



Hoy en día son muchas las localidades españolas hasta las que llega la alta velocidad, pero por aquel entonces Ciudad Real y Puertollano pudieron considerarse como 'privilegiadas'

dencia de la llegada del AVE “no solamente mejoró las comunicaciones, sino que también sirvió para el desarrollo propio de la Universidad, ya que tuvimos la oportunidad de que catedráticos de Madrid pudiesen venir a potenciar la UCLM. A su vez, también supuso un importante paso para que las personas pudiesen ir a trabajar desde Ciudad Real a Madrid y viceversa, así como para hacer actividades de negocios en la capital”.

Comenta como dos importantes proyectos que, “lamentablemente quedaron fallidos”, como el Aeropuerto y el Reino de Don Quijote, “en su momento vinieron a nuestra ciudad porque teníamos el AVE”, una alta velocidad que “propició a su vez que tuviésemos una cercanía tremenda desde Puertollano a Ciudad Real”.

Con la perspectiva que da el paso del tiempo, Lorenzo Selas, se muestra orgulloso de que finalmente el AVE llegase hasta Ciudad Real: “Costó mucho trabajo.

Y aunque hubo críticas, algunas de las cuales decían que se trataba de un proyecto que era mentira, yo sabía muy bien lo que estaba haciendo y conocía cómo marchaba todo porque tenía una gran complicidad con mis grandes amigos en Renfe. Luché todo lo que fui capaz de dar para que este proyecto se convirtiese en una realidad”.

Puertollano: “La llegada del AVE mejoró el valor posicional de la ciudad”

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, pasando a convertirse en un factor positivo y en una fortaleza con su inclusión en las grandes rutas de las comunicaciones más modernas como es el AVE, pues pocas ciudades en España que no son capitales de provincia pueden decir que están conectadas con la alta velocidad”.

Desde su punto de vista la mejora del valor posicional que adquirió la ciudad minera hizo posible que “a la hora de contemplar desarrollos futuros durante esos 30 años, el AVE propició que Puertollano haya tenido una mejor valoración que si no hubiera tenido esta infraestructura, pues es impensable que sin el AVE Puertollano contase con un Centro Nacional del Hidrógeno o que siguiesen muchas especialidades sanitarias en la localidad, pues en los años 90 hubo dificultades para mantenerlas en el Hospital. Incluso se ha incrementado la cartera de servicios y vamos hacia un Hospital nuevo que tendrá carácter universitario”.

Opina que en todas esas mejoras de servicios y de desarrollo tecnológico el AVE ha desempeñado un papel fundamental, estando dentro de las grandes líneas de comunicación como son las que unen Madrid con Andalucía.

Retrocediendo en el tiempo hasta los años previos a la llegada del AVE, apunta que las gestiones realizadas en aquella época “fueron muy complicadas”, al recordar que en los primeros planes de RENFE se contemplaba una línea que fuera de Madrid a Sevilla, sin “parar al atravesar La Mancha”.

Por ello destaca que, gracias a la tenacidad, a la lucha y a la labor realizada por los gobernantes de entonces, tanto desde la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, especialmente por José María Barreda y por José Bono, así como por el trabajo llevado a cabo desde las alcaldías de Ciudad Real y Puertollano “se consiguió que se incluyera en el trazado las estaciones de estas dos ciudades, si bien la de Puertollano costó más, pues fue posterior. De hecho, el alcalde que estaba entonces, Ramón Fernández Espinosa tuvo que hacer muchas gestiones para que se construyese la estación de Puertollano. Y posteriormente costó, – a mí ya sí que me tocó esa parte como alcalde–, que los trenes de alta velocidad parasen en Puertollano. En este sentido, conseguimos, tanto con las gestiones de Lorenzo Selas, que se implicó mucho en este proyecto, como desde la Junta de Comunidades, y yo mismo como alcalde de Puertollano, que aceptaran que pararan los trenes AVE y se pusiesen los servicios de lanzaderas que partían desde Puertollano hasta Madrid, cosa que no pensaban hacer en un principio”.

Todo ello, desde su punto de vista “sirvió para transformar la forma de vida y las comunicaciones de Ciudad Real y Puertollano”.

Santiago Moreno considera que Puertollano sí ha sabido aprovechar todas las potencialidades y posibilidades que ofrece el AVE, al indicar que el Centro Nacional del Hidrógeno o el desarrollo del hospital, así como la implantación de otras empresas de alto valor tecnológico, no serían posibles sin el AVE”.

Por todo ello, se siente orgulloso de haber podido formar parte de aquella época tan importante para Puertollano y para la provincia de Ciudad Real, al destacar que “junto con la llegada de Elcogás fueron para mí dos de los grandes hitos que siempre tendré en el recuerdo. Y esas fotografías, tanto de la primera piedra de Elcogás, como de la inauguración de la estación y de la llegada del primer AVE a Puertollano es algo que recuerdo bien y que nunca podré olvidar”.

Otra voz autorizada sobre la inmersión de la provincia en la alta velocidad es Escolástico González, directivo de Renfe y gerente de este operador en los primeros seis años de explotación de la entonces flamante línea ferroviaria.

Para Escolástico “la llegada de la alta velocidad a la provincia y el cambio de ancho de vía, con la decisión del gobierno en 1988, siendo ministro de Transportes José Barrionuevo, de que todas las nuevas líneas de ferrocarril que se construyesen en España tendrían un ancho de 1435 mm, para ser compatibles con Europa, supone un traslado del eje ferroviario sobre el cual pivotaban las principales comunicaciones ferroviarias de la provincia”.

En este sentido indica que las estaciones de Alcázar de San Juan y Manzanares, “las dos referencias ferro-