



**FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL**

ESTACIÓN DE FERROCARRIL
APARTADO DE CORREOS, 323
13080 CIUDAD REAL
TELÉFONO: 680.17.38.61
WWW.FCMAF.ES
FCMAFC@GMAIL.COM
INFO@FCMAF.ES

LA FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL SOLICITA AL MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE LA DECLARACIÓN DE BIEN DE INTERÉS CULTURAL (BIC) DEL TRAMO ARANJUEZ - CUENCA - UTIEL DE LA LÍNEA ARANJUEZ A VALENCIA

Ciudad Real, 7-3-2022. La Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril ha presentado hoy en la Subdelegación del Gobierno, un escrito dirigido a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte en el que solicita la incoación del expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) del tramo Aranjuez - Cuenca - Utiel perteneciente a la línea 310 Aranjuez a Valencia-La Font de Sant Lluís, integrada en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de Adif .

Esta iniciativa se une a la presentada el pasado 25 de febrero por 11 alcaldes de municipios por los que discurre esta línea de ferrocarril, pertenecientes a las provincias de Toledo, Cuenca y Valencia: Santa Cruz de la Zarza, Vellisca, Huete, Castillejo del Romeral, Cuevas de Velasco, Cañada del Hoyo, Carboneras de Guadazaón, Arguisuelas, Yémeda, Villora y Camporrobles.

Puesto que se trata de una iniciativa que persigue los mismos fines, la Federación ha solicitado que el escrito se incluya en dicho expediente. Al estar la línea férrea afectada a un servicio público de titularidad y gestión estatal, la competencia para tramitar el expediente de que se trata corresponde, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 6 b) de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, a la Administración General del Estado (Ministerio de Cultura y Deporte).

El escrito se fundamenta en primer lugar en que en España ya hay una experiencia similar; por Real Decreto 1934/2000, de 24 de noviembre se declaró bien de interés cultural, con categoría de monumento, la línea férrea "La Fuente de San Esteban - La Fregeneda" en Salamanca (BOE de 5 de diciembre de 2000). En dicha norma se destaca que *"desde la inauguración de la vía el 8 de diciembre de 1887 hasta su cierre definitivo al tránsito de personas y mercancías el 1 de enero de 1985, ha cumplido un papel esencial en la accesibilidad y articulación del territorio del noroeste salmantino y ha facilitado la comunicación y las relaciones de los habitantes del Campo Charro y de El Abadengo, tanto con su entorno comarcal como con el resto de la provincia"*.

Desde nuestro punto de vista, el tramo Aranjuez - Cuenca - Utiel para el que se solicita la declaración de BIC, tiene condicionantes muy similares, e incluso, superiores a la Línea de La Fregeneda, en todos sus aspectos.

Las dos líneas fueron puestas en servicio en la misma década, la de Cuenca fue inaugurada el día 6 de septiembre de 1883 y la de la Fregeneda el día 8 de diciembre de 1887. Por tanto sus sistemas constructivos son prácticamente similares en la edificación de estaciones, muelles de mercancías y otros. Los tramos metálicos (puentes), también son muy parecidos en sus sistemas, teniendo en cuenta que el tramo final de la línea de la Fregeneda es mucho más complicado, por su orografía, que en la línea de Cuenca, donde el perfil es mucho más llano y menos complicado. El túnel de Sotoca, en la línea de Cuenca, también es muy parecido en su construcción a los túneles de la línea de Salamanca.

Cuestión aparte es el tramo Cuenca - Utiel. Su inauguración fue muy posterior a la del Aranjuez - Cuenca, cuando habían pasado sesenta y cuatro años, con lo que su sistema constructivo es, en algunos aspectos, notablemente diferente, tanto en el diseño de los edificios como, sobre todo, en la de los puentes, ya que en ninguno de ellos se utiliza el hierro o acero, que se sustituye por materiales de obra de fábrica y hormigón.

Esos 64 años en poder terminar la línea tuvo un denominador común, la complicadísima orografía por la que la línea tenía que pasar en la Serranía de Cuenca. Eso hizo inviable que ninguna Compañía de ferrocarril privada acometiera la obra con sus medios y tuvo que ser el Estado quien la planeara, en su fase final, durante las primeras décadas del siglo XX y fuera concluida en el año 1947.

Desde nuestro punto de vista, sin lugar a dudas, el tramo Cuenca - Utiel supone un reto mucho más importante desde el punto de vista de la ingeniería ferroviaria, salvando la distancia en años, que la de la línea de La Fregeneda, incluso en su tramo más difícil desde la estación de La Fregeneda hasta el puente internacional sobre el río Águeda.

Comparativa de ambas líneas de ferrocarril		
	La Fregeneda	Aranjuez - Cuenca - Utiel
Longitud línea	78,2 km	264,9 km
Estaciones	9	31, algunas ya demolidas
Túneles	20, con una longitud de 4.132 m	22, con una longitud de 10.167 m
Túnel más largo	nº 1 Fregeneda (1.594 m)	nº 3 Palancares (2.302 m)
Puentes y tramos metálicos	11 puentes metálicos, que suman 1.349 m	28, que suman 2.911 m 13 de ellos de más de 80 m
Puente más largo	Puente internacional río Águeda (183 m) [1]	Viaducto Torres Quevedo (680 m)
[1] En el eje de este puente está la frontera entre España y Portugal.		

Por otra parte, algunos de sus elementos ya están catalogados por Adif como bienes inmuebles protegidos del Patrimonio ferroviario de Castilla La Mancha (Catálogo elaborado en el año 2002 y ampliado en el año 2008), en los que están incluidos el muelle cubierto de la estación de Huete, la estación de Carboneras de Guadazaón, la estación de La Melgosa, el paso superior sobre el ferrocarril (p.k. 157/950), el paso superior sobre el ferrocarril (p.k. 189/500) y el Viaducto de Villora (p.k. 223/108).

Todas las estaciones de este tramo fueron diseñadas por el arquitecto Secundino Zuazo Ugalde, autor también de las estaciones intermedias de la línea Zaragoza a Caminreal (1933) y que cuenta con numerosos inmuebles protegidos en todo el territorio nacional. Por su parte los viaductos del tramo Cuenca - Utiel fueron proyectados por Gonzalo Torres-Quevedo Polanco, recibiendo su nombre el viaducto sobre el río Narboneta, el más emblemático de este Ferrocarril, de 680 m de longitud y 23 arcos, con vanos que oscilan entre los 12 y 56 m.

En la página web de la Federación (<http://www.fcmaf.es>) se recoge una amplia y detallada información sobre la línea, junto con un **Catálogo Fotográfico** de cada uno de los elementos que la componen.

La realización del Catálogo Fotográfico Ferroviario por parte de esta Federación, contó con el apoyo y la financiación de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en base a la Orden de 12/03/2010, por la que se establecen las bases y se convocan ayudas para la realización de proyectos de investigación del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de Castilla-La Mancha, publicada en el DOCM nº 54, de 18 de marzo de 2010.

Cabe destacar el **Plan de revitalización de la línea ferroviaria Cuenca - Utiel y recuperación de sus apeaderos** elaborado en junio de 2017 por el grupo de trabajo "Apeaderos" de la demarcación de Cuenca del Colegio de Arquitectos de Castilla-La Mancha que entregó a la Diputación de Cuenca ese mismo año y ha servido para que Adif cediese el uso de algunas de las estaciones de la línea, se iniciara la rehabilitación de la estación de La Melgosa y se llevase a cabo la redacción de los proyectos para la rehabilitación de otras estaciones como Los Palancares, La Gamedosa o Enguïdanos.

'**Serranía en Vía**' pretende revitalizar la línea haciendo del tren el verdadero protagonista, proponiendo la recuperación arquitectónica de dichos apeaderos, para su utilización como una red de centros dinamizadores de diferentes actividades vinculadas a la promoción turística y el ocio.

La declaración de bien de interés cultural de la línea complementada con esta iniciativa, darían un notable impulso sobre todo a la Serranía Media-Baja de la provincia de Cuenca, que con una elevada tasa de despoblación, forma parte de lo que ha venido a denominar la España vaciada, castigada por la falta de oportunidades, inversiones en

infraestructuras y comunicaciones pero que atesora una excepcional riqueza natural y paisajística, contribuyendo de manera decisiva a la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico y la Agenda 2030.

