

varias para tomar el tren a cualquier otro destino de España, desde finales del siglo XIX, dieron el relevo en el año 1992 a Ciudad Real y Puertollano”.

Desde su punto de vista la llegada del AVE también supuso “la mejora cualitativa y cuantitativa de muchos servicios de carácter provincial que años atrás eran impensables como la sanidad, universidad, administración, formación, etc.”, añadiendo que “la alta velocidad no solo situó a Ciudad Real y Puertollano en el mapa de las comunicaciones, sino que la acerca al resto de España al reducir los tiempos de viaje con las ciudades más importantes. La cercanía con Madrid permite incluso modificar las relaciones laborales de sus ciudadanos”, por lo que “Ciudad Real y Puertollano dejan de ser estaciones locales de ferrocarril para convertirse en estaciones con un ámbito de influencia muy superior, dando cobertura prácticamente a toda la provincia. Hoy, Ciudad Real y Puertollano tienen una comunicación directa en alta velocidad con más de 15 millones de habitantes en un ratio de tiempo de dos horas”.

Escolástico González, que estuvo al frente de la construcción de las estaciones de Ciudad Real y Puertollano, recuerda que las citadas estaciones, como el resto de la línea, “fueron motivo de un gran despliegue de seguridad para evitar posibles atentados terroristas como los vividos previo a su apertura: Ejército, Policía Nacional y Guardia civil controlaban cada centímetro de vía, cada puente sobre las carreteras y cada punto de la estación”.

A este respecto apunta que en el caso de Ciudad Real “el ejército instaló sendos campamentos entre Ciudad Real y Puertollano, y patrullaba diariamente la línea Madrid-Sevilla por ambos sentidos. No fue pacífica esa última semana previa a la inauguración, ni estuvo ausente de pequeños incidentes, pero afortunadamente todo se desarrolló en las fechas previstas. Tampoco faltaban los agoreros que pronosticaban que, si el AVE alcanzaba los 200 km/h sería un éxito, o quienes criticaban el despilfarro económico. Todos querían vivir el momento histórico desde sus diferentes visiones aprovechando la repercusión mediática de la entrada en funcionamiento”.

“Profesionalmente fue una etapa atractiva”

Escolástico también fue gerente de este operador en los primeros seis años de explotación de la entonces flamante línea ferroviaria. Confiesa que profesionalmente “fue una etapa atractiva por la cercanía a la ciudad donde he vivido y por la que he trabajado. El traslado de personal operativo de la gerencia se realiza en dos momentos diferentes, una primera etapa con el equipo técnico que se ocupa del equipamiento para la entrada en funcionamiento de: sistemas informáticos, aparcamientos, mobiliario, señalética, teleindicadores, controles de acceso, cafeterías, restaurante, uniformes, administración, recursos humanos, etc., y que se traslada incluso antes de terminar las obras ocupando la planta superior de la estación y, otra posterior con el resto del personal para la llegada de los primeros trenes AVE”.

También aclara que “solo una semana antes de la inauguración, las huelgas convocadas por los sindicatos de la provincia fueron desconvocadas y se recuperó la normalidad en las circulaciones de ancho convencional, bajando la presión sindical y permitiendo realizar el traslado del último personal de una a otra estación para ocupar las nuevas dependencias de trabajo”.



Escolástico González también fue, junto a otros profesionales y responsables políticos, una de las personas que tuvo que trabajar duramente para que la alta velocidad llegase hasta la provincia, un camino que, a pesar de su final feliz, no estuvo exento de trabas y dificultades. En este sentido González indica que “conocida la exclusión inicial de la capital, no en el trazado, si no en la construcción de la estación y en que el AVE contase con parada, y, además, sabido también que se mantenían las viejas instalaciones de Ronda de Ciruela de ancho convencional existentes, el alcalde en aquellos momentos en la capital, Lorenzo Selas, se movilizó para reivindicar al Ministerio la necesidad de incluir a Ciudad Real en la explotación del AVE desde sus inicios, liderando políticamente, y técnicamente, todos los encuentros con Renfe y el Ministerio”.

“Finalmente se incluyó la parada del AVE con una nueva estación de ferrocarril sobre el propio trazado, en la parte más cercana a la ciudad, y salvando los terrenos de la universidad, también en construcción en aquellos mismos años, consiguiendo,

además, que el ferrocarril convencional fuese trasladado mediante una nueva variante más a la nueva estación, dando origen a los viaductos actuales de la carretera de Miguelurra, liberándose de esa forma los viejos terrenos ferroviarios que atravesaban la ciudad de este a oeste y que servirán después para transformar definitivamente la configuración urbanística de la capital”.

Giro de 360°

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’ pues fueron las primeras junto con Madrid, Córdoba y Sevilla. Incluso Puertollano ha sido, hasta hace poco tiempo, la única ciudad a la que llega la alta velocidad sin ser capital de provincia.

Según Escolástico González “el giro realizado en la explotación del AVE en Ciudad Real, en el año 92, del previsto por el MOPTMA años atrás, es de 360 grados. Inicialmente el AVE se diseñó para una ex-