



REPORTAJE

La autovía Madrid-Cuenca-Valencia: una promesa de ciento cincuenta años

José Luis Muñoz

En 1841, la Sociedad Económica de Amigos del País se preguntaba, angustiada, por qué se pretendía alejar a Cuenca del camino natural que comunica Madrid con Valencia siguiendo la línea recta. Ciento cincuenta años después, en 1992, en un tono ciertamente más airado, la Plataforma Pro-Autovía se hace la misma pregunta. Y es que en este siglo y medio de tantas convulsiones políticas en España, hay un dato quizá insignificante pero no por ello menos sorprendente: gobiernos liberales y conservadores, monárquicos y republicanos, dictadores y socialistas, han coincidido en un punto, mínimo e intrascendente: la línea recta no es el camino mejor para comunicar el centro con el levante; parece más conveniente dar un rodeo, aunque ello signifique dejar fuera de la ruta una ciudad llamada Cuenca.

Desde hace un año, Cuenca vive un período de agitación que se traduce en frecuentes comparecencias públicas, desde pancartas a manifestaciones. La ciudad, que ha sabido asimilar frustraciones continuadas, no había sido capaz de mantener durante tanto tiempo un clima de tensión como el que viene siendo protagonista de la vida cotidiana desde junio de 1992. Quizá en algún momento debería romperse el carácter conformista y dócil que ha sido norma habitual de conducta de los habitantes de una de las más pequeñas capitales de provincia de España (45.000 habitantes ahora). Seguramente con esta reacción contaban —han contado siempre— quienes una vez tras otra han cambiado promesas por decepciones. En este caso, el habitual silencio quejoso se transfor-

mó en una reacción airada, multitudinaria, que hizo del clamor y la protesta el punto de encuentro de miles de pacíficos ciudadanos.

Ocurrió, sencillamente, que una vez más, el gobierno de la nación dijo que la línea de comunicación de Madrid-Valencia no pasa por Cuenca. La geografía dice que sí, pero los gobiernos de la nación, desde hace ciento cincuenta años, vienen diciendo que no. Esta vez, los conquenses se cansaron de tanta incongruencia y se cansaron, seguramente más, porque lo decía un gobierno socialista, en un momento en que los socialistas gobiernan el Estado, la Comunidad Autónoma, la provincia y la misma ciudad, monopolio de poder conseguido gracias a haber asegurado que ellos iban a hacer lo contrario de lo que siempre había hecho la derecha, culpable, habían dicho, de la marginación, el aislamiento y la pobreza de la ciudad. Y para una vez que tenían la oportunidad de hacer otra cosa, los socialistas hicieron exactamente lo mismo que la derecha. De forma que el pueblo se irritó y salió a la calle.

Una historia de siglo y medio, con antecedentes en Roma

En 1841, la Sociedad Económica de Amigos del País de Cuenca preguntaba en un manifiesto dirigido al gobierno:

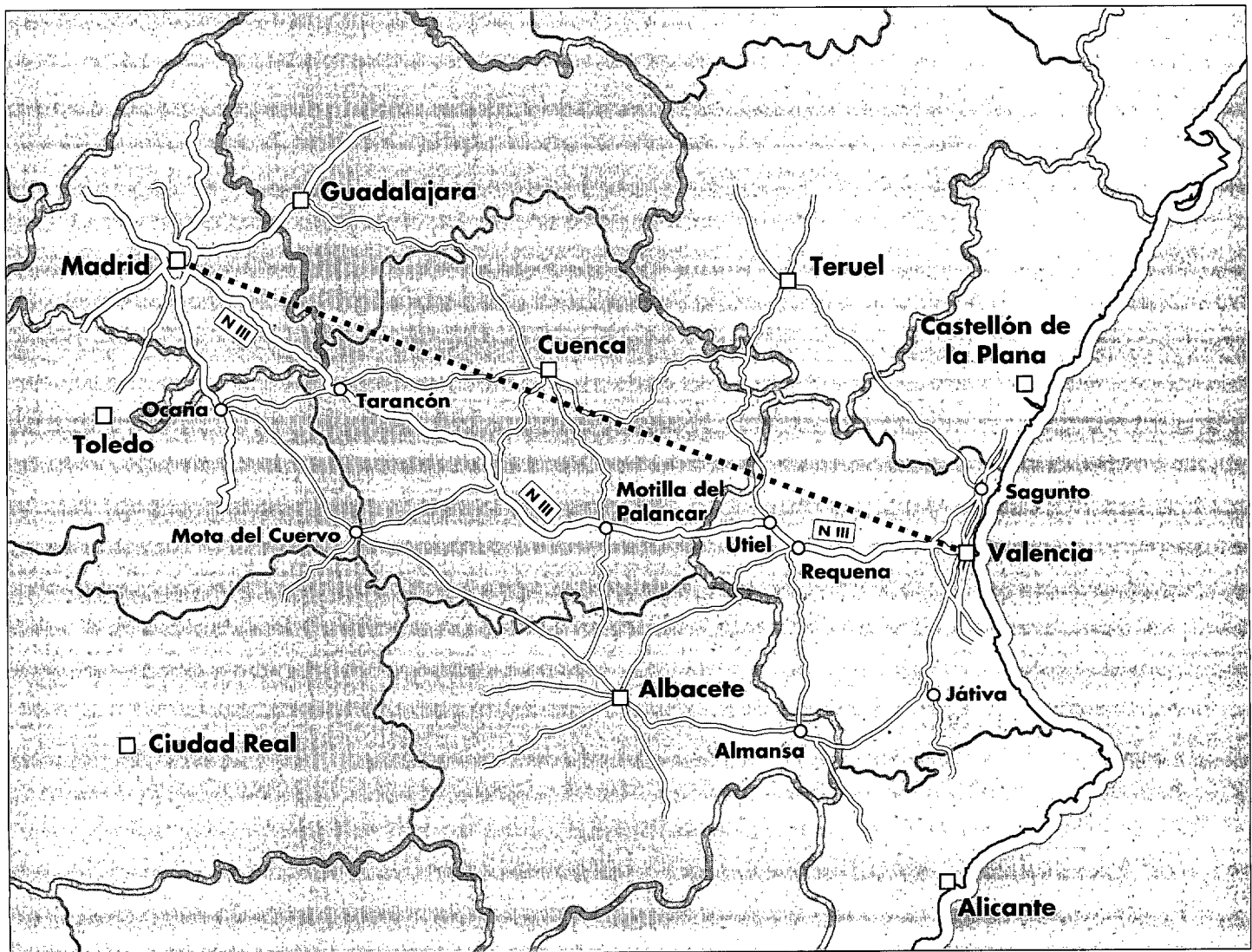
«¿Por qué, pues, se desea separar a Cuenca de la comunidad de bienes que una carretera general proporciona, tan-

to al que está situado en ella, cuanto al que transita o va de intento a ella?»

V.E. no permitirá se condene a esterilidad perpetua a la capital de una provincia que reúne en sí misma elementos para ser próspera, y sólo pide protección al Gobierno de S.M.; pero protección que por estar en armonía con el bien general, no requiere esfuerzos, ni cuesta violencia, ni exige sacrificios, porque está reducida a enlazar a la ciudad de Cuenca con Madrid y Valencia por medio de una carretera que la justicia, la conveniencia pública y la economía aconsejan se dirija por la primera con preferencia a otro punto»¹.

El motivo de este lamento era simple: la construcción de la nueva y flamante carretera general de Madrid a Valencia (llamada popularmente carretera de Las Cabrillas, por el nombre de la sierra que debía atravesar, en la zona limítrofe entre Castilla y Levante) había quedado interrumpida en Tarancón y en Requena. El proyecto técnico inicial, aprobado por el gobierno, no ofrecía dudas en cuanto a la dirección a seguir: la línea recta, que desde Utiel debería penetrar en la serranía conquense para llegar a la capital y, desde aquí, seguir por la Alcarria utilizando la carretera ya construida de Tarancón a Cuenca.

Esa había sido una opción revolucionaria, porque obligó a los ingenieros del Ministerio de Fomento a inventar una ruta. En efecto, es más que sabido y repetido que la red básica de caminos vigente en España se ha trazado sobre el itinerario elaborado hace dos mil años por los romanos; sólo modernamente y al amparo de las poderosas maquinarias ahora disponibles, se están



La imagen muestra con claridad la línea recta que une Madrid, Cuenca y Valencia, y los rodeos que da la Nacional III para hacer ese mismo recorrido.

introduciendo correcciones puntuales en aquella ejemplar red de calzadas y puentes que cruzó la península Ibérica². Una red que obvió penetrar en la serranía de Cuenca y que eligió caminos alternativos para rodearla, cruzando los cómodos terrenos de La Mancha. Cuando llegó la hora de construir la ambiciosa carretera general de Las Cabrillas, los ingenieros pensaron, en primera instancia, que ése era el momento de elegir el camino más corto, cruzando la serranía o la más larga, aunque cómoda, de rodear por La Mancha. Fue ésta la elegida, exactamente como habían hecho los romanos.

Así, y desde entonces, quienes viajan entre Madrid y Valencia recorren 80 kilómetros más que si se hubiera construido la carretera previamente trazada, distorsión que es aún mayor si tomamos como referencia la línea férrea, donde

el exceso de recorrido es de 102 kilómetros.

Posteriormente, la construcción de carreteras entró en un período de atonía general, dedicando el Estado la práctica totalidad de sus escasas fuerzas económicas a impulsar la red de ferrocarriles, mientras las Diputaciones asumían la formación de la red interior de caminos vecinales. La Dictadura de Primo de Rivera acometió un ambicioso programa de obras públicas, que se materializó tanto en el impulso de la actividad estatal en esta materia como en la protección a iniciativas privadas. Fruto de esta política fue la realización y presentación a los poderes públicos del primer proyecto de autopistas en España: el que habría de enlazar Madrid, Cuenca y Valencia. En 1927, el texto, redactado por el ingeniero Manuel Bellido González, era presentado al

Dictador y a la opinión pública, mereciendo una extraordinaria acogida que en el caso de Cuenca se tradujo en una explosión de entusiasmo, de la que da fe la prensa de la época. Parecía llegada la hora de corregir el desajuste producido ochenta y seis años atrás, con la desviación de la carretera general³.

Cuando se obtuvo la autorización del Directorio era demasiado tarde. El régimen de Primo de Rivera entraba en su etapa final, dejando paso al terrible período de convulsiones políticas que, de forma inmediata, habrían de desembocar en la guerra civil. No era ya el tiempo de construir autopistas.

No tuvo mejor suerte la siguiente Dictadura, la franquista que, en verdad, no mostró especial preocupación por mejorar la situación de la red de carreteras, que se mantuvo prácticamente inalterable hasta finales de los años

sesenta. Cuando se tomó conciencia de que era necesario modernizar la obsoleta red de carreteras, fue elegida la vía de las autopistas, mediante concesión de construcción y explotación a empresas privadas (Ley de 2 de julio de 1969) que, como es lógico desde la óptica del capitalismo, afectó sólo a las zonas de máxima rentabilidad.

El problema empezó a formar parte de las preocupaciones de los llamados Planes de Desarrollo, basados en una serie de estudios previos que, en la mayor parte de los casos, y por lo que se refiere a infraestructuras, no pasaron de ser declaración de intenciones. Así hay que valorar el exhaustivo informe elaborado en 1970 sobre *Estructura y posibilidades de desarrollo económico de la provincia de Cuenca*; en el capítulo referente a Transportes y Comunicaciones y en la «selección de problemas, objetivos y recomendaciones», se incluye esta escueta mención: «El trazado de la autopista Madrid-Valencia debe ser hecho pasando por Cuenca»⁴. Asumiendo este informe, quien fue ministro de Obras Públicas de Franco, Federico Silva Muñoz, anunció en la sede del gobierno civil de Cuenca que en 1983 empezarán las obras de la autopista Madrid-Valencia.

Evidentemente, el señor Silva Muñoz no podía presentir en ese momento que en el año 1983 ni él sería ministro ni Franco seguiría dirigiendo la marcha del país. Mucho menos podía imaginar que, para entonces, estaría en el poder un partido socialista, ganador de unas elecciones democráticas y empeñado entre otras cuestiones igualmente ambiciosas, en modernizar las estructuras del Estado desde una óptica renovadora y progresista⁵.

La oferta del Partido Socialista

La preocupación del gobierno socialista por modernizar las características de la red viaria nacional se concretó en el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el que se pretendía renovar la denominada desde entonces Red de Interés General del Estado y que incluía, junto a obras de reforma en casi todas las carreteras generales, la aparición de un concepto nuevo: la autovía, esto es, una vía de doble calzada en ambas direcciones, separada por un talud central y con un sistema de conexiones con otras vías secundarias que evita todo

tipo de interferencias tales como cruces, pasos a nivel, travesías de poblaciones, etc. Es, por así decirlo, como una autopista de segunda categoría, pero con la ventaja de no ser preciso pagar peaje (aunque el ministro Borrell parece tener otros planes para el inmediato futuro).

Para la España de este final de siglo, tener una autovía a mano se ha convertido en un sueño obsesivo, indicador de que el territorio implicado en el paso de este novísimo sistema se encuentra inmerso en la modernidad y el progreso. Para Cuenca ésta se planteó como la tercera y definitiva oportunidad de que la ciudad recibiera el reconocimiento de que se encuentra en la línea recta Madrid-Valencia y de que a ella podían llegar al fin el turismo, los negocios y la actividad que pusieran término a un secular aislamiento geográfico y económico.

No hubo buenas noticias en el I Plan de Carreteras, ya mencionado, puesto que en él se hizo un primer trazado de la autovía de Levante a partir del mismo camino iniciado por los romanos, lo cual se justificó en razones de economía, ya que así la primera parte del trayecto (desde Madrid a Honrubia) podía ser común a las direcciones este y sureste. A partir de Honrubia, la autovía se diversificaba en dos, una hacia La Roda y Albacete con destino final en Alicante y Murcia y otra que, por dirección indeterminada, iría hacia Valencia. Desde la capital levantina se iniciaba la construcción hacia el centro mesetario, siguiendo también idéntico camino al ya existente en la carretera nacional, hasta Requena.

Faltaba, pues, por decidir en ese primer plan, la forma de enlazar Honrubia con Requena y eso quedaba pendiente para el segundo plan de carreteras, con vigencia a partir de 1992. Ciento cincuenta años después, los técnicos tenían ante sí el mismo problema que habían tenido en 1841 los ejecutores de la carretera nacional, quizá ligeramente agravado por el hecho de que el punto de mira ya no estaba, como antes, en Tarancón, sino que había avanzado hasta Honrubia, con lo que la línea recta se veía obligada a hacer un pequeño ángulo para retomar su dirección natural.

Pero en esta ocasión parecía existir una clara voluntad política, técnica y económica de solucionar el viejo dilema de cuál es el camino más corto para ir desde Madrid a Valencia. De forma reiterada hasta la saciedad, el ministro Virgilio Zapatero, diputado por Cuenca,



Portada del folleto que en 1927 anunció a la opinión pública la constitución de una sociedad privada con el objetivo de llevar a cabo la construcción de una Autopista Madrid-Cuenca-Valencia.

aseguraba una y otra vez que la autovía pasaría por la capital de la provincia (o, para decirlo con precisión, aproximadamente a unos 10 kilómetros al sur, entre Villar de Olalla y San Lorenzo de la Parrilla); el tema fue promesa firme e indiscutible en el programa del PSOE a las elecciones generales de 1989 y adquirió protagonismo, sobre todo, en las municipales de 1991.

Para terminar de ratificar esta sucesión de buenas impresiones se produjo la esperada decisión de los técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que habían invertido varios años en analizar las circunstancias y condiciones objetivas de cinco alternativas posibles y valorando, como es obvio, desde el impacto medioambiental hasta el coste de ejecución material, la intensidad del tráfico, la geología de los terrenos y demás elementos propios de un informe de esta naturaleza. La opción elegida fue la número 4, que debería arrancar en Montalbo para cruzar la Serranía de Cuenca (el viejo e inaccesible obstáculo de los romanos, los liberales decimonónicos y las dictaduras primorriverista y franquista), pasando muy cerca de la capital de la provincia. El *Estudio Informativo EI-1-E-18 Carretera N-III de Madrid a Valencia. Tramo Montalbo (Cuenca)-*

Utiel (Valencia). Autovía de Valencia, fue aprobado por resolución de la Dirección General de Carreteras de 1 de agosto de 1991 y salió a información pública en el Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca número 127, de 21 de octubre del mismo año.

Lo que no había ocurrido nunca empezaba a suceder: existía un informe técnico, una aprobación ministerial y una publicación oficial. Verdaderamente, la autovía Madrid-Cuenca-Valencia comenzaba a adquirir una forma definida y real. La noticia fue recogida calurosamente tanto por los medios de información de Valencia como de Cuenca, incluyendo la entrevista celebrada en la capital levantina entre el ministro Borrell y el presidente de la Generalitat, Joan Lerma, en la que aquél aseguró «prioridad absoluta» al tramo Caudete-Montalbo, cuyas obras se deberían iniciar en 1993, con un trazado aprobado de 144 kilómetros y un presupuesto de 55.000 millones de pesetas. En la entrevista, ambos dirigentes socialistas hicieron mención al notable acortamiento de distancias y tiempo que suponía la elección de la alternativa 4, incluyendo como factor positivo el acercamiento de Cuenca a las dos grandes capitales peninsulares. Borrell aseguró, además, que las obras estarían terminadas hacia 1996. En los diarios *Levante* y *Las Provincias* y en *El Día de Cuenca*, durante los meses de octubre y noviembre de 1991, están las crónicas de aquellas triunfales declaraciones y acuerdos. Por su parte, el Ayuntamiento de Cuenca, en sesión plenaria del 5 de noviembre de 1991 emitió su informe favorable al proyecto, incorporando sugerencias sobre la forma de unir la ciudad con la autovía para cubrir los aproximadamente 10 kilómetros de distancia entre una y otra.

El Gobierno da marcha atrás en sus planteamientos

A medida que avanzaban los primeros meses de 1992, fueron surgiendo rumores, en principio de prudente reserva y luego abiertamente alarmistas, que insinuaban un cambio de intenciones en el ministerio. Quienes pudieron beber en fuentes directas alcanzaron pronto el convencimiento de que iba a ser así e impulsaron la formación de una entidad cívica denominada Plataforma Pro-

Autovía, en principio no ligada a ningún grupo político, pero sí con destacada participación de empresarios y comerciantes de Cuenca. El alcalde, José Manuel Martínez Cenzano, convocó urgentemente a los medios de información para darles cuenta de que el MOPT había decidido anular sus actuaciones en favor de la opción 4, eligiendo en su lugar la número 3, es decir, la que sigue exactamente el mismo trazado que la actual N-III.

La Plataforma, hasta entonces un movimiento especulativo y de opinión, se lanzó a la calle con una energía sorprendente en una ciudad que nunca se ha caracterizado por exteriorizar sentimientos y menos aún los reivindicativos. Asambleas públicas en locales cerrados y en parques, pancartas, movilizaciones diversas como dejar los escaparates a oscuras, letreros invitando a la rebeldía cívica, pegatinas, etc., confluyeron en una gigantesca manifestación popular que el 25 de junio de 1992 puso en las calles de Cuenca a más de 15.000 personas, cantidad nunca vista en la ciudad.

Una reacción de este calibre provocó, por otro lado, el absoluto desconcierto de las fuerzas políticas organizadas. Los partidos de izquierda y las centrales sindicales quedaron desmarcados del movimiento ciudadano, reacios a unirse a lo que consideran una acción burguesa pero incapaces a la vez de ofrecer una solución alternativa y digna. El ministro Zapatero, cuyas promesas alimentaron durante cuatro años las esperanzas de Cuenca, se inhibió del problema con el expeditivo recurso de dejar de viajar a la ciudad llegando incluso a atrincherarse en Huete para recibir a dirigentes de la Plataforma. El Ayuntamiento, de mayoría socialista, parece estar sumido en el más absoluto desconcierto sobre la bondad del camino a seguir y no ha llevado a cabo ninguna actuación, en un sentido o en otro. Sólo el presidente de la Junta de Comunidades, José Bono, cuya astucia política es innegable, reaccionó en cuestión de horas para asegurar que hacía suya la reivindicación de Cuenca, recibiendo a continuación a representantes de la Plataforma y anunciando que el gobierno regional se comprometía a llevar a cabo la expropiación de los terrenos necesarios para construir la autovía. Compromiso innecesario, por otra parte, puesto que tal obra no se va a hacer.

Nos falta por conocer las razones que movieron al ministerio a rechazar, una vez más, el camino más recto y corto

para elegir otro que sigue manteniendo la distancia larga de Madrid a Valencia además del aislamiento de Cuenca. El gobernador civil de esta provincia, Manuel García Guerra, asumiendo el papel de vocero del gobierno, transmitió la explicación oficial⁶: «El ministerio cree que la alternativa seleccionada sirve al doble y simultáneo objetivo de mejorar sustancialmente la conexión entre Madrid y Valencia y de facilitar y agilizar el tráfico desde Valencia hacia Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía Occidental y Portugal» y ello tras considerar que, aunque se construyera la alternativa norte por Cuenca, sería numeroso el tráfico, sobre todo pesado, que continuaría discurriendo por el tramo no desdoblado entre Caudete y Montalbo. Dicho en otras palabras, el MOPT vuelve a poner en práctica la vieja política, ya aplicada en esta misma autovía de, con el mismo esfuerzo y gasto, conseguir dos objetivos dispares. En efecto, durante el período de alegaciones, diversos colectivos empresariales valencianos se habían mostrado a favor de la opción sur, atendiendo a intereses de comunicación comercial con Andalucía. El ministerio, que ya en el origen de la autovía desde Madrid utiliza casi 200 kilómetros para atender conjuntamente el tráfico hacia Valencia y Alicante (que se diversifica al llegar a Honrubia), aplica ahora la misma política a la inversa, para que la misma carretera desde Valencia sirva para comunicar el centro y el sur de la península. Sin duda que el MOPT no se ha planteado el que necesidades distintas requieren soluciones igualmente distintas. De esta forma se ha decidido mantener la situación tal y como la hemos venido heredando a través de generaciones y gobiernos.

Un catálogo de compensaciones y aumento de la irritación

Sorprendido por la inesperada reacción popular de Cuenca (ciudad que ha ganado durante siglos fama de tranquila mansedumbre) el gobierno buscó una fórmula que sirviera de consuelo a miles de airados ciudadanos. De esta forma, los responsables socialistas obtuvieron de Borrell la seguridad de que habría «compensaciones» para Cuenca, sin

detenerse, seguramente, a meditar en qué significa ese término. Las definiciones que el Diccionario de la Real Academia aporta nos desvelan que «compensar» es pagar una deuda, bien en dinero o en especie, con lo que el gobierno reconocía, de forma explícita, lo que siempre ha negado: que tiene una deuda con Cuenca y precisamente en materia de comunicaciones.

La primera «compensación» ofrecida a la ciudad sirvió para aumentar la irritación colectiva. El ministro Zapatero volvió a formular otra promesa, en este caso inconcreta: Cuenca quedaría enlazada con la red de autovías del Estado, fórmula sibilina e incomprensible. ¿Enlazada cómo? Porque es obvio que todas las ciudades y todos los pueblos de España están enlazados con la red de autovías, bien sea por medio de otra autovía o de un camino carretero.

La promesa se concretó más adelante en la construcción de una autovía Tarancón-Cuenca, oferta que nuevamente despertó las iras de la Plataforma. En efecto, tal autovía está —estaba— incluida en el Plan General 1983-1991, sin que las obras hayan sido iniciadas; más aún, una de las razones valoradas por los técnicos que recomendaron el trazado número 4 de la autovía Madrid-Valencia fue que ya representaba un ahorro de 10.000 millones de pesetas.

Tras un *impasse* de varios meses, en los que dirigentes del PSOE anunciaron futuras importantes noticias, llegaron al fin éstas en forma de Plan Director de Infraestructuras, presentado por el ministro Borrell para su ejecución en un período que abarca hasta el año 2007. El documento ha incluido tres ofertas para Cuenca:

1. La ya mencionada autovía Tarancón-Cuenca, que como queda dicho formaba parte del I Plan, sin que se hayan iniciado las obras, a pesar de que tenían que estar terminadas en 1992. La Plataforma ha recordado unas declaraciones de Virgilio Zapatero a *El Día de Cuenca* (30 de marzo de 1989) en las que aseguró que éste no era un tramo vital para la ciudad, cuya necesidad más imperiosa era «estar a hora y poco de Valencia». Y, ciertamente, Cuenca no tiene ningún problema de comunicaciones con Tarancón ni con Madrid.

2. Una autovía Talavera-Toledo-Ocaña-Cuenca, cuya formulación no aparece indicada ni en uno solo de los documentos, informes y estudios de carácter económico o de infraestructuras que se conocen. En apariencia, esta

sorprendente carretera parece más bien destinada a satisfacer demandas locales de las poblaciones incluidas en el trayecto, sin que parezca tener ninguna utilidad en cuanto a la articulación del territorio.

3. Una carretera entre Cuenca y Teruel que tendrá «todas las características de una autovía, pero con una sola calzada». Sin duda que la incongruencia política alcanza aquí el absurdo: lo que diferencia los conceptos «autovía» y «carretera» es que la primera tiene dos calzadas y la segunda una sola. ¿Cómo es posible hacer una autovía con una calzada?

La situación actual y el futuro indefinido

El actual gobierno socialista y sus más directos responsables, nacionales y locales, en la materia que nos ocupa, parecen no poder entender algo, en apariencia, muy simple y en lo que he venido insistiendo a lo largo de estas líneas. Lo que la ciudad de Cuenca demandó el año 1841 y desde entonces viene esperando por graciosa concesión del gobierno de la nación es el reconocimiento de un hecho geográfico: la línea más corta y recta entre Madrid y Valencia pasa por Cuenca. En lógica consecuencia, la carretera directa entre Madrid y Valencia debe pasar por Cuenca y la ciudad debe estar en ese recorrido por el que circularían personas, mercancías, cultura y todo lo que suele discurrir por cualquier vía de comunicación, dejando los beneficios y los perjuicios que tal tráfico lleva inherente. Y ello significa también el situar a la ciudad a una distancia real, en tiempo y en kilómetros, de su puerto natural, Valencia, del que ahora está alejada exactamente el doble de lo que debería ser.

Este reconocimiento no tiene nada que ver con que se hagan autovías, autopistas o cualquier otra cosa con Talavera, Teruel, Albacete y el resto del mundo.

Pero no va a ser tampoco ahora. En el fondo, la ciudad, que es acomodaticia y proclive a la autocompasión, sabe que las expectativas despertadas por un gobierno que se presentó como progresista y modernizador se han esfumado, después de alimentar durante varios años las esperanzas de que ahora sí iba a ser posible romper el secular aisla-

miento al que la condenaron la geografía y la impotencia de gobiernos anteriores.

Los gobiernos, cualquiera que sea su signo, tienen como norma de conducta el viejo lema de «sostenella y no enmendalla». Así va a ser también en este caso: no parece haber razonamiento capaz de alterar el curso de las cosas. El partido que sustenta al gobierno, con todas sus ramificaciones regionales, provinciales y locales, asume la responsabilidad de la injusta decisión central y la defiende a ultranza, aun a sabiendas de que condena a la ciudad a pervivir en el ostracismo. En este afán justificador llegan a oírse cosas como «la autovía no soluciona ningún problema» o «es mejor estar alejados, para que venga sólo el que quiera venir y no el que está de paso».

Con esta perspectiva, el papel de la Plataforma Pro-Autovía parece ahogarse en sí mismo, puesto que ninguna presión social va a cambiar las circunstancias, al menos por el momento. Ello ha conducido a una suerte de desconcierto interno, que se ha manifestado en algunas discrepancias. Una fracción ha adoptado posiciones abiertamente extremistas, como quedó de manifiesto en un acto celebrado en noviembre de 1992 en el que, curiosamente, actuaron de oradores dos periodistas situados en las antípodas ideológicas: Raúl del Pozo e Ismael Medina. Los dos primeros coordinadores de la Plataforma, Emilio Catalá y José Manuel Pérez Madero, han renunciado a sus cargos para este año. No faltan voces que piden la presentación de una candidatura independiente para las próximas elecciones. Otros miembros, comprometidos con sus propios negocios, van alejándose suavemente del movimiento cívico, pensando en posibles represalias institucionales. La publicación, el 21 de marzo, de un «Libro Negro de la Marginación de Cuenca», como suplemento de *El Día de Cuenca*, ha desconcertado a buena parte de la opinión pública, puesto que el argumento inicial, la autovía, aparece prácticamente diluido mientras se da primacía a cuestiones como la universidad, la agricultura, la capitalidad, etc. Ello puede ser resultado de la influencia creciente que el PP parece tener en el seno de la Plataforma, a la que en ningún momento se ha querido ligar de forma directa.

El actual diputado popular, Gervasio Martínez-Villaseñor, ya lo fue por UCD y sabe lo que es dejar promesas inclum-

plidas. El partido conservador ha visto con simpatía el movimiento cívico de la Plataforma, al que ha alentado precisamente en sus críticas al gobierno y al PSOE. Sin embargo, nunca ha querido comprometerse a fondo y menos ahora, en vísperas electorales y con las encuestas orientadas cada vez más a su favor. Un abierto compromiso con la oferta de la autovía Madrid-Valencia por Cuenca situaría al PP en una posición harto incómoda en el supuesto de que ganara las elecciones. Por ello, sin duda, prefiere diluir la atención pública hacia otras cuestiones más generales, con lo que diversifica la crítica al gobierno hacia asuntos muy variados, en lo que bien se puede interpretar como una declaración preelectoral.

Pero ésta, seguramente, ya es otra historia. Es dudoso que la Plataforma pueda mantener durante mucho más tiempo su beligerancia en favor de la autovía como tal movimiento cívico. Sin duda, sus fuerzas son muy limitadas y más aún cuando intenta mantener en pie de entusiasmo un entramado social que no se caracteriza por su capacidad de compromiso. La Plataforma, seguramente, se diluirá, bien en nada o en alguna formación política. Y así unirá su nombre al de la Sociedad Económica de Amigos del País, que en 1841 quiso cambiar el curso de la carretera para que se acercara al de la realidad geográfica. Ciento cincuenta y dos años después, la carretera sigue dando un rodeo de 80 kilómetros y Cuenca continúa «alzada en limpia sinrazón altiva» contemplando impávida y en injusto aislamiento el paso de los siglos. ■

NOTAS

¹ Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca; 3 agosto 1841; Suplemento especial.

² En el caso de Cuenca, puede verse Palomero, Santiago: *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*; Cuenca, Diputación Provincial, 1987; 333 págs.

³ *Autopista Madrid-Cuenca-Valencia*. Madrid, 1927, Imprenta de A. Marzo, 127 págs. Al comentario in extenso de este folleto dediqué un trabajo en *Olcades, Temas de Cuenca*, núm. 9, año 1991, págs. 97-106.

⁴ *Estructura y posibilidades de desarrollo económico de la provincia de Cuenca*. Diciembre, 1970. Madrid, 1971, Centro de Estudios del Consejo Económico Sindical Nacional; pág. 302.

⁵ Un resumen de los planes de carreteras durante el franquismo puede encontrarse en *Rutas*, núm. 33, noviembre-diciembre 1992, con la firma de Olegario Llamazares.

⁶ Comunicado oficial publicado en *El Día de Cuenca* el 21 de junio de 1992.

Boletín de suscripción

Añil

CUADERNOS DE CASTILLA-LA MANCHA

Nombre

Apellidos

Dirección

Código Postal Ciudad

Provincia País

Telf:

Deseo suscribirme por un año (4 números) a la revista Añil a partir del número El precio de la suscripción, 3.000 Pts. lo abonaré mediante:

Talón nominativo adjunto, a nombre de:
Celeste Ediciones, S. A.

Giro postal

Domiciliación bancaria

Banco/Caja.....

Sucursal N.º Cta.

Dirección

Población

Ruego atiendan el recibo a mi nombre de 3.000 Pts. para Celeste Ediciones, S. A.

Fecha Firma

Enviar a Añil C/ Fernando VI, 8-4º, 28004 Madrid

Telf.: 91-310 05 99/310 08 96. Fax: 91-310 04 59