

Ahora que se cumplen tres décadas de que arrancase el servicio comercial de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Sevilla, si bien la estación de Ciudad Real capital se inauguró el 12 de abril de ese mismo año, Lanza se ha puesto en contacto con algunas de las personalidades que jugaron un papel fundamental en la llegada de la alta velocidad a la provincia.

El que fuera alcalde de la capital, Lorenzo Selas, hace un balance muy positivo de los 30 años que han transcurrido desde la llegada del AVE a Ciudad Real (el 12 de abril de 1992 se inauguró la estación en la capital manchega).

Desde su punto de vista este hito en la historia de la provincia sirvió para “poner a Ciudad Real dentro de un nudo fundamental e importante de las comunicaciones, tanto desde el punto de vista nacional y europeo como de cara al futuro”, al recordar como la primera línea fue desde Madrid a Sevilla como motivo de la ‘Expo 92’. Por este motivo, señala que ese proyecto, y una vez conseguidas las paradas de Ciudad Real y Puertollano, “iba a tener una incidencia importante, sobre todo en los pueblos más cercanos al entorno de Ciudad Real”.

“A pesar de que Ciudad Real está en el centro de la península, por aquel entonces estaba muy mal comunicada hasta el punto de que para ir a cualquier punto de Andalucía había que desplazarse hasta Manzanares para coger los trenes, mientras que a Madrid tardábamos más de tres horas en llegar con aquellos trenes que había por entonces. Por todo ello, no solamente fue un importante proyecto para Ciudad Real desde el punto de vista de la comunicación y el transporte de viajeros, sino que también tuvo su trascendencia para todo el entorno”.

Historia del proyecto

Algunos años antes de que nadie hubiera oído hablar de este proyecto (excepto desde la propia Renfe), a finales de 1987 y principios de 1988, Lorenzo Selas tuvo conocimiento que desde la empresa ferroviaria se intentaba hacer, a propuesta del Gobierno socialista de la nación, una nueva línea de tren hacia Andalucía: “Era un proyecto que entonces Renfe contemplaba para llegar a la Exposición Universal de Sevilla en una nueva línea la cual ya, a propósito de una visita que nos hizo el ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón en 1985 para inaugurar el paso subterráneo de Larache, le reivindicé personalmente en un acto institucional que hicimos en el Ayuntamiento. En ese momento le trasladé la necesidad de una línea directísima de Madrid-Córdoba-Sevilla, con el fin de quitar el cuello de botella de Despeñaperros. Y el propósito de Renfe era hacer esa nueva línea, que en principio contemplaba un tren de alta velocidad, pero no un AVE, aunque con el ancho de la vía peninsular y no con el europeo”.

Los tiempos fueron avanzando hasta que “el 9 de diciembre de 1988 el Consejo de Ministros aprobó el proyecto, desarrollándose después con un ancho europeo y unos trenes especiales con la línea AVE”, explica Lorenzo Selas, quien recuerda como aquel proyecto inicial “solamente contemplaba dos paradas desde su salida en Madrid, una intermedia en Córdoba, y la que finalizaba en Sevilla”.

“En ese momento a mí lo que me preocupaba era que el AVE parase en Ciudad Real, algo que no estaba



El ex alcalde de Puertollano, Santiago Moreno, considera que la llegada del AVE supuso “mejorar el valor posicional que tenía la ciudad, puesto que en aquel momento era una debilidad porque estaba aislada de todas las grandes rutas”

contemplado, aunque si incluía la instalación de un bypass para desviar los trenes al cruzar Ciudad Real, pues la justificación que ellos daban era que el radio de las curvas de la entrada y salida de la capital eran tan reducidas que los trenes de alta velocidad no podían reducir su velocidad”.

Reconoce que el camino recorrido hasta que el proyecto se convirtió en realidad fue un proceso largo que para nada resultó sencillo, tampoco desde el punto de vista personal, más si se tiene en cuenta que en aquella época Selas era independiente y “no tenía apoyo político de ningún partido”.

Pese a ello, explica que supo aprovechar las buenas relaciones que mantenía con Renfe, gracias a las

obras realizadas con anterioridad en la ciudad como la supresión del paso de Larache y la negociación para comprar a Renfe la parcela donde después se instaló la estación de autobuses: “Durante esos años tenía unas excelentes relaciones con los directores del AVE, como Manuel Pérez Beato y José Luis Villa, por lo que, en solitario, y con la máxima prudencia decidí tomar la decisión de empezar a negociar con Renfe la modificación del proyecto, un trabajo que me llevó más de dos años, hasta el punto de que el 28 de septiembre de 1989 fue cuando se firmó el convenio de que el AVE iba a parar en Ciudad Real, en un acto muy importante que contó con la presencia del presidente de Castilla-La Mancha, José Bono, el ministro Barrionuevo, el presidente de Renfe, Julián García Valverde, y yo mismo como alcalde de Ciudad Real”.

Confiesa que todo el proceso anterior hasta la firma del convenio fue “largo, tortuoso y solitario para mí, pero apasionante por todo lo que se consiguió”. También añade que en su día se decantó por iniciar este camino en solitario “no solamente porque era un alcalde independiente, sino porque desde el primer momento utilicé mi influencia de amistad con Renfe, queriendo además que en ningún momento se politizase, pues cuando un proyecto de esta envergadura se politiza, las cosas salen de otra manera por unas causas o por otras. Y únicamente cuando obtuve el visto bueno de Renfe lo puse en conocimiento de José María Barreda y del presidente Bono”.

El ex alcalde pone en valor como aquellos fueron buenos años para Ciudad Real, puesto que la inci-