



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



FACULTAT DE BELLES
ARTS DE SANT CARLES

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Facultad de Bellas Artes

Sobre el recorrido: vida, descomposición y muerte.
Instalación artística acerca de la línea de tren abandonada
entre las poblaciones de Las Cuevas de Utiel y
Camporrobles.

Trabajo Fin de Grado

Grado en Bellas Artes

AUTOR/A: Roda Pérez, Ana

Tutor/a: Pastor Aguilar, Marina

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

Este proyecto artístico pretende dar a conocer las circunstancias y consecuencias del cierre de una vía de tren histórica y su posible reapertura, concretamente del caso de las poblaciones de Las Cuevas de Utiel y Camporrobles, mediante una instalación que parte de un proceso de deriva y recolección, en el que se buscan sistemas cualificados para preservar, que sean capaces de hablar del mantener el estado actual para que su degradación no prosiga y poder volver a ponerlo en marcha. De este modo, se muestra la reestructuración del sistema ferroviario español a partir de la llegada de los trenes de Alta Velocidad y otras circunstancias que desencadenan en un aumento de la despoblación de las zonas rurales del interior de España, cuyas formas de comunicación y desplazamiento hacia otros espacios y lugares se han vuelto muy complicadas, presentando de manera conceptual el camino entre la vida y la muerte de un lugar y de una línea histórica.

PALABRAS CLAVE: Despoblación, no lugares, recorrido, ferrocarril, territorio.

ABSTRACT AND KEYWORDS

This artistic project aims to know the circumstances and consequences of closing a historical train track and its feasible reopening, specifically in the case of towns such as Las Cuevas de Utiel and Camporrobles. It would be done with an installation that uses a process of adrift and compilation in order to search qualified systems to preserve that are able to demonstrate their maintenance and current condition so that their deterioration does not continue and their reopening becomes a reality.

In this way, we show the restructuring of the Spanish railway system from the arrival of high-speed trains and other circumstances that happen to cause an increase in the depopulation of the rural areas in inland Spain, where communication and transport means have become quite complicated, conceptually showing the path between the life and death of this area and its historical train track.

KEYWORDS: Depopulation, no-places, path, railway, region.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, que no sólo me acompañaron trece kilómetros andando por una vía de tren abandonada un día de lluvia, viento y frío, sino que me han acompañado toda la vida.

A Javi, Julio y Pilar, que desde el primer día que entramos a la universidad no nos hemos separado y me han enseñado los verdaderos valores del amor y la amistad.

A Marina Pastor, por la paciencia que ha tenido conmigo, por ser la tía más inteligente de esta facultad y por tener siempre respuestas para todo.

A mis abuelas, por su cariño y sinceridad, por darme siempre un abrigo cuando tengo frío, y unos calcetines gordos.

*Y por último, a mi tío Fer, que siempre tenía alegría para todos y unos vasitos en el congelador,
tu Anita.*

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. OBJETIVOS	5
2.1 OBJETIVOS GENERALES	5
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
3. METODOLOGÍA	5
4. ASPECTOS TEÓRICOS Y CONCEPTUALES	7
4.1 CONTEXTO	7
4.2 LA DESPOBLACIÓN EN LA COMARCA REQUENA-UTIEL EN LOS ÚLTIMO SIGLOS	7
4.3 LA DESPOBLACIÓN EN LA COMARCA ACTUALMENTE	10
4.4 LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA DESPOBLACIÓN	11
4.4.1 El desprestigio de la agricultura y la pérdida de los servicios locales que esto conlleva	11
4.4.2 ¿Cómo frenar todos estos problemas? ¿Es posible?	16
4.5 LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA	17
4.6 LO QUE SUPUSO LA LLEGADA DEL TREN A LA COMARCA	17
4.7 LA LÍNEA DE MEDIA DISTANCIA 48 Y LAS LÍNEAS DE CERCANÍAS C-3 DE MADRID Y VALENCIA	18
4.8 LA COMPETENCIA DEL AUTOBÚS	20
4.9 LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD	21
4.10 EL ANCHO DE VÍA	22
4.11 EL ESTADO ACTUAL DEL RECORRIDO, LAS VÍAS Y LAS LÍNEAS: EL PROCESO DE POR QUÉ SE HA LLEGADO A ESTA SITUACIÓN Y SUS CONSECUENCIAS	23
4.11.1 Causas y consecuencias	24
4.12 EL ABONO GRATUÍTO	25
4.13 POSIBLES MEJORAS DE CARA AL FUTURO	26
4.14 AL OTRO LADO DE LA TRAYECTORIA	27
5. REFERENTES	27
5.1 MARK DION	27
5.2 BLEDA Y ROSA	28
5.3 GABRIEL OROZCO	28
5.4 GRETA ALFARO	29
6. LA INSTALACIÓN	29
6.1 EL PLANTEAMIENTO DE LA INSTALACIÓN	29
6.1.1 Relación con <i>Los no lugares</i> de Marc Augé	33
6.2 DESARROLLO PRÁCTICO DE LA INSTALACIÓN	36
6.3 RESULTADOS	40
7. CONCLUSIONES	41
8. BIBLIOGRAFÍA	42
9. ÍNDICE DE FIGURAS	49

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el interior de España se está viendo abandonado y vaciado por el desplazamiento de sus habitantes a las grandes ciudades debido a la globalización, en búsqueda de nuevas opciones casi siempre laborales, dejando una España olvidada, perdida y por lo tanto, muerta.

En estos espacios despoblados, cada vez hay menos facilidades de transporte, ya que las opciones para trasladarte de una población a otra en el medio rural se vuelven más complicadas constantemente, por cierres de líneas de tren o reducción de sus horarios y, otros medios como el autobús, tampoco han incrementado las posibilidades de transporte y comunicación.

Este trabajo final de grado aborda, desde la ejecución de un proyecto artístico, concretamente a través de una instalación, la problemática del cierre en el año 2021 de la línea de Media Distancia Madrid-Cuenca-Valencia (Fig.1), y las consecuencias que esto acarrea. Esta línea, referida como línea 48, comparte vías con las líneas de Cercanías C-3 de Madrid y C-3 de Valencia, cuyos trayectos comprenden decenas de paradas. Este trabajo se ha centrado en la línea de Cercanías C-3 de Valencia, cuyo destino final es Utiel, y en que ésta pueda prolongarse y terminar su trayecto en Camporrobles, ofreciendo servicio a las únicas dos localidades que pertenecen a Valencia (Las Cuevas de Utiel y Camporrobles) que son siguientes a Utiel, y que están exentas de su servicio, ya que sólo efectuaba parada en ellas el tren que llegaba hasta Madrid. Sería imposible abordar todas las aldeas, pueblos y ciudades por los que pasaba este tren regional, por eso la obra se centra en estas estaciones pertenecientes a la comarca Requena-Utiel (Valencia, España), fronteriza con Castilla La Mancha, siendo un territorio que se ve muy perjudicado por el transporte ferroviario (aunque también por el autobús) por los impedimentos y dificultades que tiene la línea C-3 en la comarca.

Para ello, se ha llevado a cabo un estudio riguroso en cuanto a temas que lo rodean, como son la historia del tren, la despoblación en la comarca desde finales del siglo XIX o el análisis de lo que es un lugar y un “no lugar” referido por Marc Augé. Además, me he servido de referentes que han realizado obras donde se revaloriza el territorio abandonado y los objetos encontrados compredidos por la mayoría de gente como desechos sin ningún valor. Todo esto junto al desarrollo de un largo proceso en el que he recorrido y abordado el conocimiento sobre el trayecto olvidado. Este trabajo es una reflexión acerca del mantenimiento y preservación no sólo de una vía de ferrocarril, una ruta y unas estaciones, sino también de un lugar común a muchas generaciones, ya que se ha convertido con el tiempo en un punto de encuentro entre los habitantes del pueblo, donde se han formado lugares de ocio que son capaces de mantener vivo un territorio.

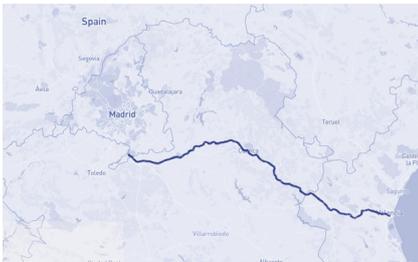


Fig. 1. Recorrido de la línea 48.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVOS GENERALES

- Crear una instalación artística a partir de un proceso de deriva y una recolección de objetos.
- Desarrollar un proyecto práctico que consiga hacer reflexionar a los espectadores sobre la problemática del transporte público en la España vaciada.
- Analizar mediante textos y gráficas de población los aspectos esenciales que derivan en un aumento de la despoblación en el interior de España, concretamente en el caso de la comarca Requena-Utiel.
- Examinar el caso de la línea de tren regional Madrid-Cuenca-Valencia, investigar su historia y cómo se ha llegado a la situación actual, sus consecuencias y su futuro.
- Valorar la importancia del transporte público de calidad y así comparar y evaluar los diferentes sistemas de transporte entre poblaciones en España, analizando el caso del tren convencional, el tren de alta velocidad y el autobús.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mostrar las diferencias de accesibilidad vía transporte público entre ciudades más grandes y otras poblaciones menores.
- Elaborar un trayecto andando sobre las antiguas vías de tren, entre Las Cuevas de Utiel y Camporrobles, en el cual, a su paso, grabar, recoger y fotografiar cualquier objeto que sirva como signo de que el ser humano pasó por allí en algún momento.
- Investigar y seleccionar diferentes sistemas que sean capaces de hablar de conservar, guardar y proteger.
- Modelar la instalación de modo que logre introducirte en el lugar y el recorrido.
- Medir la relación entre la pérdida de población de la comarca y la falta de transporte público de calidad.
- Defender como “lugares antropológicos” las estaciones de tren de estas pequeñas poblaciones y exentarlas del término de “no lugar” que les otorga Marc Augé, diferenciándolas de las estaciones de grandes ciudades, y demostrar la pérdida de la identidad que ocurre si estos lugares desaparecen.

3. METODOLOGÍA

Para realizar el trabajo y alcanzar los objetivos se ha seguido la siguiente metodología:

Debido a una experiencia previa bajo la problemática de la despoblación gracias a un proyecto fotográfico del curso anterior, donde la estación de Camporrobles abandonada fue fotografiada, ya se partía de cierta información sobre este problema y sobre lo que había ocurrido con el tren.

Partiendo de aquí, se realizó una lluvia de ideas bajo el propósito de mostrar que sobre esa vía no concurría tren alguno, concretamente en el tramo perteneciente a la Comunidad Valenciana que ha quedado sin servicio, cuyas

dos paradas exentas son Las Cuevas de Utiel y Camporrobles. Algunas de estas opciones fueron el uso de sensores de movimiento o de cámaras estáticas que graban 24 horas al día.

Se realizó una pequeña búsqueda en Navidad de 2022 donde la información obtenida concretaba siempre que el último tren pasó el 8 de enero de 2021, fecha que estaba próxima a cumplir dos años en apenas dos semanas desde la búsqueda.

Explorando métodos de mostrar el vacío y el abandono de la vía y la inexistencia del único trayecto que cruzaba esas vías, apareció la idea de recorrer el trayecto andando sobre las vías, que finalmente se llevó a cabo y fue realizada dos años después de la aparición del último tren, el 8 de enero de 2023.

Se estudiaron diferentes artistas como Mark Dion y su proceso de recogida de objetos encontrados y se aplicó una geografía del descubrimiento.

Durante el recorrido, cualquier objeto que mostrara que el ser humano pasó alguna vez por ahí debía de ser fotografiado en el sitio donde se encontró y posteriormente recogido.

Partiendo de este inicio de proyecto desde la práctica, donde todo el recorrido fue grabado, se comenzó una investigación teórica acerca de la historia del tren y de cómo su desaparición afectaba al aumento de la despoblación en la gran cantidad de poblaciones (y las de su alrededor) a las que este tren ofrecía servicio. Entre estas selecciones destaca el documental *Desmantelando la línea* que realiza Joel Xaou Latorre, donde entrevista a ciudadanos de estas poblaciones. También realizó un WebDoc de donde se extrajo gran cantidad información, al igual que la posibilidad de conversar con él y de ser uno de los afectados por su desaparición.

A través de la *Revista Oleana: cuadernos de cultura comarcal* dividida en fascículos (por cada congreso de Historia Comarcal realizado), se pudo profundizar y extraer gran cantidad de información en cuanto a la despoblación en el territorio. Aquí podemos encontrar a Nacho Latorre (archivero) y a Victor Manuel Galán (historiador), que han teorizado sobre estos temas en la revista. Además, en ellas también se habla en ocasiones del tren. De este transporte también se encontró mucha información en periódicos, donde aparecían noticias debido a la cantidad de indignación por parte de los ciudadanos con la retirada del tren.

Gracias a todo este trabajo se ha podido tener mayor conocimiento del por qué la situación ha llegado a como está ahora.

Paralelamente, se fueron haciendo pruebas experimentales sobre cómo conservar los objetos, cuyo resultado final fue el envasado al vacío.

Durante este periodo se fueron alternando los aspectos conceptuales con la realización de la instalación. El punto de partida fue un recorrido a pie, el de la línea, y a raíz de éste se ha ido desarrollando el trabajo. Es esta práctica la que ha llevado a estudiar y analizar los aspectos relacionados con el contenido.

A su vez, se empezaba a plantear cómo instalar la obra y comenzó el ejer-



Fig. 2. Recibimiento en Cuenca del ferrocarril en 1947.



Fig. 3. La tormenta Filomena cubriendo de blanco el andén de la estación de tren de Camporrobles.

cicio de abocetar la disposición en el espacio.

Simultáneamente a la realización de estos procesos prácticos y teóricos, y para tratar la exploración del espacio recorrido, se han realizado lecturas como *Los no lugares* de Marc Augé, donde a partir de sus diferencias entre “lugar antropológico” y “no lugar”, en las que nombra a las estaciones de tren como un “no lugar”, se analizaron las diferencias entre una estación de una gran ciudad y una estación de una pequeña localidad, como es el caso de Las Cuevas y Camporrobles, y se justificó por qué éstas no son “no lugares”, sino “lugares antropológicos” y qué cambia eso con respecto a la importancia de su desaparición.

A la misma vez que abordaba la información bajo estas premisas, fueron visualizados varios documentales de la creación de la línea y de lo que está ocurriendo al otro lado de la trayectoria, es decir, en las vías que pertenecen a Castilla La Mancha.

Con todo esto estudiado y analizado, con una información clara y retenida, se procedió a la realización de la instalación.

De este modo podemos observar que la metodología utilizada parte del andar como práctica artística, donde tanto los aspectos más conceptuales como el desarrollo práctico se han ido retroalimentando mutuamente en un proceso activo de complementación y reorientación. Ha sido una metodología muy analítica ya que se tenía que estudiar el caso de esta línea en concreto, consiguiendo sintetizar todo su contenido en una instalación.

4. ASPECTOS TEÓRICOS Y CONCEPTUALES

4.1 CONTEXTO

El 25 de noviembre de 1947 se inauguró en España la línea de tren número 48, un tren regional de Media Distancia, que comunicaba por primera vez en vías férreas Madrid con Cuenca y Valencia, así como las 52 poblaciones en las que efectuaba parada entre estas tres ciudades (Fig. 2).

Recién comenzado el año 2021, una borrasca llamada Filomena cubrió España de blanco entre los días seis y diez de enero (Fig. 3). Como consecuencia, muchas carreteras y vías de tren tuvieron que ser cortadas porque seguir su paso conllevaba mucho peligro. Una de las líneas de tren cortadas fue esta línea. Hoy por hoy, no ha reabierto y se prevé que nunca lo vuelva a hacer.

4.2 LA DESPOBLACIÓN EN LA COMARCA REQUENA-UTIEL EN LOS ÚLTIMOS SIGLOS

La comarca de Requena-Utiel, situada en el interior de la provincia de Valencia, es un término semidespoblado por ser zona de transición entre las zonas pobladas de la costa valenciana y la meseta despoblada de Castilla La Mancha, comunidad con la que hace frontera. Nunca ha sido un territorio especialmente poblado, pero se está viendo cada vez más abandonado.

A mediados del siglo XIX y en adelante, con el inicio de la industrialización,

Figura 1. Mapa de Dispersión de la Plana Utiel – Requena (Finales del XIX – 1950).

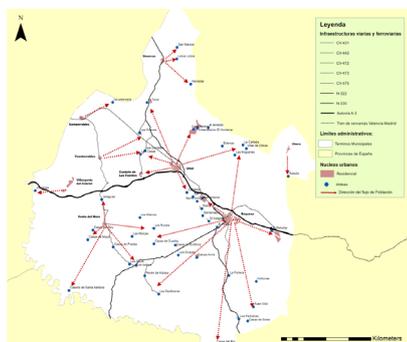


Fig. 4. Mapa de dispersión de la comarca Requena-Utiel (Finales del XIX-1950).

España pasó de estar formada por pequeñas agrupaciones de casas en reducidos poblados y muy numerosos, a la concentración en aldeas y pueblos debido a la necesidad de recursos. En la comarca, estas localizaciones fueron creciendo gracias a las expansiones vitivinícolas, ya que las industrias comenzaron a asentarse en zonas rurales para poder explotar la materia prima, en este caso, la uva. (Fig. 4)

A inicios del siglo XX se produjo la llamada “transición demográfica” debido al asentamiento de la industrialización. Este fenómeno consistió en el descenso de la natalidad y la mortalidad, generando así un aumento de la población. “La población rural creció en España, especialmente una vez que se inició la transición demográfica y las tasas de natalidad descendieron muy lentamente, mientras las de mortalidad lo hacían más deprisa.” (Pinilla & Sáez, 2017, p. 4). La natalidad descendió debido a un largo tiempo de crecimiento económico. Un desarrollo económico a corto plazo hace aumentar la natalidad, pero si es duradero la relaja. A su vez, el descenso de la mortalidad viene dado por la industrialización y el avance científico y médico, además que al haber menos natalidad y mejores medidas sanitarias hay menos muertes infantiles. La gente comenzó a emigrar al interior de España, pero a partir de los años 50 y especialmente en los años 60 y 70, comenzó una época muy fuerte de éxodo rural. “En las primeras décadas del siglo XX, una vez que la industrialización cobró mayor fuerza, las migraciones interiores en España se intensificaron y el rápido crecimiento demográfico urbano pudo coexistir con un moderado crecimiento de la población rural como consecuencia de la transición demográfica. (...) La población rural en España había descendido en términos relativos al pasar de representar el 68% de la población total en 1900 a un 52% en 1940, pero en términos absolutos aún se había incrementado ligeramente (de 12,5 millones en 1900 a 13,3 en 1940).” (Pinilla & Sáez, 2017, p. 5).

El abandono rural que se produjo en la segunda mitad del siglo XX fue debido a la necesidad de permanecer en territorios más dinámicos y funcionales, en los que hubiera más oportunidades laborales con mejores sueldos y más servicios. “En definitiva, la gente emigró por su capacidad para proporcionar mayores niveles de bienestar material.” (Pinilla & Sáez, 2017, p.2). Por lo que se produjo un gran exilio de las aldeas a las capitales de la comarca, como Requena y Utiel, aunque también a las capitales de municipio, llevando a la desaparición de algunas aldeas, como las Herradas en Sinarcas, entre muchas otras, y la unión de otras aldeas como es el caso de Hortunas de Arriba y Hortunas de Abajo. (Fig.5) Muchas personas se exiliaron a la capital más cercana, Valencia, o a pueblos de su alrededor como Xirivella o Torrent. Esta emigración afectó a todos los municipios, incluso a las capitales de la comarca, que a pesar de recibir población de las aldeas, también perdió habitantes que marchaban a ciudades más grandes. Tengamos en cuenta que el tren comenzó su funcionamiento en 1947, apenas unos años antes del estallido de emigración, por lo que casi desde sus inicios perdió rentabilidad.

Figura 2. Mapa de retorno al carácter concentrado de la Plana Utiel – Requena (1950-1990).

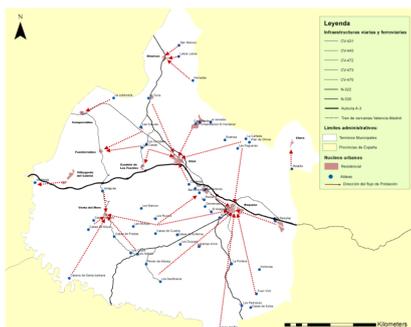


Fig. 5. Mapa de retorno al carácter concentrado de la comarca Requena-Utiel (1950-1990).

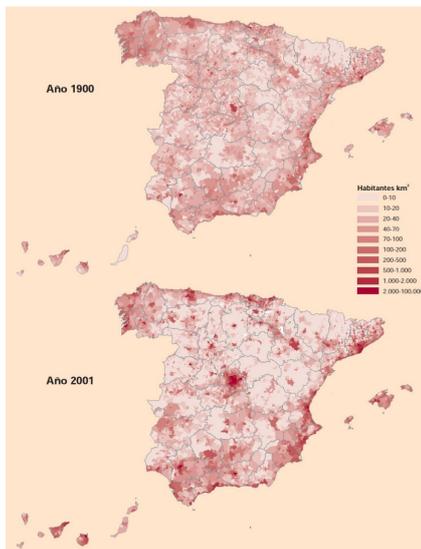


Fig. 6. Diferencias de concentraciones en España en 1900 y en 2001.

Como afirma Vicente Pinilla y Luis Antonio Sáez (2017, p. 5, 6), catedráticos de historia económica y economía respectivamente, de la Universidad de Zaragoza “La caída de la población rural ha estado en torno al 40% en la segunda mitad del siglo XX y ha sido muy notable en casi todas las regiones, si bien más intensa en el interior del país (donde las pérdidas superaron el 50%, esto es, los pueblos perdieron más de la mitad de su población) que en la zona mediterránea y cantábrica (con pérdidas inferiores al 50 y al 25% respectivamente). Estas disparidades regionales permiten identificar como una de las causas del éxodo rural la ausencia de oportunidades laborales fuera del sector agrario.” (Fig. 6).

A finales del siglo XX y hasta los 2000, la población en la comarca se estabilizó y el éxodo se calmó. En los años siguientes hasta la llegada de la crisis de 2008, comenzaron a llegar gran cantidad de inmigrantes a España, y también a esta comarca, lo que afectó favorablemente ya que comenzaron a poblar aldeas casi perdidas y hubo una pequeña recuperación, afectando también a la economía local y al aumento de la natalidad, aunque por lo general, se seguían asentando en las capitales de la comarca (y todavía en mayor medida en las capitales de las provincias, como es Valencia), ya que las aldeas seguían alejadas de los servicios principales, y cuando se asentaban en las aldeas, mayormente era de manera temporal para la vendimia o la poda de la vid. (Fig. 7).

Municipio	1900	1930	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2018
Camporrobles	5,00	5,62	5,25	4,80	4,80	3,97	3,82	3,63	3,66	3,16
Caudete F.	3,72	3,48	3,42	3,08	2,88	2,77	2,35	2,12	1,89	1,84
Chera	2,50	2,36	2,40	2,11	2,02	1,63	1,60	1,43	1,46	1,31
Fuenterrobles	2,74	3,04	2,92	2,75	2,42	2,14	1,90	1,90	1,85	1,80
Requena	41,42	40,91	42,35	42,43	44,85	46,77	44,79	50,78	52,33	53,53
Sinarcas	2,94	3,32	3,43	3,67	3,79	3,49	3,40	3,20	2,94	2,97
Utiel	29,70	27,52	27,95	28,11	28,62	30,97	30,32	31,00	30,45	30,54
Venta del M.	8,44	10,32	9,28	8,87	9,95	5,65	4,50	4,13	3,53	3,29
Villargordo	3,50	3,43	2,99	4,16	4,67	2,61	2,05	1,81	1,88	1,55

Fig. 7. Cambios en los niveles de población por municipios de la comarca.

A este fenómeno se le acuñó el término “ruralidad glocalizada” (Gadea y Torres, 2017) que consiste en cómo ha impactado la globalización en las zonas rurales y en su economía, que en esta comarca se basa principalmente en el comercio del vino. Trata sobre cómo los factores globales afectan por igual pero teniendo un resultado muy diferente, en cuanto a la variedad de situaciones distintas que se han dado sobre las dinámicas que se generan en el nuevo sistema agroalimentario que ha surgido tras el impacto de la globalización, donde la economía agraria tradicional se encuentra en crisis. “Así tenemos desde las áreas de economía agraria tradicional sumidas en una crisis que se antoja irreversible hasta los nuevos enclaves productivos que concentran los procesos característicos de la globalización. Esta pluralidad de situaciones podemos designarlas como ruralidades glocalizadas para resaltar tanto su heterogeneidad como el hecho que están conformadas por una dialéctica global-local, con similares tendencias globales pero con resultados muy distintos. Esta comunicación presenta una ruralidad glocalizada específica. La comarca Requena-Utiel, zona tradicional vitivinícola del interior de la provincia de Valencia, y sus transformaciones desde los años 80 hasta 2013.

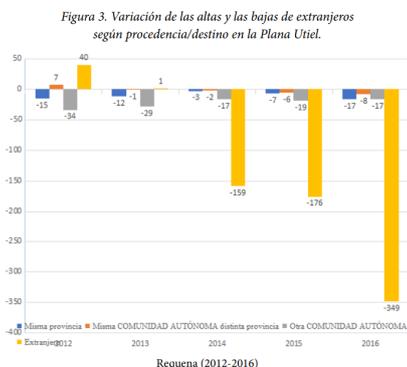


Fig. 8. Variación de población según procedencia en Requena de 2012 a 2016. Incremento de extranjeros (amarillo).

El factor central, aunque no único, de estos cambios nos remite a procesos globales, como las transformaciones del mercado del vino y las migraciones internacionales.” (Gadea y Torres, 2017, p.5707). Con la llegada de la crisis en el año 2008, todo cambió. Los inmigrantes dejaron de llegar e incluso muchos regresaron a su país. Entonces se produjo el inicio del exilio de los jóvenes españoles, sobretodo de los que residían en pequeños municipios, en busca de una vida mejor y un trabajo, casi imposible de encontrar en su lugar natal debido a las grandes tasas de paro en las que estaba sumida el país. (Fig. 8).

4.3 LA DESPOBLACIÓN EN LA COMARCA ACTUALMENTE

Tras la crisis, los índices de despoblamiento han aumentado y el problema se encuentra en su máxima magnitud. (Fig. 9). “En la actualidad, siguiendo los últimos datos del padrón, la crisis económica ha vuelto a abrir un proceso de vaciamiento demográfico. En esta línea, desde 2011 a 2017 se han perdido 2.812 habitantes. (...) Hay que tener en cuenta que la población actual de la comarca es la misma que en 1970, una fecha que estaba dentro de pleno proceso de éxodo rural (1950-1990). La diferencia es que, ahora, también comienzan a perder población los grandes núcleos.” (Martínez Ruiz, 2020, p. 650).

Tabla 1. Tasa de crecimiento en base 100=2007.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Resto de Municipios	100,00	99,65	101,65	99,27	101,60	95,40	97,45	99,16	99,58	97,20	97,90
Aldeas de Utiel	100,00	99,94	98,65	99,54	101,57	98,84	99,15	97,96	97,65	97,73	97,68
Aldeas de Venta del Mora, Camporrobles y Villargodo	100,00	94,43	101,55	96,33	99,05	98,88	99,19	96,90	100,34	92,61	102,72
Resto de aldeas de Requena	100,00	100,62	100,27	101,59	99,92	100,95	98,72	99,08	98,15	99,10	97,78
San Antonio de Requena	100,00	102,47	102,74	102,75	152,05	100,73	97,89	98,00	98,61	99,78	98,47
Plana Utiel- Requena	100,00	99,42	100,97	99,90	110,84	98,96	98,48	98,22	98,86	97,28	98,91

Fig. 9. Tasa de crecimiento en base 100 desde 2007 a 2017.

El diario ComarcalCV (2019, párr. 1) señala que “En el caso de Camporrobles, que pierde 244 habitantes, de los 1439 de 2009 a los 1195 de este 2018 que recién despedimos.”

Por ende, en malos tiempos económicos, la gente prefiere no tener hijos, por lo que la natalidad desciende y, con ello, los niveles de población. Además, la dificultad actual de encontrar un trabajo estable crea que la gente alargue la edad de tener hijos, lo que produce que la unidad familiar se reduzca y cada familia tenga menos hijos, debido a la mayor edad de la madre y a la falta de recursos para poder mantener a un mayor número de hijos. “Este cambio podemos verlo en las tasas de matriculación de los centros educativos (Infantil, Primaria, ESO, enseñanzas medias) donde según ARGOS, del año 2012 a 2017, se ha producido un descenso progresivo de alumnos matriculados, pasando de 6.104 a 5.130 alumnos. Estos datos nos adelantan el inicio de una etapa caracterizada por la pérdida de población y un envejecimiento poblacional.” (Martínez Ruiz, 2020, p. 652) (Fig.10).

ESTRUCTURA Y DINÁMICA DE LA POBLACIÓN

Municipios	Población 2015 (1)	Densidad de población	Sex ratio (1) (3)	Tasa de natalidad 2015 (1)	Tasa de mortalidad 2015 (1)	% inmigraciones (1) (4)	% Residentes nacidos fuera de la CCAA (2)	Tasa de crecimiento anual 2015 (1)	Tasa de crecimiento natural 2015 (1)	Tasa de crecimiento anual 2006-2016	Tasa de población activa (2)	Índice de dependencia (2)	Tasa de envejecimiento (2)	Edad media
Camporrobles	1.322	14	103	6,81	16,64	3,56	14,75 %	-50,68	-10,09	-11,37	61,77	61,89	25,61	48,15
Caudete de las Fuentes	724	21	113	12,43	13,81	6,77	18,65 %	26,24	-1,36	-5,61	59,34	68,51	29,21	48,31
Chera	527	10	116	3,8	32,26	2,47	9,49 %	-32,26	-28,93	1,58	57,12	74,78	35,25	54,49
Fuenterrobles	698	14	119	7,16	10,03	4,01	15,04 %	-11,46	-2,88	-6,16	62,29	60,54	25,98	45,29
Requena	20.621	25	100	9,46	10,33	2,52	22,09 %	-5,38	-0,88	1,44	65,68	52,27	18,24	43,19
Sinarcas	1.168	11	104	5,99	8,56	4,28	15,84 %	-17,12	-2,59	-5,49	62,98	58,92	25,36	47,70
Utiel	11.915	50	101	7,72	11,25	2,68	18,46 %	-14,02	-3,55	-2,22	64,95	53,96	21,01	45,04
Venta del Moro	1.376	5	113	0,73	19,62	4,07	9,81 %	-55,96	-19,44	-14,74	61,35	62,99	28,98	49,71
Villargordo del Cabriel	650	9	113	6,15	9,23	1,85	21,54 %	-16,92	-3,10	-5,61	64,34	55,66	25,04	49,24
Comarca	39.001	23	102	8,31	11,44	2,8	19,74 %	-11,77	-3,15	1,32	64,76	54,42	20,64	44,33
Provincia	2.543.315	235	97	8,83	9,09	4,43	28,11 %	0,37	-0,26	3,23	67,02	49,21	16,69	42,21
C.Valenciana	4.980.689	214	98	8,72	8,9	4,53	33,22 %	-4,17	-0,18	3,14	66,69	49,95	17,16	42,35
Comarca/Provincia	1,53 %	-	-	-	-	-	1,11 %	-	-	-	-	-	-	-

Cuadro 2.1 (1) Fuente: IVE (2017). (2) Fuente: INE. Censo de 2011. (3) Número de hombres por cada 100 mujeres. (4) Altas municipales de personas procedentes de fuera del municipio sobre la población a 1 de enero de 2015 (expresado en porcentaje). [*] Sin datos

Fig. 10. Estructura y dinámica de la población.

Un estudio afirma que “Las recientes proyecciones de población hasta 2030 realizadas por el Instituto Nacional de Estadística prevén una fuerte contracción de la población rural española en las dos próximas décadas.” (Pinilla y Sáez, 2017, p. 7).

4.4 LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA DESPOBLACIÓN

El factor económico es el problema más importante, ya que en ausencia de medios económicos no está asegurada la subsistencia, y sin dinero en el sistema capitalista en el que vivimos no haces nada. “Los factores económicos desempeñan un papel crucial en estos procesos de despoblación: las zonas afectadas por ellos suelen ser áreas económicamente deprimidas, atrásadas o escasamente dinámicas en relación a otras del mismo país.” (Pinilla y Sáez, 2017, p. 2).

La comarca tiene una densidad de población mucho más baja que otras comarcas de la Comunidad Valenciana (Fig. 10). Se prevé que haya muchas aldeas que vayan a desaparecer en uno o dos cambios generacionales. “La densidad de población es también muy baja en la comarca (la cuarta más baja de las comarcas de la provincia de València), donde las diferencias de extensión de los municipios y, como hemos visto, las diferencias en tamaño municipal son importantes. Habitan de media 23 personas por kilómetro cuadrado; muy lejos de las 2.461 personas por kilómetro cuadrado que habitan en las comarcas de L’Horta y València.” (Josep Banyuls et al., 2018, p.36). Además, la población está mayormente envejecida, debido al exilio de los jóvenes y a las bajas natalidades, lo que provoca que no hay un número suficiente de reemplazo de la población.

4.4.1 El desprestigio de la agricultura y la pérdida de los servicios locales que esto conlleva

El territorio es principalmente agrario (fig. 11), concentrado en la vid (fig. 12).

SUELO PRODUCTIVO

Municipios	Superficie cultivada (1)						Capacidad agrícola (%) (2)					
	Total		Regadío		Secano		Muy elevada	Elevada	Moderada	Baja	Muy baja	No cualificada
	Ha	%	Ha	%	Ha	%						
Camporrobles	5.122,83	57,26	170,13	3,32	4.952,7	96,68	-	14,21	77,28	8,52	-	-
Caudete de las Fuentes	2.203,8	63,71	185,22	8,40	2.018,58	91,60	-	4,78	94,18	1,04	-	-
Chera	788,16	15,86	15,95	2,02	772,21	97,98	-	-	55,99	38,25	4,82	0,95
Fuenterrobles	3.501,15	70,82	311,62	8,90	3.189,53	91,10	-	4,88	93,90	1,21	-	-
Requena	38.968,28	47,87	2.931,96	7,52	36.036,32	92,48	-	6,38	74,24	18,90	0,47	-
Sinarcas	3.860,02	37,68	127,9	3,31	3.732,12	96,69	-	-	71,40	28,44	0,16	-
Utiel	13.309,57	56,19	1.532,04	11,51	11.777,53	88,49	-	14,90	77,09	7,89	0,03	0,10
Venta del Moro	15.449,14	56,70	1.387,13	8,98	14.062,01	91,02	-	5,30	63,97	30,48	0,24	-
Villargordo del Cabriel	2.914,5	40,71	51,23	1,76	2.863,27	98,24	-	4,67	78,54	16,79	-	-
Comarca	86.117,45	50,05	6.713,18	7,80	79.404,27	92,20	-	7,78	74,75	17,12	0,31	0,03
Provincia	436.010,03	40,34	148.489,16	34,07	287.520,89	65,93	6,88	27,71	47,73	14,28	2,91	0,25
C.Valenciana	895.434,36	38,48	267.753,88	29,91	627.680,5	70,09	- (*)	- (*)	- (*)	- (*)	- (*)	- (*)
Comarca/Provincia	19,75 %	-	4,52 %	-	27,82 %	-	-	-	-	-	-	-

Cuadro 3.2 (1) Fuente: INE (2009) (2) Fuente: COPUT (1995) y SIOSE (2005) (*) No disponemos de estos datos para el conjunto de la Comunidad Valenciana.

Fig. 11. Suelo productivo por municipios de la comarca.

EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE CULTIVADA. HECTÁREAS

Año	Total	Viñedo	Cereal	Almendro	Olivo	Otros (huertas)
1960	73.000	43.700	20.600	950	2.750	3.000
1985	71.200	52.800	5.000	9.000	1.490	2.500
1995	63.200	44.600	3.900	10.700	2.540	1.500
2016	55.400	35.700	5.400	10.400	3.860	340

Cuadro 3.1 Fuentes: Cámaras Agrarias 1959 y Conselleria d'Agricultura 1985, 1995 y 2016

Fig. 12. Evolución en hectáreas de los cultivos en la comarca.

A pesar de que la agricultura es un pilar fundamental de la economía de nuestro país, está muy mal vista y sobretodo mal pagada. Esto juega un papel muy importante para la despoblación, porque los jóvenes no tienen un modelo de referencia agradable que les invite a querer dedicarse a ello, sino todo lo contrario, ven, con razón, el campo como un trabajo muy duro y mal pagado, por lo que no es rentable. Son muchas horas haciendo grandes esfuerzos físicos, pesados y cansados, para que el sueldo no corresponda con el sacrificio que supone. A los trabajadores del terreno, es decir, los jornaleros, que generalmente son personas que no han estudiado, porque no han querido o porque no han podido hacerlo, se les clasifica incluso de “tontos”, juzgando y clasificando de inferior a una persona sin títulos académicos. “Durante décadas, el que se quedaba a trabajar en el campo era el que no tenía otra cosa, el «tonto», el que no podía irse a la ciudad a estudiar y buscarse la vida en un «buen trabajo»; o, al menos, eso es lo que se vendía.” (Colmenarejo, 2022, párr. 3).

Por ello, los jóvenes no le ven futuro y deciden irse a la ciudad a continuar sus estudios, buscando otras oportunidades que les puedan ser más rentables que el sector más amplio del medio rural. El abandono de la agricultura es un problema actual pero sobretodo para el futuro porque puede llevar a una quiebra de la economía española. “Tenemos precios de la uva iguales desde hace 25 años” asegura María Ángeles, agricultora de la aldea de La Portera (Requena) en la entrevista de la radio *La tormenta perfecta en el campo*. (Vicanos, 2020, 07:22).

Los jóvenes hoy en día no quieren hacerse cargo de este tipo de trabajos “Los menores de 35 años titulares de explotaciones agrarias del sector agrario son sólo 27.000, un 3% del total, mientras que los mayores de 64 años son más de 355.000 titulares, el 40%.” (Colmenarejo, 2022, párr. 10) .

Si no hemos dejado de ingerir comida, ¿por qué el campo no es rentable? Realmente es una pregunta ya respondida, y es que el trabajo en el campo es

un trabajo duro y cada vez peor pagado, porque los grandes supermercados han conseguido desde su aparición, ganar clientes por sus precios, normalmente menores a los de una tienda de barrio, desterrando del mercado las pequeñas tiendas de alimentación. Pero no sólo por esto los supermercados están ganando el terreno, sino también por otros factores como la mayor flexibilidad horaria, la apertura en días de fiesta y sobretodo, por el mayor número de productos en un solo establecimiento, generando una experiencia más cómoda y sencilla al comprador, que ya no se tiene que desplazar a diferentes tiendas para realizar la compra. Incluso hay pequeñas tiendas de barrio que compran directamente el producto al agricultor y es más barato que un supermercado, pero el hecho de tener que desplazarte e invertir tiempo en ello es algo que se está perdiendo por la comodidad de todo en una misma tienda. “Así lo corrobora la patronal Anged, que representa a retailers como Carrefour, Alcampo o Eroski. Según sus datos, entre 2008 y 2021 se abrieron 5.700 supermercados en España, lo que supone más de 435 nuevos centros al año, mientras los súper independientes se redujeron en 1.300 al año, acentuando su caída en la pandemia.” (Cristina Alonso, 2023, párr. 3).

Estas grandes empresas compran el producto a precios muy baratos al agricultor para poder vender más barato que en los establecimientos de la competencia. Además, el precio se incrementa debido a la cantidad de intermediarios existentes para su distribución por todas las tiendas del país. Barrera y Morillo (2020, párr. 10), en conversación, aseguran “«Es unánime la queja de que siempre se aprieta por el eslabón más débil, por el agricultor y por el jornalero. ¿Y los distribuidores? A ellos apuntan. Ahí está el negocio. Ellos ganan sí o sí». A él no le salen las cuentas. El kilo de naranja que compramos en el súper sobre el euro y medio, él lo vende desde 30 céntimos, dependiendo de la variedad del cítrico. A eso suma costes: gasoil, trabajadores, abonos, la lucha contra la plagas. «Hace ya un tiempo que dejé de pagar el seguro de la cosecha porque no podía afrontar los 20.000 euros al año», confiesa. Está a la intemperie ante riadas, granizadas, sequía...”.

Finalmente, se llega a un punto en el que los agricultores españoles no pueden abaratar más sus cosechas porque si no pierden dinero y no les sale rentable “Producimos a pérdidas. Esto es una ruina. Yo le pago a un trabajador 60, 70 euros, lo que sea, pero si a mí me pagan el fruto. Si a mí me pagan 0,60 céntimos el kilo y después me veo en el lineal del supermercado el bote de 250 gramos de aceituna a tres y cuatro euros, pues dime tú. Aquí quien gana es el intermediario. Para mí, los trabajadores son como mi familia. Pero aquí hay cuatro señores que se ponen de acuerdo en una comida en agosto y que nos ahorcan a los agricultores”, asegura el agricultor Pepe Segura (2020, párr. 13), refiriéndose a las grandes distribuidoras.

Se genera un encadenamiento con efectos muy perjudiciales. Comienza cuando los agricultores no pueden abaratar más los precios de sus cosechas, ya que no pueden seguir el precio que marca el mercado porque saldrían a pérdidas. Al no bajar sus precios por esta razón, a los compradores (gene-

ralemente grandes empresas que compran al por mayor) les parece caro y optan por no comprar el producto. Al no ser comprado, los agricultores deciden no recoger sus cosechas, y las grandes cadenas (que son las que rigen el mercado) comienzan a comprar el producto fuera del territorio nacional, donde el género es menos costoso debido a que los costes de producción son más baratos. “En materia laboral entiende que el sector se encuentra en una posición de inferioridad con una diferencia de costes de uno a cinco si se tiene en cuenta que los costes de mano de obra suponen aproximadamente el 50% del total: una hora de trabajo en España supone unos nueve euros entre salarios y costes sociales, mientras en Marruecos esta cantidad supone el pago de una jornada de nueve horas.” (Maté, 2023, párr. 9). Dejando que las cosechas españolas acaben por no ser recogidas, liquidando así al campesino, al pueblo donde vive y a la economía local, que concluye en la economía del país, ya que al consumirse tanto producto de exteriores y dejando perder el producto local se genera como consecuencia un aumento del paro de los agricultores y jornaleros de los campos españoles, que se quedan sin trabajo. “El método de poner el precio viene de arriba abajo y debería ser al revés. Es el supermercado el que dice, quiero aquí el tomate a tal precio, quiero ganarme un 20%. El intermediario o la industria que manipula dice, quiero ganar un 40%. Y para eso, calculan y se lo compran al productor a 40 céntimos. Vamos a llegar hasta donde tengamos que llegar”, explica Cobos (2020, párr. 19).

A causa del aumento de las diferencias económicas debido a la globalización de los productos, junto a los sueldos bajos y los precios cada vez más elevados de las viviendas, de la comida y de cualquier producto básico, hacen que el consumidor escoja comprar cómodamente y en la mayoría de las ocasiones más barato en un supermercado, en vez de gastar más tiempo recorriendo las tiendas del barrio a pesar de que moralmente, es más lógico optar por una economía local, donde los productos son menos manipulados y sin intermediarios de por medio que hacen que el agricultor pierda dinero. Esto es una consecuencia del sistema en el que vivimos, donde la clase baja y media, que son la mayor parte de la población (según asegura el Grupo de Investigación WEIPO de la Universidad de Alcalá (2017), donde la clase baja corresponde a un 32,4%, la clase media-baja a un 32,6%, la clase media-alta un 25,2% mientras que la clase alta corresponde a un 9,8%) no pueden permitirse gastarse mucho dinero ni tiempo, y deciden la opción más barata y rápida.

Esta despoblación no surge solo del abandono de los campos de cultivo, sino también de la desaparición de los servicios, pero es que ambas cosas se retroalimentan (fig. 13). Si la gente olvida sus tierras y se marcha a la ciudad buscando otras oportunidades, cada vez habrá menos personas en la aldea, haciendo que los servicios tengan que cerrar porque no son rentables, como por ejemplo las pequeñas tiendas de alimentación, comentadas anteriormente, panaderías, carnicerías... llegando hasta los colegios, y es entonces cuando el lugar está condenado a la muerte. Sin colegios no pueden crecer



Fig. 13. Cadena de problemas de la despoblación.

niños en la población, y sin niños no hay futuro (fig. 14).

CENTROS EDUCATIVOS DE LA COMARCA POR NIVEL

Nivel educativo	Públicos	Privados concertados	Privados	Presencia titularidad privada
Educación Infantil primer ciclo	5	1	5	54,5 %
Educación Infantil segundo ciclo y Educación Primaria	13	1	0	7,1 %
Educación Secundaria Obligatoria	4	1	0	20,0 %
Bachillerato	4	0	0	0 %
Ciclos formativos de Grado Básico	5	0	0	0 %
Ciclos formativos de Grado Medio	5	1	0	16,6 %
Ciclos formativos de Grado Superior	4	0	0	0 %

Cuadro 5.5 Centros de la comarca de El Camp de Morvedre por nivel educativo y titularidad (curso 2016-17).

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Portal de Información Argos, Generalitat Valenciana

Fig. 14. Centros educativos en la comarca.

Junto con la pérdida de las escuelas, el pueblo termina de extinguirse sin los transportes. Si ya han cerrado los servicios mínimos, por lo menos, que haya buenas comunicaciones con pueblos más grandes y ciudades, para poder acceder a las necesidades básicas fácilmente. Pero sin esto, estamos frente a una completa desaparición.

No sólo el problema de la despoblación surge porque no es rentable el trabajo del campo, ya que existen muchos otros oficios a los que dedicarse en un pueblo o en una aldea, casi los mismos que en una ciudad. En las urbes nadie trabaja en el campo y están a rebosar de gente, por lo que la agricultura no es el mayor problema. La diferencia es el complicado y latoso servicio de transporte, muy organizado y útil en las ciudades, pero ineficaz y dificultoso cuando se trata de dar servicios a poblaciones más pequeñas. Posiblemente si hubieran transportes rápidos y eficaces, estos lugares se llenarían de gente, los servicios volverían a aparecer, retomando la vida en esta España olvidada. Si simplemente la comunicación ferroviaria fuera buena, muchas personas dejarían el jaleo agobiante de la ciudad para vivir en zonas más tranquilas.

Con la reciente pandemia, demostramos que hay gran cantidad de trabajo que se puede ejecutar a distancia. ¿Por qué se vuelven a las oficinas en edificios altos en mitad de una metrópoli? Tal vez porque a estos pueblos ni siquiera llega el Wi-Fi. Si esta necesidad alcanzara muchísimas más localidades españolas y teletrabajar fuera una opción, miles de personas preferirían la tranquilidad de un pueblo, donde con unos buenos horarios de trenes, puedes estar en la ciudad casi de inmediato para cualquier cosa extra que no se encuentre en tu localidad. “La España rural tiene ante así una enorme oportunidad de desarrollo gracias a las nuevas posibilidades laborales que ofrece el teletrabajo. Como se ha podido comprobar durante los peores momentos de la pandemia, el empleo cada vez está menos vinculado a un enclave físico y hay muchas tareas que pueden realizarse desde cualquier lugar. (...) Ganan atractivo las zonas que permiten potenciales desplazamientos a otras más densamente pobladas o con centros de decisión.” (Ana Romero, 2022, párr. 1,2,9).

En definitiva, es un círculo vicioso sin respuesta.

El servicio principal que no se debe eliminar son las comunicaciones, los transportes públicos, ya sea por carretera o por tren. Sin esto, llegar a estos

lugares es imposible y por lo tanto están condenados a la desaparición. Por eso es importante mantenerlos y luchar porque no sean eliminados, porque así siempre habrá una manera de llegar y no habrá excusa para poder, en un futuro próximo, repoblarlos.

4.4.2 ¿Cómo frenar todos estos problemas? ¿Es posible?

Lo primero que hay que hacer es concienciar de lo importante que es este problema. Seguidamente, generar oportunidades de trabajo, mejoras de servicios y cambios a nivel cultural, como es por ejemplo, dignificar la agricultura, labor muy mal vista y muy importante. Se necesita de una estrategia que pueda salvar los lugares que aún tienen opción de permanecer, como es mantener los servicios de transporte en tren. Sin transporte para la gente, no es una opción quedarse en el pueblo, casi que les obligas a marcharse, les pones impedimentos. Si la gente puede vivir con los servicios básicos cubiertos y ganarse la vida en el medio rural, se quedarán, si por lo contrario, se les van quitando recursos para mantenerse, se tienen que ir. Se necesitan infraestructuras y servicios, no quitarlos. Necesitamos conservar el medio y ponerlo en valor, para que sea apetecible vivir en él. “Para todo esto se necesitan fondos económicos, e incentivos fiscales, contemplar lo que en el manifiesto de Jaraguas llamamos «la ruralidad», es decir, no podemos tratar de la misma forma a un territorio en una situación que a otra, sino que tenemos que adaptar la fiscalidad a esas circunstancias”. (Galán, 2020, 15:06). El problema de la despoblación conlleva una infinidad de cuestiones que desembocan en éste, es muy complejo. No hay una clave exacta del problema, sino que son un cúmulo de circunstancias que hacen que el medio rural se vea desfavorecido, y la mayoría de las circunstancias son causadas por la globalización y los efectos del sistema capitalista, en los que la despoblación es una consecuencia. “Posiblemente se necesitaría de un organismo que tratase el problema en toda su extensión.” (Galán, 2020, 15:59).

Las claves para volver a poblar son: la concienciación, la dignificación del campo, la atención sanitaria, la educación escolar, actividades económicas (servicios como tiendas de alimentación y comercios en general) y servicios básicos como el transporte o el internet.

El exalcalde de Requena Mario Sánchez (2020) asegura que también hay un punto cultural, que tiene que ver con la concienciación. A la gente le llama la atención la ciudad, quizá porque en la televisión publicitan la ciudad con anuncios que la hacen atractiva (anuncios para los que se necesita mucho dinero y que ese dinero no lo tienen los territorios rurales) o porque todo el tiempo nos bombardean con publicidad de productos que se encuentran en establecimientos de multinacionales, como tiendas de ropa o cadenas alimenticias, que solo las encuentras en grandes ciudades.

Un gran número de aldeas, como por ejemplo La Portera o Los Duques, tenían colegio. Los cerraron para centrarlos en Requena o Utiel. Los niños de las aldeas podían seguir asistiendo a clase debido a la implantación de transporte escolar gratuito desde las aldeas a los colegios, pero esto solo fue



Fig. 15. Estación de Las Cuevas. Año desconocido.



Fig. 16. Omnibus procedente de Madrid, en Camporrobles. Abril de 1983.



Fig. 17. Postal comercial de la línea de ferrocarril de Media Distancia a su paso por Siete Aguas.



Fig. 18. Bocoyes para envasar el vino en la Estación de Requena. Año 1920.

un incentivo más para el exilio de los habitantes de las aldeas ya que muchas familias decidieron trasladarse a las capitales de los municipios para que sus hijos tuvieran el colegio más cerca.

4.5 LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

La línea 48 tardó casi cien años en construirse por problemas que surgieron por el camino.

En el año 1870 empezaron a aparecer los primeros proyectos y no fue hasta doce años más tarde cuando se iniciaron las obras del tren que inicialmente pasaría por Cuenca, Valencia y Teruel, aunque finalmente esta última ciudad no se incluyó en el tramo.

Un año más tarde, en 1883, se inauguró el tramo que unía Valencia con Buñol. Dos años más tarde, en 1885, se inaugura el tramo de Utiel a Venta Mina, quedando por falta de unir el tramo de Venta Mina a Buñol para completar lo que sería la línea de cercanías C-3 Valencia-Utiel. Pero no fue hasta el 11 de septiembre de 1887 que se terminaron de unir estos tramos, terminando así la línea de Cercanías que unía Valencia con el interior de su provincia.

Tras años de estancamiento y creaciones de otros proyectos como la línea Baeza-Utiel (que nunca llegó a terminarse) y enormes cantidades de problemas como la Guerra Civil Española, en 1942 se inauguró el tramo de Enguñados a Utiel, iniciando la construcción de las estaciones de las poblaciones que se encontraban entre estos dos pueblos, como son la de Las Cuevas (Fig. 15) y la de Camporrobles, que no se inauguraron hasta 1947, y el 25 de noviembre de este mismo año, el general Francisco Franco inauguró por fin la línea Madrid-Cuenca-Valencia, comunicando por primera vez en líneas férreas, la capital española con el Mediterráneo.

En su momento, fue toda una innovación. El tren tardaba unas siete u ocho horas y recorría gran cantidad de pueblos y ciudades de la Comunidad de Madrid, Castilla La Mancha y Comunidad Valenciana (fig. 16 y 17).

4.6 LO QUE SUPUSO LA LLEGADA DEL TREN A LA COMARCA

Desde hace siglos, en la comarca Requena-Utiel el sector predominante es el vinícola, del que han vivido gran parte de las familias del territorio.

Con la llegada del tren, las exportaciones de vino aumentaron considerablemente (fig. 18), enriqueciendo a la comarca, además de la exportación de cereales, madera y carbón, en menor medida. Pero no sólo favoreció a nuestra comarca sino también a las de alrededor como La Manchuela conquense (Minglanilla, Motilla...) o la Sierra Alta y Baja de Cuenca (Landete, Talayuelas...) poblaciones por las cuales, la estación de Utiel era la más cercana y sirvió de puerto para sus productos agrícolas, industriales o forestales.

La comarca se desarrolló en el ámbito comercial, lo que hizo que aumentara también en el área urbana, ya que se crearon calles, viviendas y establecimientos comerciales (sobretudo bodegas) hasta las estaciones, que fueron construidas algo alejadas de las poblaciones, aumentando así las localidades.



Fig. 20. Adelina salió hacia al altar desde una de las casas del Barrio de la estación. La estación al fondo.



Fig. 21. Amparo Martínez y Alfredo Sancho, en el Barrio de la Estación. Vías al fondo.



Fig. 22. Apeadero de Las Cuevas, sustituyó hace décadas a la estación, que se encontraba demasiado lejos.



Fig. 23. Distancia entre la estación inicial de Las Cuevas (rojo) y el apeadero actual (amarillo).



Fig. 24. Estación de Las Cuevas actualmente.

En Requena y Utiel las bodegas se comenzaron a levantar alrededor de las estaciones, que estaban en mitad de un descampado, facilitando el transporte del vino y creando verdaderos barrios de bodegas (fig. 19).



Fig. 19. Actual Barrio de las bodegas de Utiel.

En Las Cuevas de Utiel, se construyó el llamado Barrio de la Estación alrededor de ella (fig. 20-21), donde se asentaron los trabajadores del ferrocarril y sus familias. Tiempo después el pequeño barrio fue demolido y la estación cambió de apeadero hace unas décadas (fig. 22) por la lejanía de la estación inicial (fig. 23). A pesar de que en esta localidad se construyó un pequeño barrio a su alrededor, las construcciones de nuevos hogares no se extendieron hasta ella, por eso el ferrocarril comenzó a efectuar parada en un pequeño apeadero más cercano a la localidad y la estación fue abandonada (fig. 24) por parte de Renfe y Adif.

Llegó la modernidad, las modas, las tecnologías, los productos novedosos, la diversidad, a la España rural. Los habitantes podían viajar a la capital, conocer qué había más allá del campo, llegar a las playas del Mediterráneo, e incluso profundizar sus estudios en la Universidad de Valencia.

4.7 LA LÍNEA DE MEDIA DISTANCIA 48 Y LAS LÍNEAS DE CERCAÑÍAS C-3 DE MADRID Y VALENCIA

La vía construida ha sido utilizada para tres trayectos (fig. 25). El primero, y para lo que inicialmente se construyó, es el trayecto Madrid-Cuenca-Valencia, que a su paso ofrecía diferentes paradas en más de cinco decenas de localidades españolas, que hasta entonces, solo habían tenido conexión por carreteras, y que, la mayoría de sus habitantes no tenían coche privado para poder desplazarse por ellas. El tren supuso para estos pueblos y aldeas la llegada de la modernidad. Su recorrido era el establecido en color amarillo (fig. 25). En segundo y tercer lugar se encuentran las dos líneas de cercanías C-3, siendo las únicas activas actualmente en todo el trazado. Estas son la línea C-3 de Madrid (fig. 25), establecida en color rojo, desde Madrid-Atocha hasta Aranjuez y la línea C-3 de Valencia que comprende paradas entre Utiel y Valencia Norte (fig. 25), dejando la aldea de Las Cuevas y el pueblo de Cam-

VER EN PÁGINA SIGUIENTE:
Fig. 25.



Fig. 25. Paradas de la Línea 48 (color amarillo), de la línea de cercanías C-3 de Madrid (color rojo parte superior) y de la línea de cercanías C-3 de Valencia (color rojo parte inferior). Todas utilizaban la misma vía.



Fig. 26. Las nieves causadas por Filomena en la estación de tren de Camporrobes.

porrobles fuera de la línea de cercanías valenciana a pesar de pertenecer a la provincia, siendo que sólo efectuaba parada en estas localidades el tren de Media Distancia.

Durante los días 7 y 8 de enero de 2021, como consecuencia de la tormenta Filomena (fig. 26), la línea tuvo que ser cortada debido a los destrozos. Días más tarde, la línea de Cercanías C-3 reabrió con su usual destino final, Utiel, y nunca más el ferrocarril avanzó más allá de este pueblo, cerrando definitivamente la línea de Media Distancia. Durante más de tres meses Las Cuevas y Camporrobes se encontraron sin comunicación alguna, ya que tras el cierre del tren, no se puso ningún transporte alternativo a él. Actualmente se han establecido horarios de autobús.

Tras la tormenta, también se reabrió el tramo Aranjuez-Cuenca, que se cerró para siempre el 20 de julio de 2022, clausurando definitivamente el trayecto Madrid-Cuenca-Utiel.

Tras Filomena, la línea de Media Distancia se reemplazó por un servicio de transbordo en el que el trayecto de Valencia a Utiel se realizaba en tren por la línea C-3 y en Utiel tomabas un transbordo en autobús, que continuaba su camino hasta Cuenca, realizando paradas en todas las poblaciones de la línea 48, sin adentrarse en el municipio, haciendo paradas en carreteras en la mayoría de los casos. Llegado a Cuenca se volvía a hacer transbordo a los restos del tren de la línea 48, de Cuenca a Madrid Atocha (fig. 27).

información Desde 5/04 al 11/04/2021

Madrid Atocha Cercanías - Cuenca - Valencia Nord

Origen	Destino	Horario	Día de circulación
Madrid Atocha Cercanías	Cuenca	05:00, 06:00, 07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00, 21:00, 22:00, 23:00, 24:00	LUN-VIE
Valencia Nord	Cuenca	05:00, 06:00, 07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00, 21:00, 22:00, 23:00, 24:00	LUN-VIE

PARADA DE LOS AUTOBUSES EN POBLACIONES DONDE LA PARADA SERÁ DISTINTA A LA ESTACIÓN

- Las Cuevas de Utiel:** Carretera CV-470 -< Las Cuevas 2.
- Camporrobes:** Carretera CV-470.
- Utiel:** Carretera CV-470, marquesina parada bus comarcal.
- Yémeda Cardenete:** Carretera CV-470, Cardenete.
- Arguisuelas:** Estación 916, junto parque infantil.
- Carboneras de Guadazaón:** Carretera Camporrobes 66, playa de vías de estación.
- Cañada del Hoyo:** Marquesina parada bus comarcal.

www.renfe.com | 912.320.320

Fig. 27. Horarios 2021. Transbordo en autobus hasta Cuenca, donde se volvía a coger el tren hasta Madrid Atocha.

Cuando el trayecto de Cuenca a Aranjuez se clausuró en 2022, el autobús que paraba en Cuenca seguía su recorrido hasta Aranjuez, donde tomabas la línea C-3 de cercanías Madrid hasta Madrid Atocha (fig. 28 Y 29).

Pero esta no es una solución óptima, no sólo por la incomodidad del transbordo, sino también porque llegar a la información de esta posibilidad de viaje es muy complicada ya que no se facilita por ningún lado y las personas no saben de su existencia, por lo que no tendrá apenas uso, una excusa más que utilizarán más adelante para cortar esta opción de transporte. Además, con la pandemia se redujeron los horarios y no se han vuelto a reestablecer.

VER EN PÁGINA SIGUIENTE:
Fig. 28, 29.

HORARIOS DESDE EL 20/07/2022				HORARIOS DESDE EL 20/07/2022						
Madrid - Aranjuez - Cuenca - Utiel - València				València - Utiel - Cuenca - Aranjuez - Madrid						
	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL		REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL			
	DIARIO	DIARIOS*	DIARIO		L a V - P*	S, D, F	DIARIO S**			
MADRID AT. CERC	Cerc.	6:55	10:40	14:41	VALÈNCIA NORD	Cerc.	6:38	7:14	11:07	12:58
ARANJUEZ	BUS	7:40	11:33	15:26	BUÑOL	Cerc.	7:44	8:18	12:24	14:08
ARANJUEZ	BUS	8:06	11:54	15:48	UTIEL Llegada Cercanías	Cerc.	8:30	9:10	13:15	14:58
ONTIGOLA	BUS	8:26	12:14	16:06	UTIEL	BUS	8:35	9:15	13:22	15:19
OCAÑA	BUS	8:44	12:32	16:24	LAS CUEVAS	BUS	8:44	9:24	13:32	15:29
NOBLEJAS	BUS	8:57	12:45	16:37	CAMPORROBLES	BUS	8:51	9:31	13:40	15:37
VILLARRUBIA	BUS	9:09	12:57	16:49	VILLORA	BUS	9:19	9:59	14:09	16:06
SANTA CRUZ DE LA ZARZA	BUS	9:27	13:15	17:07	YEMEDA CARDENETE	BUS	9:29	10:09	14:20	16:17
TARANCON	BUS	9:53	13:41	17:33	ARGUISUELAS	BUS	9:43	10:23	14:37	16:34
HUETE	BUS	10:25	14:13	18:05	CARBONERAS GUADAZOZ	BUS	9:53	10:33	14:44	16:41
CASTILLEJO	BUS	10:43	14:31	18:23	CARDAÑA DEL HOYO	BUS	10:10	10:50	15:01	16:58
CUEVAS DE VELASCO	BUS	10:56	14:44	18:36	CUENCA FZ Llegada BUS	BUS	10:45	11:25	15:36	17:33
CHILLARON	BUS	11:09	14:57	18:49	CUENCA FZ Salida AVE	AVE	11:38	14:04	16:07	19:03
CUENCA Convencional	BUS	11:22	15:10	19:02	MADRID PTA AT. Lleg. AVE	AVE	12:32	15:03	17:03	19:57
CUENCA FZ Llegada BUS	BUS	11:36	15:24	19:16	CUENCA Convencional	BUS	10:59	11:39	15:50	17:47
CUENCA FZ Salida AVE	AVE	12:45	16:03	20:36	CHILLARON	BUS	11:12	11:52	16:03	18:00
VALÈNCIA I.S. Lleg. AVE	AVE	13:10	17:04	21:29	CUEVAS DE VELASCO	BUS	11:25	12:05	16:16	18:13
CARDAÑA DEL HOYO	BUS	12:11	15:59	19:51	CASTILLEJO	BUS	11:38	12:18	16:29	18:26
CARBONERAS GUADAZOZ	BUS	12:28	16:16	20:08	HUETE	BUS	11:56	12:36	16:47	18:44
ARGUISUELAS	BUS	12:38	16:26	20:18	TARANCON	BUS	12:29	13:09	17:20	19:17
YEMEDA CARDENETE	BUS	12:52	16:40	20:32	SANTA CRUZ DE LA ZARZA	BUS	12:49	13:29	17:40	19:37
VILLORA	BUS	13:02	16:50	20:42	VILLARRUBIA	BUS	13:07	13:47	17:58	19:55
CAMPORROBLES	BUS	13:30	17:18	21:10	NOBLEJAS	BUS	13:20	14:00	18:11	20:08
LAS CUEVAS	BUS	13:37	17:25	21:17	OCAÑA	BUS	13:32	14:12	18:23	20:20
UTIEL	BUS	13:46	17:34	21:26	ONTIGOLA	BUS	13:50	14:30	18:41	20:38
UTIEL Salida Cerc.	Cerc.	14:10	17:45	21:35	ARANJUEZ Llegada	Cerc.	14:15	14:55	19:06	21:03
BUÑOL	Cerc.	14:15	18:28	22:14	ARANJUEZ	Cerc.	14:20	15:10	19:20	21:31
VALÈNCIA-NORD	Cerc.	16:13	19:25	23:07	MADRID AT. CERC	Cerc.	15:05	15:55	20:05	22:16

Fig. 28. (Izq.) Horario Madrid-Valencia. Una vez cerrado el tramo Cuenca-Aranjuez el 20-7-22, el autobús recorría Aranjuez-Utiel, y allí tomar la línea C-3 hasta Valencia. Actualmente es así.
 Fig. 29. (Dcha.) Horario Valencia-Madrid. Una vez cerrado el tramo Cuenca-Aranjuez el 20-7-22, el autobús recorría Utiel-Aranjuez, y allí tomar la línea C-3 hasta Madrid. Actualmente es así.

Desde hace muchos años, se ha estado solicitando que la línea C-3 de Valencia tenga como destino final Camporrobles, para así cubrir todas las poblaciones del interior de la Comunidad Valenciana que tengan estación en esta línea, pero hasta ahora sin éxito. Las quejas no han cesado ya que sólo serían dos estaciones que añadir al Cercanías, Las Cuevas y Camporrobles, siendo un recorrido de apenas 20 kilómetros.

4.8 LA COMPETENCIA DEL AUTOBÚS

El autobús fue un medio de transporte que siempre estuvo ahí presente, pero el tren era un medio diferente, sus caminos eran distintos. La vía de tren siempre estaría despejada, mientras que una carretera siempre iba a estar ocupada por los coches privados. Pero el autobús era más rápido, por lo que el tren tenía que aumentar y mejorar su servicio. A finales de los años 50, hubo un gran aumento de vehículos privados y de autobuses, por lo que el sistema ferroviario comenzó a tambalear, justo cuando este tren estaba casi recién estrenado. A partir de entonces el tren debía mejorar y adaptarse. Destaca Mario Rodríguez (2022, párr. 6), director asociado para la Transición Justa y Alianzas Globales de Ecodes “No digo que desaparezca el autobús, sino que puede ser intermodal y convivir”.

En 1987 el gobierno presidido entonces por Felipe González realizó el PTF (Plan de Transporte Ferroviario) en el que se pretendía arreglar y modernizar el sistema ferroviario español, donde los trenes corrieran a 170km/h y en algunos tramos incluso alcanzar los 220km/h. Esta idea se terminó perdiendo debido a la creación del primer AVE en España, que conectaba Madrid con Sevilla para la Expo de 1992 y desde entonces se ha seguido apostando por el AVE y olvidando el tren convencional, aumentando cada vez más su deterioro.



Fig. 30. Don Juan Carlos y Doña Sofía inauguran la estación de AVE Requena-Utiel. 18 de diciembre de 2010.



Fig. 31. Estación de AVE Requena-Utiel.

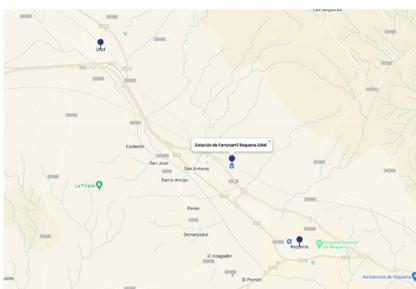


Fig. 32. Localización de la Estación vía satélite. Comparación de distancia con Utiel (noroeste) y Requena (sureste).



Fig. 33. Estación de AVE Requena-Utiel. 3 de agosto de 2011, ocho meses después de su inauguración.

4.9 LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD

El 18 de diciembre de 2010 se inauguró la estación de AVE Requena-Utiel (fig. 30), con estaciones en Valencia, Requena-Utiel, Cuenca, Madrid Atocha y Madrid Chamartín.

Perdida entre viñas (fig. 31) y situada entre medias de las poblaciones de Requena y Utiel (fig. 32), y relativamente cerca de la aldea de San Antonio, está apenas señalizada y te encuentras con dificultades para acceder a ella, por no hablar de que no existe ningún servicio de transporte que una la estación con ninguna población cercana, por lo que para llegar a ella es necesario un coche privado. En los primeros meses de funcionamiento sí que existió un autobús, pero la poca rentabilidad que tenía llevó a que desapareciera. “En el exterior, el conductor del autobús, de nueve plazas, que lleva a los viajeros, por dos euros, a Requena, se va de la estación de vacío. Ha hecho el viaje en balde. «En el primer tren viene más gente. El resto del día flojea», asegura el conductor, que arranca y se marcha viendo el escaso éxito a otras ocupaciones.” (Carchano, 2011, párr. 4).

Se invirtieron más de 12 millones de euros y es conocida como “la estación fantasma” ya que, según aseguró Renfe en el año 2016, recibía una media de 28 pasajeros diarios (fig. 33). “En el interior de las instalaciones, solamente están abiertos dos locales, el centro de atención al cliente y la venta de billetes. Los empleados se miran las caras. No hay nada que hacer. Un guardia de seguridad y una empleada esperan sin éxito que aparezca algún pasajero para revisarle el equipaje y comprobar el billete. Varios locales tienen las persianas bajadas. Nadie se ha interesado por poner en marcha un negocio en esta estación y la adjudicación de la cafetería ha quedado desierta: ningún empresario ha visto negocio.” (Carchano, 2011, párr. 2, 3). Aunque en los últimos dos años y con la aparición de trenes de alta velocidad más baratos como Avlo o Ouigo, su frecuencia ha aumentado, pero menos de una decena, porque además, estos trenes que vienen desde Valencia o Madrid, apenas efectúan parada en la comarca, ya que suele haber solo un par viajes que sí lo hacen, uno muy temprano y otro muy tarde, haciendo que el AVE siga siendo poco rentable.

En el mismo año en el que se inauguró esta estación, el 23 de noviembre, a pocas semanas de que salieran a la venta los primeros billetes de AVE con parada en la estación de Requena-Utiel, el entonces Ministro de Fomento, José Blanco, pretendió cerrar la línea 48 poniendo como excusa que no era rentable, para así potenciar la alta velocidad. Pero pronto la idea fue detenida por la marea de protestas contra esta medida y la línea siguió su actividad junto con el nuevo servicio de alta velocidad, aunque un par de años después se planteó la posibilidad de sustituir la línea regional por autobuses, medida que también fue parada.

Elena Díaz Casero (2022, párr. 20, 21) aseguró que “Hasta ahora el AVE nos ha costado 1.118 € a cada uno de los habitantes de este país. El coste medio de construcción es de 15 millones de euros por kilómetro. A esto hay

que añadir 32 millones por cada tren, los costes de operación y los 6 millones de euros/día del mantenimiento de la línea necesario para poder alcanzar tan altas velocidades. No es de extrañar que cuando en 2009 nos visitó el Secretario norteamericano de Transporte, impresionado por nuestras líneas de alta velocidad dijese «Ustedes son ricos, nosotros (EE UU) no nos lo podemos permitir». Todo ello sirve para mover unos 30 millones de pasajeros en el año 2018 (un 4,8 % del total de pasajeros del ferrocarril). En contraste, Cercanías movió 562,2 millones de viajeros, que suponen el 90 % de todos los usuarios del ferrocarril. La inversión en Cercanías en el periodo 1990-2018 se limitó a 3.600 millones de euros, cifra que contrasta con los más de 55.000 millones de la Alta Velocidad en el mismo periodo.”

4.10 EL ANCHO DE VÍA

En nuestro país existen tres tipos de ancho de vía distinto (fig. 34). En primer lugar el Ibérico, con un ancho de 1668 mm, siendo éste el primer tipo de vía en la península y el más extendido por España y Portugal. En segundo lugar y menos extendido, el ancho de vía estrecho o métrico, de 1000 mm que se utilizó en el norte del país debido al terreno montañoso y los accidentes geográficos, ya que había un número muy elevado de túneles y curvas, y para que el trayecto fuera más favorable se vieron casi obligados a hacer una vía más estrecha. Por último lugar, y el más novedoso, se encuentra el ancho de vía Europeo, Internacional o estándar (es llamado de las tres maneras), cuya medida es de 1435mm, y es la medida que se usa en Europa en todos los trenes, ya que permite la libre circulación por todo el continente. En nuestro país la encontramos solo en los trenes de alta velocidad.



Fig. 34. El ancho de vía.

el bandero

Debido a estas diferencias de vías, existe un gran problema con los viajes por ferrocarril al norte de Europa, por lo que, si viajas en tren convencional, para cruzar la frontera con Francia hay que hacer un transbordo de trenes ya que las vías son diferentes. Ahora existe un sistema de cambio de anchura automático por ejes que nos permite seguir el viaje en el mismo ferrocarril, pero su uso no es muy común y solo se utiliza en grandes líneas. En todo el país solo existen 20 puntos de cambiadores de ancho (fig. 35).



Fig. 35. Los puntos morados son los lugares donde se pueden realizar cambios de ancho en 2020.

La existencia de tres tipos de vía dificulta los viajes internos en el territorio español, ya que entre ellas son incompatibles, haciendo que el sistema ferroviario sea, por lo general, nefasto. “Por otra parte, la decisión de construir nuevas líneas (no aprovechar las existentes), y hacerlo en un ancho de vía internacional, diferente al ancho ibérico existente en el resto de la red, no ha supuesto ninguna ventaja, sino que ha creado dos redes incompatibles, que sólo pueden ser usadas por los trenes ALVIA, antes TALGO, que ya habían desarrollado un sistema automático para hacer el cambio de ejes en la frontera en pocos minutos. Hoy se ha multiplicado la necesidad de estos cambios de eje en el interior del país.” (Casero, 2022, párr. 9).

4.11 EL ESTADO ACTUAL DEL RECORRIDO, LAS VÍAS Y LAS LÍNEAS: EL PROCESO DE POR QUÉ SE HA LLEGADO A ESTA SITUACIÓN Y SUS CONSECUENCIAS

Cuando el AVE llegó a la comarca, a pesar de todos los intentos fallidos de cortar la línea de Media Distancia, se interpusieron medidas para que el tren convencional fuera cada vez menos rentable y así, con los años, conseguir eliminarlo para favorecer la alta velocidad, que conecta ciudades, dejando olvidados los pueblos, aldeas y pequeñas ciudades existentes entre ellas (fig. 36).

Los trenes y las infraestructuras que posibilitaban la vía no fueron atendidos desde su construcción, por lo que generó que su estado estuviera en pésimas condiciones más pronto de lo habitual, aprovechando este pretexto para justificar transformaciones perjudiciales para el usuario y así disminuir el número de pasajeros. Se comenzaron a reducir los horarios y la velocidad se limitó en el tramo de Cuenca a Utiel a 60 km/h porque la vía estaba en mal estado por la falta de mantenimiento, lo que provocaba que el tiempo de viaje fuera más largo. Inma Alemany alcaldesa de Camporrobles, aseguró en una entrevista que le realizó Joel Chaou (2021, párr. 3) “Este tramo de la línea es el que peor se encuentra de todo el Estado español, por el que se circula a 60 kilómetros por hora debido al mal estado de la infraestructura, y en el que no se ha invertido ni un euro desde hace décadas”. Es la vía que se encuentra en peor estado del resto de líneas de la Provincia de Valencia. Chaou (2023) en su estudio sobre la línea 48 demuestra que los trenes de Cercanías de Valencia han perdido desde que estalló la crisis del 2008 alrededor de 8 millones de clientes, siendo uno de los núcleos de Cercanías más afectados, con un 32% menos de pasajeros que en 2011. (Fig. 37).

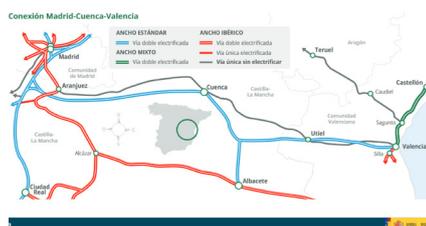


Fig. 36. En gris, la vía de la línea Madrid-Cuenca-Valencia, donde su única parte electrificada y además de vía doble es la que corresponde con el trayecto de Cercanías C-3 de Madrid (Madrid Atocha-Aranjuez). Una vez más vemos como las facilidades las tienen las grandes ciudades y el resto es olvidado. En azul vemos la línea de AVE de ancho estándar o Europeo, doble y electrificada.

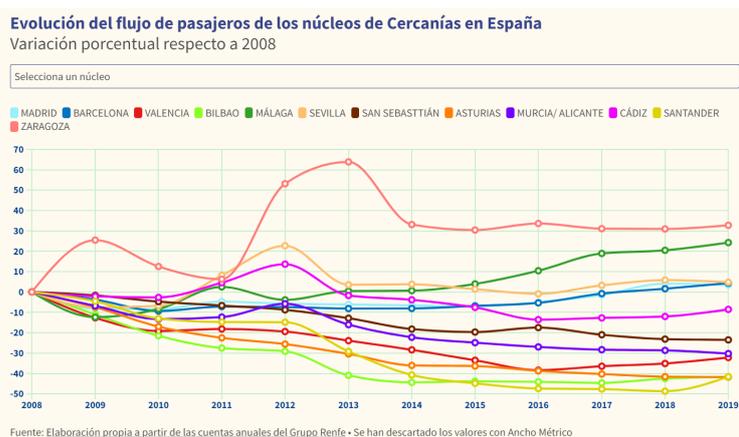


Fig. 37. Evolución del flujo de pasajeros de los núcleos de Cercanías en España desde 2008. En Rojo Valencia.

Desde su inauguración en 1947, la línea no ha recibido ninguna clase de renovación, tan solo algunos parches. Es un tren que va muy lento y que utiliza un sistema de automotores diésel de los años 80. En el trazado de Valencia hasta Utiel se invierten algo más de dos horas y quince minutos, mientras que en coche el tiempo estimado es de 50 minutos a una hora.

En el año 2015 se reunieron en Xirivella once alcaldes de los municipios

por los que transcurre la línea C-3 de Valencia, para firmar un tratado llamado *La declaración de Xirivella* (ver en ANEXO II) que fue enviado al Gobierno de España, donde se requerían medidas de mejora para la línea, así como que fuera electrificada y que el trayecto terminara en Camporrobles. La petición sigue sin respuesta a día de hoy.

Enguix (2019, párr. 6) refiriéndose al Gobierno de Mariano Rajoy explicó que “El último ministro de Fomento del PP, Íñigo de la Serna, prometió un plan de cercanías con una inversión de 1.436 millones de euros y más de 50 unidades nuevas, que no se ha ejecutado”.

Apenas un político ha intentado plantear este problema al Gobierno “El 21 de diciembre de 2022, el portavoz de Compromís en el Senado, Carles Mulet, anunció que se había alcanzado un acuerdo con el Gobierno Central, Adif y Renfe para estudiar la prolongación de la línea C-3 de Cercanías hasta Camporrobles” (Chaou, 2023, párr. 1).

4.11.1 Causas y consecuencias

A causa de todas estas circunstancias y de la llegada del AVE, se comenzaron a reducir las frecuencias, estableciendo horarios poco rentables para los ciudadanos, además, de que éstas disminuyen más de un 60% a partir de Buñol hacia Utiel, dejando todavía con menos horarios a las localidades más alejadas. “Las consecuencias son una red inconexa, ineficiente e incapaz de cubrir las necesidades de movilidad de la población.” (Casero, 2022, párr. 34).

Como resultado, el uso del tren se ha visto reducido porque los horarios no son prácticos, los servicios son pésimos, las infraestructuras son detestables, el tren va muy lento, es muy ruidoso y viejo, por no hablar de los innumerables retrasos que suele tener, normalmente ocasionados por averías causadas por el mal estado de la vía o de los trenes que circulan por ella. “Un servicio que desde hace tiempo sufre constantes incidentes de cancelaciones y retrasos, hasta provocar que diez millones de usuarios hayan dejado de usarlo en esta autonomía.” Afirman Enguix y Pastor (2021, párr. 1) en el periódico La Vanguardia.

Es por esto por lo que los viajeros han terminado por elegir otra opción, dejando el tren apenas transitado, y al borde del cierre por falta de pasajeros. La línea deja de ser rentable, porque desde el principio ha sido olvidada y posteriormente se han aprovechado de esto para justificar el cierre.

Los pasajeros han terminado por elegir el tren cuando no hay otra alternativa, pero es que tampoco es que haya muchas más. Los horarios de los autobuses siguen siendo pésimos, algunos consiguen viajar en coche privado pero no todos tienen ni coche ni carnet de conducir, obligando así a que la gente termine por exiliarse a las grandes ciudades y abandonando la España rural, gentrificando la población española en masa en ciudades desmesuradamente pobladas y grandes. El AVE tampoco es una opción porque es muy caro, y en las nuevas opciones baratas, los horarios siguen siendo igual de reducidos y a horas muy malas, además de las dificultades para llegar a la estación.

Aprovechándose de la tormenta Filomena, la línea se cerró definitivamente, supuestamente a causa de los daños y desperfectos causados por la misma, pero no fueron tan graves como para que el tramo no se pueda reabrir, o por lo menos no hay evidencias de ello más allá de los desperfectos que tenía la vía antes de la tormenta, que eran bastantes ya que nunca ha sido bien mantenida.

Existen también unas consecuencias medio ambientales de todo esto. Asegura Henley en el periódico británico *The Guardian* (2013, párr. 4) que según la Agencia Internacional de la Energía y la Unión Internacional de Ferrocarriles “Los usuarios de la carretera representan alrededor del 71 % de las emisiones de CO2 del transporte, y las empresas ferroviarias representan menos del 1,8 %, junto al 12,3 % de la aviación y el 14,3 % del transporte marítimo.”¹ A causa de la falta de transporte público, el uso del coche particular ha aumentado, algo que es abiertamente conocido como perjudicial para el medio ambiente. “Ha dejado de ser una opción de transporte para la inmensa mayoría de la población, que no tiene un AVE a mano o no puede pagar sus altos precios, y a la que no le queda otra opción que inundar las carreteras con sus automóviles. Así pues, se favorece la opción del coche particular, pasando por alto tanto la mayor eficiencia ambiental del tren como sus indudables ventajas sociales, y aumenta la ya abultada aportación del transporte al cambio climático.” (Casero, 2022, párr. 34, 35).

Esta causa impide que las nuevas generaciones puedan reducir las emisiones de dióxido de carbono directamente de uno de los sistemas más contaminantes “casi todos ellos han optado por volver a usar vehículos de motor de combustión, justo la tendencia contraria que se espera de una sociedad moderna preocupada por el medio ambiente.” (Enguix, 2019, párr. 1).

4.12 EL ABONO GRATUÍTO

En septiembre de 2022, Renfe comunicó que iban a ofrecer abonos gratuitos para trenes de Cercanías y Media Distancia. El abono consistía en que el solicitante o consumidor pagaba 10 euros de fianza para Cercanías, o en su caso 20 euros para la Media Distancia, y si a final del año se había superado los 16 viajes, la fianza sería devuelta, mientras que si no era superado ese número de viajes, no se devolvería. El abono caducaba el 31 de diciembre de 2022. Se dispensaron más de 250.000 abonos gratuitos en la Comunidad Valenciana, perteneciendo el 81,7% a líneas de Cercanías, mientras que el 18,3% restante correspondían a la Media Distancia. En octubre de este mismo año aseguró Renfe (2022, párr. 10, 11) “Según las estimaciones realizadas, esta medida, tomada por el Gobierno para paliar los efectos de la crisis provocada por la invasión de Rusia en Ucrania y potenciar el uso del transporte público, reduciendo la dependencia energética y las emisiones, beneficiará a más de

1 Traducción de la autora. Extraído del original “Road users account for about 71% of transport CO2 emissions, with railway companies making up less than 1.8%, next to 12.3% for aviation and 14.3% for shipping”. (*The guardian*, 2013, párr. 4).

75 millones de desplazamientos. Esta ayuda, aprobada por el Gobierno el pasado 1 de agosto y puesta en marcha el 1 de septiembre, permitirá ahorrar 118 millones de litros de gasolina y evitar la emisión de 360.576 toneladas de CO₂ a la atmósfera, si el transporte se hubiera realizado en coche.” Esta medida que inicialmente terminaba en diciembre de 2022 se ha extendido, por ahora, todo 2023, renovando trimestralmente el abono.

Con este abono se demostró que la gente sí usa el tren y que es un transporte viable y útil, donde si se invirtiera algo de dinero para modernizarlo la España rural podría mantenerse viva.

Yo misma tuve el abono gratuito para viajar desde Requena, mi ciudad natal, a Valencia, ciudad donde estudio. Nunca había visto la estación tan llena. El tren ya llegaba casi desbordado de las dos poblaciones anteriores, San Antonio y Utiel, a pesar de que tardáramos dos horas en llegar a Valencia.

Si el sistema ferroviario fuera modificado, muchísimas personas vivirían en el medio rural, teniendo un servicio digno que permita un traslado fácil y rápido a otras poblaciones, puesto que a mucha gente no le gusta el alboroto de la ciudad y preferiría vivir en la tranquilidad de un pueblo, pero sabe que si no dispone de un coche y ganas de conducir es prácticamente imposible, dado que no hay otra forma de llegar. Los pueblos se llenarían de vida, los ciudadanos se desplazarían fácilmente a otros lugares si es que lo requieren por trabajo o por cualquier otro motivo, el comercio mejoraría, y España se volvería viva.

4.13 POSIBLES MEJORAS DE CARA AL FUTURO

España sufre de una problemática nacional con respecto a la despoblación. El abandono del medio rural se agudiza día a día y es de difícil solución. Los impedimentos ya nombrados para la comunicación entre lugares favorecen al exilio de sus habitantes hacia grandes ciudades donde se topan con una mayor comodidad. Las mejoras son utópicas, para que fueran reales habría que realizar una gran inversión económica en la que modernizar y hacer viable el sistema ferroviario, y esta medida no tiene mucho futuro, al menos próximo.

No es que haya una solución para que se reestablezca la línea de Media Distancia. Se necesitaría invertir mucho dinero en arreglar las vías, electrificarlas, incorporar un servicio rentable y que la gente comience a utilizarlo. Y para empezar todo esto se necesita dinero, y nadie está dispuesto a ello. Además, los políticos potencian las grandes infraestructuras, dando paso al aumento de la globalización y la centrificación.

La electrificación también favorecería al medio ambiente ya que el transporte electrificado es más sostenible por el hecho de que genera muchísimas menos emisiones dañinas para el planeta, y un mayor uso del tren conlleva un menor uso del coche, que mayormente funciona con gasolina o gasóleo, sistemas muy perjudiciales para el ecosistema por estar creados a base de petróleo, que expulsa gases indoloros e incoloros cuando se produce su combustión.



Fig. 41. Mark Dion *Tate Thames Dig* 1999. Cara de Bankside.



Fig. 42. Mark Dion *Tate Thames Dig* 1999. Cara de Millbank.



Fig. 43. Bleda y Rosa. Burriana. De la serie *Campos de fútbol*, 1992-1995.

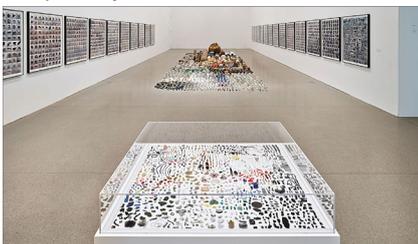


Fig. 44. Gabiel Orozco *Asterisms*, 2012. Guggenheim de Berlín. Frente e izquierda *Astroturf Constellation*. Fondo y derecha *Sandstars*.



Fig. 45. Gabiel Orozco. *Sandstars*. 2012.

tan aleatorios y considerados como inútiles por ser residuos, ya que en estos sistemas de almacenaje se suelen guardar objetos de valor, revalorizando así el objeto. Algunas de sus obras son *Providence cabinet* o *Texas cabinet*, donde recorre estas ciudades recogiendo los objetos o residuos que encuentra por su camino.

Es un referente para mí en cuanto al uso de objetos encontrados, calificados como residuos, recolectados al realizar un recorrido o en un lugar concreto. Destaca sobre todo su obra *Tate Thames Dig* de 1999 (fig. 41-42). En esta obra Dion recoge los objetos que va encontrando al recorrer unas excavaciones realizadas en el río Támesis (Londres), concretamente en Bankside (fig. 41) y Millbank (fig. 42). Encontraba elementos propios del lugar como una concha (como sería en mi obra un tornillo de la vía) para posteriormente toparse con una tibia humana (en mi caso, huesos de animal), e incluso una carta embotellada. Después los colocó en un gabinete de doble cara, donde a cada lado se encontraban los objetos de cada una de estas zonas.

5.2 BLEDA Y ROSA

Bleda y Rosa son una pareja de fotógrafos que tratan el concepto del paisaje, el espacio y el territorio. Sus obras tienen un gran peso conceptual ya que parten de una investigación rigurosa que se esconde tras las fotografías. Destaca como referente para mi proyecto su obra *Campos de fútbol* (fig. 43). A pesar de que visualmente no tenga apenas nada que ver, conceptualmente están muy relacionados. En esta serie hay una relación muy directa con el territorio, el lugar, el espacio, el paso del tiempo y el olvido, de la misma manera que en mi obra. Fotografían campos de fútbol abandonados de pueblos de la Comunidad Valenciana, y como el tiempo les afecta. Los campos suelen estar en las periferias (al igual que las estaciones) y en ellos se registra el paso del tiempo, cómo la maleza crece o las porterías se oxidan. Al igual que mi proyecto, son espacios en fase de transformación y de abandono.

5.3 GABIREL OROZCO

Gabriel Orozco es un artista mexicano que trabaja con objetos encontrados que recoge en sus desplazamientos entre ciudades. Arrebató objetos de su lugar de origen y trata de adjudicarles un nuevo lugar. Además, las obras no las realiza y las lleva a exponer en galerías, sino que se van creando en el recorrido hasta llegar a la ciudad donde se va a exponer. Prácticamente todas sus obras que parten del recorrido y del recoger son referentes para mi obra debido a que yo parto del mismo punto, aunque destaca *Asterisms* (2012) (fig. 44) un proyecto realizado para el Guggenheim de Berlín. En ella muestra dos instalaciones, *Sandstars* (fig. 45) una recolección en la playa de Isla Arena, en Carolina del Sur, donde las corrientes marinas del océano pacífico arrastran hasta allí grandes cantidades de desechos del hombre, de una cantidad muy variada de tamaños. Se expuso en el suelo, y con los objetos ordenados por tamaño y color. La segunda instalación que recoge la exposición es *Astroturf*



Fig. 46. Gabel Orozco. *Astroturf Constellation*. 2012.

Constellation (fig. 46) donde en una vitrina muestra los pequeños elementos encontrados en un campo de juego de Nueva York, después de finalizar el evento deportivo. Ambas instalaciones están divididas en dos partes, por un lado, la presentación misma de los objetos, y por otro lado, una fotografía de cada uno de ellos, colocadas en la pared. En la suma de las obras, se reunieron más de dos mil objetos con su correspondiente fotografía.

Se relaciona en gran cantidad con mi obra dado que parten de recorrer un lugar concreto donde previamente ha ocurrido un suceso o un acontecimiento. Además, en ambas se muestran objetos en fase de destrucción y desintegración, pertenecientes a vidas y momentos pasados, sacados del lugar donde iban a morir, colocados en el suelo y mostrados junto con una fotografía de cada objeto en una exposición.

5.4 GRETA ALFARO

Greta Alfaro es una artista multidisciplinar, que desarrolla sus obras en torno a las contradicciones del mundo actual y los contrastes. En una de sus obras llamada *Decimocuarta estación* del año 2019 (fig. 47), graba mediante un dron situado a la altura del tren, distintos fragmentos de vías abandonadas de España. El video de 41 minutos, fue el resultado de la beca Multiverso de la fundación BBVA.



Fig. 47. Greta Alfaro. *Decimocuarta estación*. 2019.

Esta obra guarda mucha relación con mi proyecto, a pesar de que el concepto es diferente. Ella realizó esta obra como una idea de progreso que resultó fallida. La aparición del tren en la Revolución Industrial fue un factor clave para la prosperidad, y ella reflexiona a través de ese abandono los fallos del progreso, haciéndonos pensar sobre sus efectos, utilizando además, un elemento clave del progreso actual, un dron, que graba todo el recorrido. Se relaciona con mi obra puesto que mediante el uso del vídeo trata de mostrar un recorrido sobre una vía abandonada.

6. LA INSTALACIÓN

En este apartado se desarrollará el planteamiento, el desarrollo y el proceso de la instalación *Sobre el recorrido: vida, descomposición y muerte*.

6.1 EL PLANTEAMIENTO DE LA INSTALACIÓN

Este proyecto habla del conservar y mantener e incluso mejorar, una vía de tren histórica, siendo la línea a la que ésta atiende un factor muy importante capaz de disminuir la despoblación en España. A través de un proceso de deriva, que según Guy Debord (1958) consiste en la exploración psicogeográfica, y tres diferentes métodos de conservación, el tiempo se frena para que la naturaleza no termine con lo que un día fue, y pueda seguir siendo en un futuro.

Como ya se ha hablado a lo largo de este proyecto, dos poblaciones valencianas quedan excluidas de la línea de cercanías C-3 de Valencia, estas son Las Cuevas de Utiel y Camporrobles, las dos paradas anteriores al cruce de la

frontera con Castilla La Mancha.

Conceptualmente, la obra trata de recorrer andando sobre la vía, los trece kilómetros que separan estas dos localidades, lo cual nos introduce en un proceso de deriva, que comienza en el apeadero de tren de Las Cuevas. No sé a dónde voy porque nunca he hecho este recorrido, por lo que comienzo una geografía del descubrimiento. Nos explica Lazzaroni (2011, párr. 3) hablando sobre la Teoría de la Deriva “La exploración del espacio a través de la deriva ayuda a ver las cosas que te permiten calificarlo, darle esa identidad propia del territorio, permite agregar dimensiones (temporales, emocionales, culturales, etc ...) a un mapa de dos dimensiones.” No sé por dónde voy a andar y con qué me voy a cruzar, sólo sé que tengo que seguir la vía hasta la siguiente parada, Camporrobles. “El desarrollo de una cartografía no convencional, donde el espacio se traduce en datos emocionales nos ayuda a comprender el territorio, entender los que viven en esa zona, cómo la viven y cuáles son las peculiaridades de este espacio.” (Lazzaroni, 2011, párr. 3). Debord en *Les Lèvres nues* nº 9 (1958) explica algunas características para hacer deriva. Entre ellas afirma que para ello hay que andar sin un punto final ni horario, hacer un camino sin tener en cuenta nada de lo que sabemos sobre él y mirarlo todo como si fuera la primera vez. Quizá el término “deriva” en este recorrido pueda ser confuso dado que explica que ésta no debe de tener meta ni horario, justo los parámetros que el recorrido Las Cuevas-Camporrobles tenía, un lugar final de trayecto y un día exacto. Sin embargo, concuerda con la deriva ya que es una exploración del espacio, en el que se observa y se analiza un recorrido por primera vez. “La deriva se distingue del simple paseo esencialmente para el tipo de enfoque al territorio. Hacer «deriva» es renunciar a la forma convencional de desplazarse, de adoptar una estrategia que lleva a caminar permanentes al azar dentro de un territorio.” (Lazzaroni, 2011). A pesar de estar marcado el lugar de inicio y fin de este recorrido, la forma y el lugar de desplazamiento es contrario al que se usaría sobre ese terreno, ya que lo habitual sería recorrerlo en el interior de un tren. Además, el resto del trayecto es al azar, yo no sabía por donde iba a caminar, cuantos giros iba a dar, si en algún momento mis vías se dividirían en dos. Tenía principio y fin pero lo que ocurriría entre medias era completamente aleatorio, azaroso y por lo tanto parte de una deriva. “Es ante todo un proceso de recopilación de informaciones y sensaciones que nos ayudan a entender el espacio en el que estamos «perdidos»”. (Lazzaroni, 2011, párr. 9).

Durante este trayecto, que fue grabado y muestra el mal estado actual de la vía (link al video: <https://youtu.be/BzjaqLdcBs8>), debía recoger cualquier signo que me encontrara y que me hablara de que el ser humano pasó alguna vez por ahí. Concretamente, recorrí la vía el mismo día que la cruzó el último tren, el 8 de enero de 2021, pero dos años más tarde, en 2023. Todos los objetos que hallara por el camino y que cumplieran las características ya nombradas serían fotografiados en el lugar donde fueron encontrados, y posteriormente, envasados al vacío. El envasar al vacío habla del conservar,

del mantener, del preservar. Este sistema se caracteriza por su capacidad de eliminar el oxígeno, elemento que da la vida al ser humano, pero que también es capaz de destruir y descomponer junto con otros factores como el tiempo, la luz, la temperatura y la humedad. Explica Luis Crespo (2020, párr. 13) en un artículo para la Biblioteca Nacional de España “Los factores externos también influyen el grado de deterioro – humedad, temperatura y gases activos de la atmósfera. Sabemos que no podemos considerar la luz como un daño particular; la temperatura y humedad altas y la presencia de oxígeno suele acelerar el proceso de deterioro.” Todas estas condiciones se dan en el lugar en el que estaban los objetos cuando fueron encontrados, es decir, a la intemperie de la vía. El material que se utiliza para envasar al vacío es plástico, un componente que no es poroso por lo que no es posible que alguna de estas condiciones que facilitan su descomposición sobrepase la capa plástica, alcanzando así un periodo de completo aislamiento logrando un duradero tiempo de conservación, ya que para que el objeto vuelva a tener las condiciones mediambientales nombradas para descomponerse, el plástico debe abrirse, romperse o descomponerse primero. De esta manera, se para el tiempo de descomposición (por tanto de la pronta desaparición) del objeto para conservar que el ser humano pasó alguna vez por ahí, dejó su huella. De esta manera también hablamos simbólicamente de parar el deterioro de la vía, guardarla mediante procesos de conservación, y que así no desaparezca por el tiempo y el oxígeno. “El vacío es un método de envasado que consiste en retirar el oxígeno del interior de un empaque con el objetivo de evitar la oxidación, prolongar el periodo de vida.” (Roca, 2014, párr. 1)

Cada método de conservación utilizado sirve para mantener una cosa distinta por un periodo de tiempo más largo al que tendría si no se utilizara ningún sistema. La fotografía nos habla de conservar la imagen fija de algo en un momento determinado (la imagen del objeto en el lugar de encuentro y de la manera en la que fue encontrado, en el punto de descomposición previo al ser envasado y a frenar su modificación). El vídeo, del conservar el movimiento de ese algo (el movimiento del tren, el trayecto del tren sobre esas vías), y el envase al vacío conserva el propio algo (el objeto). Con todos estos métodos de preservar la vida resistente, hablaríamos de conservar y mantener viva esa línea y sus vías. Como hemos dicho, son sistemas que paran el proceso de descomposición, pero no lo hace para siempre, todos tienen un límite. La fotografía y el vídeo son digitales, por lo que tienen un problema de soporte, si éste se estropea se pueden perder definitivamente. Las fotografías están impresas para la instalación, pero el papel también tiene su fin. El vídeo también está subido a una plataforma digital, pero si ésta desaparece, el vídeo desaparecerá con él. Y el plástico que envasa al vacío tarda entre 100 y 1000 años en degradarse. Todos en algún momento tendrán el mismo desenlace, que es la desaparición de la forma en la que los conocemos en este momento y con la que comprendemos a qué objeto corresponde.

En este proyecto distinguimos entre vida, descomposición y muerte de

un objeto, a pesar de que sean inertes. Hablamos de que el objeto muere cuando pierde completamente la forma identificatoria, cuando desaparece la apariencia con la que entendemos a qué objeto pertenece. Se establece como “vivo” cuando mantiene su forma y función original para lo que fue creado. De este modo, se establece como objeto en descomposición cuando está entre medias de vida y de muerte, es decir, cuando todavía identificamos el objeto con lo que era inicialmente (cuando tenía vida útil), incluso a veces con cierta dificultad, pero en el momento de su encuentro no estaba haciendo la función para lo que fue concebido, sino que estaba fuera de su lugar y en la mayoría de veces roto, faltándole alguna pieza, siendo pieza de algo o completamente descontextualizado de su lugar. La obra pretende recoger los restos de vida que aún queda en el trayecto, representados mediante fragmentos en descomposición, los cuales no han llegado a morir del todo porque todavía conservan algo de forma con la que conocemos al objeto, para poder conservarla antes de que termine de morir por el estado degradante en el que se encuentra, demostrando que si no llega a su completa destrucción puede volver a vivir en algún momento.

Todo cambió cuando realicé el recorrido, ya que lo que me encontré fueron más restos de muerte que de vida. Esqueletos de animales muertos, que tal vez fallecieron sobre la vía o por una colisión con alguno de los últimos trenes que pasó. Casquillos de balas de cazadores que habrían acabado con la vida de algún animal... me hablan de vidas acabadas. Hierros oxidados y por lo tanto, ya inservibles para lo que fueron creados, juguetes que dejaron de serlo por ser derretidos por el calor del roce de los hierros de la vía y de las ruedas del tren, quizá también por ese último que los sobrepasó... En definitiva, objetos que habían tenido una vida útil, pero ya no. Unos ya estaban muertos, otros estaban a punto de morir. El mantenerlos al vacío detiene su tiempo de descomposición para que, si se dan las condiciones necesarias, puedan respirar de nuevo. Los huesos son evidentes signos de muerte (de una vida mamífera) pero el resto de los objetos, que no formaron parte de un ser vivo, ya que son meros elementos inanimados, tienen unas condiciones de vida y muerte diferentes a la de un ser vivo. Normalmente, se atribuye a que un objeto está muerto porque ha dejado de cumplir su función (por que se ha roto, porque está oxidado, porque se ha perdido y se encuentra en un lugar donde no puede realizar su función...) pero aquí situamos un objeto muerto cuando desaparece completamente, cuando pierde su materialidad. Mientras tanto, están descomponiéndose, que es el proceso entre la vida (su función útil para la que fue creado) y la muerte (la completa desaparición, la extinción). Y ese proceso antes de llegar a la muerte se puede frenar.

Tras ver que esa vía me hablaba más de muerte que de vida, ya que todos los objetos estaban en proceso de descomposición (cerca de la muerte) y otros ya estaban muertos (el animal por sus huesos), un halo de esperanza apareció al tiempo. El día del recorrido estaba lloviendo, por lo que los objetos estaban mojados. Recogí un plástico azul que anteriormente envalaba

algo, y lo introduje en una de las bolsitas de plástico. Al tiempo, cuando fui a ver de nuevo mis objetos, una semilla había germinado dentro de la bolsa. Había algo de esperanza de que la vida volviera a aparecer.

Realmente, ningún objeto ha muerto del todo por lo que la vía y la línea tampoco. Cuando parecían que estaban en proceso de muerte, los recogí y los envasé, para que no terminaran de morir, y alargar su vida hasta el momento en el que el trayecto pueda volver a dar servicio, por lo menos, hasta Camporrobles.

6.1.1 Relación con Los no lugares de Marc Augé

Marc Augé, en su libro *Los no lugares* nos presenta la diferencia entre un lugar y un no lugar. Éste último vienen a ser espacios impersonales e individuales donde se genera un recorrido. Son espacios que no fueron pensados para permanecer en ellos mucho tiempo, como los aeropuertos, estaciones de tren, supermercados, centros comerciales, o cadenas hoteleras, lugares propios de la sobremodernidad (la sociedad actual de la abundancia y del exceso), ya que los no lugares no existían antiguamente. En estos espacios existe una confluencia anónima e impersonal, donde la gente está allí para trasladarse de un lugar a otro, o para comprar algo, no están ahí para permanecer. Espacios donde no estás solo, sino rodeado de gente anónima que ha venido a hacer lo mismo que tú, pero que entre vosotros no ocurre ningún acontecimiento social, solo físico.

Lo contrario del no lugar es el lugar antropológico, donde la comunidad se representa, existe, hace historia y se crea la cultura. “Y de lugares donde los hombres se cruzan, se encuentran y se reúnen.” (Augé, 2017, p. 62) En un lugar pasan cosas, en un no lugar no. Un lugar son espacios sociales, históricos, identificativos, como una plaza o un edificio institucional. “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.” (Augé, 2017, p. 83).

Un lugar tiene memoria, recuerdos, historia, una identidad formada, un no lugar no se vive, solo se recorre, porque en él no pasa nada. Es un espacio anónimo pero usado por todos. “Mientras que la identidad de unos y otros constituía el “lugar antropológico” (...) el no lugar es el que crea la identidad compartida de los pasajeros.” (Augé, 2017, p. 104).

Partiendo de esta idea definitoria de los conceptos de lugar y no lugar, las estaciones de las que hablamos en este proyecto, la de Las Cuevas de Utiel y la de Camporrobles, serían no lugares. De hecho, el propio Augé nombra a las estaciones de tren como un no lugar “Pero los no lugares son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados “medios de transporte” (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias, las estaciones aeroespaciales, las grandes cadenas hotele-



Fig. 48. Pasajeros y vecinos posan frente a la Estación de Ferrocarriles de El Rebollar. Postal comercial de la Estación de Requena.



Fig. 49. Jóvenes pasando la tarde en la Estación de Las Cuevas.



Fig. 50. Jóvenes se suben a la terraza de la estación de Las Cuevas.



Fig. 51. Adelina se balancea en uno de los columpios de la estación de Las Cuevas.

ras, los parques de recreo, los supermercados, la madeja compleja, en fin, de las redes de cables o sin hilos que movilizan el espacio extraterrestre a los fines de una comunicación tan extraña que a menudo no pone en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo.” (Augé, 2017, p. 84-85). Pero ciertamente, no se puede definir igual una estación de una gran ciudad que la de un pueblo o de una aldea. En una ciudad, una estación de tren comprende totalmente el término de no lugar explicado, pero en una pequeña población esto cambia. En estos lugares (los pueblos y aldeas) mayormente conoces a la totalidad del vecindario, por ello, si vas a coger un tren en la estación de estas pedanías, lo más probable es que conozcas a la gran mayoría de personas que allí estén esperando la llegada del ferrocarril, por lo que estos vecinos se acercarán a hablar y se entablará lo social, creando un lugar (fig. 48). “Y cuando los individuos se acercan, hacen los social y disponen los lugares.” (Augé, 2017, p. 114). Entonces se crearía un lugar en un no lugar.

En el caso de estas estaciones, como hemos visto anteriormente, se crearon poblaciones alrededor de ellas, como es el caso del Barrio de la Estación en Las Cuevas, o la ampliación del pueblo de Camporrobles hasta la estación. Entonces, estos no lugares iniciales se comenzaron a convertir en lugares. Ya no solo se habían creado barrios a su alrededor, sino que la gente se reunía allí para pasar la tarde (fig. 49 y 50), merendar o jugar (fig. 51), en el caso de muchos niños y adolescentes. Incluso existió un servicio de bar. Lo social se había creado en un no lugar. Ya no eran espacios del anonimato. “En la realidad concreta del mundo de hoy, los lugares y los espacios, los lugares y los no lugares se entrelazan, se interpenetran”. (Augé, 2017, p. 110). A pesar de todo esto, siempre existiría un viajero o turista, que hiciera este recorrido, que bajara en estas estaciones para conocer el lugar o quizá solo porque se había perdido. Para él sí funcionaría como un no lugar. Él sería anónimo entre los vecinos reunidos en la estación, y para él los vecinos serían anónimos “El pasajero de los no lugares solo encuentra su identidad en el control aduanero, en el peaje o en la caja registradora.” (Augé, 2017, p. 106-107). Es entonces cuando te das cuenta de que un lugar o un no lugar no es algo objetivo y general, sino subjetivo para cada persona, es individual. Para unos la estación es un lugar social, para otros un recorrido más, sin vida, por lo que el no lugar lo genera cada persona que toma un espacio como un recorrido y nada más o como un lugar para relacionarse y componer una memoria, un recuerdo y así hacer historia, surgiendo una sociedad orgánica y entonces, crear un lugar.

Quizá el no lugar de estas pequeñas y amables estaciones no es su edificio o su tiempo de espera allí, sino el recorrido del tren, el trayecto. Como lo sería el espacio de cielo que recorre un avión, el recorrido de un coche por la autopista. Estos recorridos comprenden al cien por cien la definición de un no lugar, donde recorres varios metros en un segundo, donde apenas estás tiempo en un espacio exacto de la vía o de la carretera, porque el ferrocarril o el coche sigue su camino y no da tiempo a generar ninguna historia en determinado metro de una vía, a no ser que ocurra una desgracia. “Tampoco le

da lugar a la historia, eventualmente transformada en elemento de espectáculo, es decir, por lo general, en textos alusivos. Allí reinan, la actualidad y la urgencia del momento presente. Como los no lugares se recorren, se miden en unidades de tiempo. Los itinerarios no se realizan sin horarios, sin tableros de llegada o de partidas, que siempre dan lugar a la mención de posibles retrasos. Se vive en el presente. Presente del recorrido, que se materializa hoy en los vuelos transcontinentales sobre una pantalla donde se registra a cada minuto, el movimiento del aparato. Si es necesario, el comandante de abordaje lo explicita de una manera un tanto redundante: «a la derecha del avión, pueden ver la ciudad de Lisboa». De hecho, no se percibe nada: el espectáculo, una vez más, es solo una idea, una palabra.” (Augé, 2017, p. 107). Augé define el recorrido como un espacio “El espacio, para él, es un «lugar practicado», «un cruce de elementos en movimiento»: los caminantes son los que transforman en espacio la calle geoméricamente definida como lugar por el urbanismo. A este paralelo entre el lugar como conjunto de elementos que coexisten en un cierto orden y el espacio como animación de estos lugares por el desplazamiento de un elemento móvil le corresponden varias referencias que los mismos términos precisan. La primera referencia es a Merleau Ponty quien, en su *Fenomenología de la percepción*, distingue del espacio «geométrico» el «espacio antropológico» como espacio «existencial», lugar de una experiencia de relación con el mundo de un ser esencialmente situado «en relación con un medio». La segunda referencia es a la palabra y al acto de locución: «El espacio sería al lugar lo que se vuelve la palabra cuando es hablada, es decir, cuando está atrapada en la ambigüedad de una ejecución».” (Augé, 2017, p. 85). También comenta lo siguiente “El término «espacio» en sí mismo es más abstracto que el de «lugar», y al usarlo nos referimos al menos a un acontecimiento (que ha tenido lugar), a un mito (lugar dicho) o a una historia (elevado lugar). Se aplica indiferentemente a una extensión, a una distancia entre dos cosas o dos puntos (se deja un «espacio» de dos metros entre cada poste de un cerco)”. (Augé, 2017, p. 87-88). Por lo que según esto, la distancia entre dos estaciones es un espacio.

Con toda esta reflexión llegamos a la conclusión de que un lugar lo crean las personas, dotándole de vida, historia, sociedad e identidad. Es por ello que también un lugar se puede convertir en un no lugar, que es lo que está ocurriendo en las estaciones de Las Cuevas y Camporrobles. Tardaron poco tiempo en dejar de ser no lugares a convertirse en lugares (si es que en algún momento fueron no lugares), pero con su abandono, la historia ha dejado de hacerse y han perdido su identidad. Cuando un lugar está vacío no hay vida y todos los requisitos necesarios para formar un lugar los pierde, por lo tanto solo existe un lugar cuando hay personas, y si dejamos morir un lugar perdemos con él historia e identidad propia del lugar y de los habitantes que vivieron en estas poblaciones, donde años atrás se levantaron sus cimientos.

Con la globalización los no lugares aumentan. Lo vemos claramente en el cierre de las estaciones de la línea 48 que unía el Mediterráneo con la capital,



Fig. 52. Yo caminando sobre las vías.



Fig. 53. Mi padre y yo caminando sobre las vías.

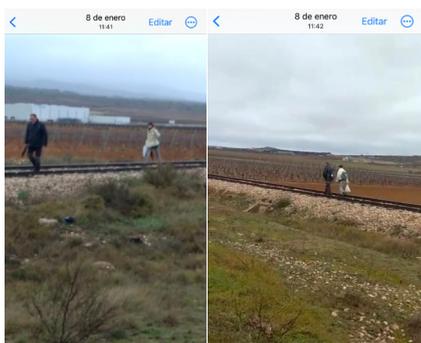


Fig. 54. Mi padre y yo caminando sobre las vías. (izq.)

Fig. 55. Mi padre y yo caminando sobre las vías. (dcha.)



Fig. 56. Captura del video del inicio del trayecto.

recorriendo gran cantidad de pequeños pueblos y aldeas donde la estación era un lugar de ocio entre los habitantes. Con su cierre y la llegada del AVE, la estación de la comarca apenas es transitada y se encuentra en mitad de viñedos, donde no hay espacio para lo social, y cuyas conexiones ya no son más que grandes ciudades donde sus viajeros son completos anónimos y donde sus estaciones son, sin duda, no lugares. “La hipótesis aquí definida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos” (Augé, 2017, p. 83).

6.2 DESARROLLO PRÁCTICO DE LA INSTALACIÓN

Salí a andar el 8 de enero de 2023 (fig. 52), día exacto en el que se cumplían dos años del último tren que recorrió esas vías (8 de enero de 2021). Inicé el trayecto en la estación de Las Cuevas de Utiel. Llegué hasta allí en el coche de mis padres. Mi padre hizo el recorrido conmigo, mientras mi madre nos seguía con el coche y paraba de vez en cuando en puentes o caminos para ver cómo estábamos y si necesitábamos algo (fig. 53, 54, 55).

Semanas antes empecé a investigar sobre esta línea, sus problemas, las consecuencias, cómo la situación había llegado hasta aquí, y fui indagando a partir de entonces entre las diferentes reivindicaciones existentes por parte de los ciudadanos de estas poblaciones. Esteban (2023) asegura que Camporrobles, además de formar parte de la España vaciada, ahora también forma parte de la desconectada, debido a la suspensión del servicio ferroviario.

Unos días antes, pedí una cámara GoPro a un conocido y recargué sus dos baterías. También cargué una pequeña cámara compacta que tengo desde mi Comunión.

El día de antes de la salida, 7 de enero, había hecho un día muy bueno, soleado. La mañana del 8 de enero me desperté y estaba nublado, era pleno invierno, hacía mucho frío. Cuatro grados marcaba el termómetro. Había una llovizna débil, la cual esperaba que no fuera a más, ya que el trayecto tenía que hacerse ese día sí o sí. Me abrigué, mis padres también.

Por la carretera para llegar a Las Cuevas coloqué un carrete en blanco y negro en mi cámara analógica por si acaso la necesitaba. Me coloqué la GoPro con una cinta en la frente para poder grabar todo el trayecto de la manera más parecida a la que yo lo estaba viendo, con un ángulo un poco picado, ya que necesitaba ver y grabar el suelo, donde estarían los objetos.

Llegamos al pequeño apeadero de Las Cuevas, enciendo mi cámara y comencé a grabar a las 9h 03min y 23seg (fig. 56). Nada más empezar ya recogí un objeto. Los empecé a guardar en pequeñas bolsas de plástico con cierre de zip, para poder almacenarlos de la manera más parecida al envase al vacío ya que durante el trayecto no me podía poner a envasar por cuestiones técnicas. La primera es que aún no me había hecho con la envasadora, y la segunda es que, aunque la tuviera, para su funcionamiento es necesario conectarla a la luz, y no tenía enchufes, y además, llovía.

Seguimos nuestro recorrido, con una pequeña lluvia y un poco de viento.



Fig. 57. Yo durante el recorrido.

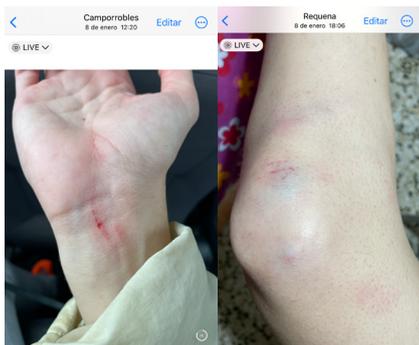


Fig. 58. Heridas provocadas por la caída (izq.).

Fig. 59. Heridas provocadas por la caída (dcha.).



Fig. 60. Daños de la cámara.



Fig. 65. Estación de Camporrobles el 8-1-23.

VER EN PÁGINA SIGUIENTE:

Fig. 66, 67, 68.

Al rato tuve problemas con las bolsitas de plástico. Había objetos demasiado grandes, menos mal que en una de las paradas mi madre (a las 10:40h) me dio una bolsa grande para poder meterlos todos, además que también usé la mochila de mi padre. Desde las 10:56:44 horas a las 11:12:04 horas la cámara estuvo sin grabar, me quedé sin batería a las casi dos horas de haber empezado el recorrido, y estuvo casi 20 minutos sin tomar imagen. Hicimos una pequeña parada para descansar dos minutos, mientras ponía una batería completa.

A partir de aquí el tiempo empeoró (fig. 57), el viento era fuerte y la lluvia algo más intensa, mientras, seguía recogiendo objetos y fotografiándolos, se puede apreciar en el vídeo.

A unos metros de la estación de Camporrobles, mi destino final, me caí al suelo. Los cordones de mis botas se enredaron y caí con las rodillas y las manos, haciéndome heridas (fig. 58 y 59). Terriblemente llevaba la cámara compacta en mi mano, que colisionó con una piedra y se rompió (fig. 60), pero las fotos las pude conservar porque la tarjeta de memoria estaba bien. A menos de dos minutos de llegar a la estación (a las 12:07:49 horas), me quedé sin batería en la cámara y tuve que grabar 1 minuto y 42 segundos con el móvil, justo el final. A las 12:10:16 (fig. 61, 62) horas llegué a Camporrobles.

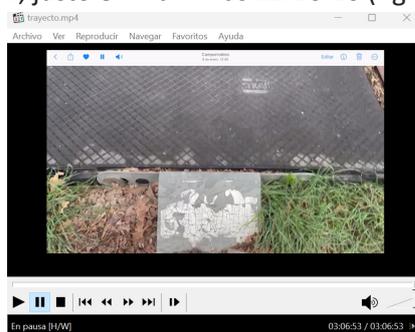


Fig. 61. Captura de vídeo del final del trayecto.



Fig. 62. Llegada a Camporrobles.

En total, tardé 3 horas, 6 minutos y 38 segundos (fig. 63), y recogí un total de 23 objetos, que fueron fotografiados respectivamente en su lugar de encuentro (fig. 64). (Ver ANEXO III, incluye todas las fotos de los objetos).

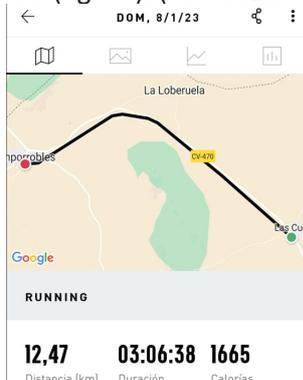


Fig. 63. Recorrido cronometrado.



Fig. 64. Guante.

Hice algunas fotografías de la estación con la cámara analógica (fig. 65 y 66) y otras con el móvil. Habían varias pancartas que reivindicaban la vuelta del tren (fig. 66 y 67). Entonces descubrí que cada día 7 u 8 del mes, se juntan los vecinos allí a manifestarse (fig. 68), se mantienen todo el día, hacen



Fig. 66. Estación de Camporrobles el 8-1-23.



Fig. 67. Pancarta en la estación de Camporrobles.



Fig. 68. Manifestación en la estación de Camporrobles.



Fig. 69. Vecinas acampando en la estación de Camporrobles.



Fig. 70. Objetos recién envasados al vacío.

comidas y meriendas, incluso las juventudes han llegado a acampar y hacer noche allí en tiendas de campaña junto con pancartas que apuntaban, “orgullo de pueblo”, “no nos moverán” y “queremos tren”, además de lápidas de cartón realizadas por los vecinos lamentando la muerte del llamado “tren Borreguero” Sánchez (2022) (fig. 69). De nuevo volvemos a los lugares y no lugares de Augé, donde esta estación se convierte en un lugar antropológico en el que se forma historia, identidades y sociedades. Quizá nunca ha dejado de ser un lugar.

Mantuve guardados los objetos en las pequeñas bolsas donde los guardé en su recogida. Los grandes estaban en bolsas grandes. El 29 de abril los envasé al vacío. La máquina me la prestó la madre de una amiga, el plástico lo compré por internet y me puse manos a la obra. El plástico para envasar tenía una medida de 20 centímetros de ancho por lo que decidí hacer cuadrados de 20cm x 20cm. Empecé a envasar por el objeto más grande, la correa, para confirmar que podía caber en las medidas que yo deseaba. Tardé un total de una hora y 45 minutos en envasarlos todos (fig.70). Tuve problemas porque algunos no se conseguían envasar bien porque tenían espacios interiores por los que el aire no podía salir, pero conseguí envasarlos todos. El más problemático fue el juguete rosa quemado. Sus vértices puntiagudos rompían el plástico y tuve que envasarlo varias veces. El plástico se me agotaba, pensaba que no tendría suficiente, pero al final terminé. El cinco de mayo ajusté las fotografías al mismo tamaño, 20cm x 20cm, las mandé a imprimir y las pegué con cola en spray sobre cartón pluma. Al día siguiente tuve que volver a envasar algunas piezas debido a que les había entrado el aire. Muchas son cristales, u objetos rotos, por lo que sus esquinas son puntiagudas, afiladas y peligrosas, y habían cortado el plástico. Por ello a esas piezas decidí darle un doble envasado que funcionó a la perfección.

La razón por la que decidí que los objetos envasados y las fotografías fueran del mismo tamaño es por la sensación que transmite la repetición. Además de ser un recurso que me llama la atención, es bastante contradictorio. La repetición en la propaganda o en la publicidad se utiliza para marcar en la mente del consumidor una idea o un producto. De esta manera podemos hablar del concienciar al espectador sobre el problema del tren debido a la repetición del cuadrado que, en este caso, envasa objetos o presenta fotografías. “Para algunos basta con repetir un mensaje tres veces, para otros es indispensable seguir la «Regla de 7».” (Gutiérrez, 2016, párr. 8).

Según un estudio realizado por Microsoft, el número de exposiciones requeridas para recordar los mensajes de audio es de entre 6 y 20. A pesar de ello, cuando ves algo repetidas veces puede llegar a ser aburrido. Es el caso de lo que ocurría en el trayecto, las vías se repetían una y otra vez, estaban constantemente frente a mí y era aburrido ver durante tres horas unos patrones constantes. “Sin embargo, la efectividad de anuncios radiales disminuye cuando la repetición conduce al fastidio si los oyentes se cansan de escucharlos y buscan activamente evitarlos.” (Gutiérrez, 2017, párr. 1).

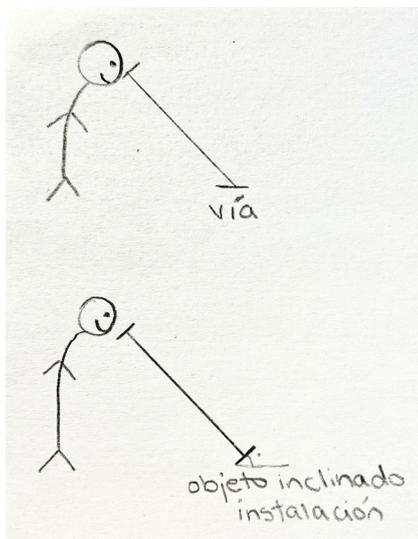


Fig. 71. Inclinación de la cabeza en la vía para mirar el suelo e inclinación de la cabeza para ver la instalación. Mismo ángulo.

El martes 9 de mayo expuse el trabajo en la project room A.2.8. de la Facultad de Bellas Artes San Carlos de Valencia. La sala mide 504 centímetros de largo y 280 centímetros de ancho. La puerta se encuentra a la izquierda. Su forma alargada era perfecta para mi obra, necesitaba longitud. La disposición era la siguiente: al entrar, a la derecha, coloqué una pantalla de televisión en el suelo, algo inclinada, con el video completo del recorrido. El nivel de inclinación que tenía correspondía con la inclinación (hacia abajo, mirando el suelo) que tenía mi cabeza el día que salí a caminar por la vía (fig. 71). Miraba todo el tiempo hacia abajo, con la cabeza inclinada en un ángulo de visión similar al que se encontraba la pantalla. A continuación, siguiendo la habitación encontrábamos los objetos envasados al vacío junto con la fotografía del lugar donde los encontré. Las fotografías mostraban el mismo nivel de inclinación que la pantalla, encontrándolas en una situación similar al momento de su encuentro, mientras que los objetos estaban en el suelo, lugar en el que estaban cuando fueron encontrados. Fueron colocados en el orden en el que fueron hallados. A su vez, en todas las fotografías vemos parte de las vías, aportando conforme vas recorriendo la instalación, una sensación de caminar sobre ellas y de realizar el recorrido que tuvo lugar el 8 de enero de 2023, encontrando a su paso, los diferentes objetos. No me gustó el tamaño de la pantalla (fig. 72, 73, 74, 75, 76 y 77) era demasiado pequeña, provocaba que el vídeo no tuviera apenas importancia y no quedé satisfecha.



Fig. 72. Resultados con la pantalla pequeña.



Fig. 73. Resultados con la pantalla pequeña.

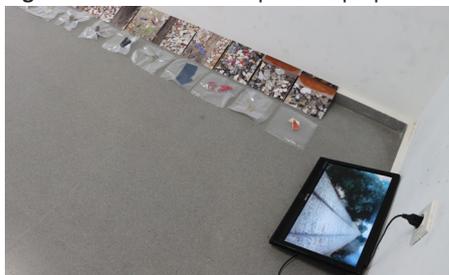


Fig. 74. Resultados con la pantalla pequeña.



Fig. 75. Resultados con la pantalla pequeña.



Fig. 76. Resultados con la pantalla pequeña.



Fig. 77. Resultados con la pantalla pequeña.

Una semana después, el martes 16 de mayo, decidí sustituir la pantalla. En la misma project room, coloqué de nuevo la instalación, cambiando la pantalla pequeña por la de mi casa, de un tamaño considerablemente más grande (fig. 78, 79, 80 y 81). El resultado no me convencía del todo, la pantalla fallaba, y el lugar donde se encontraba también.



Fig. 78. Resultados con la pantalla grande.

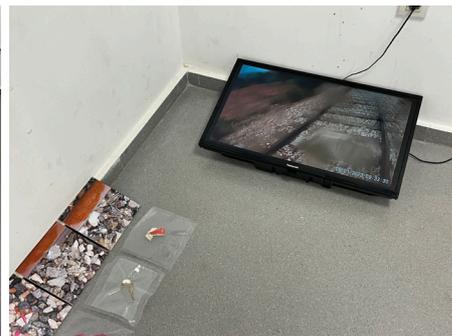


Fig. 79. Resultados con la pantalla grande.



Fig. 80. Resultados con la pantalla grande.



Fig. 81. Resultados con la pantalla grande.

Ese mismo día decidí sustituir la pantalla por una proyección en la pared del fondo. Fue todo un acierto. Conforme entrabas a la sala comenzaba el recorrido por los objetos, terminando con el vídeo al final, que podías estar viendo desde el principio ya que ibas dirección a él. De la otra manera, dejabas el video del trayecto a la espalda no lo veías continuamente. Verlo frente a ti constantemente le aporta mayor peso al recorrido, ya que recorres las piezas introducido en él desde el principio, parece que estás haciendo el trayecto, parece que la vía vuelve a ver gente, a llenar sus vagones de viajeros o turistas, llenando de vida la España vaciada.

6.3 RESULTADOS



Fig. 82. Resultado final.

En el ANEXO IV incluimos otras imágenes de detalles y del resultado final de la instalación.

7. CONCLUSIONES

A continuación, se van a llevar a cabo una serie de conclusiones establecidas a partir de la consecución de los objetivos, así como otras valoraciones en cuanto al trabajo realizado.

Los resultados que se han obtenido son completamente favorables a los objetivos establecidos. La intención de conocer la demografía en el territorio se ha cumplido notablemente, algo necesario para poder comprender la problemática que acontece al interior de España. Esto va ligado al riguroso estudio de la línea 48, desde su creación hasta la actualidad, conociendo todos los procesos por los que ha pasado. Por ello, se ha podido comprobar a lo largo de todo el trabajo, cómo la despoblación y la desaparición del sistema ferroviario en lugares que no son hiperpoblados van completamente unidos. Su estudio no ha sido fácil, ya que son temas de un territorio concreto y conocer información es a veces complicado. Aparece en mayor cantidad en noticias de diarios y en menor número en libros publicados, aunque ha sido de mucha ayuda el WebDoc *Desmantelando la Línea* de Joel Chaou Latorre.

Gracias a ello, he podido conocer nuevas materias que hasta ahora desconocía, y nuevas problemáticas que desencadenan en una siguiente, siendo un hilo sin fin. A su vez, he podido conocer nuevas poblaciones, y sobretodo, su antiguo trayecto y sus apeaderos.

En cuanto a la instalación final, el resultado ha sido óptimo, siendo ésta la mejor aportación del trabajo, pero no ha sido fácil. Realizar el recorrido fue costoso y pesado, aunque ha sido gratificante para desarrollarme como artista, concretamente en el ámbito de la deriva y la recolección, junto con los referentes nombrados, de los cuales he aprendido nuevas formas de expresión y me han dotado de un gran interés por el territorio. El uso de los tres sistemas elegidos para preservar son perfectos, captan excelentemente lo que quería transmitir y estoy muy satisfecha. La idea final de utilizar focos de luz dotan a la obra de mayor expresividad e intensidad, algo que no estaba presente con el uso de televisiones y las luces generales de la sala.

A su vez, hay mejoras posibles, como encontrar un espacio mejor. No estoy convencida del lugar donde se ha documentado la instalación, ya que la Project Room tiene un gran ventanal y con ello una gran cortina, que molesta a la vista. Me hubiera gustado que lo único que se encontrara en la sala fueran las piezas. Tampoco me gusta el lugar en el que estaba el proyector, porque puede interrumpir el paso. A pesar de ello, son problemas de exposición que son fácilmente solucionables si la obra se vuelve a instalar. Actualmente, estoy buscando salas de exposición donde montar la obra y estos errores no volverían a ocurrir.

A través de esta obra, he conseguido expresar mi visión artística, que parte de la revalorización de los objetos que generalmente no son valorados y pasan de sapercibidos, a través de diferentes técnicas.

8. BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

AGUILAR, I. (2008). *Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena*. Generalitat Valenciana.

AUGÉ, M. (2017). *Los “no lugares”. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

DEBORD, G. (1958-1969). “Teoría de la deriva.” en *Internacional Situacionista. Textos completos en castellano de la Internationale Situationniste, vol. 1*. Madrid: Literatura gris.

DEBORD, G. (1996). *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas*. Barcelona: ACTAR.

MARTÍNEZ RUIZ, J. (2020). “Una mirada a la despoblación de la Plana Utiel-Requena. Un retorno a viejos desafíos y dinámicas poblacionales.” en *Población y territorio: España tras la crisis del 2008*. J. Sempere, C. Cortés, E. Cutillas, y J.R. Valero. Granada: Comares, colección Salam 3. p. 644-654.

REVISTAS

DEBORD, G. *Les Lèvres nues* (1958). Nº 9. Bruselas: Éditions de la revue Les Lèvres Nues.

Oleana: Cuadernos de cultura comarcal (2016). Nº 30. VII Congreso de Historia Comarcal. Infraestructuras y Patrimonio en la Meseta de Requena-Utiel. Requena: Centro de Estudios Requenenses.

Oleana: Cuadernos de cultura comarcal (2020). Nº 35. IX Congreso de Historia Comarcal. Población y despoblación: apuesta por el paisanaje. Requena: Centro de Estudios Requenenses.

TORRES, F. (2014). “Ruralidad «glocalizada». La comarca vitivinícola de Utiel-Requena (Valencia)” en *Periferias, fronteras y diálogos. Actas del XIII Congreso de Antropología de la Federación de Asociaciones de Antropología del Estado Español*. Tarragona: Universitat Rovira i Virgili. (p. 5707-5733).

Vía Libre: Número especial. Madrid-Levante en Alta Velocidad (2010). Número 547, año XLVII, diciembre de 2010. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

WEBGRAFÍA

A.A. (2022). *Así queda el servicio de autobús que sustituye al tren entre Aranjuez, Cuenca y Utiel: horarios y paradas al detalle*. Voces de Cuenca. <<https://www.vocesdecuenca.com/provincia/asi-queda-el-servicio-de-autobus-que-sustituye-al-tren-entre-aranjuez-cuenca-y-utiel-horarios-y-paradas-al-detalle/>> [Consulta: 21 de marzo de 2023]

ADLER, M. (2022). *Why is this cabinet full of stuff and what does it have to do with Texas?*. Amon Carter Museum of American Art. <<https://www.carter-museum.org/blog/why-cabinet-full-stuff-and-what-does-it-have-do-texas>> [Consulta: 30 de mayo de 2023]

ALONSO, C. (2023). *Los supermercados desplazan a las tiendas de barrio: desaparecen 31.000 autónomos*. Madrid: El Mundo. <<https://www.elmundo.es/economia/2023/02/24/63f794f221efa01d098b4587.html>> [Consulta: 22 de abril de 2023]

ARAGÓ, L. (2020.) *La clase media española pierde peso y cae a niveles previos a los años 90*. La Vanguardia. <<https://www.lavanguardia.com/economia/20201124/49414212511/clase-media-adelgaza-niveles-previos-anos-90.html>> [Consulta: 4 de junio de 2023]

AYUNTAMIENTO DE CAMPORROBLES (@aytocamporrobles). “Y así amanece #Camporrobles. Dicen que “año de nieves, año de bienes”... ¡que así sea el 2021, un año de bienes! El Ayuntamiento de Camporrobles recuerda que el estado de #preemergencia por nevadas está activo hasta el próximo sábado. Si tienes que desplazarte, evítalo o aplica la máxima precaución posible.” 6 de enero de 2021, 23:38 horas, [Facebook]. <<https://www.facebook.com/ayto-camporrobles/posts/3959828340707839>> [Consulta: 3 de marzo de 2023]

AYUNTAMIENTO DE UTIEL (2021). *Horarios de autobuses enlace con línea RENFE Utiel y Cuenca*. Utiel: Ayuntamiento de Utiel. <<https://www.utiel.es/es/aviso/horarios-autobuses-enlace-linea-renfe-utiel-cuenca>> [Consulta: 21 de marzo de 2023]

AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA (2020). “Declaración de Xirivella” en *Moción de propuestas de mejoras e intervenciones en la línea C-3 de Cercanías de València cinco años después de la Declaración de Xirivella*. (p. 6-9). Xirivella: Ayuntamiento de Xirivella. <https://xirivella.compromis.net/files/2020/09/MocioC3_CS.pdf> [Consulta: 24 de abril de 2023]

BANYULS, J., BARCA, E., CANO, E., FARINÓS, J., GALLEGRO, J.R., GIL, I., GOMIS, A., IRANZO, E., JIMÉNEZ, J.L., MARCH, I., CUBAS, J.M., MEMBRADO-TENA, J.C., MOLLÁ, A., MONTESINOS, À., MONTESINOS J., OBIOL S., PASCUAL, J.A., PASTOR, J.M., PIQUERAS, J., ... YAGÜE, R. (2018). *Estudios comarcales de la Provincia de Valencia: Requena-Utiel*. Servicio de Publicaciones de la Universitat de València. <https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/requena-utiel.pdf> [Consulta: 14 de marzo de 2023]

CARCHANO, M.J. (2010). *Tres líneas de cercanías de Valencia utilizan trenes fabricados hace 30 años*. Valencia: Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/20100118/comunitat/tres-lineas-cercanias-valencia-20100118.html>> [Consulta: 15 de febrero de 2023]

CARCHANO, M.J. (2011). *La estación fantasma del AVE en Requena*. Requena: Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/v/20110803/comunitat/estacion-fantasma-requena-20110803.html>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

CHAOU LATORRE, J. (2021). *Muere el tren, mueren los pueblos*. <<https://www.joelchaou.com/post/muere-el-tren-mueren-los-pueblos>> [Consulta: 29 de diciembre de 2022]

CHAOU LATORRE, J. (2023). *Desmantelando la línea*. <<https://www.desmanteladolalinea.com/>> [Consulta: 10 de marzo de 2023]

COLECTIVO PROFESIONAL DE POLICÍA MUNICIPAL (2022). *Abono RENFE (1/9/2022 al 31/12/2022)*. Madrid. <<https://cppm.es/abonos-renfe-1-9-2022-al-31-12-2022/>> [Consulta: 5 de abril de 2023]

COMARCAL CV (2019). *La comarca de Requena - Utiel pierde casi 2900 habitantes en un década*. <<https://comarcalcv.com/art/241479/la-comarca-de-requena-utiel-pierde-casi-2900-habitantes-en-un-decada>> [Consulta: 14 de marzo de 2023]

CRESPO ARCÁ, L. (2020). *Factores que afectan la preservación de los materiales tradicionales de bibliotecas y archivos (segunda parte)*. Biblioteca Nacional de España. <<https://www.bne.es/es/blog/blog-bne/factores-que-afectan-la-preservacion-de-los-materiales-tradicionales-de-bibliotecas-y-archivos-segunda-parte>> [Consulta: 6 de junio de 2023]

DÍAZ CASERO, E. (2022). *La estafa social del AVE y la ruina del ferrocarril: dos caras de la misma moneda*. Ecologistas en acción. <<https://www.ecologista-senaccion.org/198053/la-estafa-social-del-ave-y-la-ruina-del-ferrocarril-dos-caras-de-la-misma-moneda/>> [Consulta: 15 de febrero de 2023]

DOMUS ARTIUM (2022). *Greta Alfaro. Visiones Contemporáneas*. <<https://domusartium2002.com/es/EXPOSICION/greta-alfaro-visiones-contemporaneas-2022>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

EFE (2010). *Blanco dice que la línea del tren Madrid-Cuenca-Valencia seguirá funcionando*. Cuenca: Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/20101123/comunitatvalenciana/comunitat/blanco-linea-cuenca-valencia-201011232058.html?ref=http%3A%2F%2Fbicisaltren.conbici.org%2F>> [Consulta: 15 de febrero de 2023]

EFE (2010). *Los reyes inauguran la estación del AVE de Requena-Utiel*. Valencia: El Mundo. <<https://www.elmundo.es/elmundo/2010/12/18/valencia/1292700046.html>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

EL BANDERO (2009). *El ancho de vía (1)*. Red ferroviaria de Barcelona. <<http://redferroviariabcn.blogspot.com/2009/10/el-ancho-de-via-1.html>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

ENGUIX, S. (2019). *La pesadilla de los trenes de cercanías en la Comunidad Valenciana*. Valencia: La Vanguardia. <<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20191203/472047618140/pesadilla-trenes-cercanias-comunidad-valenciana.html>> [Consulta: 20 de marzo de 2023]

ENGUIX, S. Y GÓMEZ PASTOR, E. (2021). *Claves de la enorme complejidad de gestionar desde la Generalitat valenciana las Cercanías*. Comunidad Valenciana: La Vanguardia. <<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20211003/7760357/claves-enorme-complejidad-gestionar-generalitat-valenciana-cercanias.html>> [Consulta: 20 de marzo de 2023]

ESTEBAN, G. (2022). *¿El fin de la línea Valencia-Cuenca-Madrid?*. AVAF. Asociación Valenciana Amigos del Ferrocarril. <<https://www.avaf.es/el-fin-de-la-linea-valencia-cuenca-madrid/>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

ESTEBAN, H. (2023). *La Siberia valenciana se derrite*. Valencia: Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/comunitat/siberia-valenciana-derrite-20230505201703-nt.html>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

EUROPA PRESS (2010). *El AVE Madrid-Valencia iniciará su servicio comercial para viajeros el 19 de diciembre*. 20 Minutos. <<https://www.20minutos.es/noticia/833562/0/>> [Consulta: 15 de febrero de 2023]

FUNDACIÓN BBVA (2019). *Greta Alfaro expone ‘Decimocuarta estación’ en la galería Rosa Santos de Valencia*. <<https://www.multiverso-fbbva.es/noticias/greta-alfaro-expone-decimocuarta-estacion-en-la-galeria-rosa-santos-de-valencia/>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

GARCÍA, A. (2017). *¿Por qué el ancho de vía español es distinto del europeo?*. Heraldo. <https://www.google.com/search?q=diferencia+ancho+de+via+espa%C3%B1a&rlz=1C1YTUH_esES1004ES1004&oq=diferencia+de+ancho+de+via&aqs=chrome.1.69i57j0i22i30.6347j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8> [Consulta: 24 de abril de 2023]

GARCÍA, A. (2021). *Ferrocarril Madrid-Cuenca-València: crónica de una muerte anunciada*. Ecomovilidad. <<https://ecomovilidad.net/global/ferrocarril-madrid-cuenca-valencia-cronica-de-una-muerte-anunciada/>> [Consulta: 20 de marzo de 2023]

GÓMEZ SÁNCHEZ, C. J. (2021). *Paseos por Utiel: Barrio de Las Bodegas (Ruta turística por el patrimonio industrial y ferroviario de Utiel)*. Asociación Serratilla Utiel. <<https://asociacionserratillautiel.blogspot.com/2021/02/paseos-por-utiel-barrio-de-las-bodegas.html>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

GONZÁLEZ, J.A. (2022). *La paradoja del tren: el más sostenible, pero desaparece en la España vaciada*. ABC. <https://www.abc.es/antropia/abci-tren-sostenible-espana-vaciada-20220904154050_noticia.html?ref=https%3A%2F%2F> [Consulta: 20 de marzo de 2023]

GUTIÉRREZ, R. (2016). *¿Cada cuánto debes cambiar tu campaña publicitaria?*. Grupo ACIR. <<https://grupoacir.com.mx/blog/cada-cuanto-debes-cambiar-tu-campana-publicitaria/#:~:text=Repetici%C3%B3n%20y%20penetraci%C3%B3n&text=Para%20algunos%20basta%20con%20repetir,de%20entre%20seis%20y%2020>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

GUTIÉRREZ, R. (2017). *El efecto de la repetición en la publicidad radial*. Grupo ACIR. <<https://grupoacir.com.mx/blog/el-efecto-de-la-repeticion-en-la-publicidad-radial/#:~:text=La%20repetici%C3%B3n%20se%20usa%20en,escucharlos%20y%20buscan%20activamente%20evitarlos>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

HENLEY, W. (2013). *Is it greener to travel by rail or car?* The Guardian. <<https://www.theguardian.com/sustainable-business/greener-travel-car-or-rail>> [Consulta: 4 de mayo de 2023]

HERRERA LORENZO, M. (2006). *Cuenca, del modelo MZA a la línea a Utiel*. Federación Castellano-Manchega de Amigos del Ferrocarril. <http://www.fcmaf.es/Reportajes/Estaciones_de_paso/Cuenca.htm> [Consulta: 5 de abril de 2023]

IGLESIAS FRAGA, A. (2021). *Cuando los trenes no transportan personas ni mercancías, sino innovación*. El Español. <https://www.elespanol.com/invertia/disruptores-innovadores/opinion/20211217/trenes-no-transportan-personas-mercancias-innovacion/635316468_13.html> [Consulta: 29 de diciembre de 2022]

LAS PROVINCIAS (2021). *La borrasca Filomena deja un manto de nieve en la Comunitat Valenciana*. Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/valencia/borrasca-filomena-deja-manto-nieve-comunitat-valenciana-20210107121149-ga.html#imagen22>> [Consulta: 22 de marzo de 2023]

LAZZARONI, M. (2012). *Teoría de la deriva: espacio y territorio*. Tacuino di bordo. <<https://tacuinodibordo.wordpress.com/2012/05/11/teoria-de-la-deriva-espacio-y-territorio-version-en-espanol/#:~:text=La%20deriva%20fue%20una%20pr%C3%A1ctica,quer%C3%ADa%20ser%20un%20verdadero%20m%C3%A9todo>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

LESLIE, R. (2013). "Gabriel Orozco. Museo Guggenheim" en *ArtNexus*. No. 88. Vol. 12. <<https://www.artnexus.com/es/magazines/article-magazine-artnexus/5d640a2690cc21cf7c0a3839/88/gabriel-orozco>> [Consulta: 30 de mayo de 2023]

LÓPEZ COLMENREJO, J. (2022). *En la agricultura ya no se quedan «los tontos»*. Revista Agricultura. <https://www.revistaagricultura.com/agricultores/economia/en-la-agricultura-ya-no-se-quedan-los-ton-tos_14966_39_18557_0_1_in.html> [Consulta: 22 de abril de 2023]

LÓPEZ, A. (2006). *¿Por qué las vías de tren en España son más anchas?*. 20 minutos. <<https://blogs.20minutos.es/yaestaellistoquetodolosabe/porque-las-vias-de-tren-en-espana-son-mas-anchas/>> [Consulta: 24 de abril de 2023]

MATÉ, V. (2023). *Marruecos, a la conquista verde: multiplica por cuatro sus ventas de frutas y verduras a España en la última década*. Madrid: El País. <<https://elpais.com/economia/2023-02-13/marruecos-la-invasion-verde-multiplica-por-cuatro-sus-ventas-de-frutas-y-verduras-a-espana-en-la-ultima-decada.html>> [Consulta: 4 de junio de 2023]

MORILLO I. (2020). *El precio injusto del campo: “Qué más quisiera yo que pagar el SMI, voy a pérdidas”*. Sevilla: El Confidencial. <https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2020-01-31/precio-injusto-campo-pagar-smi-perdidas_2435651/> [Consulta: 22 de abril de 2023]

PERIS TORNER, J. (2012). *Cuenca á Utiel*. Spanish Railway. <<https://www.spanishrailway.com/cuenca-a-utiel/>> [Consulta: 20 de abril de 2023]

PERIS TORNER, J. (2012). *Valencia á Utiel (Caminos de Hierro del Este de España)*. Spanish Railway. <<https://www.spanishrailway.com/valencia-a-utiel-caminos-de-hierro-del-este-de-espana/>> [Consulta: 20 de abril de 2023]

PHOTOESPAÑA (2022). *PHotoWalk Cuenca. Bleda y Rosa*. <<https://www.phe.es/2022/05/18/photowalk-cuenca-bleda-y-rosa/>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

PINILLA, V. y SÁEZ, L.A. (2017). *La despoblación rural en España: Génesis de un problema y políticas innovadoras*. CEDDAR. <<https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2017/10/La-despoblaci%C3%B3n-rural-en-Espa%C3%B1a-CEDDAR.pdf>> [Consulta: 3 de marzo de 2023]

RENFE (2020). *Ábalos asegura que la llegada del AVE a València fue un hito que transformó la ciudad*. <<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/valencia/Aniversario-Ave-Valencia-22millones>> [Consulta: 15 de febrero de 2023]

RENFE (2022). *Renfe supera los 1,5 millones de abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia*. <<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-supera-millon-y-medio-de-abonos-gratuitos-de-cercanias-rodalies-y-media-distancia>> [Consulta: 25 de abril de 2023]

RIVERA, A. (2016). *Los “camellos” (I): Los eficaces “Manes” 592 (RENFE 592-001/592-070)* Trenes y tiempos. <<http://trenesytiempos.blogspot.com/2016/02/los-camellos-i-los-eficaces-manes-592.html>> [Consulta: 20 de abril de 2023]

RIVERA, A. (2019). *Las tracciones térmica y eléctrica en RENFE (LXXXV): La revolución de “los camellos” (I) (RENFE 592-001 a 592-140)*. Trenes y tiempos. <http://trenesytiempos.blogspot.com/2019/01/las-tracciones-termica-y-electrica-en_16.html> [Consulta: 20 de abril de 2023]

ROMERO, A. (2023). *Los pueblos aplauden el auge del teletrabajo*. El Mundo. <<https://www.elmundo.es/extras/2022/05/18/6283c4fcfdffac6c8b45da.html>> [Consulta: 22 de abril de 2023]

SÁNCHEZ, G. (2022). *Las vecinas de Camporrobles «acampan» en la estación de tren como protesta por el cierre de la línea*. Valencia: Levante EMV. <<https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2022/07/19/camporrobles-tren-vecinas-acampan-estacion-68490335.html>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

SEGURA CABAÑERO, J. (2011). *Fenómenos y acontecimientos en la obra de Gabriel Orozco*. Murcia: Facultad de Bellas Artes, Universidad de Murcia. <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/18092/1/Fen%20y%20acontecimientos%20en%20la%20obra%20de%20Gabriel%20Orozco.pdf>> [Consulta: 30 de mayo de 2023]

SER CUENCA (2018). *Cuándo Cuenca pedía el tren a Valencia y cómo se unió a Madrid para conseguirlo*. Cadena Ser. <https://cadenaser.com/emisora/2018/02/27/ser_cuenca/1519742570_282352.html> [Consulta: 20 de abril de 2023]

SORIA, A. (2022). *El Gobierno se compromete a estudiar la ampliación de la C3 hasta Camporrobles*. Valencia: Levante EMV. <<https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/requena-utiel/2022/12/21/gobierno-estudia-cercanias-camporrobles-80253705.html>> [Consulta: 19 de marzo de 2023]

TANYA BONAKDA GALLERY (2020). *Mark Dion: The perilous Texas adventures of Mark Dion*. <<https://www.tanyabonakdargallery.com/exhibitions/95-mark-dion-the-perilous-texas-adventures-of-mark-amon-carter-museum-of-american-art-fort-worth/>> [Consulta: 30 de mayo de 2023]

TATE. *Mark Dion. Tate Thames Dig. 1999*. Tate. <<https://www.tate.org.uk/art/artworks/dion-tate-thames-dig-t07669>> [Consulta: 30 de mayo de 2023]

TRUECALIA (2019). *Ventajas de viajar en tren respecto a tu coche*. Truecalia: Noticias para el viajero en tren y AVE. <<https://www.truecalia.com/blog/ventajas-viajar-tren-respecto-coche/>> [Consulta: 25 de abril de 2023]

UNILEVER FOOD SOLUTIONS. *El vacío como método de conservación y cocción*. <<https://www.unileverfoodsolutions.com.mx/tendencias/tecnicas-culinarias/metodo-vacio.html#:~:text=El%20vac%C3%ADo%20es%20un%20m%C3%A9todo,y%20calidad%20de%20un%20alimento>> [Consulta: 31 de mayo de 2023]

mayo de 2023]

UTIEL-REQUENA D.O. (2020). *El por qué del despoblamiento en Utiel-Requena*. <<https://utielrequena.org/el-por-que-del-despoblamiento-en-utiel-requena/>> [Consulta: 21 de marzo de 2023]

VARA, L. (2022). *El tren que nunca volvió: se cumplen 20 meses de lucha para recuperar las vías en Camporrobles*. Valencia: Valencia Plaza. <<https://valenciaplaza.com/tren-nunca-volvio-20-meses-lucha-recuperar-vias-camporrobles>> [Consulta: 27 de mayo de 2023]

VÍAS VERDES EN ESPAÑA (2021). Google Maps. <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1a5MyLFbBaDc_YpcOP9W1mqBekT4VKh9Y&ll=40.00146629288107%2C-2.7696732880250075&z=7> [Consulta: 24 de abril de 2023]

VIVANCOS HERNÁNDEZ, P. (2020). *La Tormenta Perfecta en el Campo*. [Emisión de radio] Radio Requen COPE 93.2 FM. <https://www.ivoox.com/tormenta-perfecta-campo-audios-mp3_rf_51638305_1.html> [Consulta: 15 de marzo de 2023]

YOUTUBE, “Grandes viaductos ferrocarril Cuenca Utiel 1947” en Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=gl8khvaT_2Q&t=98s> [Consulta: 20 de marzo de 2023]

9. ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1. Chaou Latorre, Joel (2023). Recorrido de la línea 48. [Mapa]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1>> Página 5.

Fig. 2. Biblioteca Municipal de Cuenca (1947). Recibimiento en Cuenca del ferrocarril en 1947. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=lbxow6u-02ed84d7-8266-489e-8e7e-a3080f2b3cc0>> Página 8.

Fig. 3. Berlanga, Á. (2021). La tormenta Filomena cubriendo de blanco el andén de la estación de tren de Camporrobles. [Fotografía]. Ayuntamiento de Camporrobles. <<https://www.facebook.com/aytocamporrobles/posts/3959828340707839>> Página 8.

Fig. 4. Sempere J. , Cortés C., Cutillas E., y Valero J.R. (2020). Mapa de dispersión de la comarca Requena-Utiela (Finales del XIX-1950). [Mapa]. Población y territorio. España tras la crisis del 2008. (p. 647). <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/115435/1/Poblacion_y_territorio_36.pdf> Página 9.

Fig. 5. Sempere J. , Cortés C., Cutillas E., y Valero J.R. (2020). Mapa de retorno al carácter centrado de la comarca Requena-Utiel (1950-1990). [Mapa]. Población y territorio. España tras la crisis del 2008. (p.648). <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/115435/1/Poblacion_y_territorio_36.pdf> Página 9.

Fig. 6. Pinilla V. y Sáez L.A. (2017). Diferencias de concentraciones en España en 1900 y en 2001. [Mapa]. CEDDAR. (p.20) <<https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2017/10/La-despoblaci%C3%B3n-rural-en-Espa%C3%B1a-CEDDAR.pdf>> Página 10.

Fig. 7. Ponce Iranzo, J.R. (2020). Cambios en los niveles de población de las

capitales de municipio de la comarca. [Gráfica]. Oleana: cuadernos de cultura comarcal Nº35. (p.236) <https://www.requena.es/sites/www.requena.es/files/Departamentos/cultura/publicaciones/oleana/Oleana35/35_12REFLEXIONTERRITORIALMESETA_JRPonce.pdf> Página 10.

Fig. 8. Sempere J. , Cortés C., Cutillas E., y Valero J.R. (2020). Variación de población según procedencia en Requena de 2012 a 2016. Incremento de extranjeros (amarillo). [Gráfica]. Población y territorio. España tras la crisis del 2008. (p. 650) <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/115435/1/Poblacion_y_territorio_36.pdf> Página 11.

Fig. 9. Sempere J. , Cortés C., Cutillas E., y Valero J.R. (2020). Tasa de crecimiento en base 100 desde 2007 a 2017. [Gráfica]. Población y territorio. España tras la crisis del 2008. (p. 649) <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/115435/1/Poblacion_y_territorio_36.pdf> Pagina 11.

Fig. 10. Banyuls, J. et al. (2018). Estructura y dinámica de la población. [Gráfica]. Estudios comarcales de la provincia de Valencia: Requena-Utiel. (p. 35) <https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/requena-utiel.pdf> Pagina 12.

Fig. 11. Banyuls, J. et al. (2018.) Suelo productivo por municipios de la comarca. [Gráfica]. Estudios comarcales de la provincia de Valencia: Requena-Utiel. (p. 53) <https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/requena-utiel.pdf> Página 13.

Fig. 12. Banyuls, J. et al. (2018). Evolución en hectáreas de los cultivos en la comarca. [Gráfica]. Estudios comarcales de la provincia de Valencia: Requena-Utiel. (p. 52) <https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/requena-utiel.pdf> Página 13.

Fig. 13. Ponce Iranzo, J.R. (2020). Cadena de problemas de la despoblación. [Gráfica]. Oleana: cuadernos de cultura comarcal Nº35. (p. 240) <https://www.requena.es/sites/www.requena.es/files/Departamentos/cultura/publicaciones/oleana/Oleana35/35_12REFLEXIONTERRITORIALMESETA_JRPonce.pdf> Página 15.

Fig. 14. Banyuls, J. et al. (2018). Centros educativos en la comarca. [Gráfica]. Estudios comarcales de la provincia de Valencia: Requena-Utiel. (p. 82) <https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/requena-utiel.pdf> Página 16.

Fig. 15. Viana, A. (s./f.). Estación de Las Cuevas. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=laznjqrs-d0e8a18d-6764-4a38-abb0-791f1da78728>> Página 18.

Fig. 16. Olaizola Elordi, Juan José (1983). Omnibus procedente de Madrid, en Camporrobles, sección de Utiel a Cuenca. Abril de 1983. [Fotografía]. Spanish Railway. <<https://www.spanishrailway.com/valencia-a-utiel-caminos-de-hierro-del-este-de-espana/>> Página 18.

Fig. 17. Biblioteca Valenciana Digital (s./f.). Postal comercial de la línea de ferrocarril de Media Distancia a su paso por Siete Aguas. Imagen libre de derechos. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=lbxow6u-b9429b36-71da-4f76-98b5-029b9336999d>> Página 18.

Fig. 18. (s./f.). Bocoyes para envasar el vino en la Estación de Requena. Año 1920. Imagen cedida por Ignacio Latorre. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=lbxow6u-71e55fcd-539a-4f31-b14e-6e9fa1946228>> Página 18.

Fig. 19. Gómez Sánchez, Carlos Javier (s./f.). Actual Barrio de las bodegas de Utiel. [Mapa]. Asociación Serratilla Utiel. <<https://asociacionserratillautil.blogspot.com/2021/02/paseos-por-utiel-barrio-de-las-bodegas.html>> Página 19.

Fig. 20. Alonso, Adelina (s./f.). Adelina salió hacia al altar desde una de las casas del Barrio de la Estación. La estación al fondo. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo2-la-galeria?pgid=lbb97gmb4-61f4109f-6aff-49ad-89e8-1b1ae01ce15e>> Página 19.

Fig. 21. Martínez, Amparo (s./f.). Amparo Martínez acompañada de su marido, Alfredo Sancho, en las casas del Barrio de la Estación. Las vías al fondo. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo2-la-galeria?pgid=lbb97gmb4-4a2fa278-19fa-4484-a5ee-35ac8fb444f0>> Página 19.

Fig. 22. (s./f.). Apeadero de Las Cuevas, sustituyó hace décadas a la estación, que se encontraba demasiado lejos. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=laznjqr-7e07c7e0-be94-4185-9138-4fe1facf117a>> Página 19.

Fig. 23. Roda, Ana (2023). Diferencia de distancia entre la estación inicial de las cuevas (rojo) y el apeadero actual (amarillo). [Mapa]. Elaboración propia a partir de Google Maps. Página 19.

Fig. 24. (s./f.). Estación de Las Cuevas actualmente. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=laznjqr-ac1cfcf3-39de-4674-bcc2-9f2779e8e0b2>> Página 19.

Fig. 25. Roda, Ana (2023). Paradas de la Línea 48 (color amarillo), de la línea de cercanías C-3 de Madrid (color rojo parte superior) y de la línea de cercanías C-3 de Valencia (color rojo parte inferior). Todas utilizaban la misma vía. [Gráfica]. Elaboración propia. Página 20.

Fig. 26. (2021). Las nieves causada por Filomena en la estación de tren de Camporrobles. [Fotografía]. Las Provincias. <<https://www.lasprovincias.es/valencia/borrasca-filomena-deja-manto-nieve-comunitat-valenciana-20210107121149-ga.html#imagen22>> Página 20.

Fig. 27. (2021). Horarios 2021. Transbordo en bus hasta Cuenca, donde se volvía a coger el tren hasta Madrid Atocha. [Documento]. Ayuntamiento de Utiel. <<https://www.utiel.es/es/aviso/horarios-autobuses-enlace-linea-renfe-utiel-cuenca>> Página 20.

Fig. 28. (2022). Horario Madrid-Valencia. Una vez cerrado el tramo Cuenca-Aranjuez el 20-7-22, el autobus recorría Aranjuez-Utiel, y allí tomar la línea C-3 hasta Valencia. Actualmente es así. [Documento]. Voces de Cuenca. <<https://www.vocesdecuenca.com/provincia/asi-queda-el-servicio-de-autobus-que-sustituye-al-tren-entre-aranjuez-cuenca-y-utiel-horarios-y-paradas-al-detalle/>> Página 21.

Fig. 29. (2022). Horario Valencia-Madrid. Una vez cerrado el tramo Cuenca-Aranjuez el 20-7-22, el autobus recorría Utiel-Aranjuez, y allí tomar la línea C-3 hasta Madrid. Actualmente es así. [Documento]. Voces de Cuenca. <<https://www.vocesdecuenca.com/provincia/asi-queda-el-servicio-de-autobus-que-sustituye-al-tren-entre-aranjuez-cuenca-y-utiel-horarios-y-paradas-al-detalle/>> Página 21.

Fig. 30. AYO. Requena (2010). Don Juan Carlos y Doña Sofía inauguran la estación de AVE Requena-Utiel. 18 de diciembre de 2010. [Fotografía]. El Mundo. <<https://www.elmundo.es/elmundo/2010/12/18/valencia/1292700046.html>> Página 22.

Fig. 31. (2011). Estación de AVE Requena-Utiel. [Fotografía]. Adif. <<http://rodajes.adif.es/web/requena-utiel-estacion/espacio>> Página 22.

Fig. 32. Chaou Latorre, J. (2023). Localización de la Estación vía satélite. Comparación de distancia con Utiel (norte) y Requena (sur). [Mapa]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo4>> Página 22.

Fig. 33. (2011). Estación de AVE Requena-Utiel. 3 de agosto de 2011, ocho

meses después de su inauguración. [Fotografía]. Adif. <<http://rodajes.adif.es/web/requena-utiel-estacion/espacio>> Página 22.

Fig. 34. El Bandero. (2009). El ancho de vía. [Representación]. Red Ferroviaria de Barcelona. <<http://redferroviariabcn.blogspot.com/2009/10/el-ancho-de-via-1.html>> Página 23.

Fig. 35. Grandell, Daniel. (2020). Los puntos morados son los lugares donde se pueden realizar cambios de ancho en 2020. [Representación]. Renfe. <[https://blog.renfe.com/asi-funcionan-los-cambiadores-de-ancho/#:~:text=En%20Espa%C3%B1a%20hay%20anchos%20de,ancho%20internacional%20\(1.435%20mm\)](https://blog.renfe.com/asi-funcionan-los-cambiadores-de-ancho/#:~:text=En%20Espa%C3%B1a%20hay%20anchos%20de,ancho%20internacional%20(1.435%20mm))> Página 23.

Fig. 36. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). En gris, la vía de la línea Madrid-Cuenca-Valencia, donde su única parte electrificada y además de vía doble es la que corresponde con el trayecto de Cercanías C-3 de Madrid (Madrid Atocha-Aranjuez). Una vez más vemos como las facilidades las tienen las grandes ciudades y el resto es olvidado. En azul vemos la línea de AVE de ancho estándar o europeo, doble y electrificada. [Mapa]. Desmantelando la línea. (p.3) <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo3>> Página 24.

Fig. 37. Chaou Latorre, Joel (2023). Evolución del flujo de pasajeros de los núcleos de Cercanías en España. En Rojo Valencia. Valoración porcentual respecto a 2008. [Gráfica]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo4-el-articulo>> Página 24.

Fig. 38. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). Vías verdes en España. [Mapa]. Desmantelando la línea. (p. 26) <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo3>> Página 28.

Fig. 39. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). Situación actual del apeadero de Carboneras. [Fotografía]. Desmantelando la línea. (p. 33) <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo3>> Página 28.

Fig. 40. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). Posible actualización del apeadero de Carboneras. [Representación]. Desmantelando la línea. (p.34) <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo3>> Página 28.

Fig. 41. Mark Dion (1999). "Tate Thames Dig". Cara de Bankside. [Fotografía]. TATE. <<https://www.tate.org.uk/art/artworks/dion-tate-thames-dig-t07669>> Página 29.

Fig. 42. Mark Dion (1999). "Tate Thames Dig". Cara de Millbank. [Fotografía]. TATE. <<https://www.tate.org.uk/art/artworks/dion-tate-thames-dig-t07669>> Página 29.

Fig. 43. Bleda y Rosa (1992-1995). Burriana. De la serie "Campos de fútbol". [Fotografía]. PhotoEspaña. <<https://www.phe.es/2022/05/18/photowalk-cuenca-bleda-y-rosa/>> Página 29.

Fig. 44. Gabiel Orozco (2012). "Asterisms". Guggenheim de Berlín. Frente e izquierda "Astroturf Constellation". Fondo y derecha "Sandstars". [Fotografía]. Art Nexus. <<https://www.artnexus.com/es/magazines/article-magazine-artnexus/5d640a2690cc21cf7c0a3839/88/gabriel-orozco>> Página 29.

Fig. 45. Gabiel Orozco (2012). "Asterisms". Guggenheim de Berlín. "Sandstars". [Fotografía]. Art Nexus. <<https://www.artnexus.com/es/magazines/article-magazine-artnexus/5d640a2690cc21cf7c0a3839/88/gabriel-orozco>> Página 29.

Fig. 46. Gabiel Orozco (2012). "Asterisms". Guggenheim de Berlín. "Astroturf Constellation". [Fotografía]. Art Nexus. <<https://www.artnexus.com/es/magazines/article-magazine-artnexus/5d640a2690cc21cf7c0a3839/88/gabriel-orozco>> Página 30.

Fig. 47. Greta Alfaro (2019). “Decimocuarta estación”. [Fotografía] Rosa Santos. <<https://www.rosasantos.net/artista/greta-alfaro/>> Página 30.

Fig. 48. Postal comercial de la Estación de Requena. (s./f.). Pasajeros y vecinos posan frente a la Estación de Ferrocarriles de El Rebollar, por donde discurre la línea de Media Distancia Madrid-Cuenca-Valencia. Imagen cedida por Iganacio Latorre. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=lbxow6u-33281f6f-676d-4ad5-ab06-14af9fb426ed>> Página 35.

Fig. 49. (s./f.). Jóvenes pasando la tarde en la Estación de Las Cuevas. Imagen cedida por Virtudes Sancho. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo2-la-galeria?pgid=lbb97gmb4-d06a44b0-931d-4f08-be8c-6ad5b873e161>> Página 35.

Fig. 50. (s./f.). Jóvenes se suben a la terraza de la estación de Las Cuevas. Imagen cedida por Eusebio Viana. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo1-las-estaciones?pgid=laznjqrs-83de977e-a9ca-4dd6-8c5b-abd274c67cf9>> Página 35.

Fig. 51. (s./f.). Adelina se balancea en uno de los columpios de la estación de Las Cuevas. Imagen cedida por Adelina Alonso. [Fotografía]. Desmantelando la línea. <<https://www.desmantelandolalinea.com/capitulo2-la-galeria?pgid=lbb97gmb4-f07afc24-ce43-4eae-8bc3-b40c579751ee>> Página 35.

Fig. 52. Roda, Ana. (2023). Yo caminando sobre las vías. [Fotografía]. Página 37.

Fig. 53. Pérez, Inmaculada. (2023). Mi padre y yo caminando sobre las vías. [Fotografía]. Página 37.

Fig. 54. Pérez, Inmaculada. (2023). Mi padre y yo caminando sobre las vías. [Fotografía]. Página 37.

Fig. 55. Pérez, Inmaculada. (2023). Mi padre y yo caminando sobre las vías. [Fotografía]. Página 37.

Fig. 56. Roda, Ana. (2023). Captura del video del trayecto. [Fotografía]. Página 37.

Fig. 57. Roda, Ana. (2023). Yo durante el recorrido. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 58. Roda, Ana. (2023). Heridas provocadas por la caída. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 59. Roda, Ana. (2023). Heridas provocadas por la caída. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 60. Roda, Ana. (2023). Daños de la cámara. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 61. Roda, Ana. (2023). Captura de vídeo del final del trayecto. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 62. Pérez, Inmaculada. (2023). Llegada a Camporrobles. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 63. Roda, Ana. (2023). Captura de pantalla del recorrido, cronometrado con la Aplicación “Runtastik”. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 64. Roda, Ana. (2023). *Guante*. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 65. Roda, Ana. (2023). Estación de Camporrobles el 8-1-23. [Fotografía]. Página 38.

Fig. 66. Roda, Ana. (2023). Estación de Camporrobles el 8-1-23. [Fotografía]. Página 39.

Fig. 67. Roda, Ana. (2023). Pancarta en la estación de Camporrobles. [Fotografía]. Página 39.

Fig. 68. (2022). Manifestación en la estación de Camporrobles. [Fotografía]. Valencia Plaza. <<https://valenciaplaza.com/tren-nunca-volvio-20-meses-lu>>

cha-recuperar-vias-camporrobles> Página 39.

Fig. 69. (2022). Vecinas acampando en la estación de Camporrobles. [Fotografía]. Levante EMV. <<https://www.levante-emv.com/fotos/comunitat-valenciana/2022/07/19/vecinas-camporrobles-acampan-estacion-tren-68494276.html#foto=2>> Página 39.

Fig. 70. Roda, Ana. (2023). Objetos recién envasados al vacío, junto con la máquina que se utilizó. [Fotografía]. Página 39.

Fig. 71. Roda, Ana. (2023). Inclinación de la cabeza en la vía para mirar el suelo e inclinación de la cabeza para ver la instalación. Mismo ángulo. [Representación]. Página 40.

Fig. 72. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 73. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 74. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 75. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 76. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 77. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla pequeña. [Fotografía]. Página 40.

Fig. 78. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla grande. [Fotografía]. Página 41.

Fig. 79. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla grande. [Fotografía]. Página 41.

Fig. 80. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla grande. [Fotografía]. Página 41.

Fig. 81. Roda, Ana. (2023). Resultados de la instalación con la pantalla grande. [Fotografía]. Página 41.

Fig. 82. Roda, Ana. (2023). Resultado final de la instalación *Sobre el recorrido: vida, descomposición y muerte*. [Fotografía]. Página 41.