

Selas reconoce que la llegada del AVE a Ciudad Real fue una gestión difícil y complicada, pero con un final feliz

16 Noviembre 2022

Laura Espinar CIUDAD REAL



Lorenzo Selas durante su intervención en el antiguo casino de Ciudad Real/ J. Jurado

Lorenzo Selas, alcalde de Ciudad Real entre 1979 y 1992, reconoce que la llegada del AVE a Ciudad Real fue una gestión difícil y complicada, pero con un final feliz. Selas protagonizó la conferencia “El hecho histórico de la parada del AVE en Ciudad Real” dentro del ciclo de la Asociación Cultural Ferroviaria, donde hizo un recorrido pormenorizado de la actividad previa que desplegó para que el Gobierno central decidiera, finalmente, que la alta velocidad parara en Ciudad Real.

El alcalde de Ciudad Real de 1979 a 1992, Lorenzo Selas, recordó anoche que la parada del tren AVE en Ciudad Real fue el resultado de un proceso de gestión largo que comenzó a finales del año 1987 cuando conoció que el gobierno de España estudiaba poner en marcha un nuevo tren con motivo de la Expo de Sevilla de 1992. Selas, que protagonizó la conferencia “El hecho histórico de la parada del AVE en Ciudad Real” dentro del II ciclo de la **Asociación Cultural Ferroviaria**, destacó la complejidad del proceso de negociación ya que se partía de un proyecto de tren AVE que solo contemplaba paradas en Córdoba y Sevilla, tal y como aprobó el Consejo de Ministros en diciembre de 1988.

Selas explicó cómo, ante esta situación, aprovechó los contactos que tenía con Renfe por las diferentes obras acometidas en la ciudad -paso subterráneo de Larache, adquisición de una parcela inutilizada por las instalaciones de los talleres de Renfe y las gestiones para traer de Bilbao la máquina Mikado al barrio de Pío XII- para contactar con los directivos de la empresa pública, reconociendo que esos contactos le fueron de mucha ayuda, máxime siendo un alcalde independiente que había ganado las elecciones en 1987 con 14 concejales.

Fue precisamente la falta de apoyo de los grandes partidos políticos –recordó- lo que le llevó a tomar el camino de los técnicos, “lo que me dio unos excelentes resultados”, pese a que Renfe

se negaba, inicialmente, a modificar el proyecto alegando, entre otras razones, la existencia de las dos curvas de entrada y salida de la estación, la imposibilidad de modificar el presupuesto y la posibilidad de no llegar en la fecha prevista a Sevilla.



Asistentes a la conferencia de Lorenzo Selas/ J.Jurado

Selas, feliz al derribar una muralla

Sin embargo, casi dos años después, en agosto de 1989, tras muchas visitas y ser “muy pesado”-dijo- el presidente de Renfe le anuncio la parada del tren en Ciudad Real. “Aquel día fue uno de los más felices de mi vida ya que había derribado una gran muralla de incompreensión”, dijo a este digital poco antes de comenzar la conferencia, aunque todavía faltaba la última palabra, la del ministro de Transportes de entonces, José Barrionuevo.

Selas hizo referencia al papel que desempeñó José María Barreda, vicepresidente del Gobierno regional por entonces, y a las relaciones que mantenía con la Junta, desde la lealtad, para pedirle que desde la Junta llevaran a cabo las gestiones oportunas con el ministro de Transportes para que el tren Ave parara definitivamente en Ciudad Real. “Al presidente Bono le costaba creer que yo, desde la más inmensa soledad, hubiera gestionado todo”, reconoció Selas.

La visita al ministerio tuvo lugar el 13 de septiembre de 1989 y en ella, tanto Selas como el presidente Bono explicaron al ministro las razones por las que el AVE debía parar en Ciudad Real en su recorrido hacia Sevilla. Quince días después, el 28 de septiembre, el Ayuntamiento de Ciudad Real acogía la firma del convenio que hacía realidad la parada del tren AVE con las infraestructuras correspondientes y la modificación del Plan General para que Renfe recuperara parte de lo invertido con la enajenación de una serie de parcelas.

“Fue una gestión difícil –reconoció- y complicada, pero con un final feliz”.

Un día histórico

¿Qué significado tuvo para Ciudad Real este proyecto?, se preguntó. “Fue un proyecto histórico” –dijo- y así lo reconocieron el 12 de abril de 1992 cuando se inauguró la estación, el

ministro Barrionuevo y la presidenta de Renfe, Mercè Sala -“con la que había tenido una estrecha relación durante los dos años que duraron las obras”-.

Dos días después, el 14 de abril, el tren de alta velocidad llegaba a Ciudad Real y, siete días más tarde, el 21 de abril, tenía lugar el primer viaje comercial de la línea. Antes, el 19 de abril, tuvo lugar la demolición simbólica de la tapia que separaba la ciudad de las instalaciones de Renfe, el paso a nivel de Larache, abriendo la ciudad hacia el sur.

En cuanto a la importancia de la llegada del Ave para la ciudad, Selas reconoció que es sobradamente conocido, pero hizo referencia al impacto de la Universidad y el personal docente que atrajo, los despachos profesionales, los vecinos que tenían la posibilidad de trabajar en Madrid y vivir aquí y a la inversa y, sobretodo, que Ciudad Real pasó de ser una capital mal comunicada por tren a llegar a Madrid en 55 minutos y abrirse la puerta a Andalucía.

“La llegada del AVE a Ciudad Real fue un hito; un antes y un después. De la nada habíamos pasado, entre otras muchas cosas, a tener Universidad y Alta Velocidad”, dijo.

La transformación de la ciudad en 12 años

Por otro lado, Selas quiso recordar la imagen que ofrecía la capital de la provincia en 1979 cuando llegó al Ayuntamiento al frente de la primera corporación democrática y cómo llegó a ser la ciudad en el año 1992, tras la importante transformación que experimentó.

Según dijo, “entonces era un pueblo grande, como otros de la provincia, con grandes carencias en sus infraestructuras y con problemas de abastecimiento” e, inmediatamente después, puso en valor los hitos alcanzados en doce años como la puesta en marcha del primer curso de la Universidad con 6.600 alumnos en Castilla-La Mancha, -1700 en el campus de Ciudad Real-, contar con la sede del Rectorado y la llegada del AVE.

Y, también, la nueva urbanización en La Granja, la construcción del Recinto Ferial y el Auditorio de La Granja y la recuperación del edificio del antiguo casino y la Casa de Hernán Pérez del Pulgar para el Museo Manuel López Villaseñor.

“Difícil olvidar que en tan poco espacio de tiempo se produjeran tantas cosas y tan importantes en esta ciudad”, concluyó.