

TRABAJO DE FINAL DE GRADO  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA  
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA  
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

**CUENCA Y LA LINEA FERREA 310.  
ESTUDIO Y ANÁLISIS SOBRE EL IMPACTO  
DEL TREN EN LA CIUDAD.**

Autor: **Alberto Carretero Valdés**

Cotutor 1: **Ana María Portales Mañanos**

Cotutor 2: **David Urios Mondéjar**

Curso académico: **2019/2020**

## RESUMEN

La ciudad de Cuenca tiene una deficiente relación con el trazado de la línea férrea convencional. Esta situación ha generado un problema que ha sido arrastrado durante muchos años y que únicamente ha ido empeorando con el transcurso del tiempo. Este trabajo, se desarrolla desde la mirada al pasado y el análisis del presente, con objeto de plantear algunas posibles ideas a considerar en la evolución urbana de este enclave singular. Para ello se plantea el inicio de la investigación en el siglo XIX con la aparición del tren. Se hace un repaso de su llegada a Cuenca para poder dar contexto a los problemas actuales. Posteriormente se analiza la situación actual para la obtención de unos puntos claros a considerar en el futuro de la infraestructura.

## PALABRAS CLAVE

Cuenca, Tren, Ferrocarril, Urbanismo, Análisis, Despoblación, Estación, AVE

## ABSTRACT

The city of Cuenca has a poor relationship with the conventional rail line layout. This situation has created a problem that has been dragged on for many years, and that has only gotten worse over time. This work is developed from the look at the past and the analysis of the present, in order to propose some possible ideas to consider in the urban evolution of this singular enclave. For this, the beginning of the investigation in the XIX century with the appearance of the train is proposed. His arrival in Cuenca is reviewed in order to give context to the current problems. Subsequently, the current situation is analyzed to obtain clear points to consider in the future of the infrastructure.

## KEYWORDS

Cuenca, train, railway, análisis, town planning, depopulation, AVE

# Contenido

RESUMEN.....	1
PALABRAS CLAVE.....	1
MOTIVACIÓN DE ESTUDIO .....	3
OBJETIVOS .....	3
MATERIAL Y METODOS.....	4
INTRODUCCIÓN .....	5
I. APARICIÓN DEL TREN E IMPACTOS INMEDIATOS. ....	6
1) La llegada del tren a las ciudades españolas del siglo XIX. ....	6
2) La expansión de la red ferroviaria nacional y la demora de su llegada a Cuenca. ....	9
3) La finalización de la línea férrea 310. El esperado tramo Cuenca-Utiel .....	13
4) La explosión demográfica del cambio de siglo. ....	16
5) El escaso impacto económico del ferrocarril y la tímida industrialización. ....	18
6) Expansión de una ciudad rodeada de barreras. ....	20
7) Contextualizando el presente. El tren en Cuenca desde la aparición de RENFE hasta la llegada del AVE. (1950 – 2020) .....	27
II. ANÁLISIS DE LA CIUDAD Y EL PRESENTE DEL TREN.....	32
1) Los problemas de la ciudad y su relación con la fractura. ....	32
2) La relación física del tren y Cuenca.....	41
3) Estado de la estación de ferrocarril y los terrenos de ADIF.....	45
4) Uso del tradicional y su convivencia con la Alta Velocidad Española.....	51
III. EL TREN CONVENCIONAL EN EL ACTUAL CONTEXTO URBANO.....	54
1) Operaciones resueltas en otras ciudades de España.....	54
2) Planteando escenarios de futuro del tren en Cuenca. ....	61
CONCLUSIONES .....	70
BIBLIOGRAFÍA .....	72
Libros .....	72
Listado de imágenes .....	74
Anexo fotográfico del apartado II.....	75

## MOTIVACIÓN DE ESTUDIO

Como cualquier otro estudiante que esté realizando este trabajo al final del grado, intervenir sobre tu localidad de origen pose ese interés de investigar, para tratar de entender y saber más sobre el lugar donde creciste.

Yo he vivido mirando las vías del tren. La ventana de mi habitación da a ellas con unas vistas que enmarcan unos amplios terrenos abandonados, que actúan como una lengua de campo que penetra en la ciudad. La maleza cubre el área, y es habitual ver a adolescentes paseando por ellos cada tarde, los dueños sacar a correr a sus perros y cada cierto tiempo, la estampa de un rebaño de ovejas que limpia toda esa vegetación.

El problema del tren es algo ya estudiado, que ha querido ser resuelto por los diferentes gobiernos locales que han ido sucediéndose, a pesar del aparente desinterés de la ciudadanía de esta ciudad, fruto de años de inacción y abandono del problema.

Cuenca es una ciudad pequeña, carente de recursos económicos para tratar grandes proyectos, que debe cuidar cada uno de las oportunidades de las que disponga. Es por eso, que estos terrenos, junto con el tren convencional, deben ser uno de esos recursos a revalorizar. Ya que, si se abandonan, los conquenses pierden.

## OBJETIVOS

Este trabajo busca de una manera genérica, permitir una visión de la relación de Cuenca con la infraestructura del tren convencional. Tratar de juntar y sintetizar todos los estudios ya realizados acerca del impacto del tren en la ciudad, desde su concepción hasta la actualidad, sin pretender ahondar en el futuro del mismo.

Trataré de no tener un ánimo preconcebido acerca de la situación y el futuro del tren, con una opinión que surja desde la mayor imparcialidad posible, donde únicamente mi criterio como estudiante de arquitectura, y no como conquense tenga valor. Sin embargo, dada la motivación y cercanía, es posible que no pueda evitarlo.

## MATERIAL Y METODOS

Para la realización de este trabajo se ha recopilado una extensa bibliografía, en la Biblioteca Pública Municipal de Cuenca, en la Biblioteca Pública Fermín Caballero, el Colegio de Arquitectos de Cuenca, en el Archivo Histórico Provincial de Cuenca, en el Archivo de la Diputación Provincial, el Ayuntamiento y en las oficinas de ADIF en Cuenca.

Se han solicitado aparte de libros, que han permitido una amplia base histórica, informes en los organismos antes mencionados. Además de consultas a algunos actores relacionados con el tren tradicional en Cuenca. No se han podido obtener todos los deseados, pero si alguna respuesta por parte de sus autores.

Después de la lectura de todos estos documentos, la gran mayoría de los artículos de revistas antiguas o informes técnicos acerca de las vías, se ha realizado una selección de aquellos más relevantes. A través de estos documentos se ha tratado de resumir todo el proceso histórico de la construcción de la línea férrea 310.

También se ha realizado un estudio de campo acerca del estado de las vías a su paso por la ciudad, de los edificios vistos desde la vía, perspectiva generalmente oculta y olvidada, comprobando y valorando los impactos causados sobre estos por la proximidad del tren.

Por otro lado, se ha realizado un análisis general de equipamientos y diferencias existentes entre la ciudad al norte y al sur de las vías, señalando así los problemas causados por la existencia de las vías y otros cuya solución se podría hallar en la retirada de estas.

# INTRODUCCIÓN

La ciudad de Cuenca históricamente ha sufrido la etiqueta de ser una población sin infraestructuras, carente de cualquier importancia económica que pudiera darle relevancia. A pesar de su enclave estratégico como zona de paso entre la capital de España, Madrid, y uno de los principales puertos del país, Valencia.

Durante los siglos XVIII y XIX, Cuenca es una ciudad castellana marginada que sobrevive en la economía nacional gracias a una industria textil artesanal y ganadera, incapaz de alcanzar los niveles de producción de una economía dinamizada por las revoluciones industriales que acontecen en Europa y algunos puntos de España.

Tomamos este punto como referencia para empezar trabajo. La expansión de la red ferroviaria nacional aseguraba la apertura de nuevas rutas comerciales, dinamizando mercados y permitiendo el abastecimiento de zonas remotas. La ciudad espera así poder poner fin a este aislamiento que sufre mediante la proyección de la línea férrea 310 que uniría Madrid y Valencia en su trazado más corto, por Cuenca.

La llegada del tren a la provincia prometía poner la ciudad en el mapa de España, una inyección económica y una mejora de infraestructuras que la situaría a la par de otras regiones del país. Sin embargo, no sería hasta un siglo después de la llegada de la locomotora a la península, cuando Cuenca contará con una línea férrea funcional que atravesase completamente la región.

En la actualidad, casi siglo y medio después de la llegada del tren, Cuenca es una ciudad insertada en una potente orografía que la hace famosa, fracturada en su ciudad baja por dos surcos, uno natural como es el río Júcar y otro artificial formado por las vías férreas, completamente desatendidas y desfasadas. A día de hoy, en 2020, dichas vías únicamente se ven recorridas por cuatro trenes al día y que, debido al abandono institucional, a la despoblación generalizada de la provincia y la rivalidad con el tren de alta velocidad a la ciudad, tienen un futuro poco esperanzador.

# I. APARICIÓN DEL TREN E IMPACTOS INMEDIATOS.

## 1) La llegada del tren a las ciudades españolas del siglo XIX.

España a mediados del siglo XIX tenía una población urbana superior a otras regiones europeas, la cual se encontraba distribuida en ese momento en numerosas ciudades<sup>1</sup> pequeñas. La población urbana de España se duplicaría en el tramo desde 1850 a 1913<sup>2</sup>. Todo este crecimiento de la población se vio reflejado en las expansiones que sufrieron las principales ciudades durante ese periodo. Lo destacable de todo este crecimiento demográfico es la falta de crecimiento económico de España comparándola con otros países europeos, donde sí hubo un notable desarrollo industrial. Y aunque la industrialización no sería el único factor determinante de este crecimiento, sí que se le puede considerar el más importante.

En 1850 nos encontramos con un país estancado todavía en una etapa preindustrial, que trataba de arrancar hacia la modernidad. Este escaso dinamismo era generalizado por todo el territorio nacional, lo que provocaría un primer fenómeno migratorio hacia las áreas que encabezaban la industrialización en solitario hasta la mitad del siglo XX, como Madrid, Barcelona y el País Vasco.

La evolución y recomposición de las urbes con la llegada del tren a la ciudad del siglo XIX se fraguó básicamente en torno a dos modelos<sup>3</sup>. En el primero de ellos, el tren penetraba en la muralla de la ciudad, donde era necesario derribar edificación para preparar los terrenos y la apertura de entradas en la muralla. Es el caso típico de las ciudades que constituían final de línea donde buscaban, además, establecer la estación en un punto central, como es la ciudad de Barcelona y su estación de Francia. El segundo modelo consiste en el emplazamiento de las instalaciones ferroviarias en la periferia de la ciudad, en el exterior de la muralla donde su situación era más adecuada para las necesidades del tren.

---

<sup>1</sup> Considerando ciudad a un núcleo con una población superior a los 5.000 habitantes en España, según el criterio de autores como Perez Moreda & Reher (2003), donde exige condiciones de edificación y concentración de la población a parte del número de habitantes.

<sup>2</sup> (Bardet & Dupaquier, 2001)

<sup>3</sup> (Cayón García, Vidal Olivares, & Muñoz Rubio, 2002).

El emplazamiento donde se situarían las estaciones de ferrocarril, en la periferia de los núcleos urbanos, condicionarían la expansión de estos, atrayendo hacia ellas la expansión de la urbe como focos de actividad y comercio, pero situando a su vez las murallas férreas que supondrían las vías. Los impactos de esta influencia contradictoria en la ordenación, serán visibles años después, cuando estas mismas estaciones sean engullidas por la trama urbana creando elementos incómodos para la misma. Las ciudades envuelven las instalaciones sin considerar el medio de transporte, bien dándole la espalda, bien, sencillamente, ignorándolo.

De manera genérica, podemos afirmar basándonos en el estudio “Historia del Urbanismo en España III”<sup>4</sup> que se pueden identificar dos etapas urbanísticas en las ciudades de España durante el cambio de siglo.

La primera etapa vendría a ser desde mediados del siglo XIX hasta principios del XX, donde destaca el aumento de población causado por el inicio de la emigración rural, que busca trabajo en las nuevas industrias. Los edificios empiezan a tener más plantas, se expanden los límites urbanos, saliendo de los límites amurallados, en muchas zonas con el planteamiento de ensanches. Se mantienen o agudizan los problemas sanitarios debido al crecimiento demográfico y se producirán numerosas desamortizaciones al clero.

La segunda etapa, se inicia a comienzos del siglo XX y finaliza con la dictadura franquista y el Plan de Estabilización de 1959<sup>5</sup>. Se caracteriza por un mayor desarrollo industrial, lo cual atraería aun a más gente a las grandes ciudades. Coincidiría esto con tiempos políticos convulsos: la dictadura de Primo de Rivera, la Segunda República y la dictadura de Franco. Debido a ello no se atendería adecuadamente la planificación urbana y surgirían los barrios obreros en torno a las periferias y zonas industriales, ajenos ya a cualquier ordenación en torno al ferrocarril. Esta nueva forma de edificación, autoconstruida, reduciría la densidad de la población y aumentaría el área edificada,

---

<sup>4</sup> (Terán, 1999)

<sup>5</sup> El conocido como “Plan de Estabilización” fue un decreto ley producido durante la dictadura que permitió la devaluación de la peseta, la liberación de importaciones y la apertura del capital extranjero. Produciendo un importante crecimiento de la economía española entre los años 1960 y 1974.

expandiendo rápidamente las ciudades, que alcanzarían y engullirían a las estaciones de tren.

El ferrocarril permitió el acercamiento de grandes núcleos de población, acortando el tiempo necesario para desplazarse de uno a otro. Sin embargo, también dio lugar al aumento de diferencia entre regiones<sup>6</sup>, esta infraestructura provocaría cambios en la jerarquía urbana nacional, facilitando el éxodo rural y las migraciones interurbanas, mejorando su crecimiento demográfico y económico en perjuicio de otras no conectadas. Si bien la presencia del tren provocaría de forma variable el crecimiento de la ciudad, la falta de este sí que anclaría el desarrollo de la misma. No se podría demostrar que factor era desencadenante del otro, si la industrialización o la llegada del ferrocarril a la ciudad.

---

<sup>6</sup> (Krugman, 1991)

## 2) La expansión de la red ferroviaria nacional y la demora de su llegada a Cuenca.

El siglo XIX es el siglo del tren, cuando durante el final de la primera revolución industrial, se emplearía como medio de transporte al inaugurarse la línea Stockton-Darlington en 1825.

Dos décadas después, tras numerosos intentos frustrados por la situación bélica de la guerra carlista, se instalaría por primera vez en la España peninsular<sup>7</sup> la línea Barcelona-Mataró en 1848, y la línea Madrid-Aranjuez en 1851.

La primera Ley Ferroviaria española se publica en 1844, y ante las complicaciones provocadas por la inestabilidad política y económica de la época, se favorece la iniciativa privada, tanto nacional como internacional, con lo que surgirían numerosas compañías ferroviarias que impondrían a partir de sus intereses el trazado de la red. Con esto, se consiguió que durante el periodo entre 1855 y 1865 hubiera una potente expansión por todo el territorio nacional de la red de vías de 477,2 kilómetros a 4832,6 kilómetros; y al finalizar el siglo España contaría con 12.800 km del camino de hierro, pero bastante limitadas a las regiones más industrializadas<sup>8</sup>.

La red ferroviaria nacional comenzaría su expansión en 1848, donde se priorizaría la conexión de las principales ciudades con los centros industriales y puertos marítimos. Sin embargo, debido a que su construcción se realizó por intereses privados, su distribución estaría muy concentrada en ciertas áreas, marginando grandes regiones carentes de interés económico<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> El primer ferrocarril en suelo español se inauguraría en la actual Cuba el 19 de noviembre de 1837, entre La Habana y Benjucal.

<sup>8</sup> Las regiones de Madrid, Barcelona y el País Vasco.

<sup>9</sup> El noroeste peninsular no estaría unido por tren hasta 1890 y la última capital de provincia conectada a la red sería Teruel en 1901, cuando toda la región del noreste y sur de España ya contaba con una amplia red de ferrocarriles desde 1868.

Sin embargo, este planteamiento de la red ferroviaria produciría una red escasa, pero probablemente sobredimensionada en relación a las necesidades reales de movilidad. De esta forma, gran parte de la infraestructura no estaría plenamente utilizada, y los proyectos iniciales tendrían problemas de rentabilidad, lo que provocaría una desaceleración en la construcción de nuevas vías a partir de 1866<sup>10</sup>.

En el año 1845, aparecería por primera vez el nombre de Cuenca en los planes de la red, al vender la concesión Madrid-Valencia pasando por Cuenca a capital inglés. Sin embargo, las previsiones de la ejecución de esta línea no serían muy claras, cuando en 1852 se inicia la gestión de la construcción del tramo, Aranjuez-Almansa, firmándose ese mismo año un acuerdo que prometía ejecutar desde Cuenca un tramo que la uniera con dicha línea.

En el 1856, se cambiaron los permisos acerca de la concesión de la línea Aranjuez-Cuenca-Minas de Henarejos<sup>11</sup> a otra persona, devolviendo unas esperanzas que se esfumarían rápidamente al establecerse en 1858 el primer contacto férreo entre Madrid y un puerto del Mediterráneo por Alicante, con una longitud de trayecto de 490 km.

Esto iniciaría un conflicto de intereses con la compañía ferroviaria más grande de España en ese momento la MZyA<sup>12</sup>, dueña de la línea recién construida, y que trataría de torpedear la construcción de cualquier otro trayecto que uniera la capital del país con el levante, y que pudiera rivalizar con su dominio en la zona.

En 1864 se ejecutará una nueva Ley de Ferrocarriles que pretende solucionar las lagunas de la anterior de 1855; donde se les había dado mucho peso a los intereses privados al trazado de la red. Esta nueva ley prioriza y habla de la necesidad de establecer comunicación ferroviaria con la región de Cuenca y Teruel con Valencia, las cuales se habían visto aisladas y rodeadas del ferrocarril. Aquí habrá una serie de propuestas, de

---

<sup>10</sup> (Marti-Hennenberg, Franch, & Morillas-Torné, 2013).

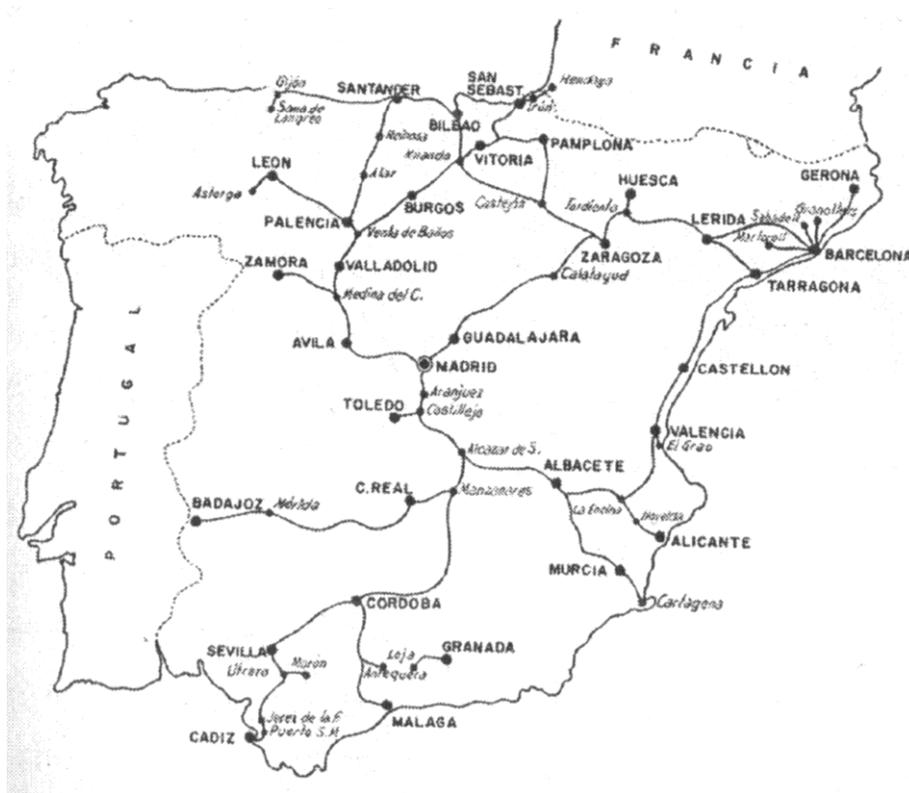
<sup>11</sup> Habrá planes de explotación de carbón mineral en la localidad de Henarejos, principal justificación económica que se daría para la construcción de la vía.

<sup>12</sup> Denominaremos MZyA a la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante. Esta compañía fundada en 1856, extendió y controló gran parte de la red ferroviaria española hasta principios de siglo XX.

ayuntamientos, organismos, personalidades y compañías, acerca de cómo se debería resolver el trazado del tren a través de la provincia conquense.

En 1868, tras una larga búsqueda de contribuyentes y acuerdos, se funda la Compañía del Ferrocarril de Aranjuez a Cuenca y Minas de Henarejos, estableciendo un capital social de 138.000.000 reales. Se da inicio a la construcción del trazado, que se paralizará poco después, debido al cambio de contratista y a la incapacidad del Ayuntamiento de Cuenca de hacer efectivo el pago de las acciones que le habían sido asignadas.

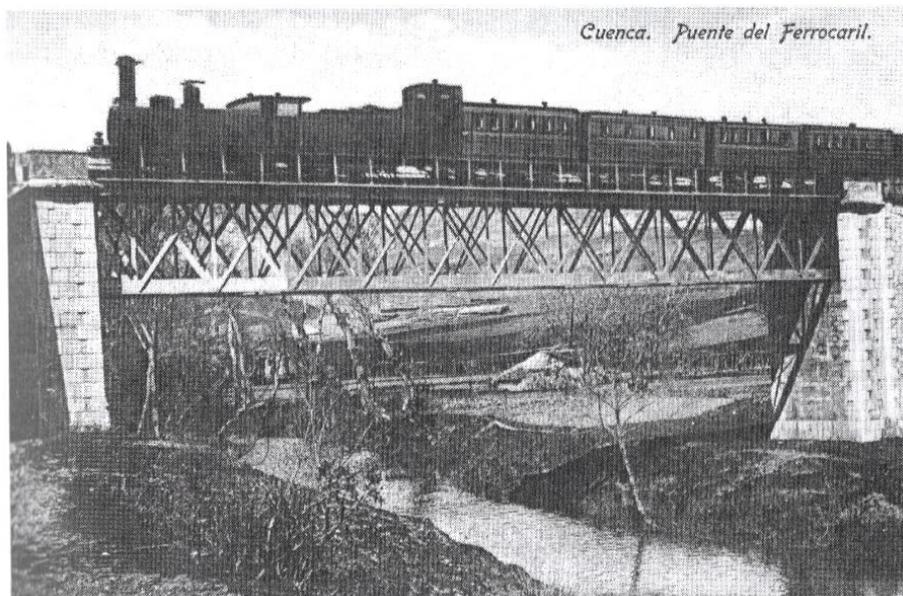
Comenzaron así una serie de pleitos, incumplimientos de contrato, intereses cruzados y falta de pagos, que coincidirán durante un periodo de inestabilidad política con la tercera guerra carlista, la cual golpeará duramente a la provincia.



1 Red de ferrocarriles españoles de vía ancha 1867

Todo esto provocará que la construcción del tramo Aranjuez-Cuenca estuviera prácticamente detenido y se realizara de manera muy intermitente. Finalmente, en 1876<sup>13</sup>, el Congreso de los Diputados concedió una última y nueva prórroga para la construcción de las obras, justificada en la necesidad causada por el conflicto carlista. En ese año el estado de la obra era bastante desalentador. El tramo de Aranjuez-Tarancón no contaba todavía con un estudio técnico y el de Tarancón-Cuenca, ya definido, apenas había empezado su construcción.

La obra se irá realizando de manera intermitente durante largos años, hasta que, el 12 de Julio de 1883, 31 años después de empezar las primeras gestiones, la locomotora llega a la ciudad del Júcar desde Aranjuez, con regocijo de la población.



*2 Primera locomotora en cruzar el Júcar a su llegada a Cuenca, 12 Julio 1883*

---

<sup>13</sup> Aquí habían pasado doce años desde la concesión definitiva de la línea y siete desde la construcción de la sociedad responsable.

### 3) La finalización de la línea férrea 310. El esperado tramo Cuenca-Utiel

Debido a los problemas financieros que arrastraría la construcción de la línea Aranjuez-Cuenca, esta sería absorbida por la MZyA en 1884, pero no dio ningún servicio hasta un año después, el 5 de septiembre de 1885<sup>14</sup>. Anteriormente, en 1868, se había comenzado la obra del ferrocarril Valencia-Utiel, pero con problemas similares de falta de financiación.

Sería necesario que, en 1872, se constituya la Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel, con el objetivo exclusivo de la construcción y explotación del ferrocarril de Valencia a Cuenca. Estaba planeado que tuviera dos ramales desde Landete, uno a Teruel y otro a las minas de Henarejos. Contaría con un capital social de 55.500.000 pesetas, que después de la cesión de derechos al Banco Regional Valenciano, conseguiría llevar el tren hasta Utiel en 1887. Serían 90 kilómetros de vía los que unirían la región vinícola con Valencia.

En ese momento, el interés de acabar los 95 kilómetros que separaban Cuenca y Utiel era mínimo, y se volvería nulo cuando, en 1892, la Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia sea absorbida por la otra gran empresa, Caminos de Hierro del Norte de España S.A.<sup>15</sup> En este punto, los intereses de las dos mayores empresas del panorama ferroviario español harían que cualquier intento por parte de los conguenses de acabar el tramo resultara inútil.

Durante los años siguientes, se planificó un proyecto de construcción de otra nueva vía que recibió mucha atención por parte del gobierno central, dada la necesidad urgente de unir ambas ciudades de forma eficaz. Se proponía un trazado directo Madrid-Valencia por Motilla del Palancar. Esto provocó un enfrentamiento directo entre ambas compañías, e incluso obligaría a MZyA a posicionarse a favor de la conclusión del tramo Cuenca-Utiel,

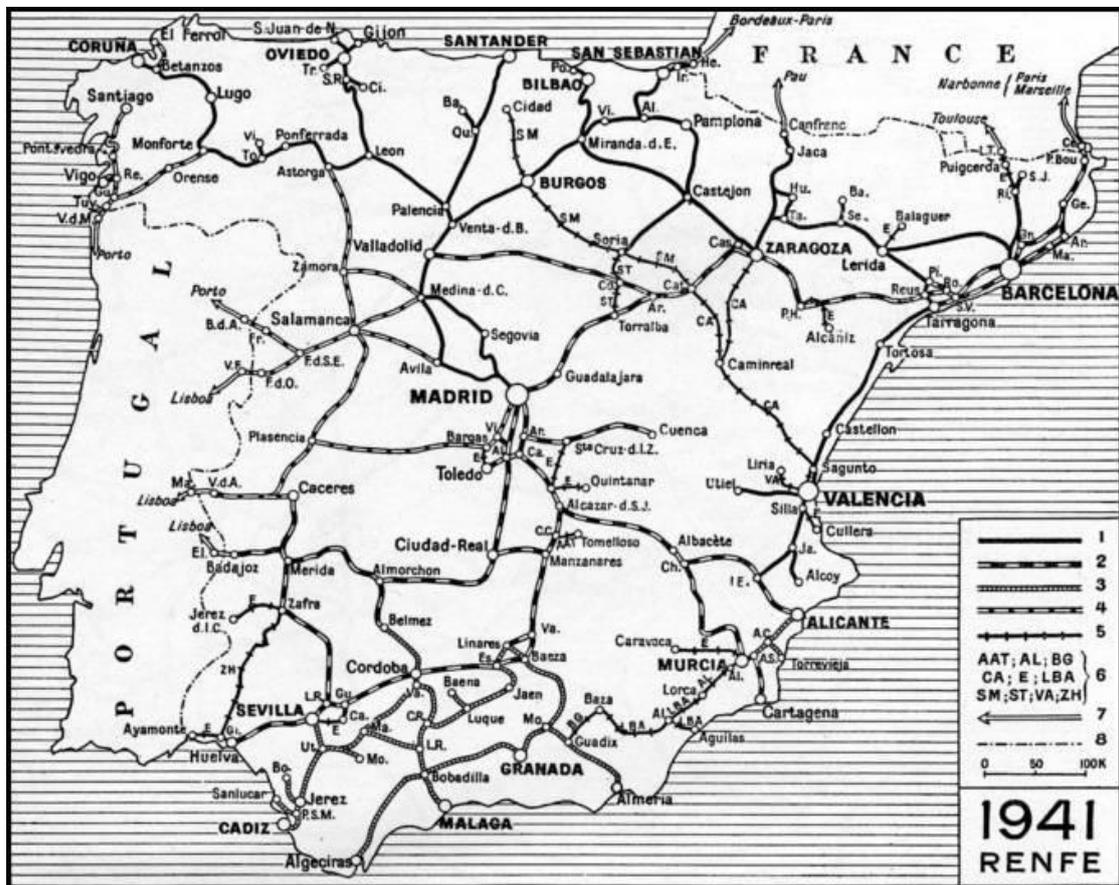
---

<sup>14</sup> Esta fecha aparece en numerosas fuentes e incluso en una placa conmemorativa en la estación de tren de Cuenca como la fecha original de puesta en servicio, siendo esto erróneo.

<sup>15</sup> Fundada en 1856, construirá y poseerá la línea Irún-Madrid y cualquiera de sus ramales, llegando a ser la segunda compañía ferroviaria con más kilómetros de vías.



Públicas se haría cargo de la construcción del tramo, y el 25 de noviembre de 1947, daría por concluida la línea férrea 310, Madrid-Cuenca-Valencia, 102 años después otorgarse la primera concesión.

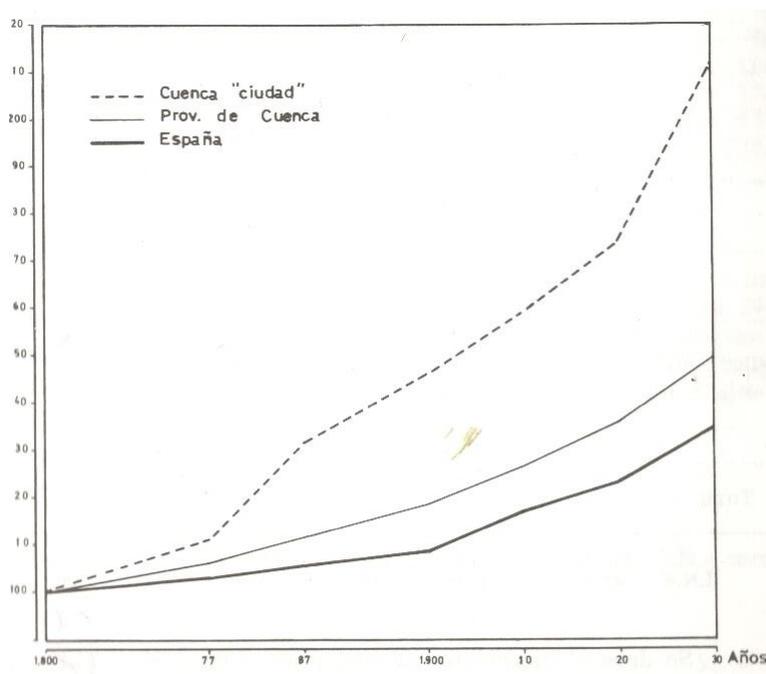


4 Mapa general de la red ferroviaria en la fundación de RENFE (1941)

Cabe destacar el enorme repertorio que supuso este último tramo para la ingeniería civil, 21 túneles que suman casi 10 kilómetros de galerías y 13 viaductos. Algunos de estos puentes son auténticas maravillas de la ingeniería nacional, como el Torres Quevedo, el de Mira o el altísimo Viaducto del Imposible. Sin embargo, a pesar de todo este desarrollo técnico, la línea no conocerá ninguna mejora hasta el día de hoy, ni catenarias, electrificación ni desdoblamiento en ningún kilómetro. Solo mencionar el tramo que se habilitará para el servicio de cercanías en Valencia y las reformas debido al nuevo cauce del Turia.

#### 4) La explosión demográfica del cambio de siglo.

A partir de 1850, la ciudad de Cuenca empieza a desarrollar un crecimiento demográfico explosivo; con un crecimiento hasta principios del siglo XX del 85%, pasando de una población de 6.384 habitantes en 1856, a 10.756 en 1900 y a los 18.945 en 1935. Este crecimiento fue muy superior a la media de crecimiento demográfico del país<sup>16</sup>, gracias a la inmigración que experimentó la ciudad. La procedencia de estos emigrantes era principalmente de la misma provincia, causada por una sobrepoblación y la ruina de la sociedad agraria tradicional, aunque también vendrán migrantes de las provincias colindantes.



5 Dinámica demográfica en España, Cuenca ciudad y su provincia (1860-1930)<sup>17</sup>

Sin embargo, todo este gran crecimiento se vio reducido debido a picos de mortalidad de carácter epidémico, gripe y cólera principalmente. Esta situación era causada

<sup>16</sup> Sin embargo, no es un crecimiento único en España, algunas ciudades como Granada, Valladolid o Segovia experimentaron un crecimiento similar durante las primeras décadas del siglo XX.

<sup>17</sup> Gráfico realizado por Miguel Ángel Troitiño Viñuesa, (Viñuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

por la hacinación y la falta de planeamiento en la expansión de una ciudad sin preparación urbanística ni económica, la cual se ve incapaz de recibir a toda esta población.

Este crecimiento no fue homogéneo; no será hasta principios del siglo XX cuando el principal motivo de este crecimiento sea la caída de la mortalidad debido al incremento de inversiones sociales y al pequeño repunte de la economía local. La desviación del Huecar, la urbanización de las huertas entre la calle de los Tintes y Carretería, junto a las medidas de saneamiento que se dieron en muchos puntos de la ciudad, ayudarían a reducir la tasa de mortalidad de forma constante. Se pasaría de 34,2 por 1000 en 1900 a 20,4 por 1000 en 1935.<sup>18</sup>

Llegarán emigrantes de gran variedad de ramas de actividad. Gran parte de ellos, ocuparán puestos en el clero, la administración, actividades laborales, profesiones liberales o comercio. No obstante, la principal ocupación de la población emigrante será el servicio doméstico. Queda claro que no se les puede considerar un grupo marginado.

Años	Habitantes	Incremento absoluto	Indice	Tasa anual interpa-dronal (°/∞)
1856 ... ..	6.384	—	100	—
1860 ... ..	7.385	+ 1.001	116	+ 37
1870 ... ..	7.899	+ 514	124	+ 7
1877 ... ..	8.205	+ 306	129	+ 5
1885 ... ..	9.204	+ 999	144	+ 14
1887 ... ..	9.747	+ 543	153	+ 29
1897 ... ..	10.916	+ 1.169	171	+ 11
1900 ... ..	10.756	— 160	168	— 5
1910 ... ..	11.721	+ 965	184	+ 9
1915 ... ..	12.043	+ 322	189	+ 5
1920 ... ..	12.816	+ 773	201	+ 13
1925 ... ..	12.214	— 602	191	— 10
1930 ... ..	15.599	+ 3.385	244	+ 50
1935 ... ..	18.945	+ 3.346	297	+ 40
TOTAL ... ..	—	+ 12.561	—	+ 14

6 Evolución demográfica de Cuenca (1856-1935)<sup>19</sup>

<sup>18</sup> (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

<sup>19</sup> Tabla realizada por Miguel Ángel Troitiño Viñuesa, (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

## 5) El escaso impacto económico del ferrocarril y la tímida industrialización.

La economía de la ciudad de Cuenca pasa por claros y oscuros a lo largo de la historia. Partiendo de ser una activa urbe con una gran economía textil, gracias a la abundante ganadería de la provincia. Llegaría a tener una población de 10.000 habitantes a finales del siglo XVI, que iría mermando de forma intermitente debido, entre varios factores, a la falta de una clase burguesa y nobiliaria en la ciudad, esenciales para la actividad económica en aquel momento.

Esta industria textil que caracterizaría a la ciudad, vería el final de su época dorada con los conflictos bélicos de la Guerra de la Independencia y las posteriores guerras carlistas, que harían desaparecer los telares de los que disponía la ciudad. Esto, junto con las desamortizaciones liberales del siglo XIX, provocaría que la única clase dominante de la ciudad, el clero, perdiera mucha capacidad económica.

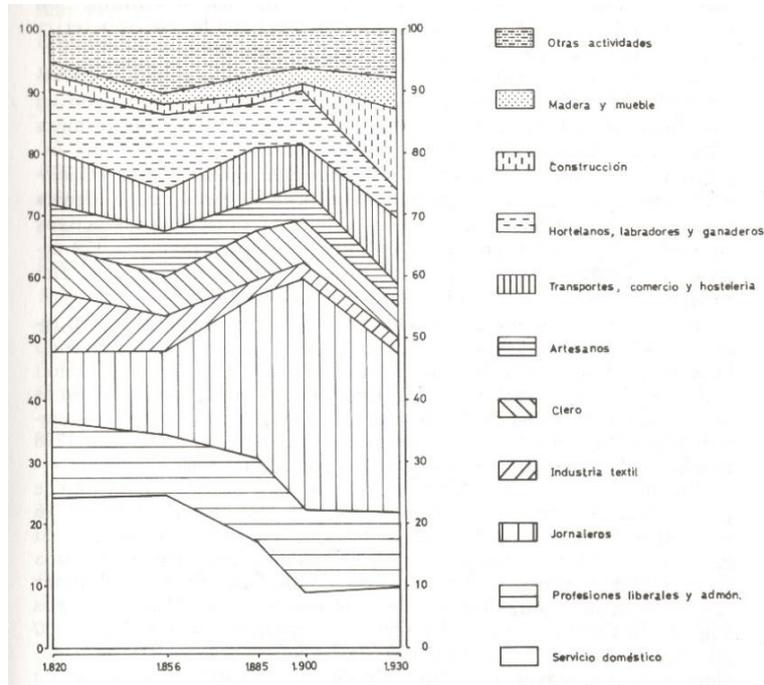
La llegada del tren a la provincia prometía poner fin al aislamiento causado por falta de infraestructuras de la región, dado que la red de carreteras en aquel momento era igualmente deficiente. Ciertamente, la escasa actividad económica y la falta de una burguesía cuyos intereses dieran cierto peso a la operación, fueron los principales motivos del retraso de la llegada del tren. “Tanto podía ser la falta de recursos financieros, dispuestos a invertir en esta vía, como la ausencia de una auténtica burguesía conculse capaz de comprometerse en la empresa. Esta última afirmación nos la confirma el hecho de que, durante estos años, todos los proyectos del boom ferroviario, ya fueran más o menos realistas, corresponden siempre con la iniciativa extraprovincial”<sup>20</sup>.

La llegada tardía del tren impediría que la ciudad se apuntara a una industrialización temprana, como ocurrirá en otras regiones de España. Una vez estuviera conectada no haría más que demostrar el aislamiento en el que se encontraba, y su incapacidad para poder salir de ahí y abandonar la fase artesanal, como lo muestran los tímidos intentos de recuperar su industria tradicional. La mayor parte de la actividad económica de la ciudad la ocupará el

---

<sup>20</sup> (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

sector terciario, el cual nunca bajará del 40% del total de la población activa y el clero, que, a falta de una clase burguesa y nobiliaria en la ciudad, adquiriría el papel dominante.



7 Dinámica de las ramas de actividad en Cuenca (1820-1930)<sup>21</sup>

En líneas generales, la dinámica de las ramas de actividad serán un reflejo fiel del estancamiento de la economía. Se puede ver en este gráfico, como se dispara el sector de la construcción coincidiendo con la expansión de la ciudad, así como el sector de jornaleros, bastante impreciso en su definición, será el principal sector donde encontrará trabajo la población.

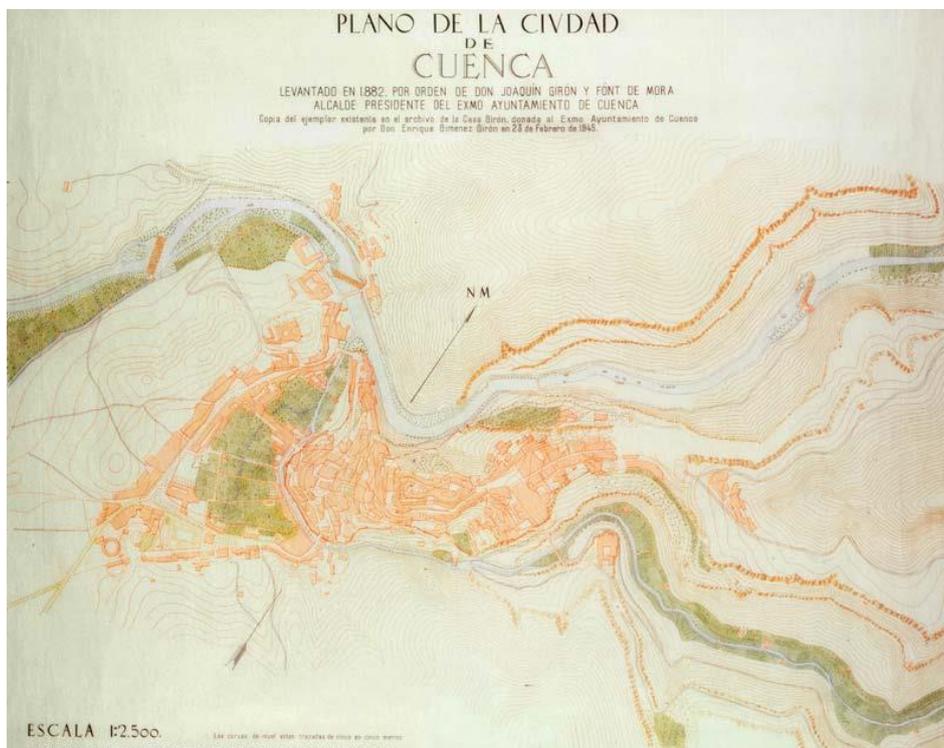
A comienzos del siglo XX, la ciudad verá un pequeño repunte con la explotación de sus recursos forestales. Surgirán numerosas serrerías que ayudarán a justificar la construcción del tramo Cuenca-Utiel y a concluir el trazado final. Sin embargo, esta no sería suficiente para repuntar la actividad económica de la ciudad mientras que el sector agrario perdería peso día a día.

<sup>21</sup> Gráfico realizado por Miguel Ángel Troitiño Viñuesa, (Viñuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984) en el que se muestra el porcentaje de los diferentes empleos entre 1820 y 1930

## 6) Expansión de una ciudad rodeada de barreras.

La ciudad de Cuenca es famosa por su orografía complicada, caracterizada por el paso de dos ríos, el Júcar y el Huécar, y las hoces que estos han erosionado con su interminable corriente. En este apartado se explicará cómo la ciudad desciende de la montaña y abandona su casco histórico mientras, en un intento de alcanzar el siglo XX, se expande carente de ningún control administrativo consiguiendo sortear los ríos y el ferrocarril.

Para empezar a hablar acerca del crecimiento de la ciudad fuera de las murallas, es necesario remontarse al siglo XVI. En dicho siglo Cuenca experimenta un crecimiento espacial, que le permitió una capacidad poblacional superior al número de habitantes de la ciudad a mediados del siglo XIX, teniendo registro de un total de 1.506 edificios, de los cuales solo 109 se encontrarían fuera de intramuros<sup>22</sup> y dando una ciudad de concepción vertical que desborda por sus hoces, apilando sus edificios unos encima de otros.



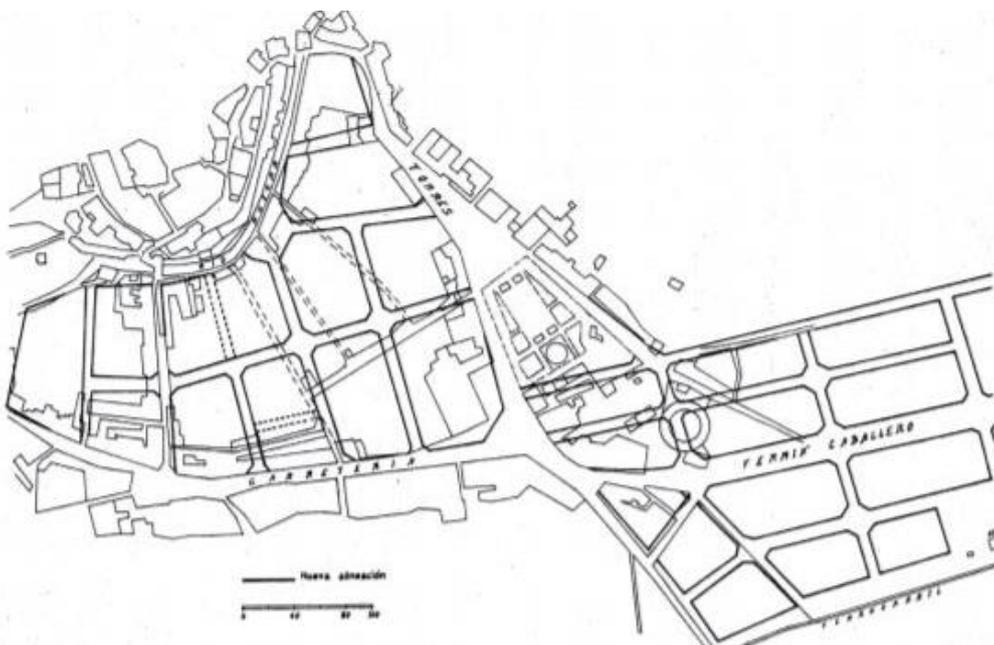
8 Plano de Cuenca de 1882, autoría desconocida

<sup>22</sup> (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

La llegada del tren a finales del siglo XIX coincidiría con una ciudad que trata de industrializarse, y que experimentará unos enormes cambios en su ordenación; muchos de ellos serán consecuencia del gran aumento de la población y la consecuente aparición de suburbios periféricos más que de una planificación anticipada. Durante estos años, comenzaría a desplazarse el centro de la ciudad a la parte baja, abandonando el centro histórico de la ciudad alta. Se inicia así un proceso de deterioro y abandono por parte de la administración, a pesar de seguir soportando una importante población residencial.

Desde el punto de vista espacial, el plano de finales de siglo XIX apenas conoce transformaciones inmediatas a la llegada del ferrocarril, que genera una “muralla de hierro” que la ciudad tardará años en sobrepasar. La actividad edificatoria de quedaría limitada casi exclusivamente a la renovación de algún edificio.

Cabe destacar que Cuenca no contaría con un Plan de alineaciones hasta 1887, después de numerosos toques de atención al saltarse la normativa estatal, en el cual se trataría de organizar por primera vez el plano urbanístico de Cuenca. Este Plan se quedaría muy corto en planificación, debido a que, únicamente abarcaría el casco histórico y la nueva zona de la estación hacia la cual se volcaría todo el desarrollo planeado de la ciudad<sup>23</sup>.



9 Plan de alineaciones de Rafael Alfaro (1887)

<sup>23</sup> (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

Sin embargo, a pesar de estos planes de expansión de la ciudad hacia el tren, debido entre otros motivos a las buenas condiciones topográficas, y la numerosa cantidad de caminos que comunicaban con edificaciones y pueblos cercanos, la presencia de almacenes y serrerías de madera impedirían este avance.

Debido a su situación, se convirtió en el enclave favorito para estas amplias industrias, las cuales, debido a su importancia en la economía de ciudad, impidieron el desarrollo residencial de esta en torno a la carretera de Valencia, la cual se vio invadida por el uso industrial hasta que la revalorización del suelo compensara enormemente el traslado. Se puede apreciar la escasa capacidad o interés de intervención en la zona en el hecho de que no hubo un paseo que conectara la ciudad con el tren hasta 1898. Las consecuencias de este plan serían escasas, aunque sentarían las bases para los posteriores. Cuenca acabó el siglo XIX con numerosos problemas sin resolver, los cuales poco a poco irían tratando de solventarse en los siguientes años.

Con el cambio de siglo, llegarían los primeros pasos para atravesar el tren. En la década de los años 20 se dará la construcción del paseo de la Calle de la Alameda, hoy Avenida de Castilla la Mancha. Dicho paseo cruzaría las vías férreas por debajo, y uniría el centro de la ciudad con la plaza de toros y la zona residencial que estaba surgiendo a su alrededor mediante una avenida. Esta constituirá el embrión de una nueva zona de servicios urbanos.

Además, se realizó un estudio acerca de la supresión del paso a nivel, que sigue a día de hoy en la calle Diego Jiménez, motivado por la compañía de MZyA a cambio de la ampliación de la calle antes mencionada.

Ciertamente, el tren no actuaba como barrera infranqueable, pero si actuó como factor limitativo de la expansión hacia el sur, debido a que solo permitía la circulación viaria por dos puntos: el paso a nivel de Diego Jiménez y la carretera de Alcázar.

La escasa envergadura de obras de urbanización, su lentitud y las pocas expropiaciones, denotan que todo el presupuesto municipal se irá en estos planes de

reforma interior, quedando la ordenación de los nuevos espacios urbanos fuera del control municipal.<sup>24</sup>

Cuenca será durante el siglo XX una ciudad que tratará de subirse a la ola del progreso, rompiendo con su pasado al dejar completamente abandonado su casco histórico. Se desplazará forzosamente toda actividad económica y administrativa a la ciudad baja, dejando en su parte alta únicamente la función religiosa como reflejo de una época.

Durante el primer tercio de siglo XX, el plano de la ciudad ve que su mayor crecimiento al surgir el barrio de los Moralejos, próximo al centro urbano, al oeste de la calle Colón, y el asentamiento de Buenavista, alejado de la ciudad, en la margen derecha del Júcar y junto a la vía del tren. Además del crecimiento de los ya existentes como el de San Antón, y Tiradores, todos ellos con edificaciones de autoconstrucción. Estos barrios ocupan puntos topográficamente desfavorables, generando calles estrechas que se adaptan a caminos y arroyos existentes, intransitables para vehículos. Un anillo obrero que apenas contaba con equipamientos o infraestructuras, fruto de la necesidad de vivienda.

Mientras que la zona del ensanche de Carretería apenas vería cambios debido a quedar reservada a una débil economía urbana incapaz de rellenar todo el espacio que se le había reservado. Es significativo que, en el otro barrio popular histórico de la ciudad, el del Castillo, no se genere ningún crecimiento, dando cuenta de hacia donde se expandía la ciudad.

Toda la actividad industrial se desarrollaría en dos ejes; la carretera de Valencia, al norte del ferrocarril con la industria maderera a lo largo de la misma, y la carretera de Alcázar, al sur del ferrocarril, donde de una forma simétrica se estaba tratando de hacer lo mismo que en el lado norte, pero con un esquema roto de talleres y almacenes aislados. También mencionar los pequeños núcleos de talleres en la ribera del Júcar y la Calle de los Tintes con industria textil.

---

<sup>24</sup> (Vinuesa, Evolución y crisis de una vieja ciudad castellana, 1984)

La ciudad residencial salta el ferrocarril con la creación del barrio de Casablanca, antes siquiera de una urbanización completa del centro de la ciudad, debido a una expansión carente de carácter especulativo y a una construcción que buscaba suplir el déficit de viviendas de una ciudad en continuo crecimiento. Durante esta época será numerosa la inversión social, saneando la ciudad con obras sobre el alcantarillado, el desvío del río Huecar, y mediante la urbanización de parques como el de Viveros y el de Canalejas.

No será hasta 1943, después de la guerra, cuando el arquitecto Manuel Muñoz Monasterio redacte el primer Plan de Ordenación de la ciudad. Se preveía la necesaria extensión de la ciudad para un periodo de cuarenta años, que permitiera corregir el porvenir y desarrollo de la ciudad, calculando una población de 50.000 habitantes hacia el año 90<sup>25</sup>.



10 Proyecto de Ordenación de Muñoz Monasterio, 1943

---

<sup>25</sup> (Monasterio, Madrid).

Cuenca tenía un gran problema con la falta de vivienda que el Ayuntamiento es incapaz de solucionar. En esta ordenación, ya se puede ver el planteamiento de una ciudad en torno a las divisiones del río y de las vías férreas. Tres zonas claramente segregadas, donde se ubica la zona de “buena edificación” con fachada al Júcar, otra que discurre a lo largo de la carretera de Valencia, y la tercera, la industrial, al sur del tren, aislada y alejada del centro de la ciudad con una proyección de viviendas de reducidas dimensiones de planteamiento “clasista” al prejuizar los grupos sociales que iba a albergar.

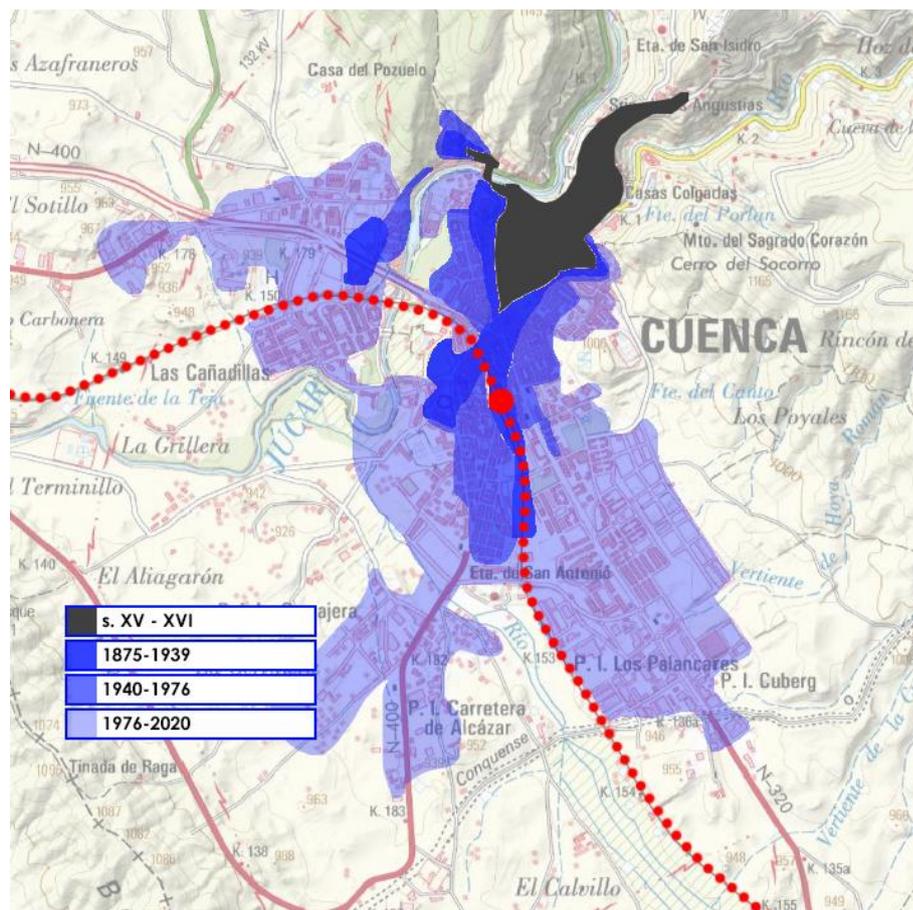
Sin embargo, este plan no se desarrollaría, al ser incapaz de plantear la expansión espacial previendo únicamente una “edificación intensiva”, que además, no solucionaría el problema de los enlaces entre el norte y el sur de las vías, aunque si sentaría las bases para los planes venideros.



11 Esquema de la expansión de Cuenca por Miguel Ángel Troitiño hasta 1976.

Ante la incapacidad de la gestión pública de proporcionar viviendas y su lenta gestión, los barrios populares seguían su extensión por cuenta propia y sin gestión municipal ante la indiferencia por parte de la administración de gestionar estas zonas.

Aun así, en los años 50 verían la luz los grupos residenciales de la Plaza de Toros o las Quinientas, alejadas del centro de la población y al sur de las vías, condicionando ya la expansión de la ciudad hacia ellas. Decir sobre estas nuevas áreas residenciales, que fueron un importante factor para el desarrollo de esos sectores de la ciudad, ya que traerían a esa zona servicios del agua, alcantarillado, alumbrado, pavimentación, etc., que ayudarían a la posterior urbanización



12 Esquema de expansión de la ciudad.

## 7) Contextualizando el presente. El tren en Cuenca desde la aparición de RENFE hasta la llegada del AVE. (1950 – 2020)

La puesta en servicio en 1947 del tramo Cuenca-Utiel relajó la histórica frustración conque se ante el abandono por parte de los gobiernos centrales, pero únicamente de manera temporal. La línea que surca la orografía del Sistema Central rápidamente mostro ser insuficiente, y comenzaron a mostrarse unos problemas de mantenimiento que propiciarían su poco uso y posterior abandono, a pesar de ser el trazado más corto de conexión entre Madrid y Valencia.

Unos trabajos realizados de manera acelerada, y con una inversión mínima, dieron lugar a una infraestructura que, si bien sirvió para salir del paso y tratar de arreglar el trabajo inacabado de la vía, rápidamente empezaron a mostrar deficiencias. El ingeniero Demetrio Ullastres, el por aquel entonces director de la línea, ya apuntó antes de su apertura en 1946, en un informe en el que hacía hincapié “de condiciones ferroviarias poco satisfactorias”, que harían imposible mantener las condiciones necesarias para los trenes modernos, ya que “ni las grandes locomotoras pueden pasar por las obras, ni el material actual puede ser remolcado en las pendientes de hasta 30 milésimas por pequeñas locomotoras”.

Los informes técnicos que irían sucediendo, demolieron y deshicieron la idea que se trató de propiciar en numerosas ocasiones, de situar en este trazado el expreso Madrid-Valencia en los años 50. Era necesario reformar el tramo para que pudiera mantener el tráfico, esperado junto una modificación de su trazado en la salida de Madrid que evitara el desvío hasta Aranjuez. Así, se guardaría en el cajón cualquier propuesta formal de reformar la línea, una idea que iría volviendo cada cierto tiempo.

El periodista “Kick” (heterónimo de Eduardo Bort Carbó), se encargaría de recoger durante estos años los problemas de la línea, y exponerlos en el periódico OFENSIVA. El periodista hablaba ya en 1959 que “no es posible, ni lógico, ni serio, que se inviertan cinco horas, cinco, en recorrer alrededor de ciento sesenta kilómetros”, “nadie podría hacernos entender que un convoy ferroviario con viajeros dentro, va a cubrir una distancia

determinada a una media horaria de treinta y tantos kilómetros”<sup>26</sup>. Este mismo autor redactaría un extenso trabajo para el mismo periódico, acerca de las grandes dificultades que tenía la línea férrea 310.

En los años sucesivos, habría tímidos intentos por parte de administraciones de Valencia, Cuenca y Madrid de darle eficiencia a la línea, donde siempre habría el mismo impedimento, la falta de presupuesto y los escasos informes favorables a la rentabilidad de la línea.

No sería hasta el 9 de septiembre de 1964 con la llegada de los trenes Talgo, cuando se iniciaría el periodo de más prosperidad del que disfrutaría la línea. Se inicio aquí un servicio regular entre Madrid y Valencia, que daba prioridad a la línea de Cuenca. Los trenes serian del modelo Talgo II, retirados de las líneas de Madrid-Barcelona y Madrid-Irún, que se habían renovado por el siguiente modelo, el Talgo III. Esto supuso la mayor novedad que conseguiría la línea, que se repetiría al emplear el modelo del Talgo III en 1970.



*13 Tren Talgo en la estación de Cuenca*

---

<sup>26</sup> (Carbó, 1959)

Sin embargo, este sople de aire del que disfruto la línea duró poco. España había salido de la postguerra, y comenzó a disfrutar de un periodo de bienestar social y económico que trajo consigo el mayor competidor del tren, el automóvil. El coche se convertiría en el medio de transporte preferente por razones de comodidad y economía, en una época en la que una corriente consumista, el amor por la velocidad y los viajes familiares se asentaron en la población.

En estos momentos, el recorrido entre Cuenca y Utiel presenta tramos donde debido al deficiente trazado, la velocidad máxima del tren no podía superar los 80 kilómetros por hora. RENFE, que actúa como monopolio estatal, no ve posible la inversión en la línea, que volvería a verse relegada de la red nacional con la modernización y electrificación de la línea por Albacete.

Comenzaría así un proceso de abandono de la línea, donde muchas de sus estaciones se irían convirtiendo en apeaderos hasta que, en 1980, el último tren Talgo pasaría por Cuenca. Este se sustituiría por el modelo de tren TER<sup>27</sup>, de menor calidad y velocidad de trayecto, acabando así el periodo de prosperidad de la línea.

Este abandono por parte de RENFE sería evidente en la elaboración del Plan Decenal de Modernización Ferroviaria (1964-1973) redactado por el gobierno, con la intención de renovar y modernizar líneas, para que ningún sector tuviera una antigüedad superior a 20 años. En este, se hizo una inversión de 62.000 millones de pesetas en toda la red nacional, salvo en la línea de Cuenca que quedaría fuera de cualquier inversión.

A comienzos de los 80, con la llegada de la democracia, la estación de tren de Cuenca entraba en actividad 16 veces al día, bien para recibir o dar salida a trenes propios de la ciudad, o para facilitar el paso de otros que no paraban. El ferrocarril en la ciudad estaba descapitalizado y mantenía las mismas traviesas que en los años 20.

---

<sup>27</sup> Acrónimo de “Tren Español Rápido”, trenes diésel de la serie 597 que comenzaron su funcionamiento en 1965 y se sacaron de circulación a mediados de los años 90.

En 1984, en un contexto de reconversión de los sectores productivos, se introdujo la gestión por contrato-programa en las empresas estatales para controlar el gasto público. De este modo, las relaciones entre el Estado y RENFE comenzaron a regirse por los objetivos que planteaba la administración a la empresa pública. Este primer contrato-programa introdujo las directrices que, desde este momento, serán una constante en las relaciones entre Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones o Ayuntamientos y empresas que prestan servicios públicos. Las administraciones realizan aportaciones económicas y, por su parte, las empresas deben mejorar sus servicios y aumentar su productividad, bajo los criterios que determinan las instancias de gobierno correspondientes.

El ambicioso Plan General de Carreteras, produjo que, en 1984, se desmantelaran numerosos trazados ferroviarios carentes de importancia. La línea 310 consiguió sobrevivir pese al duro golpe que supuso en otras regiones. Durante las dos décadas siguientes, habría una sucesión de eventos repetitivos, donde el gobierno central y RENFE irían disminuyendo la inversión y servicios en la línea de Madrid-Cuenca-Valencia, habiendo propuestas por parte de los gobiernos locales que permitían al tren seguir a flote en la provincia, mientras diferentes planes de modernización de líneas iban ocurriendo y esquivando a la provincia de Cuenca.

Cualquier inversión importante en a la infraestructura iba a reforzar el llamado “Triángulo de Oro”, un trazado de Madrid-Valencia, por Albacete, Valencia-Barcelona y Barcelona-Madrid. Fueron años donde la política de inversión pública solo estaba justificada en la viabilidad económica de la línea.<sup>28</sup>

En 1995, la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha tuvo que asumir los gastos de la línea para que continuase su uso, y por ello, se cerraron numerosas estaciones en el trayecto, lo que redujo la capacidad de la misma. Ese mismo año, se realizaría el último estudio de viabilidad de la línea, buscando su capacidad de trasportar mercancías.

Castilla – La Mancha destinó en el año 2000 una partida de 18.450 millones de pesetas para solucionar limitaciones y encaminar tráfico de la línea. Desde entonces, se

---

<sup>28</sup> (Arteaga, 2001)

produjo una inflexión en la política ferroviaria de España. Comenzaron a desaparecer servicios y trenes de la línea. En el año 2000 se registraron 108.658 viajeros según los datos de RENFE. Según un estudio publicado por la Fundación BBV en 1999 el stock de capital ferroviario<sup>29</sup> de la provincia de Cuenca había descendido desde los 11.594 millones de pesetas contabilizados en 1964, hasta unos 1.644 millones en 1997.<sup>30</sup>

La CDF<sup>31</sup>, convocó movilizaciones de protesta en Cuenca en el año 2001 que consiguieron atraer a la población de diversos municipios por los que cruzaba la línea. Los años consecutivos se seguirían realizando, ante las repetidas declaraciones de intenciones de los organismos de mantener el funcionamiento de la línea, pero que se materializaban en unos presupuestos cada vez más reducidos.

Únicamente, un proyecto en 2008 fue anunciado por la Cámara de Comercio acerca del empleo de la línea para el transporte de mercancías por la línea, donde haría falta remodelar algunos tramos y desviar apartar un trazado de Cuenca para el paso de convoyes de grandes dimensiones. Como todo, acabó en nada, y la crisis económica de 2007 puso fin a cualquier prometedora inversión que pudiera recibir la línea.

En 2012, la línea pasa a acabar en Aranjuez, desde donde los usuarios tendrían que hacer transbordo a Madrid. Esto, sumado a que la estación de llegada a Valencia era San Isidro, dificulta y quita cualquier valor ya de centralidad con la que podía contar la línea. A esto únicamente le ha seguido reducciones de servicios y presupuestos hasta la actualidad.

A día de hoy, ni un solo metro se encuentra desdoblado ni electrificado, dos características esenciales para cualquier vía moderna y eficiente estos días.

---

<sup>29</sup> Se entiende por stock de material ferroviario el producto del esfuerzo inversor en infraestructuras que permiten influir de forma indispensable en la mejora de la productividad y la expansión económica.

<sup>30</sup> (Muñoz, 2019)

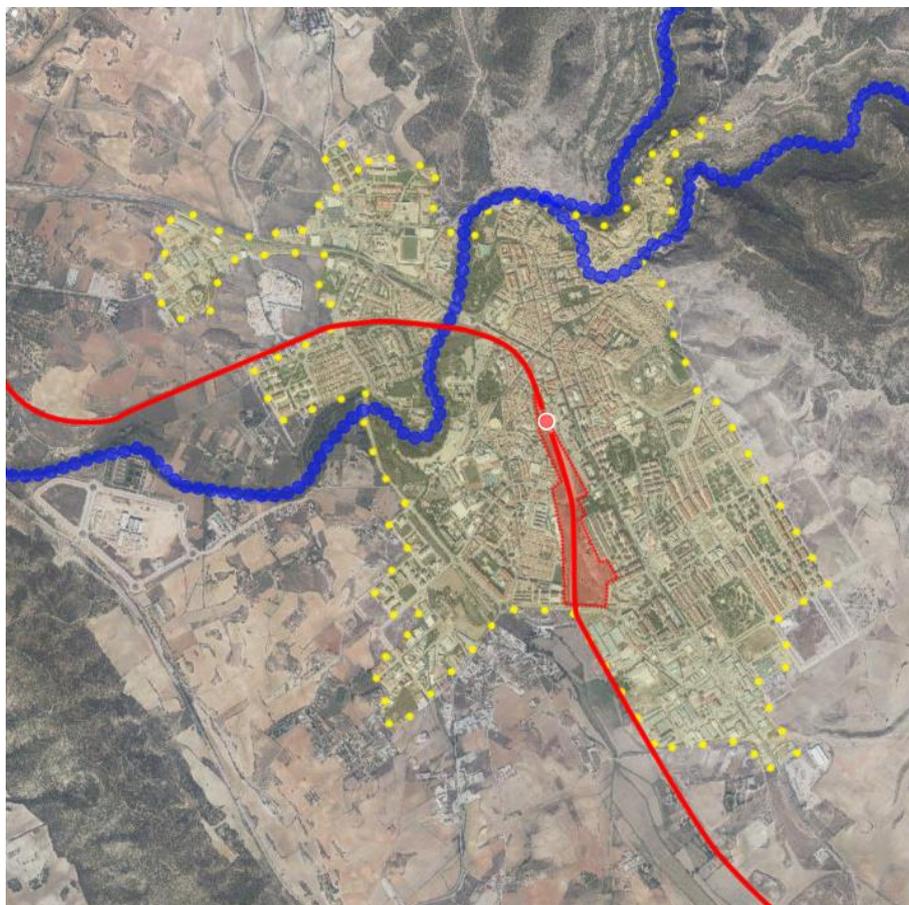
<sup>31</sup> CDF son las siglas de Comisión de Defensa del Ferrocarril en Cuenca, formada en 1992.

## II. ANÁLISIS DE LA CIUDAD Y EL PRESENTE DEL TREN

### 1) Los problemas de la ciudad y su relación con la fractura.

En este apartado trataremos de sacar a la luz los diferentes problemas o deficiencias causados por la existencia del trazado ferroviario y sus terrenos en el interior de la ciudad, además de otros, que, si bien no son consecuencia directa del tren, si que se ven agravados por la falta de conexiones o se podrían ver resueltos si se retiran las vías de la ciudad.

Cuenca es una ciudad donde se aprecia la división en sectores separados por barreras físicas, naturales y artificiales. Las barreras del Júcar y del trazado ferroviario junto a la escarpada orografía que rodea la ciudad ha provocado que la expansión lógica de la ciudad se haya decantado por mantenerse en el lado con mejor acceso al centro urbano, al norte de las vías y al este del río. La brecha provocada por los terrenos bifurca y divide la ciudad.



14 Barreras de la ciudad (vías del tren y terrenos en rojo, ríos en azul)

En el año 2016, el Ayuntamiento de Cuenca manda la elaboración de un análisis DAFO<sup>32</sup>, donde llega a las siguientes conclusiones<sup>33</sup>. Aquí se puede entender desde una visión general la situación que presenta la ciudad.

#### DEBILIDADES

- D1: escaso tejido industrial, tejido empresarial enraizado en actividades tradicionales.
- D2: elevada tasa de desempleo, por encima de la media nacional.
- D3: bajo grado de penetración de las TIC.
- D4: servicio de transporte urbano mal estructurado y falta de infraestructura para transporte no motorizado.
- D5: alta dependencia de fuentes de energía primaria tradicionales.
- D6: barreras físicas (trazado del ferrocarril)

#### AMENAZAS

- A1: vulnerabilidad a la crisis con cierre de empresas.
- A2: pérdida de población, producida principalmente por el descenso del empleo y el envejecimiento de la población.
- A3: cierre y deterioro de espacios destinados a la cultura.
- A4: utilización del coche para desplazamientos cortos.
- A5: riesgo de incendios forestales y riesgo de inundaciones.
- A6: la ciudad ha crecido en treinta años más de tres veces de lo que había crecido en toda su historia: poco sostenible.
- A7: riesgo de deterioro de edificios públicos infrautilizados.

#### FORTALEZAS

- F1: recursos e infraestructuras turísticas.
- F2: existencia de una amplia red de infraestructuras sociales, culturales, educativas y comunitarias. Campus de la UCLM.
- F3: tradición cultural de la ciudad. Todavía se conserva la imagen de Cuenca ciudad cultural.
- F4: Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- F5: recursos naturales, medioambientales y paisajísticos.
- F6: recursos energéticos provenientes de la biomasa.
- F7: múltiples medios de acceso a la ciudad (AVE, Autovías)

#### OPORTUNIDADES

- O1: reorientar el turismo cultural a través del desarrollo de una oferta de productos culturales de calidad
- O2: creación de empleo “verde” a través de una gestión eficiente del patrimonio forestal y medioambiental, Implicar a la UCLM en proyectos de I+D e innovación social
- O3: programas mixtos de formación y empleo: talleres de empleo, formación y prácticas laborales
- O4: aprovechar los recursos forestales para generar energías alternativas
- O5: implantación de soluciones tecnológicas en la administración local y en empresas privadas.

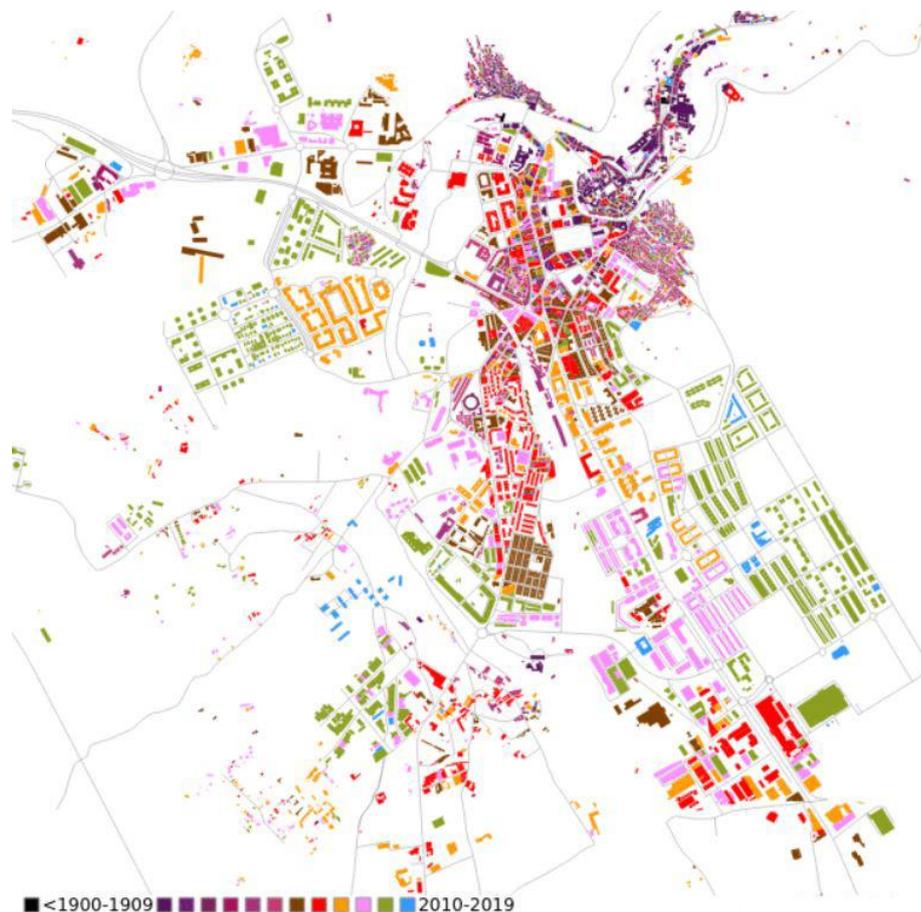
---

<sup>32</sup> Un análisis DAFO se trata de una herramienta de estudio de la situación de una empresa, institución, proyecto o persona que permite analizar sus debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.

<sup>33</sup> (Cuenca A. d., Estrategia DUSI Cuenca 2022, 2016)

Importante mencionar que los problemas de ordenación actuales no son completamente ocasionados por la vía. Tal como lo menciona el DAFO, la ciudad de hoy es el triple de grande que la de 1988, habiendo aumentado únicamente la población en un 20% de 47.000 habitantes a 57.000. En la primera década del siglo XXI, el número de viviendas se incrementó en 11.000 unidades, hasta un total cerca de los 31.000. De estas, 5.000 están vacías y otras 5.000 constituyen segunda residencia. Esto pone en manifiesto como cerca del 40% de la vivienda actual en Cuenca no está habitada.

Además, las últimas expansiones de la ciudad carecen de servicios, se constituyen barrios residenciales con una única función. Esto aumenta los desplazamientos realizados por los habitantes que allí se alojen.

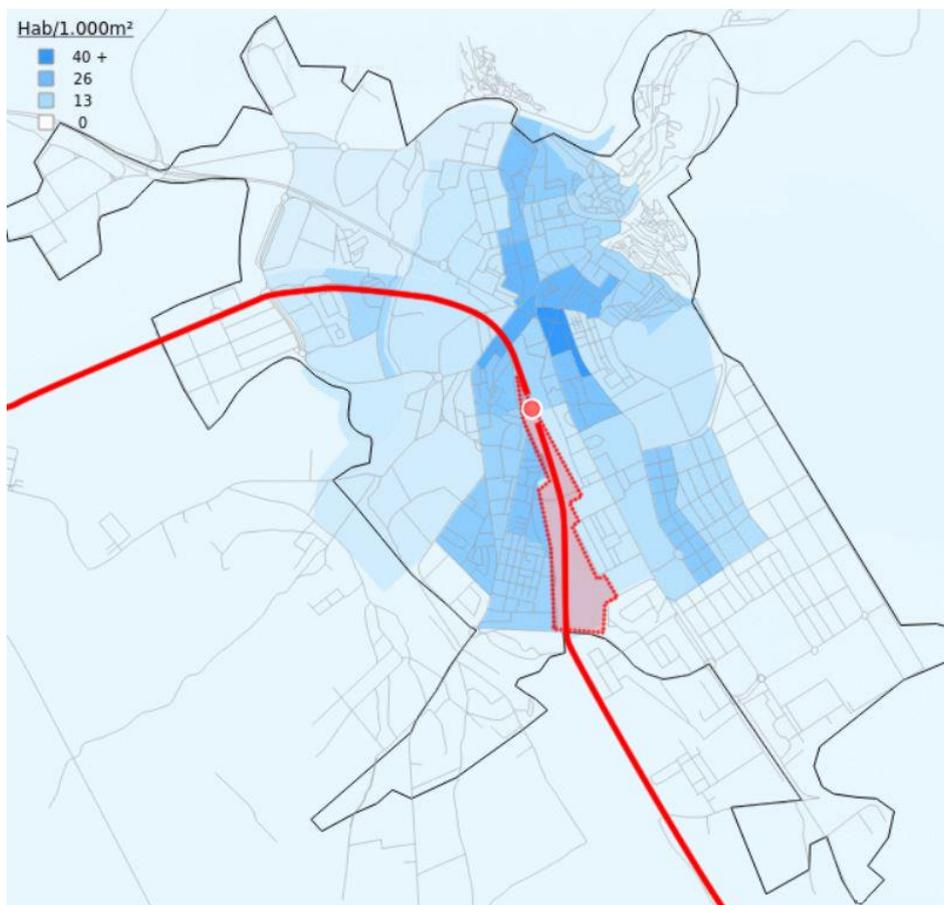


15 Mapa de crecimiento de la ciudad<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Autor: Foro-ciudad.com, fuente: Catastro

Si miramos el reparto de la población, podemos observar como las zonas de mayor densidad son las más próximas al trazado ferroviario, además de la zona céntrica de la ciudad.

Si bien es cierto que el estilo de edificación es diferente, contando el lado suroeste de las vías con una edificación más compacta, de viviendas mas pequeñas. Mientras que, al lado opuesto, al noreste encontramos bloques residenciales que cuentan con mayores avenidas y zonas verdes.

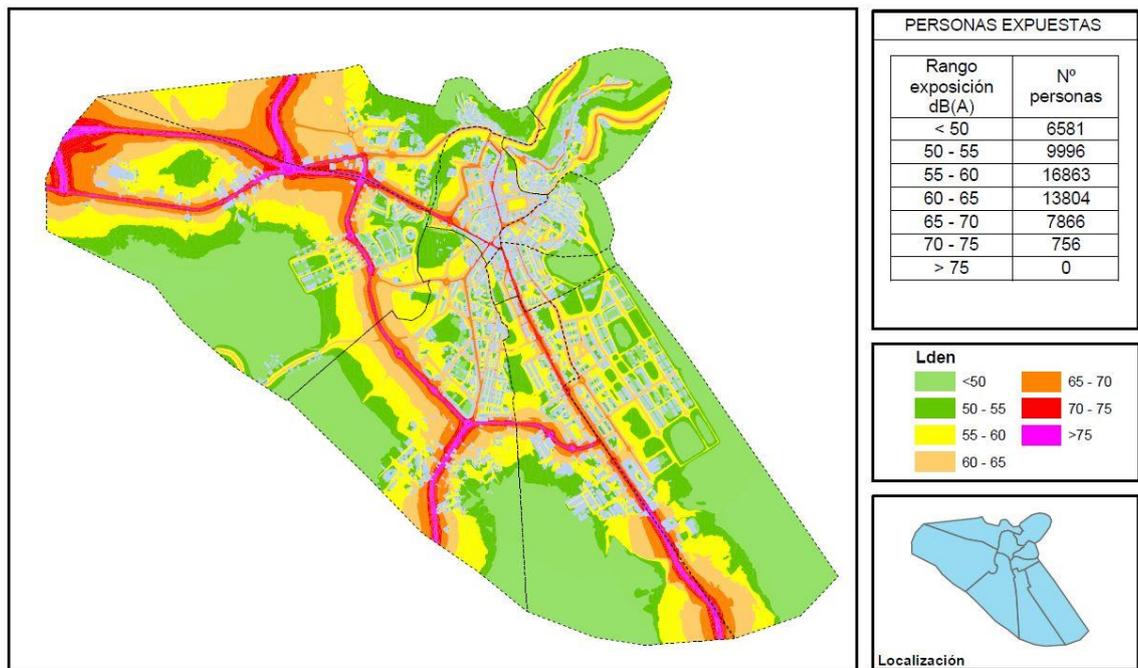


16 Densidad poblacional en Cuenca<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Autor: Foro-ciudad.com, fuente: Catastro



Tratando otro tema, vemos que la ciudad no tiene un problema con el ruido, concentrándose este en los accesos a la ciudad y en las principales avenidas del centro, nada que ver con el ferrocarril. Si bien es cierto que, a pesar de la gran proximidad del paso del tren con algunas viviendas, pudiera causarles molestias a estas, el reducido número de trenes diarios disminuye en gran medida el impacto sonoro.



18 Mapa de ruido, realizado por la Escuela Politécnica de Cuenca.

Mencionar también que este mapa deja ver el numeroso tráfico rodado que se realiza en la ciudad, como se había indicado anteriormente en el DAFO. Cuenca sufre de la falta de una red de transporte no motorizado. Solo cuenta con un carril bici planteado que rodea la ciudad, por la circunvalación de la Ronda Oeste, lo que lo hace inservible para los usuarios que se quieran desplazar hacia el centro de la ciudad.

La topografía montañosa de la ciudad siempre se ha justificado como la causa de la falta de fomento del desplazamiento en bici. Sin embargo, únicamente el casco antiguo y puntuales barrios de la ciudad cuentan con esta complicación, mientras la parte baja de la ciudad carece de ella.

Este problema, junto con un escueto sistema de transporte urbano, 4 líneas de autobús con una frecuencia muy reducida, son los responsables que, según el mismo estudio DAFO, el 53% de los desplazamientos urbanos se realiza en coche. La media de desplazamientos en medio privado al día es de 1,55 por habitante, siendo muy superior este dato en los habitantes al sur de la ciudad que los del centro y norte<sup>37</sup>.

En cuanto a la relación directa del tren y la movilidad del tráfico urbano, los problemas son apenas inexistentes. Únicamente el paso a nivel de la calle Digo Giménez presenta interrupciones puntuales del tráfico debido al paso del tren, pero este punto únicamente presentó auténticos problemas para la movilidad en los años 60-70. En esos años el tráfico de trenes estaba en su punto álgido, y la presencia de este paso a nivel sí que afectaba negativamente a la ciudad.



19 Mapa de pasos.

<sup>37</sup> (Cuenca A. d., Estrategia DUSI Cuenca 2022, 2016)

A pesar de la enorme superficie arbolada del término municipal de Cuenca, la ciudad cuenta con unos escasos 5 m<sup>2</sup> por habitante de zonas verdes, (estudio Ayuntamiento año 2009) alejados de los 10-15 recomendados por la OMS, además de estar distribuidos por las zonas de más recientemente edificadas, es decir alejadas del centro y mal distribuidas.

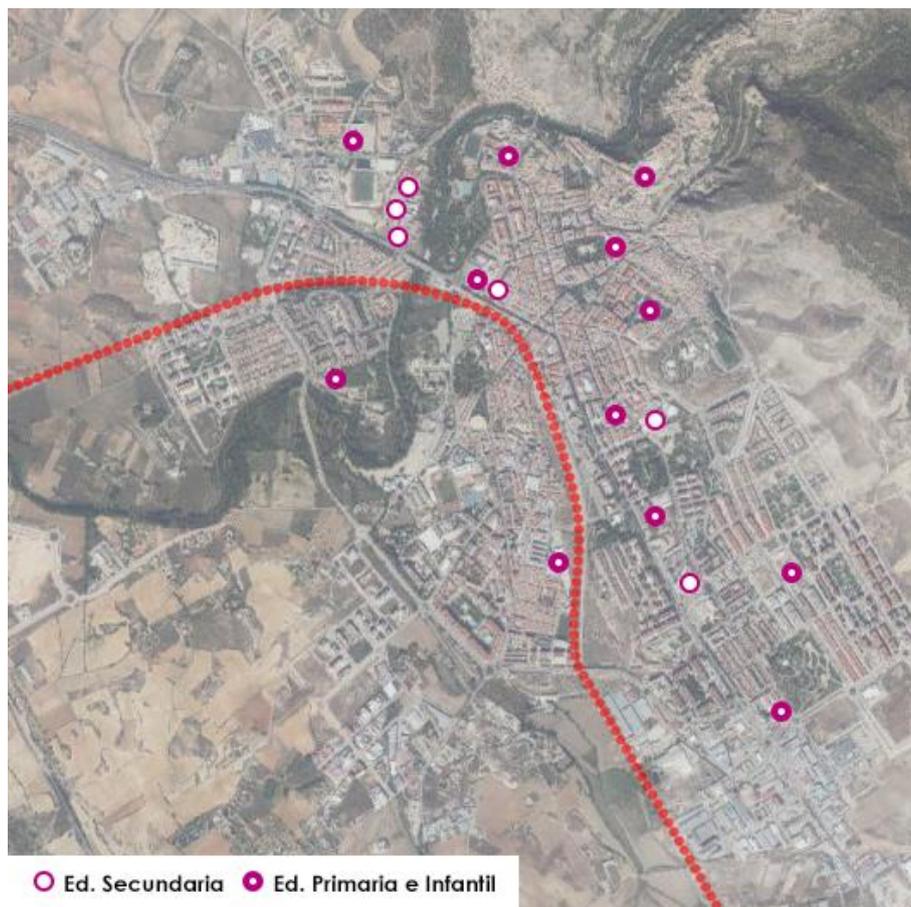
El problema se agrava al considerar que el lado sur del ferrocarril únicamente hay 2 parques, el Parque de Santa Ana y el Bosque del Oro, que abarcarían 50.000 m<sup>2</sup> para una población según el censo de 2003 de cerca de 16.000 personas, unos escasos 3 m<sup>2</sup> por habitante. Estos parques además se situarían en la zona más antigua y próxima al centro urbano, alejados de las zonas residenciales más periféricas



20 Plano de Parques de Cuenca

Otro de los grandes problemas de infraestructuras que se aprecian en la ciudad, es el reparto de centros educativos de educación primaria y secundaria. La diferencia de centros a ambos lados de las vías muestra un reparto desigual, donde de entre los 6 centros de educación secundaria y los 12 de educación primaria e infantil, solo 2 de estos últimos se encuentran al sur del trazado.

Mencionar el mal reparto de institutos en la ciudad, que tiene 3 de ellos, la mitad, concentrados en un emplazamiento mal comunicado peatonalmente. Además, son estos centros, por el reparto de zonas, los que corresponden a los estudiantes de los barrios situados al sur de las vías. Según el censo del INE de 2016, Cuenca cuenta con 8.673 jóvenes entre los 4 y los 18 años.



21 Plano de Centros de educación primaria y secundaria

## 2) La relación física del tren y Cuenca.

En este apartado, describiremos la relación física del tren a su paso por diferentes barrios de Cuenca, y como está resuelta su relación con estos. Haremos referencia al Anexo fotográfico adjunto al final de este trabajo.

El tramo de vías que atraviesa Cuenca mide en total poco más de 4 kilómetros, 3,15 si no contamos con los terrenos de los polígonos industriales. A lo largo de los cuales, se encuentra una tapia de algo más de un kilómetro, que acentúa la brecha existente entre el norte y el sur de la ciudad.



22 Plano general del trazado de las vías del tren a su paso por Cuenca

Siguiendo el sentido Madrid – Valencia de la vía férrea, el tren comienza su entrada a Cuenca por el barrio de las Cañadillas <sup>38</sup>, pasando a escasos 20 metros de unos bloques residenciales del año 2007. Aunque no está presente ninguna pantalla acústica que evite el ruido a los vecinos, es cierto que los edificios están proyectados para ignorar completamente la vía, dando en esa fachada únicamente una fachada ciega. Además, debido al escaso tráfico de trenes, apenas se producen situaciones que puedan considerarse molestas.

Avanzando, el tren comienza a atravesar la ciudad. Sobrepassa la Ronda Norte y cruza a través del barranco que divide el barrio de la Fuente del Oro y el barrio de Buenavista <sup>39</sup>, excavado para el tren, oculto por el desnivel del terreno y cerrado completamente su acceso mediante unas alambradas que en algunos puntos se encuentran derruidas, o con aperturas que ha realizado la gente para poder transitar. Esto denota que, en este punto, en el que el tren ya ha penetrado en una zona residencial, los pasos de un lado a otro de la vía son insuficientes. Únicamente encontramos un paso subterráneo mal comunicado, alejado de las zonas más concurridas de dichos barrios<sup>40</sup>.

La vía continúa atravesando el antiguo puente de hierro que cruza el Júcar<sup>41</sup>, el cual se puede apreciar en un estado de conservación “deficiente”, el óxido y la falta de remaches se hace notable. A continuación, el tren se aproxima al centro de la ciudad de forma paralela a la Avenida de República Argentina<sup>42</sup>, el acceso a la ciudad desde Madrid. Estas viviendas mucho más antiguas, de los años 50, sí que dan su fachada posterior al tren que pasa a escasos metros de estas. A partir de aquí, la vía se verá flanqueada por viviendas durante 500 metros, durante los cuales sobrepasará 3 calles, hasta entrar a la estación. Este tramo es de los más conflictivos para la convivencia entre los vecinos y el tren, ya que pasa muy próximo, además de ser una zona de gran densidad.

---

<sup>38</sup> Ilustración 1 del Anexo fotográfico.

<sup>39</sup> Ilustración 3 del Anexo fotográfico.

<sup>40</sup> Ilustración 6 del Anexo fotográfico.

<sup>41</sup> Ilustración 5 del Anexo fotográfico.

<sup>42</sup> Ilustración 7 del Anexo fotográfico.

Justo antes de llegar a la estación, está presente uno de los puntos históricamente más conflictivos, el paso a nivel de la calle Diego Jiménez <sup>43</sup>, el primer punto por el que la ciudad sorteó el tren en su expansión. Durante los años de más actividad del tren, entre los años 70 y los 90, este punto fue muy conflictivo debido a las constantes interrupciones que suponía para el tráfico en el centro de la ciudad cuando solamente había tres puntos que conectaban la parte norte y la parte sur. En la actualidad, a causa de la reducción de trenes y al aligerarse la intensidad de tráfico que debe soportar, no supone ningún obstáculo para el día a día.

A partir de aquí, se extienden dos fronteras muy diferentes con el tren. La ciudad se bifurca en dos direcciones; una al norte de la estación y los terrenos de ADIF y otra al sur. En el lado sur, donde la edificación y urbanización fue anterior, nos encontramos con el inicio de una tapia que cubre toda la longitud del terreno, unos 1,34 kilómetros, hasta el límite de la ciudad y solo se ve interrumpida en el puente de la Calle Orégano<sup>44</sup>. Esta tapia va variando en altura desde los 2,5 metros en sus primeros tramos, hasta superar los 6 metros en otros, debido al desnivel entre los terrenos de ADIF y la calle colindante<sup>45</sup>. Es justamente aquí, donde la tapia alcanza su mayor altura, donde se encuentra el Paseo de San Antonio, el barrio con menor renta por habitante de la ciudad.

En su tramo final, al llegar al barrio popular de las Quinientas<sup>46</sup>, el muro presenta abandono con numerosos derrumbes, que se han aprovechado por la gente como zonas de paso a pesar de la inestabilidad que presenta. Se puede considerar, que todo este lado de la ciudad da completamente la espalda al tren, tratando de ocultarlo sin procurar una posible expansión a través de él.

Retrocediendo hasta los terrenos de la estación de nuevo, en su lado norte, la relación cambia. Para empezar, el edificio principal de la estación se sitúa al norte, dando primacía a este lado. Los terrenos de la estación se limitan mediante un paseo<sup>47</sup> paralelo a la Calle de Hermanos Becerril, una de las vías más concurridas de la ciudad. Este paseo, a

---

<sup>43</sup> Ilustración 11 del Anexo fotográfico.

<sup>44</sup> Ilustración 15 del Anexo fotográfico.

<sup>45</sup> Ilustración 16 del Anexo fotográfico.

<sup>46</sup> Ilustración 21 del Anexo fotográfico.

<sup>47</sup> Ilustración 14 del Anexo fotográfico.

pesar de carecer de importancia o valor alguno para el tránsito, solo actúa como zona de aparcamiento. Es la única calle que se ha proyectado en la ciudad con la intención de que tenga relación con las vías, teniendo visión directa sobre estas. Destacar la apreciable cantidad de basura que se encuentra en los terrenos en todo lo largo de la calle, debido al abandono institucional y la falta de civismo, lo que ha convertido este tramo en un pequeño vertedero en el centro de la ciudad.

Al final del Paseo del ferrocarril, con el puente de la calle Orégano, nos encontramos con la única zona verde que limita con los terrenos de ADIF, el parque del Párroco Domingo Muelas. Este parque a pesar del gran desnivel en el que se encuentra con las vías del tren, tiene un vial peatonal adoquinado que parte del camino principal del parque<sup>48</sup>, y que desciende hasta las vías, llegando hasta un camino sin salida. Desde este, al igual que otros puntos, se han ido abriendo caminos debido al paso continuo de los peatones.

Desde aquí, hasta el límite de la ciudad, la relación del tren con la ciudad se define como inexistente, debido al desnivel y a que la expansión de la ciudad se aleja de las vías. Aquí se encontrará la principal superficie del terreno de ADIF<sup>49</sup>, unos terrenos abandonados cubiertos de vegetación y ruinas de las antigua infraestructuras del tren. Igual que en el otro lado, aquí se encuentra una tapia, de mucha menor longitud que la anteriormente mencionada, y que se encuentra alejada de las viviendas y la zona transitable.

Se puede considerar, que el tren esta fuera de la ciudad a partir de su paso por el puente de la Carretera de Ronda, dirección Valencia, siguiendo el cauce del rio Moscas tras el polígono industrial de Los Palancares.

---

<sup>48</sup> Ilustración 17 del Anexo fotográfico.

<sup>49</sup> Ilustración 18 del Anexo fotográfico.

### 3) Estado de la estación de ferrocarril y los terrenos de ADIF.

La estación se construyó en el mismo lugar en el que se encuentra en la actualidad, y ya estaba terminada para la llegada del primer tren. Estaba organizada mediante nueve construcciones separadas: el edificio principal, para la llegada y salida de viajeros, muelle cubierto, muelle descubierto, servicios, almacén, cochera de vagones, cochera de locomotoras, taller de reparaciones y depósito de agua. El edificio de viajeros tenía una superficie de 520 metros cuadrados y se levantaba en dos pisos, el inferior destinado al servicio de viajeros y oficinas, mientras que el superior a vivienda del jefe de estación, el factor y el telegrafista.

En 1931, se llevó a cabo una reforma y en 1988 una profunda transformación que le dio el aspecto que hoy conocemos<sup>50</sup>. A pesar de la última reforma que le trata de dar un aire más moderno, aún mantiene el conjunto una arquitectura industrial muy atractiva y numerosos elementos, que, si bien carentes de función, poseen un valor ambiental.



23 Estación de Cuenca, vista frontal

---

<sup>50</sup> (Muñoz, 2019)

En lo referente a archivos históricos que traten la construcción o ubicación de la estación, estos son casi inexistentes. Durante aquella época seguramente el proyecto de la estación iría incluido en el proyecto general de la construcción de la línea, sin necesidad de licencias municipales.

El abandono y la falta de interés ha provocado que la estación se encuentre en mínimos históricos. El personal que trabajaba en la estación se ha ido reduciendo paulatinamente e incluso desde enero de 2020 se cerraron las ventanillas de venta de billetes y estas han de efectuarse, bien por internet, bien dentro del tren.

Muy lejos quedan aquellos días donde el ocio de los conquenses veía su punto de referencia en el paseo a la estación, siendo este peregrinaje cotidiano un elemento básico de la actividad diaria. Hace ya mucho que en el vestíbulo no se haya ni una sola tienda comercial<sup>51</sup>.



*24 Antiguas cocheras de la estación.*

---

<sup>51</sup> (Muñoz, 2019)

La llegada del AVE a la ciudad reabrió el debate de la ubicación de la antigua estación. La estación de ferrocarril se sitúa en el centro de la ciudad ocupando un terreno de gran superficie y gran interés para la ciudad, tanto por sus capacidades como por su valor de suelo.

El Ayuntamiento y RENFE llevan años buscando realizar una gran operación urbanística en dichos terrenos, pero la falta de acuerdos entre ambas partes ha provocado el estancamiento de la operación.

Los primeros intentos de recalificación de los terrenos se remontan a 1991, los cuales se vieron interrumpidos cuando un escándalo de corrupción con el mismo tema en Ciudad Real obligaría a detener cualquier operación. En los años siguientes, 1993, 1994 y 1995 el ayuntamiento tratara de volver a realizar la recalificación de los terrenos con un cambio del Plan General que estaba siendo supervisado en aquel momento.



*25 Anden de la estación*

Sin embargo, el por aquel entonces residente del Colegio de arquitectos de Cuenca Daniel León Irujo, hizo un informe crítico en el que consideró que “Con la actual propuesta se ofrecen soluciones de improbable eficacia, no se elimina el problema de fondo y por el contrario se sigue concentrando el número de viviendas y favoreciendo la inhabitabilidad de la zona centro de nuestra ciudad”<sup>52</sup>. Se trataría de repetir la operación en los años siguientes hasta que en 1999 el ayuntamiento concedió a RENFE la toma de decisiones para poner en venta los terrenos, teniendo el ayuntamiento control sobre un porcentaje para destinarlo a uso comunitario.

En el 2006 empezó la última operación que trataba de sacar la estación de la ciudad, uniéndola junto a la del AVE y modificando el trazado que liberaría el trazado urbano. Sin embargo, tras unos años de noticias espontáneas y largos silencios se confirmó que dicha operación no era capaz de llegar a buen puerto y que las partes implicadas abandonaron diálogos.



*26 Infraestructuras ferroviarias remanentes*

---

<sup>52</sup> (Irujo, 1994)

Seria 9 años más tarde cuando se emitiría el siguiente comunicado, en 2014, cuando el Ministerio confirmó que la urbanización de los terrenos de la RENFE en Cuenca no estaba dentro de sus prioridades y que el Ayuntamiento debería ser quien proponga una solución. El alcalde a su vez confirmó que, debido a la crisis económica de 2007, el sistema de financiación de estas obras mediante la urbanización y posterior venta de viviendas en los terrenos ya no se había convertido en un método posible.<sup>53</sup>

En el 2017 se reactivó el tema y vuelve a anunciar que la solución está próxima, produciéndose nuevas reuniones entre los responsables de ADIF, el ayuntamiento de Cuenca y el ministerio de fomento. Se promete un estudio acerca de las vías y se empieza a revisar el Plan de Ordenación Municipal. Sin embargo, el cambio de gobierno central volvió a cortar las comunicaciones que tendrían que comenzar de nuevo, otra vez. Durante el año 2020, a comienzos de verano, se han vuelto a producir reuniones entre el ayuntamiento y ADIF. En el último comunicado se habla de reducir la brecha, con lo que se presupone la intención de mantener las vías y la estación seguirán donde están unos años más.

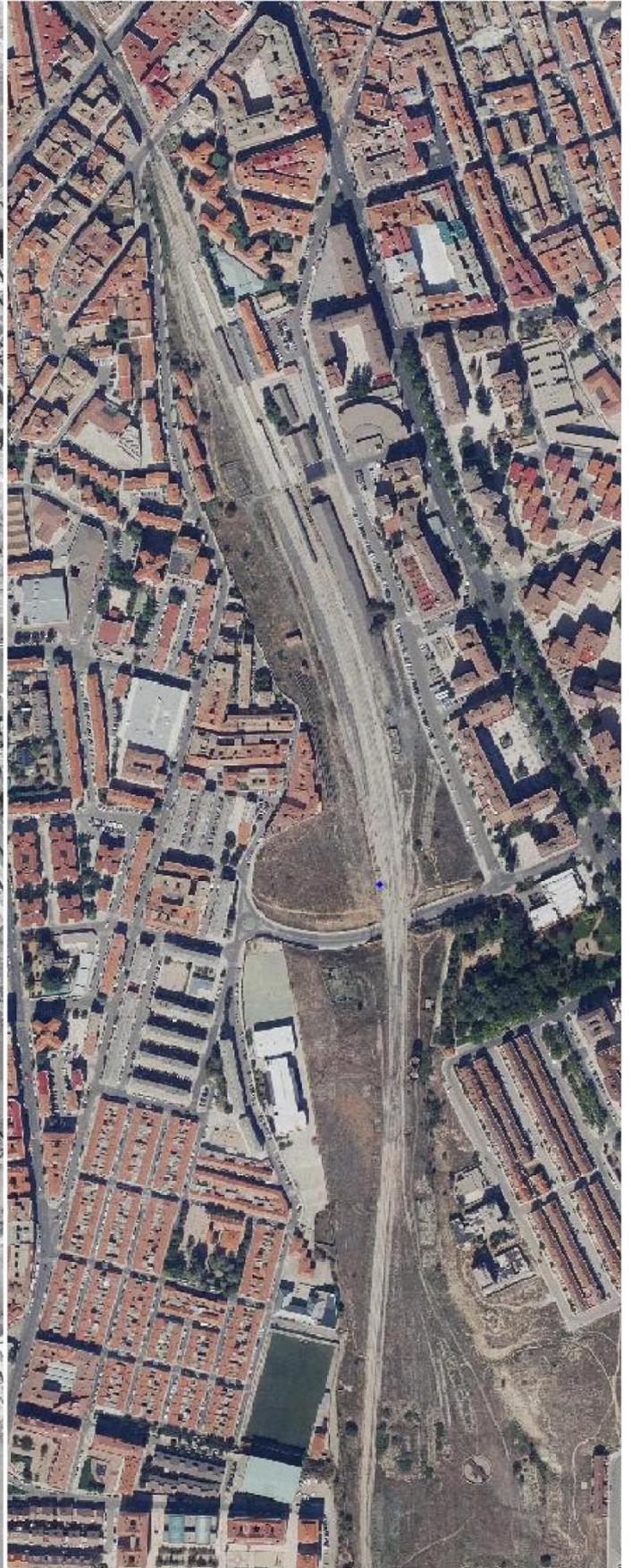
En la actualidad los terrenos de la estación ocupan una extensión cercana a las 20 hectáreas, en estado de abandono, carentes de ningún uso. Únicamente se pueden apreciar alguna ruina de un antiguo edificio de la RENFE, vías que se han ido enterrando con el paso del tiempo. La falta de uso lo ha ido convirtiendo en vertedero con el paso del tiempo y es habitual que se produzcan pequeños fuegos, hasta el momento carentes de consecuencias, cuando la vegetación que crece a lo largo del año se seca en verano.

---

<sup>53</sup> (Muñoz, 2019)



1973



2018

*27 Comparativa de ortofotos de los terrenos de la estación*

#### 4) Uso del tradicional y su convivencia con la Alta Velocidad Española.

El 18 de diciembre de 2010 se inauguró la llegada del AVE a Cuenca, tras otra larga historia de discusiones, intereses, reuniones y retrasos que comenzó el 11 de julio de 1992 que bien valdría su propio estudio. Aquí llega el tren de alta velocidad, el cual promete tener un impacto en el siglo XXI como lo tuvo el ferrocarril convencional en el siglo XIX.

La llegada del tren de alta velocidad a Cuenca amenaza, si podría tener un horizonte más negro. La persistencia del tren tradicional al ser capaz de hacer el mismo trayecto desde la capital de la provincia en menos de una cuarta del tiempo que requería el viejo, y con unas comodidades y servicios mucho mayores. Si bien el tiempo que se tarda el trayecto Madrid-Valencia es de 6 horas y 18 minutos frente a 1 hora y 42 minutos en alta velocidad. Aquí aparece la diferencia de usuarios de ambas infraestructuras. Por un lado, el tren tradicional registró 40.000 usuarios en el año 2017, lo que considerando los 5 trayectos que se realizaban entonces da una media de 22 pasajeros por tren. Desde la inauguración de la línea de tren de alta velocidad en 2010, la línea de alta velocidad a transportado a 2.451.000 usuarios, siendo el año 2019 un total de 319.000 pasajeros.

Aquí hemos de puntualizar, la diferencia de usuario objetivo que está planeado que cubra la infraestructura. Los usuarios que pretendan desplazarse desde Madrid a Valencia, tendrán preferencia por el uso de la alta velocidad. Mientras que el convencional, trata de dar cobertura a una de las regiones más despobladas y envejecidas de Europa, la Alcarria conquense y la Serranía baja. Se habla del AVE, como el sustituto del tren tradicional, siendo esto erróneo. El competidor directo del AVE nunca ha sido el tren convencional, si no el avión, en los largos desplazamientos por el territorio nacional. Si bien es cierto que también tiene recorridos de media distancia, el tren convencional tiene un carácter mucho más vertebrador a nivel territorial.

Otra gran diferencia entre ambos es la diferencia de presupuesto asignado. El coste de mantenimiento del trazado de la línea férrea 310 asciende a los 1.400.000 euros. El coste de la línea del Ave Madrid - Valencia tuvo un presupuesto conjunto de 2.629 millones de

euros en 321 kilómetros de vía, dando unos 8,17 millones de euros por kilómetro de trazado, y unos costes de mantenimiento anuales según ADIF de 100.000 euros por kilómetro.

Estos datos nos dan a entender la diferencia de presupuestos y usuarios que recibe cada infraestructura, pero no se pueden usar para indicar el abandono por parte de la población del tren convencional. Por ejemplo, Requena y Utiel registran un mayor número de pasajeros del tren convencional que el de alta velocidad. Es muy probable que influya el emplazamiento de la estación del AVE Requena-Utiel, ya que complica su uso.



28 Trazado ferroviario actual de Cuenca.

En Cuenca, desde la llegada del AVE a la ciudad se reabrió otro debate, la ubicación de la estación existente. El emplazamiento de la estación del AVE se encuentra alejado de la ciudad, a 4 kilómetros en línea recta desde la antigua estación, 6,5 kilómetros por carretera. Su emplazamiento fue poco debatido pero muy criticado, al estar mal conectado con el resto de las infraestructuras, escasos servicios, dificultad para la intermodalidad y difícilmente integrable con la trama urbana. Esta situación muestra la incapacidad de Cuenca de mantener una sana relación con el transporte ferroviario, ya que, si se hubiera aproximado la estación nueva a la ciudad, la mayoría del debate acerca del futuro de la estación convencional estaría ya concluido.

El trazado ferroviario del AVE se impone sobre el mapa de la ciudad, al situar la estación en un punto alejado, que trata de reducir complicaciones a la hora de situar las vías. Podemos considerar que la intención de ADIF se centra en proporcionar la mayor eficiencia a la red y la unión de grandes urbes, mientras que los agentes locales tratan de buscar el beneficio es la relación estación-ciudad a una menor escala.

Y es esta naturaleza vertebradora del tren lo que hace que carezca del interés de gran parte de la población debido al despoblamiento que ha ido sufriendo la provincia en los últimos años, que ahora posee una de las menores densidades de población en su territorio respecto a Europa. Las dos principales ciudades de la provincia que además se encuentran en el trazado del tren convencional, Cuenca y Tarancón, son de las menos interesadas en el mantenimiento de la línea. Es más, en los últimos de los numerosos manifiestos realizado a favor del tren tradicional, alcaldes de todos los pueblos de la línea, salvo Cuenca y Tarancón, los han apoyado.

Sin embargo, la esperanza del tren convencional radica en los cambios que se vayan a realizar, en políticas de transporte de mercancías, y en un posible cambio del sistema de trabajo, con la llegada del teletrabajo que habrá una posible repoblación de pueblos en próximos a las grandes ciudades. Las políticas europeas y el proyecto del Corredor Mediterráneo, abren de nuevo la posibilidad a la reorganización de vías y rehabilitación de la línea para el transporte de mercancías. En la actualidad España, con un 5% de cuota, es de los países de la Unión Europea que realizan un menor transporte de mercancías por vía férrea, un 18% de media, salvando países insulares o de menor tamaño.

### III. EL TREN CONVENCIONAL EN EL ACTUAL CONTEXTO URBANO.

#### 1) Operaciones resueltas en otras ciudades de España.

Se puede decir que la integración del tren convencional en muchas ciudades españolas no puede considerarse conveniente a día de hoy. El ferrocarril es un medio de transporte con vocación urbana y es por ello que debe ser compatible con la ciudad, dado que basa su eficacia en la mayor centralidad posible de las estaciones<sup>54</sup>.

Como soluciones para la integración de este en la ciudad existen soluciones blandas (tratamiento de bordes, aumento de permeabilidad, construcción de pasos a distinto nivel, adaptación de condiciones topográficas del lugar, entre otras) y soluciones duras (soterramiento de la travesía urbana, o construcción de una variante del trazado). Estas últimas soluciones son operaciones complejas y costosas, que entienden el ferrocarril como una molestia urbana a paliar, y que tratan de financiarse mediante el beneficio urbanístico de la liberación del suelo<sup>55</sup>.

La llegada e implantación del tren de alta velocidad y la reorganización del espacio ferroviario en las ciudades ha permitido solucionar en algunos casos la situación de los antiguos trazados. Se trata de buscar zonas permeables o la eliminación de las barreras provocadas por las vías, permitiendo la articulación de barrios. Estos procesos sobre las instalaciones ferroviarias preexistentes generan procesos de renovación muy intensos, convirtiendo así a la nueva implantación ferroviaria en un instrumento de gran transformación urbanística.

Los casos elegidos de estudio, constituyen un ejemplo de las diferentes operaciones y grados de reforma que se han ido realizando en España con situaciones similares. Si bien, hay que reconocer las diferencias de tamaño de la urbe o el contexto histórico.

---

<sup>54</sup> (Santos, 2007)

<sup>55</sup> (Bellet Sanfeliu & Gutierrez Palomero, Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano., 2011)

En el caso de **Ciudad Real**, la llegada del tren de alta velocidad en 1992, con la construcción de la primera línea, supuso el traslado de la antigua estación y su unión con la nueva a la periferia de la ciudad. Así se desmantelaron las instalaciones ferroviarias que habían estado en funcionamiento desde 1861, permitiendo la liberación de 17,5 hectáreas, la completa supresión de la barrera arquitectónica y la restructuración de la ciudad. Esto permitió plantear un Plan de Reforma interior que habilito la construcción de 900 viviendas, un parque urbano y la mejora de conexión entre el sur y el norte de la ciudad<sup>56</sup>.

Aquí se propuso una completa reorganización tanto del modelo urbano como del ferroviario, mediante una operación de una inversión considerable en una ciudad que tiene una escala similar a la de Cuenca. Sin embargo, aquí, la estación del AVE se situaría en la periferia de la ciudad, manteniendo ese valor de proximidad con la ciudad y previendo una futura expansión de la ciudad si algún día esta cruza la vía.



29 Comparación de trazados ferroviarios de Ciudad Real.

<sup>56</sup> (Perez, 2001)

**Burgos** al igual que Ciudad real, aprovechó la llegada del AVE en 2008, para llevar a cabo una enorme transformación en la ciudad. Se replanteó la trama ferroviaria, que al igual que en otras ciudades limitaba el crecimiento y generaba puntos difíciles de articular, debido a unas vías que atravesaban el centro urbano

Se construyó un nuevo trazado que rodeaba perimetralmente la ciudad por el norte con una longitud de 20 kilómetros y se trasladó la antigua estación a allí. Estas operaciones liberaron 29 hectáreas de terreno urbano que eran ocupados por el tren y permitió la proyección de una avenida de 12 km a través de la cual se construyeron viviendas, espacios libres y equipamientos, favoreciendo una mejor conexión con el sur de la ciudad<sup>57</sup>. Esta avenida se aprovechó para unir los barrios del norte con los del sur, generando un área de gran interés y valor económico, revitalizando toda el área.



30 Comparación de trazados ferroviarios de Burgos.

---

<sup>57</sup> (Lopez, 2008)

En **Zaragoza** únicamente se transformó el modelo ferroviario, reforzando así el modelo urbano existente. Se desplazó el área de mercancías hacia el sur, permitiendo la liberación de espacios centrales y la reconexión del río con el oeste de la ciudad. De nuevo, un gran corredor verde, equipamientos y reparación de la brecha que sufría la ciudad. En este caso se soterraron las vías que atravesaban la ciudad, no se modificó su trazado, y se desplazó la estación a la periferia de la ciudad juntándola con la del AVE, creando así una estación intermodal.

Un ambicioso proyecto que intervino unas 98 hectáreas, del cual se aprovechó el 58% de la misma para zonas verdes y otro 20% para equipamientos. Será el principal proyecto urbano de la ciudad que a su vez permitió el desarrollo de la Ciudad de la Innovación y el Conocimiento, una de las apuestas económicas de Zaragoza<sup>58</sup>.



31 Comparación de trazados ferroviarios de Zaragoza.

<sup>58</sup> (Alonso Logroño & Bellet i Sanfeliu, 2009)

En **Córdoba** al llegar el AVE en 1992, y se aprovecha para realizar una leve reestructuración del tren. Se soterró el trazado del tren por la ciudad y se desplazó su actividad de mercancías a la periferia de la ciudad, liberando 43 hectáreas, manteniendo y valorando la situación central de la estación. Se consiguió así integrar el transporte ferroviario en la ciudad y revalorizar el entorno de la estación, articulando la trama urbana y trasformando el área.

A pesar de esta obra y el soterramiento de 2 km de vías, la ciudad ha seguido en expansión, alcanzando ya la zona donde el tren emerge y corta de nuevo la ciudad. Sin embargo, a diferencia de Cuenca, aquí no se pretende dar la espalda al tren, no se le ignora, y se ha empleado el mismo trazado para la proyección de paseos con zonas verdes a ambos lados de las vías. De nuevo, se mantiene la centralidad de la estación, aunque se desplace unos metros para favorecer las circulaciones urbanas y por los requisitos de espacio de una estación intermodal.



32 Comparación de trazados ferroviarios de Córdoba.

En **Málaga** la alta velocidad se recogió en la estación convencional, la cual se amplió, siendo este el caso más claro de aprovechamiento de la infraestructura existente para redinamizar en área urbana cercana. Situada a dos kilómetros del puerto marino y 9 del aeropuerto, la estación mantiene su ventajosa posición para convertirse en un nodo de comunicaciones. Además, se soterraron 2,5 kilómetros del ferrocarril en su travesía urbana y está previsto aumentar la longitud del tramo.

Aquí apenas se cambió el modelo ferroviario de la ciudad, únicamente se redinamizó la trama urbana y la presencia de las instalaciones ferroviarias que no podían cambiar de ubicación, debido a su carácter terminal de la vía y su valor para el transporte de mercancías con el puerto. Gracias al soterramiento, se construyó un largo bulevar y un parque longitudinal de 8 hectáreas que facilita la conectividad entre los barrios anteriormente separados por las vías.



33 Comparación de trazados ferroviarios de Málaga.

Existen otras ciudades con situaciones similares con el tren, en las cuales existen proyectos, bien en desarrollo o bien únicamente propuestos. En el caso de Valladolid, se estudió el soterramiento de 5 kilómetros de vías, sin embargo, el proyecto acabó parado y no se prevé la obra a corto plazo. Pamplona donde se trazará una nueva vía perimetral a la ciudad, a la cual se desplazara la estación, con la llegada del AVE a la capital navarra que se planea para 2023. En Almería se está llevando a cabo el soterramiento de 4 kilómetros de vías buscando mejorar las condiciones en el entorno de las vías, las cuales prevén su finalización en 2022. En Valencia está planeado la construcción de una nueva estación central que se una a la actual estación del Norte y que adquiera esta un carácter pasante, previendo soterrar 9 kilómetros de vías.

De este apartado, se puede concluir la importancia de este tipo de intervenciones para la ciudad, que, si bien son diversas, cada ciudad tiene unas necesidades y posibilidades, se han procurado perseguir tres objetivos:

- Reorganizar o revitalizar la trama urbana facilitando las circulaciones eliminando las barreras que suponen las vías.
- Buscar la centralidad o la mayor cercanía posible con la ciudad.
- Generar nodos de transporte mediante estaciones intermodales.

## 2) Planteando escenarios de futuro del tren en Cuenca.

En este apartado se planteará de manera muy superficial, plantear unas posibles soluciones a la pregunta del futuro de la estación de tren convencional. Para ello emplearemos lo conocido del apartado anterior y las soluciones tomadas en otras ciudades de España.

Se hablará de soluciones blandas y soluciones duras, dependiendo de la inversión estimada necesaria para dichos proyectos. Después se establecerán los puntos a favor y en contra de cada escenario.



34 Trazado ferroviario actual de Cuenca.

i) Primer escenario: Sin modificar el trazado actual.

Aquí se plantea el acondicionamiento del trazado y los actuales terrenos de ADIF, dotándolos de zonas verdes y otras infraestructuras. Se mantiene la estación de tren convencional en su ubicación y únicamente se cubrirían las vías por motivos de seguridad y así poder circular en torno a ellas, además de la colocación de paneles acústicos que protejan a los vecinos.

Con ello se podría solucionar problemas como la falta de espacios verdes, así como la permeabilidad de los terrenos, con la construcción de pasarelas que permitan el tránsito peatonal.



35 Primer escenario del trazado en Cuenca.

#### BENEFICIOS:

- Reducida inversión.
- Se les da un uso a los terrenos de ADIF.
- Se mantiene el actual núcleo de comunicaciones del tren tradicional y los autobuses.
- La estación se mantiene en su ubicación, céntrica en la ciudad.
- Se soluciona parte de la falta de zonas verdes, con el uso de los lindes.
- Se aumenta la permeabilidad de la zona.
- Se reduce la barrera visual.

#### PROBLEMAS:

- Poco ambiciosa. La mayoría del actual trazado se mantiene igual.
- La barrera física permanece. El impacto del proyecto no termina de solucionar los problemas de movilidad y necesita del acondicionamiento de más pasos para peatones.
- No se unen las dos estaciones de trenes, complicando el trasbordo de los usuarios.
- Posibles problemas futuros, en el caso de que aumente el tráfico de la línea.
- Si la ciudad se expande, será necesario seguir acondicionando los lindes.

Esta solución es la que el Ayuntamiento ha estado proponiendo y estudiando. Sin embargo, es la menos ambiciosa y la de menor impacto, además de la de menor inversión.

ii) Segundo escenario: Soterrando el trazado actual.

Una solución de mayor envergadura podría ser el soterramiento de las vías del tren y de la estación. Se efectuaría en el tramo desde el puente que cruza el río Júcar hasta el fin de los terrenos de ADIF, un total de 1,9 km de trazado, ya que debido a el complicado trazado.

Esta solución permitiría prácticamente el pleno aprovechamiento del trazado actual y los amplios terrenos de la estación. Además, la estación mantiene su centralidad, uno de sus mejores recursos.



36 Segundo escenario del trazado en Cuenca.

#### BENEFICIOS:

- Se les da un uso a los terrenos de ADIF y el terreno ocupado por las vías.
- Se mantiene el actual núcleo de comunicaciones del tren tradicional y los autobuses.
- La estación se mantiene en su ubicación, céntrica en la ciudad.
- Se soluciona parte de la falta de zonas verdes, pudiendo usar todo el terreno sin verse ininterrumpido.
- Se podría habilitar viales para peatones o carriles bici, que favorecieran el empleo de medios alternativos de transporte de la ciudad.

#### PROBLEMAS:

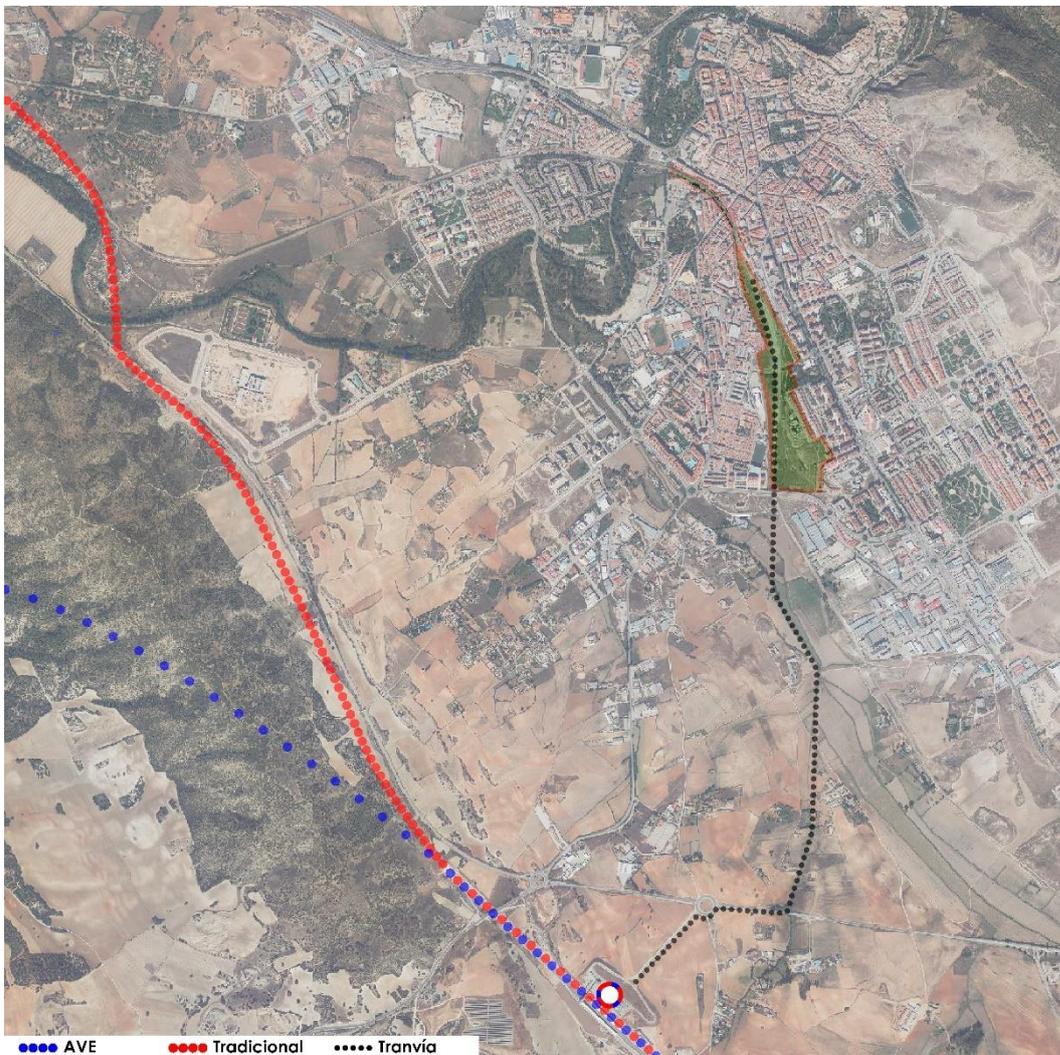
- Necesario gran inversión.
- Obra muy complicada.
- La presencia del río y la necesidad de cruzarlo impediría un soterramiento total de las vías.
- Si el tramo soterrado es muy corto, en una futura expansión de la ciudad será necesario volver a actuar.
- No se unen las dos estaciones de trenes, complicando el trasbordo de los usuarios.
- Posibles problemas futuros, en el caso de que aumente el tráfico de la línea.

Este proyecto es el mas defendido por aquellos actores y plataformas de defensa del tren tradicional, al poder mantener la estación en su actual ubicación.

### iii) Tercer escenario: Modificando el trazado y uniendo estaciones.

La creación de una estación intermodal es la que se ha llevado a cabo en varias operaciones allí donde llegaba el AVE. La eficiencia para el viajero de tener ambas estaciones juntas, le permite ahorrarse desplazamientos además de facilitar y promover el uso del medio de transporte. Aquí sería la estación convencional la que debería desplazarse hacia la de la alta velocidad, por motivos de coste principalmente.

Este escenario, requeriría una inversión que solucionase el problema de la lejanía entre la nueva ubicación y la ciudad, por ejemplo, con la colocación de un tranvía que actuase de lanzadera.



37 Tercer escenario del trazado en Cuenca.

#### BENEFICIOS:

- Se consigue crear un nodo de comunicaciones.
- Se libera todo el trazado actual de Cuenca, abriendo grandes posibilidades proyectuales.
- Se soluciona la falta de espacios verdes.
- Permite la construcción de un gran paseo ocupando el antiguo trazado.
- En caso de expansión de la ciudad, no es necesario volver a intervenir.
- Permite aumentar el tráfico de trenes.
- Se soluciona parte de la falta de zonas verdes, con la habilitación de los lindes

#### PROBLEMAS:

- Necesario gran inversión.
- Pérdida total del valor de centralidad del tren. Necesita de infraestructuras que lo solucionen.

Esta solución sin embargo es la menos deseado por los usuarios del ferrocarril del resto del territorio, el cual usan para ir a Cuenca. Las plataformas de defensa del tren tradicional, tienen la actual ubicación de la estación del tren como una de las principales exigencias a la administración. Este escenario supondría la pérdida del valor de proximidad que tiene la actual estación y la rotura del núcleo de comunicaciones junto con la estación de autobuses.

#### iv) Cuarto escenario: Modificando el trazado y sin unir estaciones

Una solución intermedia a las dos anteriores es la reubicación de la estación de tren convencional en la periferia de la ciudad. Trasladando también la estación de autobuses seguimos asegurando la relación entre ambas.

Seria necesario un estudio detallado para indicar el mejor nuevo emplazamiento, ya que esa área de la ciudad cuenta con muchas propiedades y construcciones. Sin embargo, si el emplazamiento resultante ya no queda situado inmediatamente a la salida de la ciudad, se podría generar una situación mas extraña, al no crear un nodo de comunicaciones junto con la estación del AVE.



38 Cuarto escenario del trazado en Cuenca

#### .BENEFICIOS:

- Se consigue crear un nodo de comunicaciones.
- Se libera todo el trazado actual de Cuenca, abriendo grandes posibilidades proyectuales.
- Se soluciona la falta de espacios verdes.
- Permite la construcción de un gran paseo ocupando el antiguo trazado.
- No pierde toda su centralidad, manteniendo un fácil acceso.

#### PROBLEMAS:

- Necesario gran inversión. Intervenciones en terrenos ya edificados.
- No forma un nodo de comunicaciones con la estación del AVE.
- Pérdida total del valor de centralidad del tren. Necesita de infraestructuras que lo solucionen.

Es probable que una actuación como esta fuera la que tendría mas simpatizantes, al conseguir retirar las vías del centro, pero mantenerlas cerca de la ciudad.

Debido a la gran expansión que a experimentado la ciudad en los últimos años, y el elevado número de viviendas vacías, un 40%, podemos aventurarnos a decir que en los años próximos la expansión será reducida. Además, debido a el escaso tamaño de Cuenca, que la estación se desplace a la periferia no supone una descentralización muy grande, se situaría a una distancia en torno a los 20 min andando de la actual.

Posible soterramiento de las vías, para mejorar las proyecciones de futura expansión y relación con el trazado. Habría que intentar evitar que estemos en una situación parecida en 50 años. Sería necesario también comprobar como aceptaría un posible aumento del tráfico en el futuro.

## CONCLUSIONES

Retrocediendo hasta el punto de vista histórico, en 1883, Cuenca recibiría una importantísima infraestructura para la época. Sin embargo, dado que la ciudad durante el siglo XIX no era una urbe con un importante motor económico, al igual que muchas, poco o nada pudo hacer para atraer los intereses de las empresas ferroviarias, lo cual le impidió cualquier posibilidad de industrialización. Esta concepción inicial del tren como medio de transporte de mercancías y no como medio para desplazar personas, hizo que durante los primeros años las líneas fueran trazadas con un único criterio, el económico.

El tren a su llegada, apenas tendría impacto inmediato sobre la ciudad. Los cambios económicos fueron débiles y los demográficos, no se puede asegurar que tengan implicación directa con la presencia del tren. Sin embargo, la presencia del tren sí que marcaría la expansión de la ciudad, al convertirse en la mayor infraestructura de la ciudad, que, coincidiendo con el abandono del casco histórico, desplazaría su interés hacia la estación.

Esta misma atracción, hará que en la actualidad el trazado de las vías del tren atraviese la localidad, originando problemas en la trama urbana a varios niveles. La estación convencional, sigue ubicada en el mismo lugar, y los terrenos de ADIF provocan una gran brecha en la ciudad. La zona suroeste de la ciudad, a pesar de tener una edificación anterior, posee menos recursos e infraestructuras que la parte norte, presentado falta de zonas verdes, centros educativos y unas peores comunicaciones, que se ven reflejados en los niveles de renta de sus vecinos y precios del suelo.

La llegada del AVE a la ciudad no supuso ninguna mejora en el trazado ferroviario existente, a diferencia de otras ciudades, donde con su implantación de la alta velocidad, se hicieron reformas en el trazado convencional. Fue habitual la toma de diversas soluciones adaptadas a las necesidades de cada ciudad, como el desvío de las vías fuera de la ciudad, su soterramiento o la mejora de los lindes del trazado, lo que supone un gran impacto, siempre positivo, para los lugares donde se han llevado a cabo.

En el caso de Cuenca la ciudad se enfrenta a una situación complicada, que para ser una ciudad tan pequeña tiene grandes barreras y deficiencias. Por un lado, el emplazamiento de la estación del AVE, inamovible, dificulta la creación de una estación

intermodal, ya que a los habitantes de Cuenca y los de la provincia, les conviene tener una estación céntrica, que permanezca en su ubicación actual junto a la estación de autobuses. Esto es mucho más beneficioso para el usuario, y ya ha quedado demostrado las dificultades que tienen ahora los conquenses para poder acceder a la estación del AVE. En el caso de unir ambas estaciones de trenes, y añadiendo la de autobuses, se podría generar un importante nodo de comunicaciones.

Sin embargo, esta ubicación debería poder garantizar una cosa; la buena conexión de esta con la ciudad mediante un sistema de transporte público y eficaz, como puede ser autobuses o la colocación de un tranvía que actúe como lanzadera. Si esto no se puede garantizar, no solo sería una piedra más en el deficiente estado de comunicaciones de la ciudad, sino la puntilla final para la existencia del tren convencional y su uso por los habitantes de la provincia, que ya ven peligrar desde hace años sus infraestructuras. El desinterés por la línea por parte de los sucesivos gobiernos centrales ha provocado que el trazado siga igual desde los años 40 del siglo pasado; sin electrificar, con un carril único y con unas medidas de seguridad arcaicas, donde únicamente se ha sustituido alguna traviesa.

A pesar de todo, las cerca de 20 hectáreas de terrenos ocupados por el tren que se encuentran en Cuenca suponen una oportunidad única para la ciudad, que le permitirían renovar la trama urbana y reconvertirla completamente. Con la proyección de zonas verdes se podría paliar la deficiencia de estas de la zona sur de la ciudad, así como la creación de un gran corredor que permitiera el emplazamiento de carriles bicis, inexistentes de forma efectiva a día de hoy. La intervención podría ser comparable, salvando las distancias por la escala, con Jardín del Turia de Valencia. Un canal verde con equipamientos que serpentea la ciudad.

Aventurarme a proponer una solución para la situación del tren, puede resultar algo presuntuoso, ya que considero que los estudios necesarios para hallar la solución superan a los aquí realizados. Sin embargo, urge una operación que solucione el actual estado de la ciudad, y que, a partir del estudio aquí realizado, sirva de base para entender la situación del tren convencional en Cuenca.

# BIBLIOGRAFÍA

## Libros

- Alonso Logroño, M., & Bellet i Sanfeliu, C. (2009). *El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Alvarez-Palau, E. J. (2016). *Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo*. Universidad de Barcelona.
- Alvarez-Palau, E., Barquin, R., & Macias, O. (Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria.). *El factor ferroviario en el crecimiento urbano. España, 1850-1960*.
- Arteaga, F. C. (2001). *Ferrocarril y espacio regional. Un análisis sobre la ordenación del territorio en Castilla - La Mancha*. Añil.
- Bardet, J.-P., & Dupaquier, J. (2001). *Historia de las poblaciones de Europa, III*. Madrid: Síntesis.
- Barquin, R., & Pérez, P. (2012). *La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español(1860-1910)*. Universidad Nacional de Educación a distancia.
- Batalla, C. R. (2008). La nueva legada del Ferrocarril a la periferia urbana. ¿Una amenaza o una oportunidad para la consolidación de un modelo de ciudad? *Ciudades 11*.
- Bellet Sanfeliu, C., & Gutierrez Palomero, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la asociación de geógrafos españoles 55*, 251-279.
- Bellet Sanfeliu, C., & Gutierrez Palomero, A. (2011). *Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano*. Universidad de Lleida.: Departamento de Geografía y Sociología.
- Carbó, E. B. (21 de 04 de 1959). El tren de las 6,10. *Ofensiva*.
- Cayón García, F., Vidal Olivares, J., & Muñoz Rubio, M. (2002). *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*. Madrid: Fundación de los ferrocarriles españoles.
- Comín, F. (s.f.). *LOS EFECTOS ECONÓMICOS DEL FERROCARRIL SOBRE LA ECONOMÍA*. Universidad de Alcalá y Fundación Empresa Pública.
- Cuenca, A. (2016). Cuenca 2022. *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado*.
- Cuenca, A. d. (1960). *Aportación Municipal a la resolución del problema de la vivienda*. Cuenca.
- Cuenca., P. e. (s.f.). *Libro Blanco de la de ferrocarril Madrid-Cuenca-Valencia*. Cuenca.
- Fernandez Sanz, F., & Render, G. (s.f.). *Historia de la tracción a vapor en España*. Maquetren.

- ferroviario., C. t. (2014). *Informe de la Comisión Técnico científica para el estudio de mejoras para el Sector Ferroviario*. Ministerio de Fomento.
- García Marchante, J. S., & Troitiño Vinuesa, M. (1998). *Vivir las ciudades históricas: Recuperación entregada y dinámica funcional*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha.
- Irujo, D. L. (13 de 11 de 1994). *El día de Cuenca*.
- ISOCARP. (2008). *Reporte del UPAT para el ayuntamiento de Cuenca*. Cuenca.
- Krugman, P. (1991). *Journal of Political Economy*.
- Lara, E. L. (s.f.). *Información del PH*. Universidad de Sevilla.: Profesor Titular del Dpto. Geografía y Análisis Geográfico Regional.
- Lopez, G. A. (2008). Las infraestructuras como proyecto de ciudad. Algunas reflexiones sobre Burgos. *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de Valladolid*.
- Marti-Hennenberg, J., Franch, X., & Morillas-Torné, M. (2013). *Railways as a Factor of Change in the Distribution of Population in Spain 1900-1970*.
- Monasterio, M. (Madrid). *Proyecto de la Ordenación de la Ciudad de Cuenca*. 1946: *Revista Nacional de Arquitectura*.
- Muñoz, J. L. (2019). *El día que el tren llegó a Cuenca*. Almud.
- Perez Moreda, V., & Reher, D. (2003). Hacia una defición de la demografía urbana. *Revista de Demografía Histórica*.
- Perez, J. M. (2001). *Ideas para Ciudad Real*.
- Santos, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Suay, E. D. (s.f.). *Historia del ferrocarril en Cuenca (1883-2010)*. Cuenca: Diputación Provincial de Cuenca.
- Terán, F. d. (1999). *Historia del Urbanismo en España III*. Madrid.
- Vaggione, P., Solloso, E., & Seisedos, G. (s.f.). *Estrategia desarrollo Urbano Cuenca*.
- Vinuesa, M. A. (Madrid). *Evolución y crisis de una vieja ciudad caastellana*. 1984: Universidad Complutense de Madrid.

## Listado de imágenes

1 Red de ferrocarriles españoles de vía ancha 1867.....	11
2 Primera locomotora en cruzar el Júcar a su llegada a Cuenca, 12 Julio 1883 .....	12
3 Plano de estudio alternativo Madrid-Valencia directo.....	14
4 Mapa general de la red ferroviaria en la fundación de RENFE (1941) .....	15
5 Dinámica demográfica en España, Cuenca ciudad y su provincia (1860-1930).....	16
6 Evolución demográfica de Cuenca (1856-1935) .....	17
7 Dinámica de las ramas de actividad en Cuenca (1820-1930).....	19
8 Plano de Cuenca de 1882, autoría desconocida .....	20
9 Plan de alineaciones de Rafael Alfaro (1887).....	21
10 Proyecto de Ordenación de Muñoz Monasterio, 1943.....	24
11 Esquema de la expansión de Cuenca por Miguel Ángel Troitiño hasta 1976. ....	25
12 Esquema de expansión de la ciudad. ....	26
13 Tren Talgo en la estación de Cuenca.....	28
14 Barreras de la ciudad (vías del tren y terrenos en rojo, ríos en azul) .....	32
15 Mapa de crecimiento de la ciudad.....	34
16 Densidad poblacional en Cuenca .....	35
17 Plano de renta por habitante .....	36
18 Mapa de ruido, realizado por la Escuela Politécnica de Cuenca. ....	37
19 Mapa de pasos. ....	38
20 Plano de Parques de Cuenca .....	39
21 Plano de Centros de educación primaria y secundaria.....	40
22 Plano general del trazado de las vías del tren a su paso por Cuenca.....	41
23 Estación de Cuenca, vista frontal.....	45
24 Antiguas cocheras de la estación.....	46
25 Anden de la estación.....	47
26 Infraestructuras ferroviarias remanentes .....	48
27 Comparativa de ortofotos de los terrenos de la estación.....	50
28 Trazado ferroviario actual de Cuenca. ....	52
29 Comparación de trazados ferroviarios de Ciudad Real. ....	55
30 Comparación de trazados ferroviarios de Burgos. ....	56
31 Comparación de trazados ferroviarios de Zaragoza. ....	57
32 Comparación de trazados ferroviarios de Córdoba.....	58
33 Comparación de trazados ferroviarios de Málaga.....	59
34 Trazado ferroviario actual de Cuenca.....	61
35 Primer escenario del trazado en Cuenca.....	62

36 Segundo escenario del trazado en Cuenca.....	64
37 Tercer escenario del trazado en Cuenca.....	66
38 Cuarto escenario del trazado en Cuenca.....	68

## Anexo fotográfico del apartado II.

39 Plano general del trazado de las vías del tren a su paso por Cuenca.....	76
40 Situación en detalle de las fotografías realizadas.....	77
41 Entrada del tren en Cuenca por el barrio de las Cañadillas.....	78
42 Puentes 1 y 2 de la Ronda Oeste.....	78
43 Paso del tren entre la Fuente del Oro y Buenavista.....	79
44 Paso peatonal entre la Fuente del Oro y Buenavista.....	79
45 Puente metálico del río Júcar.....	80
46 Puente de mampostería de Av. República Argentina.....	80
47 Paso del tren en paralelo a la Av. República Argentina.....	81
48 Pasarela de hierro en la calle Antonio Maura.....	81
49 Puente de la Av. De Castilla - La Mancha.....	82
50 Tren a su paso por Casablanca aproximándose a la estación.....	82
51 Paso a nivel de la calle Diego Jiménez.....	83
52 Tapia al inicio del Paseo de San Antonio.....	83
53 Estación de ferrocarril de Cuenca.....	84
54 Paseo del ferrocarril.....	84
55 Paso inferior de la calle Orégano.....	85
56 Tapia sur en la calle Álvaro de Luna.....	85
57 Ramal del parque Párroco Domingo Muelas.....	86
58 Terrenos de Adif.....	86
59 Entrada del tren en Cuenca por el polígono de los Palancares.....	87
60 Vista de los terrenos de Adif desde el puente de la Ronda Oeste.....	87
61 Tapia sur a su paso por el barrio de las Quinientas.....	88



*39 Plano general del trazado de las vías del tren a su paso por Cuenca*



40 Situación en detalle de las fotografías realizadas



41 Entrada del tren en Cuenca por el barrio de las Cañadillas.



42 Puentes 1 y 2 de la Ronda Oeste.



43 Paso del tren entre la Fuente del Oro y Buenavista.



44 Paso peatonal entre la Fuente del Oro y Buenavista.



45 Puente metálico del río Júcar.



46 Puente de mampostería de Av. República Argentina.



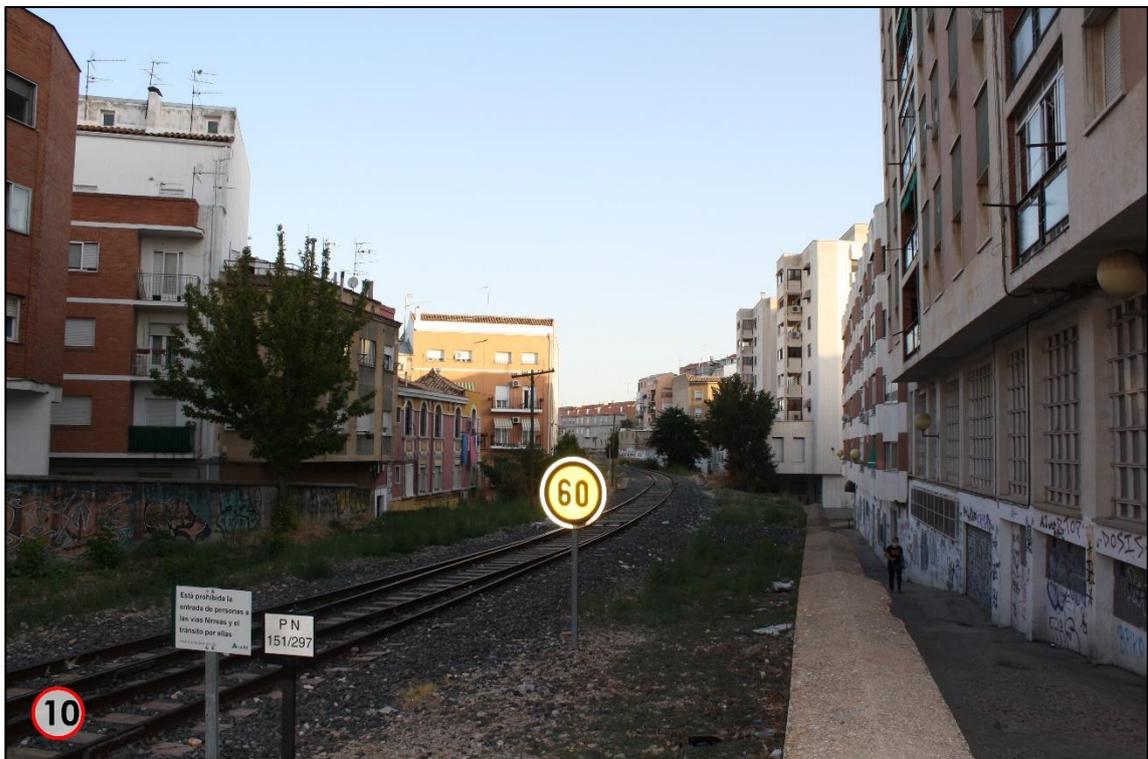
*47 Paso del tren en paralelo a la Av. República Argentina.*



*48 Pasarela de hierro en la calle Antonio Maura.*



49 Puente de la Av. De Castilla - La Mancha.



50 Tren a su paso por Casablanca aproximándose a la estación.



*51 Paso a nivel de la calle Diego Jiménez.*



*52 Tapia al inicio del Paseo de San Antonio.*



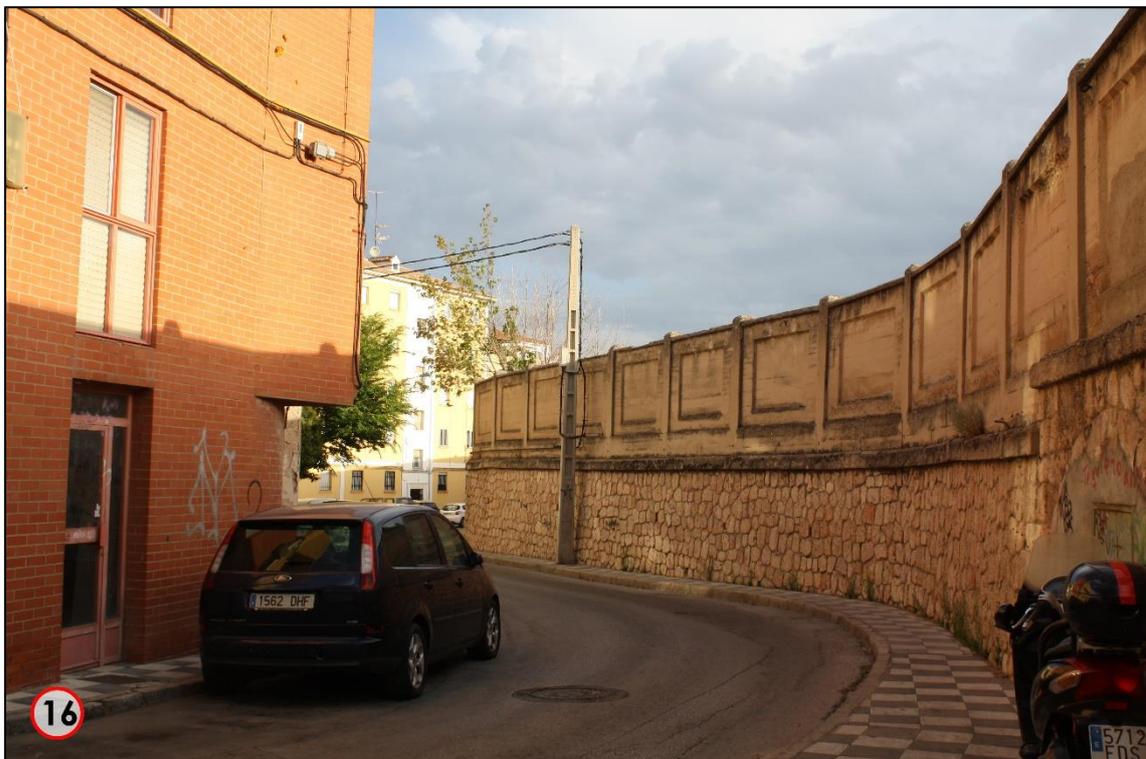
53 Estación de ferrocarril de Cuenca.



54 Paseo del ferrocarril.



55 Paso inferior de la calle Orégano.



56 Tapia sur en la calle Álvaro de Luna.



*57 Ramal del parque Párroco Domingo Muelas.*



*58 Terrenos de Adif.*



59 Entrada del tren en Cuenca por el polígono de los Palancares.



60 Vista de los terrenos de Adif desde el puente de la Ronda Oeste.



*61 Tapia sur a su paso por el barrio de las Quinientas.*