



# VER PASAR EL TREN DESDE EL ANDÉN

INFRAESTRUCTURAS | ESTACIONES ABANDONADAS

**El ferrocarril convencional pasó, en décadas, de vertebrar el territorio a quedar arrinconado; una de las consecuencias es una larga lista de estaciones abandonadas, a las que ahora se les busca un nuevo uso**

E. REAL JIMÉNEZ / ALBACETE

**D**urante décadas, el ferrocarril convencional fue la mejor fórmula de vertebración de los territorios, sobre todo de zonas tan extensas como esta región y esta provincia, donde los municipios están separados por kilómetros de distancia.

El servicio de transporte, asequible, proliferó y generó toda una red de estaciones y apeaderos que daba respuesta a la parada de los trenes y a la espera de los viajeros.

En la retina de muchos albaceteños queda la imagen de estas construcciones en sus pueblos, que tuvieron actividad hasta hace apenas unos años... con la llegada de la alta velocidad. El AVE frenó en seco las expectativas de continuidad de los trenes convencionales que, primero, pasaron de largo por algunas paradas y luego, dejaron de dar servicio en algunas líneas. Poco a poco, las estaciones, esas emblemáticas construcciones que nos recuerdan nuestra historia, han caído en el desuso y en el abandono.

Desde el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que es quien gestiona todas estas construcciones, se hace una distinción, en el caso de la provincia. Por un lado menciona las estaciones que se encuentran en la antigua línea Baeza-Utiel, y que ya no está en servicio, y, por otro lado, están los apeaderos ubicados en líneas abiertas al tráfico, pero que están cerradas porque «son innecesarias para el servicio».

**UNA NUEVA 'VÍA'.** A mitad de la década de los años 20 del siglo pasado, durante la dictadura de Primo de Rivera, se iniciaron las obras de construcción de la línea Baeza-Utiel. Unos trabajos que, allá por los años 50, se fueron paralizando y que se abandonaron definitivamente en 1966. La infraestructura construida hasta ese momento, que

**El Ayuntamiento de Mahora aspira a que ADIF le ceda la estación para ocio y asociaciones**

correspondía al Ministerio de Fomento, fue asignada a ADIF -junto con toda la Línea- con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Era el año 2005.

Esa antigua línea tenía un tramo dentro de la provincia de Albacete, en concreto, entre las estaciones de la capital y Bien servida, y a ellas se les dio un uso que ha permitido impulsar un bien acogido proyecto medioambiental.

La ya inexistente Dirección general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento cedió, en marzo de 2003, un total de 11 apeaderos ferroviarios en ese tramo a la Diputación Provincial de Albacete, por un periodo de 25 años y con una finalidad: impulsar la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz. En concreto, la cesión se realizó para las de Bien servida, Villapalacios, Reolid, Alcaraz, El Salinar, El Robledo, El Jardín, La Rambla, Balazote, Las Santanas y San Jorge.

De hecho, desde ADIF trasladan a este diario que, en su ánimo de recuperar infraestructuras en desuso, alquila «con rentas simbólicas a distintas administraciones y enti-

dades sin ánimo de lucro muchos inmuebles para usos dotacionales públicos en el ámbito de las Vías Verdes».

Ejemplo de ello es precisamente la reciente cesión que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias acaba de realizar a la Diputación de Cuenca de ocho antiguas estaciones sin servicio en esa provincia y a las que se les pretende dar un uso turístico, para el que la institución provincial ya tiene, incluso, redactados los proyectos.

Lo cierto es que, como apuntan desde ADIF, a la línea Baeza-Utiel también pertenecen otro puñado de estaciones (Romica, Los Yesares, Mahora, Golosalvo, Fuentealbilla, Casas Ibáñez, Villamalea y Los Carcales), todas ellas sin ningún uso en la actualidad.

Es más, este organismo público asegura que, por su parte, «no habría inconveniente en llegar a acuerdos de cesión con algún organismo público, bien para que estas estaciones sean futuros equipamientos de una posible Vía Verde, o bien mediante una fórmula similar al acuerdo alcanzado recientemente con la Diputación de Cuenca».

El único requisito que plantea es que exista «un proyecto sólido que incorpore criterios de sostenibilidad y responsabilidad corporativa», de manera que la recuperación arquitectónica del edificio y la actividad prevista generen el mayor impacto socioeconómico y medioambiental en el entorno.

Una oportunidad que no ha querido desaprovechar el Ayuntamiento de Mahora, que ha trasladado a ADIF -según confirma éste- su interés por destinar su estación «a actividades de ocio, reuniones de asociaciones, etc». Una demanda con visos de tener éxito pues «en estos momentos se está negociando una posible cesión del inmueble» al Consistorio.

Desde ADIF se indicó también a este diario su disposición a «ce-



/FOTOS: A.P./C.L./D.L./I.E.A.



### A LA ESPERA DE UN POSIBLE DESTINO

Estaciones como la de Chinchilla de Montearagón, la Losilla y Pozo Cañada, todas ellas sin servicio porque ya no tienen parada, estarían disponibles, por parte de ADIF, para cederlas por un «alquiler simbólico» para darles un nuevo uso, bien en el ámbito turístico o el medioambiental. La de Casas Ibáñez (arriba) forma parte de la línea Utiel-Baeza. Hay otras en peor estado como la de Minateda (abajo a la izquierda) que solo quedan para ver pasar el tren.



der el uso de esas estaciones a la iniciativa privada para actividades de carácter lucrativo», pero siempre y cuando «generen actividad económica y empleo».

**TRATAR DE RECUPERAR.** Más complicada parece, sin embargo, la tarea de darle una segunda vida a las estaciones que se encuentran en líneas abiertas al tráfico ferroviario pero que han sido cerradas al considerarse no necesarias, porque ya no hay parada de tren en esos municipios.

En esta situación se hallan una

decena de construcciones, algunas de ellas de pasado relevante, que se han dejado morir. Una lista en la que aparecen los apeaderos de Peralta, Matas Verdes, La Losilla, Chinchilla de Montearagón, Villar de Chinchilla, El Ángel, El Mugrón, Alpera, Pozo Cañada y Tobarra.

Según ADIF, tres de ellas, las de Tobarra, Chinchilla y el Villar, «se encuentran en mejor estado de conservación que el resto, y podrían ser cedidas mediante contrato de arrendamiento a terceros para un uso alternativo al ferroviario». Implicaría, como las anteriores,

rentas simbólicas a cambio de un proyecto que impulsara la promoción económica y del entorno. Aquí lo de una Vía Verde estaría complicado y sería más factible el uso turístico por el que aboga Cuenca.

Sí deja claro el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que «no son susceptibles de venta porque se encuentran dentro de la zona de dominio público del ferrocarril y no pueden ser desafectadas del servicio público ferroviario».

¿Entonces, qué salida podría darseles? Sería tarea de la administración competente que optara a

su uso temporal, pero ADIF resalta la cercanía de las tres a la capital y el espacio disponible. La de Tobarra (en la Línea Albacete-Murcia-Cartagena), en una parcela de 25.000 metros cuadrados, tiene una superficie construida de unos 1.000; y las otras dos, en la Línea convencional Madrid-Alicante, disponen de unos 2.200 metros cuadrados de superficie construida repartida entre dos plantas, en el caso de Chinchilla (en un terreno de 25.000 metros cuadrados), y de 890 metros cuadrados de superficie construida del edificio, también en

dos plantas, en el Villar de Chinchilla, pero con la parcela más grande de todas, superando los 45.000 metros cuadrados.

Aquí ADIF ofrece una posible solución. Desde este 2018 trabaja en un nuevo programa, *Activos para el Desarrollo*, dedicado a la recuperación de activos inmobiliarios en desuso de su titularidad. Su objetivo es impulsar, en colaboración con entidades públicas y privadas, proyectos institucionales, asociados o empresariales con un impacto social, económico y medioambiental positivo a nivel local.

### VÍAS VERDES COMO PROVECHO

En 2003, el Ministerio de Fomento cedió a la Diputación Provincial de Albacete 11 estaciones de la Línea sin uso Baeza-Utiel, comprendidas entre bienservida y la capital, y que, reconvertidas, pasaron a formar parte de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz. Son 74 kilómetros que recorren la llanura manchega y llegan hasta la sierra, destinados a rutas de senderismo y ciclismo.

/FOTOS: A.P./R.S./D.P.A.

