

El laberinto de la alta velocidad: Cuando la velocidad no basta para vertebrar la España interior

Durante décadas, la llegada de la Alta Velocidad Española (AVE) se presentó como uno de los grandes instrumentos de modernización territorial. La reducción de los tiempos de viaje entre las principales ciudades españolas ha sido indiscutible y ha transformado profundamente la movilidad interurbana.

Pero existe una cuestión diferente que merece ser analizada con mayor precisión: **¿puede una red diseñada principalmente para conectar grandes ciudades sustituir por sí sola a una red ferroviaria regional destinada a vertebrar territorios?**

La respuesta exige abandonar una falsa dicotomía.

No se trata de enfrentar la alta velocidad al ferrocarril convencional, ni de cuestionar las ventajas de las líneas de altas prestaciones. Se trata de reconocer que **distintas necesidades de movilidad requieren distintas características de servicio.**

La alta velocidad puede ser extraordinariamente eficaz para determinados desplazamientos de larga distancia. Un ferrocarril regional, en cambio, tiene otra misión: acercar localidades, proporcionar frecuencias suficientes, facilitar desplazamientos cotidianos, conectar comarcas y ofrecer una alternativa real al automóvil.

El problema aparece cuando una función pretende sustituir completamente a la otra.

1. La velocidad no es lo mismo que accesibilidad

La velocidad ferroviaria suele medirse en kilómetros por hora y minutos de viaje. La movilidad de una persona, sin embargo, comienza mucho antes de subir al tren y termina bastante después de abandonarlo.

Para el usuario, el tiempo real es el que transcurre desde su origen hasta su destino.

Por eso intervienen otros factores: ubicación de la estación, frecuencia de los trenes, facilidad de acceso, transporte urbano, conexiones con otros servicios ferroviarios, regularidad, precio y posibilidad de utilizar el sistema sin automóvil particular.

Una estación situada fuera del núcleo urbano puede ofrecer un tiempo de viaje ferroviario extraordinariamente reducido y, sin embargo, exigir posteriormente desplazamientos adicionales que deterioren la competitividad global del viaje.

Esto resulta especialmente relevante en ciudades pequeñas y medias.

En una gran área metropolitana, una estación periférica puede integrarse mediante Cercanías, metro, autobuses de alta frecuencia o intercambiadores. En una ciudad de menor tamaño, las mismas distancias y frecuencias pueden producir una experiencia completamente diferente.

Por eso la pregunta correcta no debería ser únicamente:

«¿Cuánto tarda el tren?»

Sino:

«¿Cuánto tarda una persona en completar realmente su desplazamiento y con qué facilidad puede hacerlo?»

2. Dos redes, dos funciones

La planificación ferroviaria debería partir de una idea sencilla: **la red no tiene por qué funcionar como un sistema homogéneo.**

La alta velocidad cumple una función especialmente relevante en las conexiones entre grandes áreas urbanas. Su valor reside en ofrecer tiempos competitivos para desplazamientos de larga distancia y conectar mercados de trabajo, centros económicos, administrativos y universitarios.

El ferrocarril regional cumple otra función.

Su objetivo fundamental no es alcanzar la máxima velocidad posible, sino conseguir una combinación equilibrada de:

- frecuencia;
- regularidad;
- accesibilidad;
- cobertura territorial;
- tiempos de viaje razonables;
- intermodalidad;
- capacidad de transportar viajeros recurrentes;
- costes de explotación proporcionados a la demanda.

Desde este punto de vista, **la velocidad máxima deja de ser el principal indicador de calidad.**

Un tren regional que circula a velocidades inferiores a las de un AVE puede proporcionar un servicio territorialmente mucho más útil si ofrece varias frecuencias diarias, estaciones próximas a los núcleos urbanos y conexiones coordinadas con otras redes.

No existe contradicción entre ambos modelos.

Al contrario: pueden complementarse.

3. El verdadero error sería utilizar una sola herramienta para resolver necesidades diferentes

La experiencia ferroviaria demuestra que no todos los viajeros tienen el mismo patrón de movilidad.

Existe el viajero ocasional que necesita desplazarse rápidamente entre dos grandes ciudades.

Existe el trabajador que viaja diariamente.

El estudiante que se desplaza varias veces por semana.

La persona mayor que necesita acudir a un hospital o realizar gestiones.

El ciudadano que no dispone de automóvil.

La persona que vive en una localidad intermedia y necesita desplazarse a la capital provincial.

Y existe también el viajero que combina distintos medios de transporte.

Todos ellos utilizan el mismo modo —el ferrocarril—, pero **no necesitan exactamente el mismo servicio ferroviario**.

Pretender que un único modelo resuelva todas esas necesidades puede conducir a una paradoja: disponer de una infraestructura extraordinariamente rápida y, simultáneamente, carecer de un servicio ferroviario suficientemente útil para una parte del territorio.

La cuestión no es tecnológica.

Es de planificación.

4. Cuenca y el corredor Madrid–Cuenca–Valencia: el debate pendiente

El corredor Madrid–Cuenca–Valencia permite trasladar este debate a un caso concreto.

La existencia de una infraestructura de alta velocidad no elimina automáticamente la utilidad potencial de una conexión ferroviaria convencional.

Ambas infraestructuras pueden desempeñar funciones diferentes.

La alta velocidad puede atender las relaciones de larga distancia con Madrid, Valencia y otros destinos conectados a la red.

Una línea regional modernizada podría estudiar una función complementaria: **vertebrar los municipios situados sobre el corredor y facilitar conexiones con las redes metropolitanas de Madrid y Valencia**.

La cuestión esencial sería determinar si esa función puede prestarse de forma técnica y económicamente viable mediante la modernización de la infraestructura existente, y bajo qué condiciones.

Eso requiere un estudio serio.

No basta con afirmar que el tren debe volver.

Pero tampoco basta con afirmar que, puesto que existe AVE, la necesidad ferroviaria del territorio está resuelta.

Hay que comparar alternativas.

5. Recuperar no significa reconstruir exactamente el ferrocarril del pasado

Uno de los errores del debate consiste en imaginar la recuperación de una línea convencional como una vuelta al modelo ferroviario de hace varias décadas.

No tendría por qué ser así.

Una eventual modernización debería plantearse desde parámetros contemporáneos:

material rodante moderno, señalización actualizada, eliminación o protección de pasos a nivel cuando resulte necesario, mejora de trazado donde sea viable, renovación selectiva de vía, accesibilidad universal, información al viajero, integración tarifaria e intermodalidad.

También debería analizarse la posibilidad de establecer servicios cadenciados allí donde la demanda lo justifique.

El objetivo no sería alcanzar artificialmente velocidades propias de una línea de alta velocidad, sino conseguir una **velocidad comercial suficiente para que el ferrocarril resulte competitivo en los desplazamientos para los que está diseñado**.

Ese matiz es fundamental.

6. La malla: el verdadero valor de una línea regional

Una línea ferroviaria aislada tiene un valor limitado.

Una línea integrada en una red tiene un valor mucho mayor.

Por eso resulta especialmente interesante estudiar las conexiones del corredor con las redes metropolitanas existentes.

En el extremo occidental, una eventual explotación regional debería analizar la conexión con el sistema ferroviario de Madrid y, particularmente, las posibilidades de intercambio en Aranjuez.

En el extremo oriental, habría que estudiar igualmente la conexión con la red valenciana y las posibilidades de intercambio en Utiel y otros puntos adecuados.

La finalidad sería evitar que el viajero perciba cada servicio como una isla independiente.

El tren procedente de Cuenca no debería entenderse simplemente como un tren que termina en otra estación.

Debería formar parte de una **cadena de movilidad**.

El viajero podría realizar un trayecto regional, cambiar de servicio y continuar su viaje hacia el área metropolitana correspondiente con una coordinación horaria razonable.

Ese concepto —la red— es mucho más importante que la velocidad máxima de un único tren.

7. El material rodante también debe adaptarse a la función

La elección del tren debe responder al servicio que se quiere prestar.

Para relaciones regionales pueden resultar apropiadas unidades automotoras modernas, con buenas prestaciones de aceleración y frenado, accesibilidad, eficiencia energética y costes de explotación adecuados al volumen de pasajeros.

No se necesita necesariamente un tren diseñado para alcanzar 300 km/h.

Se necesita un tren capaz de ofrecer **buenas velocidades comerciales, tiempos de parada reducidos, confort, fiabilidad y costes compatibles con la demanda prevista**.

La comparación energética tampoco debería realizarse mediante afirmaciones genéricas.

El consumo depende del material, peso, velocidad, perfil de la línea, número de paradas, electrificación y condiciones de explotación.

Precisamente por eso cualquier proyecto serio debería incorporar un modelo energético y económico que permita comparar alternativas con datos objetivos.

8. El criterio fundamental debe ser el coste por servicio prestado

Otra cuestión que merece mayor atención es la economía ferroviaria.

La comparación no debería limitarse al coste de construir una infraestructura.

Debe considerar el **coste total del sistema durante su ciclo de vida**:

- inversión inicial;
- renovación de infraestructura;
- mantenimiento;
- personal;
- energía;
- material rodante;
- estaciones;
- sistemas de seguridad y señalización;
- accesibilidad;
- explotación;
- y costes de conexión con otros modos.

Pero tampoco debe olvidarse el beneficio territorial.

Una evaluación completa debería incorporar variables como reducción de desplazamientos por carretera, accesibilidad de población sin automóvil, conexión con servicios públicos, movilidad laboral y universitaria y cohesión territorial.

No se trata de convertir todos esos factores en una cifra artificial.

Se trata de evitar que la decisión se tome utilizando exclusivamente el balance económico de una infraestructura considerada de forma aislada.

9. La estación no puede ser una isla

La experiencia de algunas estaciones periféricas de alta velocidad ha abierto un debate legítimo sobre la relación entre infraestructura ferroviaria y ciudad.

El problema no es que una estación esté fuera del centro por definición.

Una estación periférica puede funcionar correctamente cuando existe una conexión rápida, frecuente y fiable con el núcleo urbano.

El problema aparece cuando esa conexión complementaria no alcanza el nivel necesario.

Por ello, antes de construir nuevas infraestructuras, debería analizarse siempre el sistema completo:

tren + estación + transporte urbano + autobuses + bicicleta + movilidad peatonal + aparcamiento + conexiones regionales.

El ferrocarril no empieza en el andén.

Empieza cuando el ciudadano puede llegar fácilmente a la estación.

10. Una oportunidad adicional: las mercancías

La recuperación de una infraestructura ferroviaria regional también permitiría estudiar funciones complementarias.

Una de ellas sería el transporte de mercancías de proximidad, logística ferroviaria y paquetería, siempre que los estudios de demanda y capacidad justificasen su implantación.

Pero aquí también conviene abandonar los planteamientos maximalistas.

No se trata de convertir cualquier línea regional en un gran corredor de mercancías.

Se trata de analizar si existe demanda suficiente y si pueden establecerse ventanas de circulación compatibles con los servicios de viajeros, el mantenimiento de la infraestructura y las condiciones acústicas y de seguridad.

En los puntos donde el trazado atravesase zonas urbanas especialmente sensibles, podrían estudiarse soluciones específicas, incluidas variantes ferroviarias, siempre que su coste y beneficio territorial las hagan justificables.

La planificación debe preceder a la obra.

11. Una red ferroviaria también es una reserva estratégica

Existe además una consideración que rara vez aparece en los debates urbanísticos.

Una infraestructura ferroviaria no debe valorarse únicamente por los pasajeros que transporta hoy.

También puede constituir una **reserva estratégica de movilidad para las próximas décadas**.

Las necesidades de transporte cambian.

Cambian los precios de la energía.

Cambian los hábitos de movilidad.

Cambian las tecnologías de propulsión.

Cambian las necesidades logísticas.

Y cambian las prioridades ambientales.

Una plataforma ferroviaria que desaparece bajo una avenida, una urbanización o una operación inmobiliaria difícilmente puede recuperarse después con la misma facilidad.

Por eso, cuando una infraestructura ferroviaria queda temporalmente infrautilizada, la decisión de eliminar definitivamente su trazado debería estar precedida por un análisis de alternativas y de valor estratégico a largo plazo.

12. El debate correcto para el siglo XXI

El futuro ferroviario de la España interior no debería construirse sobre una competición entre trenes rápidos y trenes convencionales.

Debería construirse sobre una **red ferroviaria jerarquizada y complementaria**.

Una red en la que cada infraestructura desempeñe la función para la que resulta más adecuada.

La alta velocidad puede conectar grandes ciudades con tiempos competitivos.

El ferrocarril regional puede conectar territorios.

Las Cercanías pueden distribuir movilidad dentro de las áreas metropolitanas.

Los autobuses pueden alimentar estaciones y cubrir corredores de menor demanda.

Y las mercancías pueden utilizar la red allí donde exista capacidad y demanda suficientes.

La cuestión no es escoger una tecnología y descartar las demás.

La cuestión es diseñar el sistema.

Conclusión: no necesitamos elegir entre velocidad y territorio

Cuenca: una segunda red ferroviaria, no un segundo AVE

Si la tesis es que la alta velocidad y el ferrocarril regional deben cumplir funciones diferentes, el caso de Cuenca permite convertir esa idea en una propuesta concreta.

La solución no debería consistir en construir otro corredor de alta velocidad ni en intentar competir con el AVE en velocidad. Tampoco en recuperar sin más el ferrocarril del pasado.

La propuesta sería **reconstruir progresivamente una relación ferroviaria regional Madrid–Cuenca–Valencia utilizando la infraestructura convencional existente, con la estación de Cuenca situada en el centro de la ciudad como pieza fundamental.**

La situación actual ofrece una base para ello: Adif describe la línea convencional que pasa por Cuenca como una infraestructura de vía única y sin electrificar, mientras que la estación tradicional permanece en el centro de la capital.

El proyecto debería estructurarse en cinco actuaciones.

1. Primera prioridad: recuperar la infraestructura, no construir una nueva estación

El primer objetivo debería ser conservar y modernizar el corredor convencional.

Eso significa realizar una auditoría completa del trazado entre Aranjuez, Cuenca y Utiel: estado de la plataforma, vía, puentes, túneles, drenajes, pasos a nivel, señalización, instalaciones de seguridad, estaciones y limitaciones de velocidad.

A partir de ese diagnóstico deberían establecerse actuaciones de renovación selectiva.

No tendría sentido convertir toda la línea en una infraestructura de características equivalentes a una línea de alta velocidad. El objetivo sería otro:

obtener una velocidad comercial suficiente, regularidad y fiabilidad para prestar un servicio regional competitivo.

La inversión debería concentrarse donde produzca mayor beneficio: eliminación de cuellos de botella, renovación de los tramos degradados, rectificaciones puntuales de trazado, protección o supresión de pasos a nivel y modernización de señalización y telecomunicaciones.

La regla debería ser sencilla:

Primero hacer fiable la línea; después aumentar progresivamente sus prestaciones.

2. Cuenca necesita conservar una estación ferroviaria en el centro

Aquí se encuentra probablemente la diferencia más importante respecto al modelo de alta velocidad.

La estación convencional de Cuenca está situada en el centro de la ciudad. Adif señala expresamente que el proyecto previsto en su momento para sacar las vías del centro y unir las con la estación de alta velocidad todavía no se ha ejecutado.

Esa circunstancia, que durante años se ha presentado fundamentalmente como un problema urbanístico, puede reinterpretarse desde la perspectiva de la movilidad.

La estación central es un activo territorial.

Una eventual modernización debería conservarla como terminal ferroviaria regional y convertirla en un verdadero intercambiador urbano.

No tendría sentido trasladar todos los servicios ferroviarios a Fernando Zóbel y obligar al viajero regional a realizar un desplazamiento adicional para acceder al tren.

La estación Fernando Zóbel seguiría desempeñando su función esencial para la alta velocidad y los servicios de larga distancia. Renfe la identifica actualmente como estación de Alta Velocidad, Larga Distancia y Media Distancia.

El modelo resultante sería deliberadamente dual:

Fernando Zóbel → larga distancia y alta velocidad.

Estación convencional del centro → movilidad regional y territorial.

No sería una duplicación absurda de estaciones. Serían dos nodos con funciones distintas.

3. El primer corredor prioritario: Cuenca–Aranjuez

La primera fase de explotación debería concentrarse en la relación entre Cuenca y Aranjuez.

¿Por qué Aranjuez?

Porque constituye un punto de intercambio ferroviario especialmente interesante. Su estación dispone actualmente de servicios de Media Distancia y correspondencia con las líneas C-3 y C-3a de Cercanías Madrid.

Eso permite plantear un modelo que no necesita convertir inicialmente el tren procedente de Cuenca en un Cercanías de Madrid.

El objetivo inicial sería mucho más sencillo:

Cuenca → Tarancón → Aranjuez → intercambio con C-3 → Madrid.

De esta manera, el servicio regional de Cuenca tendría una puerta de entrada directa al sistema ferroviario madrileño sin exigir desde el primer día que un tren no electrificado circule directamente por toda la red de Cercanías.

La conexión física sería complementada con una conexión horaria.

La prioridad debería ser conseguir correspondencias programadas y fiables en Aranjuez.

Por ejemplo, una estructura de servicio podría diseñarse inicialmente con **cuatro relaciones diarias por sentido**, reforzables posteriormente según demanda.

No se trata de presentar esas cuatro frecuencias como una cifra definitiva. Deberían salir de un estudio de demanda y de capacidad.

La idea importante es la cadencia.

El viajero debe poder recordar el servicio.

4. Segundo eje: Cuenca–Utiel y conexión con Valencia

La segunda fase debería recuperar plenamente la relación hacia el este.

La infraestructura convencional conecta actualmente Cuenca con la red valenciana a través del corredor convencional hacia Utiel. El mapa de la Red Ferroviaria de Interés General de Adif mantiene el trazado convencional Cuenca–Utiel y muestra las conexiones ferroviarias con el entorno valenciano.

Utiel es especialmente interesante como punto de intercambio porque forma parte del eje de Cercanías C-3 de València.

Pero aquí conviene ser técnicamente prudentes.

Actualmente la C-3 valenciana tiene como eje València–Buñol–Utiel, aunque durante 2026 se han producido modificaciones y servicios alternativos por las obras de infraestructura. Renfe informó de la recuperación del servicio ferroviario entre Loriguilla y Buñol y de la reorganización de los servicios hacia Utiel.

Por tanto, la propuesta no debería afirmar que un tren Cuenca–Valencia podría simplemente «engancharse» mañana a la C-3.

Eso requeriría estudiar capacidad, electrificación, señalización, material rodante y compatibilidad de explotación.

La propuesta más sólida es:

Cuenca → Utiel → intercambio coordinado con C-3 → València.

Y, si los estudios posteriores lo justificasen, analizar una segunda etapa de **servicios directos Cuenca–València con material rodante adecuado para ambos tipos de infraestructura**.

5. Material rodante: no comprar trenes para 300 km/h

El servicio debería diseñarse alrededor de trenes regionales modernos.

La línea convencional de Cuenca no está electrificada. Por ello, inicialmente tendría sentido estudiar unidades diésel modernas, híbridas o bimotores, según la tecnología disponible y la evaluación económica y ambiental.

La cuestión no debería ser alcanzar una determinada velocidad máxima.

Debería ser conseguir:

- aceleración suficiente para reducir el impacto de las paradas;
- buena velocidad comercial;

- accesibilidad universal;
- bajo consumo;
- fiabilidad elevada;
- capacidad adecuada a la demanda;
- espacio para bicicletas y equipaje;
- confort para viajes de una a varias horas;
- y costes de mantenimiento razonables.

La unidad ideal sería aquella que permita aprovechar al máximo las características reales de la infraestructura.

6. Una frecuencia reconocible, no una colección de trenes aislados

El servicio debería organizarse mediante una **mall horaria fácil de comprender**.

Como objetivo de explotación a medio plazo podría estudiarse:

Cuenca–Aranjuez: 6 servicios diarios por sentido.

Cuenca–Utiel: 6 servicios diarios por sentido.

Y, si la demanda lo justificase:

algunos servicios directos Cuenca–Madrid y Cuenca–València, sin necesidad de que todos los trenes realicen el recorrido completo.

La cifra definitiva tendría que salir de un estudio de demanda, capacidad y costes.

Pero el principio sí puede establecerse desde el principio:

Es preferible una frecuencia regular y previsible a una oferta aparentemente amplia pero irregular y difícil de utilizar.

7. El horario debe construirse alrededor de los intercambios

Aquí está la verdadera innovación del proyecto.

El horario de Cuenca no debería diseñarse de manera independiente.

Debería construirse simultáneamente con las conexiones de Aranjuez y Utiel.

El objetivo sería que un viajero procedente de Cuenca pueda llegar a Aranjuez y encontrar una conexión ferroviaria razonablemente rápida hacia Madrid.

Y que un viajero procedente de Cuenca que llegue a Utiel pueda continuar hacia el área valenciana sin esperar largos periodos.

Esto transforma una línea aislada en una **red**.

La diferencia entre ambas cosas es enorme.

8. El proyecto no debe depender exclusivamente del viajero Cuenca–Madrid

Este punto es esencial para que la propuesta sea económicamente defendible.

No habría que justificar la línea exclusivamente por el número de pasajeros que quieran viajar entre Cuenca y Madrid.

El mercado potencial es más amplio:

Cuenca y su área de influencia → Tarancón → Aranjuez → Madrid.

Cuenca y localidades intermedias → Utiel → área metropolitana de València.

Y, además, los desplazamientos internos entre localidades del corredor.

El ferrocarril regional tendría que funcionar también como infraestructura de movilidad comarcal.

Ese es precisamente el tráfico que un servicio de alta velocidad no está diseñado para sustituir.

9. Cuenca capital necesita un verdadero intercambiador ferroviario

La estación convencional debería ser remodelada para convertirse en una pieza de movilidad urbana.

Eso implicaría:

- accesibilidad universal;
- información digital integrada;
- conexión coordinada con autobuses urbanos;
- parada de taxi;
- espacio seguro para bicicletas;
- aparcamiento disuasorio donde resulte necesario;
- conexión peatonal adecuada con la ciudad;
- integración tarifaria progresiva;
- y correspondencia clara con los servicios regionales.

La estación debería dejar de ser contemplada como un simple edificio ferroviario.

Debería convertirse en **la puerta ferroviaria de la ciudad.**

10. Y Fernando Zóbel debe seguir haciendo aquello para lo que fue construida

El planteamiento no exige abandonar la alta velocidad.

Al contrario.

Fernando Zóbel seguiría concentrando los servicios de larga distancia y alta velocidad.

La estación central asumiría los servicios regionales.

Esto permitiría separar dos problemas que actualmente se mezclan:

la conexión rápida de Cuenca con otras grandes ciudades

y

la movilidad cotidiana y regional de Cuenca y su territorio.

La existencia de dos estaciones no sería necesariamente una ineficiencia.

Lo sería únicamente si ambas intentasen prestar exactamente el mismo servicio.

11. Una tercera fase: mercancías y logística

Solo después de recuperar y estabilizar el servicio de viajeros tendría sentido estudiar una explotación logística.

La línea podría analizarse para:

- paquetería ferroviaria;
- mercancía ligera;
- servicios logísticos regionales;
- y, si existiera demanda suficiente, mercancías convencionales.

Pero esta función debería estar subordinada a la capacidad real de la línea y a las necesidades del servicio de viajeros.

No conviene prometer un corredor de mercancías antes de demostrar que existe mercado.

12. El proyecto debería ejecutarse por fases

La propuesta completa podría resumirse así:

FASE 0 — Estudio

Auditoría técnica de la línea, estudio de demanda, análisis coste-beneficio, simulación de horarios y evaluación ambiental.

FASE 1 — Recuperación

Renovación de los tramos deteriorados, señalización, seguridad, pasos a nivel, estaciones y eliminación de restricciones de velocidad injustificadas.

FASE 2 — Cuenca regional

Reapertura/fortalecimiento del servicio Cuenca–Aranjuez y Cuenca–Utiel, con horarios coordinados con las redes metropolitanas.

FASE 3 — Intermodalidad

Remodelación de la estación central, integración tarifaria y coordinación efectiva con autobuses y Cercanías.

FASE 4 — Mejora de prestaciones

Actuaciones puntuales de trazado y capacidad allí donde el análisis demuestre que reducen significativamente los tiempos de viaje.

FASE 5 — Expansión

Incremento de frecuencias, posibles servicios directos a Madrid y València y estudio de usos logísticos.

La idea central

La propuesta para Cuenca no debería venderse como «volver al tren».

Debería venderse como algo mucho más moderno:

Crear una segunda capa ferroviaria complementaria a la alta velocidad.

El AVE conecta Cuenca con las grandes ciudades.

El ferrocarril regional conectaría Cuenca con su territorio.

Fernando Zóbel sería el nodo de larga distancia.

La estación del centro sería el nodo regional.

Aranjuez sería una puerta de conexión con Madrid.

Utiel sería una puerta de conexión con València.

Y entre todos esos puntos se construiría una malla ferroviaria cuya principal virtud no sería alcanzar 300 km/h, sino **hacer posible que el ciudadano pueda desplazarse sin necesidad de organizar su vida alrededor del automóvil.**

Ese es el proyecto que merece estudiarse.

No una nostalgia ferroviaria.

No una guerra contra el AVE.

Una red complementaria, moderna y dimensionada para la realidad de Cuenca.

En conclusión: Es el modelo ferroviario que funciona con éxito en media Europa (países como Suiza o Alemania), donde conviven trenes regionales eficientes, mallados y capilares con ejes de alta velocidad especializados. Sin embargo, en España se apostó por un modelo de "alta velocidad periférica" que, al dismantelar o descuidar la red convencional, ha terminado generando islas de movilidad en ciudades como Cuenca.