente de San Esteban-Barca d'Alva.

No podemos perder este **patrimonio cultural y de ingeniería** declarado Bien de Interés Cultural, es necesario **rehabilitarlo** ya que puede ser un recurso turístico de primer orden. Como línea cerrada no tiene mantenimiento, por ello es urgente una intervención seria antes de que desaparezcan sus elementos más notables. Recordemos que la declaración impide la eliminación de todos los elementos de la línea.

Las Instituciones han de protagonizar la búsqueda de soluciones. **Esta Plataforma apuesta decididamente por crear un Ferrocarril turístico**, cuyo futuro parece viable vinculado al Parque Natural de Las Arribes, y a rutas como la de las Dehesas o la de las Fortificaciones, los atractivos pueden ser muchos. Eso sin olvidarnos de las posibilidades que promete el Valle del Duero en Portugal. Para ello **ofrecemos toda nuestra colaboración**, como ya ocurrió en el pasado, para que esta idea pueda salir adelante.

Abril de 2003.