



Ayuntamiento
de Yebes

ESTACIÓN DE AVE GUADALAJARA-YEBES: NECESIDADES Y DEMANDAS

Servicios Avant
La estación del Corredor del Henares

ANTECEDENTES

El 10 de octubre de 2003 Sus Majestades los Reyes de España inauguraban de forma oficial la línea ferroviaria de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Zaragoza-Lleida. El tren efectuó la primera parada del recorrido en la estación de Guadalajara-Yebes, que sirvió de estreno para este apeadero. Al día siguiente se iniciaba la explotación comercial del trayecto, de cuya gestión y planificación se iba a encargar el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento.

La estación de Guadalajara-Yebes dispone de dos vías para que los trenes efectúen parada en ambos sentidos y otros dos by-pass centrales que usan los convoyes que no se detienen en este punto y que son la mayoría de los que circulan a diario, para que no tengan que aminorar la velocidad de marcha. Esta instalación cuenta con una quinta vía, que iba a ser el apeadero de salida y llegada para las lanzaderas AVE que tenían que cubrir el itinerario entre esta estación y la capital de España, a imagen y semejanza de las que disfrutaban otras capitales de provincia como Toledo, Ciudad Real, Segovia, Jaén o Valladolid, y municipios como Calatayud (Zaragoza), Puertollano (Ciudad Real) o Antequera (Málaga).

La estación de AVE Guadalajara-Yebes abrió un abanico de oportunidades para estos municipios dado que ocupa terrenos de ambos términos. Al año siguiente del viaje inaugural, Guadalajara y Yebes aprobaban un plan urbanístico especial en base a esas expectativas, contemplado por la Ley, que preveía la construcción de un nuevo y moderno complejo urbanístico denominado 'Ciudad Valdeluz' en el entorno de esta infraestructura ferroviaria. En un horizonte a largo plazo, debería alcanzar los 25.000 habitantes y que se ampliará hasta los treinta mil con los desarrollos de los terrenos próximos en el vecino Horche y en el escaso suelo que quedaba perteneciente al término de Guadalajara. Este proyecto se apoyaba en el compromiso cierto de que la estación dispondría de un apeadero perfectamente equipado para que el servicio no obstaculizara el funcionamiento normal del AVE entre Madrid y Barcelona. Tan evidente era esta actuación que incluso se aprobó el Área de Oportunidad 'Estación AVE Guadalajara-Yebes' por parte del Gobierno de Castilla-La Mancha, que justificaba ese desarrollo especial en base a que la nueva ciudad tendría una conexión privilegiada con la capital de España y a unos precios razonables.

En la actualidad, una veintena de capitales de provincia disponen de diferentes servicios de Alta Velocidad. La estación de Guadalajara-Yebes es, con diferencia, la que tiene la oferta más exigua de trenes y una de las escasas en las que no se ha instaurado el servicio Renfe Avant a pesar de que en 1999 la propia compañía ferroviaria avanzó su implantación. No en vano, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) preveía que dicho servicio entre Madrid y la estación de Guadalajara-Yebes se pusiese en marcha en el horizonte de 2004. Más aún, iba a ser uno de los primeros trayectos de estas características que entraría en funcionamiento en nuestro país. Trece años después, este andén está perfectamente equipado, tanto técnica como materialmente, para recibir a estos trenes y ofrecer prestaciones de máxima calidad a los usuarios.

Renfe Avant es una oferta alternativa de viajes frecuentes y corta distancia con tarifas asequibles y en horarios y frecuencias adaptados a las necesidades diarias, de tal modo que pueda ser utilizada de forma asidua por los viajeros como un medio de transporte público de ida y vuelta desde sus lugares de origen al puesto de trabajo y viceversa. Estas líneas se circunscriben a estaciones colindantes entre las que existe un tráfico regional, con un recorrido máximo de unos 200 kilómetros. La oferta incluye varias modalidades de abonos con condiciones ventajosas para los viajeros.

MENOS CIRCULACIONES, MÁS VIAJEROS

Hoy por hoy, la estación de Guadalajara-Yebes es la que ofrece, con diferencia, los peores servicios de las capitales españolas que disfrutan de Alta Velocidad y que se sitúan en la horquilla de población entre los 55.000 y 100.000 habitantes. Apenas nueve circulaciones entre semana en sentido Madrid, a las que hay que añadir otra más en sábado, dos en dirección Zaragoza y tan solo tres en sentido Barcelona, con paradas en la capital aragonesa, a las que hay que sumar otra en fin de semana. A destacar que a partir del 30 de junio y hasta el 31 de enero la oferta con la capital de España se reduce un 66% con la supresión de seis trenes, por lo que durante esos siete meses solo circulan tres trenes en este sentido.

SERVICIOS DE LA ESTACIÓN DE AVE GUADALAJARA-YEBES

HORARIO	TREN	DESTINO	CIRCULACIONES
07:54 h	AVE 3073	Barcelona Sants	Diario
07:54 h	AVE 3073	Figueres-Vilafant	Sábado y domingo
08:13 h	AVE 3772	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio - Lunes a sábado
08:45 h	AVE 3062	Madrid Puerta de Atocha	Lunes a sábado
10:05 h	AVE 3272	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio
10:07 h	Alvia 603	Pamplona	Sábado
10:22 h	Alvia 702	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio - Lunes a sábado
11:50 h	Alvia 600	Madrid Puerta de Atocha	Sábado
12:02 h	Alvia 605	Pamplona	Lunes a viernes y domingo
12:43 h	AVE 3102	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio
14:12 h	Alvia 602	Madrid Puerta de Atocha	Lunes a viernes y domingo
14:43 h	AVE 3122	Madrid Puerta de Atocha	Diario
15:32 h	Alvia 609	Pamplona	Del 31 de enero al 30 de junio
15:32 h	Alvia 609	Pamplona	Sábado
17:54 h	AVE 3173	Barcelona Sants	Diario
19:01 h	Alvia 701	Logroño	Lunes a viernes y domingo
19:28 h	AVE 3393	Huesca	Diario
20:54 h	AVE 3203	Barcelona Sants	Diario (excepto 14 de mayo)
21:55 h	AVE 3593	Zaragoza Delicias	Lunes a viernes y domingo (excepto 13 y 14 de abril)
22:24 h	Alvia 610	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio Lunes a viernes y domingo (excepto 13 y 14 de abril)
22:43 h	AVE 3202	Madrid Puerta de Atocha	Del 31 de enero al 30 de junio

En los últimos años, Renfe ha empeorado de forma paulatina las prestaciones al reducir a la mínima expresión el número de trenes que efectúan parada en los andenes de esta estación. Consciente de que los sucesivos Gobiernos centrales han renunciado y desterrado el compromiso adquirido a principios de este siglo de la implantación del servicio de lanzaderas en el trayecto entre la capital de España y la estación de Guadalajara-Yebes, el Ayuntamiento de Yebes ha reivindicado en los últimos años la equiparación de los servicios que en

la actualidad oferta esta estación de AVE a los que disfrutaban otras capitales de un rango similar a la de Guadalajara en cuanto a bonificaciones, precios, horarios y frecuencias.

Desde el Ayuntamiento de Yebe defendemos la necesidad de impulsar un servicio Renfe Avant entre Madrid y la estación de Guadalajara-Yebes que satisfaga las necesidades y expectativas de los usuarios que, a diario, hacen uso de esta instalación, en las mismas condiciones ventajosas que tienen otras capitales de provincia análogas, como Segovia, Cuenca, Toledo, Ciudad Real o Gerona, o municipios de inferior categoría, como Puertollano (Ciudad Real), Calatayud (Zaragoza) o Antequera (Málaga). Las cifras que se han hecho públicas en cuanto al volumen de viajeros cercioran que en el último decenio la estación de Guadalajara-Yebes casi ha duplicado este dato estadístico. De los 34.251 viajeros que en 2006 registró esta estación se pasó en 2013 a 71.517 usuarios, que llegaron hasta casi 80.000 pasajeros en 2016, lo que supone un incremento nada despreciable del 130'6% en esta última década. Este Gobierno municipal está convencido que esa sustancial mejora repercutiría de manera directa e inmediata en los tráficos de aplicarse la propuesta de ampliación de servicios que se plantea en este informe. Para ello, existen fórmulas asequibles para optimizar el rendimiento de esta estación, para las que únicamente se requiere la voluntad necesaria por parte del Ministerio de Fomento.

VOLUMEN DE VIAJEROS ESTACIÓN AVE GUADALAJARA-YEBES -Periodo 2006-2016- (en miles)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
34,2	48,5	62,0	68,1	70,1	73,4	66,9	71,5	72,2	76,6	79,0

Los datos correspondientes a 2015 confirman lo que ya sabíamos: que Adif tiene infrautilizada la estación de Guadalajara-Yebes. Hasta el punto de que está entre las más caras en relación coste- viajero: 1,5 € por cada persona que se monta en los trenes desde estos andenes. Pese al maltrato que este organismo dispensa a este apeadero al privarle de servicios competitivos que sí tienen en otras provincias, cada año que pasa lo utilizan un mayor número de viajeros. Como se aprecia en los datos estadísticos, mantiene una evolución constante. Y eso a pesar de carecer de trenes Avant, que se corresponden con aquellas lanzaderas de antaño, por lo que los usuarios son de alta velocidad casi en su totalidad (71.400) y apenas 5.200 hicieron uso de servicios de larga distancia, que en el caso de la estación de AVE Guadalajara-Yebes son los Altaria que se dirigen a Pamplona a través de la línea férrea de Alta Velocidad.

Al contrario que Guadalajara, estaciones como Calatayud, Toledo, Ciudad Real o Puertollano sí cuentan con el servicio Avant con Madrid o Zaragoza, lo que se traduce en precios y abonos subvencionados, lo que explica la diferencia en el número de viajeros con respecto a la estación de Guadalajara-Yebes. Es el caso de Calatayud que, con más de 60.000 habitantes menos que Guadalajara, tiene unos tráficos de 158.200 viajeros, más del doble. La explicación obedece a que 58.600 lo son de Avant y 82.900 de Alta Velocidad. Una situación similar se da en Ciudad Real o Puertollano, municipios con inferior población, que suman 1.107.809 viajeros y 466.300 respectivamente, porque en la capital manchega 838.900 viajan en Avant a bajos precios y en la localidad ciudadrealeña nada menos que 375.600 lo hacen con estos mismos trenes.

SIN OFERTA COMPETITIVA

Al margen del Gobierno de turno, cada vez que se interroga al Ministerio de Fomento por la falta de servicios en la estación de AVE Guadalajara-Yebes, la contestación es igual de recurrente en todos los casos. Desde este departamento ministerial entienden que hay 'servicios suficientes' para atender la demanda actual en cuanto al transporte por ferrocarril entre Guadalajara y la capital de España a través de la línea de Cercanías, a las que hay que añadir las diez circulaciones de Alta Velocidad por sentido, con unos tiempos inferiores a la media hora.

Es verdad que en la actualidad existen opciones comerciales en los servicios AVE-Larga Distancia con los que se pueden obtener descuentos de hasta el 70% sobre la Tarifa General/Base en función del tren y el momento de compra. Que pasan por los billetes 'Promo' y 'Promo +' que se basan en un sistema de precios dinámicos o la Tarifa 4Mesa, una oferta para cuatro plazas que se comercializa de forma conjunta y que puede ser ocupada por un número inferior de viajeros si lo desean, claro que abonando el importe total de la oferta. Otras promociones son para sectores específicos de población, como la Tarjeta Joven Renfe para viajeros titulares con edades entre 14 y 26 años, o la Tarjeta Dorada para mayores de 60 años, pensionistas, mayores de 18 años con incapacidad física o psíquica permanente o personas con discapacidad igual o superior al 65%. A este cuadro de tarifas especiales hay que añadir las familias numerosas, que tienen descuentos sobre las modalidades general o especial, con reducciones acumulables a cualquier tarifa o descuento comercial. Pero lo cierto y verdad es que el viajero convencional que se desplaza a la estación de Guadalajara-Yebes para coger un tren en dirección a Madrid o Barcelona por razón de trabajo o de necesidad, no dispone de bonificaciones y/o tarifas descuento de las que se pueda beneficiar.

Con demasiada frecuencia, Renfe olvida que la estación de AVE Guadalajara-Yebes también existe. Sobre todo, a la hora de lanzar campañas de tarifas promocionales para los trenes de Alta Velocidad. Sirva de ejemplo la promoción que la compañía lanzó para la recién estrenada estación de Cuenca, con precios por trayecto que iban desde 10,45 € a 13,90 € en clase turista, lo que suponía descuentos de entre el 60% y el 70%, algo nunca visto para la de Guadalajara. Donde las tarifas permanecen inalterables desde hace años: aquí los precios oscilan entre 17,30 € de turista y 20,70 euros de turista plus, si bien puede llegar hasta 27,20 € en preferente para el trayecto con la capital de España, que en la práctica es la mitad de la distancia a la capital conquense. Claro que hay un billete más asequible que cuesta 15,80 euros en los tres trenes Alvia que circulan a diario con destino a 'Puerta de Atocha'.

Se hace imprescindible superar cuando antes esta etapa de desidia y abandono hacia una infraestructura que se encuentra absolutamente infrautilizada. Con una oferta atractiva desde el punto de vista de las frecuencias y competitivas en cuanto a los precios y bonificaciones, se podría conseguir que en apenas un año se convierta en el principal nudo de comunicaciones ferroviarias del Corredor del Henares. Una alternativa perfecta para quienes realizan viajes frecuentes de corta distancia porque sus horarios y frecuencias se adaptasen a las necesidades diarias y con tarifas asequibles. Dado que los trenes Avant pueden ser utilizados de forma asidua como un medio de transporte de ida y vuelta desde el lugar de origen al puesto de trabajo y viceversa. Pero también con un aumento de las paradas para los trenes que se dirigen a Zaragoza y Barcelona y viceversa.

LA ESTACIÓN DEL CORREDOR DEL HENARES

Guadalajara-Yebes debe ser la estación de referencia de la Alta Velocidad del Corredor del Henares, un pasillo con un desarrollo industrial y demográfico sin demasiados paralelismos en la geografía española. En un radio de acción de apenas 25 kilómetros hay una cohorte de municipios con un potencial poblacional de más de 625.000 habitantes y una ingente superficie industrial en la que están registradas más de 16.000 empresas. En su mayoría dedicadas al sector logístico, pero también productivas, manufactureras o del mercado automovilístico. Sin embargo, la realidad es que no da respuesta a este atractivo paisaje y hoy por hoy es, con diferencia, la estación más infrautilizada de la red de alta velocidad española.

Son muchos los usuarios que se ven obligados a desplazarse a la capital de España para coger un tren AVE por motivos laborales con destino a Zaragoza, Lérida, Tarragona y, sobre todo, a Barcelona. Por culpa de la ridícula oferta que ofrece la estación de Guadalajara-Yebes para estos destinos, con los que permanece aislada durante más de diez horas al día. Es inaceptable que entre las 7:54 h y las 20:54 h no se detenga ningún convoy con destino a la Ciudad Condal en este apeadero. Con esta exigua propuesta, esta estación jamás podrá aspirar a estar en el punto de mira de las cientos de empresas que necesitan comunicar a su personal con estas ciudades del arco mediterráneo.

POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR DEL HENARES (Situados en el radio de acción de 30 km de la estación de AVE Guadalajara-Yebes)

MUNICIPIO	POBLACIÓN (2016)
Ajalvir	4.440 habitantes
Alcalá de Henares	195.907 habitantes
Algete	20.311 habitantes
Alovera	12.407 habitantes
Azuqueca de Henares	34.793 habitantes
Brihuega	2.476 habitantes
Cabanillas del Campo	9.794 habitantes
Camarma de Esteruelas	7.050 habitantes
Campo Real	5.888 habitantes
Chiloeches	3.305 habitantes
Cobeña	7.009 habitantes
Daganzo	9.981 habitantes
El Casar	11.601 habitantes
Fontanar	2.328 habitantes
Galápagos	2.395 habitantes
Guadalajara	83.633 habitantes
Horche	2.540 habitantes
Loeches	8.388 habitantes
Los Santos de la Humosa	2.435 habitantes

Marchamalo	6.969 habitantes
Meco	13.426 habitantes
Mondéjar	2.599 habitantes
Nuevo Baztán	6.018 habitantes
Pioz	3.471 habitantes
Torrejón de Ardoz	126.981 habitantes
Torrejón del Rey	5.160 habitantes
Torres de la Alameda	7.769 habitantes
Villalbilla	12.719 habitantes
Villanueva de la Torre	6.554 habitantes
Yebes	3.261 habitantes
Yunquera de Henares	3.835 habitantes
TOTAL	625.443 habitantes

Este modesto apeadero es mucho más operativo y eficaz que la estación 'Puerta de Atocha' de Madrid. Entre otras razones, porque un usuario procedente de Alcalá de Henares llega antes a ella que a la terminal de la capital de España. Y encima el coste del parking es completamente gratuito. El principal inconveniente estriba en que, a pesar de que han transcurrido 14 años desde aquel viaje inaugural, en la actualidad solo operan diez trenes de ida y otros tantos de vuelta, con tarifas que oscilan entre 15,80 € y 27,20 euros a Madrid, dependiendo de la clase de asiento. Frecuencias y precios que hoy por hoy merman las posibilidades de esta infraestructura. Con la excusa de que la oferta de la línea de Cercanías C2 es suficiente para este corredor, a esta estación se le han negado de forma reiterada desde el Ministerio de Fomento los servicios que necesita.

Pero la realidad es que la línea de Cercanías C2 está cada vez más congestionada. Lo denuncia la Asociación de Municipios que se ha creado recientemente para solicitar que se resuelvan de una vez por todas los problemas que arrastra desde hace tiempo este servicio, que une Guadalajara con Madrid. Las frecuencias son cada vez menos competitivas y el servicio que se presta empeora a pasos agigantados. Hay 136 circulaciones de Cercanías en ambos sentidos por vía convencional entre ambas capitales, con un horario de 5:00 a 23:30 horas y una frecuencia de 12 minutos en hora punta. De forma aleatoria, a esta oferta hay que añadir una docena de viajes a través de los servicios Civis, con menos paradas y unos tiempos de desplazamiento inferiores. A los que se suman los seis servicios de media distancia convencional, con un tiempo de recorrido algo menor, de entre 35 y 45 minutos.

Lo que parece que no se tiene en cuenta es que entre Guadalajara y la estación madrileña de Atocha, un trayecto de apenas 62 kilómetros, hay nada menos que 15 paradas, con una duración prevista de viaje entre 58 y una hora y un minuto. Si ese trayecto se prolonga hasta Chamartín, el número de paradas se amplía hasta 18 y el tiempo de desplazamiento oscila entre 1 hora y 13 minutos y una hora y cuarto. Estos tiempos de trayecto son meramente orientativos puesto que los viajeros saben que la impuntualidad se ha instalado en este recorrido desde hace años. Y con los Civis la situación no mejora. El viaje dura en teoría 40 minutos en sentido Chamartín y entre tres cuartos de hora y 48 minutos en dirección Guadalajara. Estos tiempos no se suelen respetar dado que se registran servicios que cambian de andén de salida unos minutos antes; otros se suprimen sin contemplaciones, muchos de ellos se eliminan en los meses de verano, Semana Santa, Navidad o en los puentes, y otros se cancelan sin explicación alguna. En muchos casos, estos trenes carecen de prioridad con respecto a los cercanías, con la

consiguiente espera ya que a partir de Alcalá de Henares hay doble vía y no se permite el adelantamiento. Por no hablar de la masificación que sufren estos trenes, que obligan a muchos viajeros a ir de pie durante el trayecto.

Con esta argumentación, el Ayuntamiento de Yebes no defiende la sustitución de los trenes Avant por la línea de Cercanías. Muy al contrario, lo que planteamos es que ambos servicios no solo son perfectamente compatibles, sino que existen razones fundadas para que desde el Ministerio de Fomento se decida de una vez por todas su implantación. En definitiva, reclamamos que se dé una oportunidad a este servicio, al igual que se ha hecho en otras zonas de nuestro país.

En caso de que ni Renfe ni Adif estén por la labor de movilizar más trenes o de disponer de más maquinistas para el trayecto entre Guadalajara-Yebes y la capital de España, existen diferentes alternativas que solo requieren un mínimo de voluntad para hacerlas realidad. Una de ellas es la tarifa mesa, que requiere la compra de los cuatro billetes de asientos con mesa, que podría trasladar en 25 minutos a los viajeros hasta Puerta de Atocha por 6,90 euros, apenas 1,40 euros más que el billete de Cercanías, que cuesta 5,50 €. Podría parecer que es difícil dar con otras tres personas que tengan la necesidad de hacer uso de este servicio. Los principales destinatarios de esta oferta serían, sin duda, aquellos que tienen la obligación de viajar a diario a Madrid por motivos laborales. Un grupo que no está incluido entre las plataformas de ofertas que de manera periódica anuncia Renfe. Es indudable que si se publicitase convenientemente este servicio, habría muchas aplicaciones que estarían dispuestas a encargarse de su gestión.

Otra posibilidad pasaría por convertir las diez frecuencias que están operativas entre Madrid y Guadalajara y Madrid en servicios diarios sin excepciones, para hacer una prueba de ocupación con los precios y abonos propios de un Avant. Se daría un servicio similar al de las lanzaderas pero a coste cero para la operadora. Sabemos que la ocupación media de los trenes que circulan entre Barcelona y Madrid que efectúan parada en Guadalajara-Yebes no siempre es del 100%. A Renfe no le supondría un problema estructural ni logístico la puesta a la venta de los billetes necesarios hasta completar el aforo de esos nueve convoyes. No en vano, esta circunstancia sería un complemento magnífico para mejorar, aunque sea mínimamente, las cuentas deficitarias de esta línea. Otra idea que en absoluto sería descabellada es la opción de viajar de pie a un precio inferior, una posibilidad que se refleja en multitud de encuestas sobre el uso de las líneas AVE realizadas por la compañía férrea. A buen seguro que muchos usuarios se decantarían por esa solución a sabiendas de que este trayecto apenas es de 25 minutos.

Es cierto que desde que se inauguró, la estación de AVE Guadalajara-Yebes se ha asociado de forma deliberada al desarrollo urbanístico de Valdeluz, lo que ha generado en la población una actitud de aversión y desapego hacia ella y hacia el propio servicio. Es indudable que el hecho de que la estación esté situada a 8 km del centro de Guadalajara y que no existan servicios Avant le ha restado atractivo. Pero no hay que olvidar que Tarragona no le ha dado la espalda a la Alta Velocidad a pesar de tener la estación a 18 kilómetros. También Segovia o Cuenca la tienen a más de 5 km del centro. Y es que la distancia es, en el fondo, una cuestión relativa que se puede atemperar con una campaña promocional que fuera acompañada de una mejora sustancial de los servicios que se ofertan. Un inconveniente que se paliará en parte a partir del próximo mes de septiembre con la entrada en funcionamiento del nuevo servicio de transporte por autobús Astra en la línea Yebes-Horche-Valdeluz-Guadalajara, que efectuará parada en esta estación.

Una estación que ha sido vilipendiada como pocas y cuya viabilidad y conveniencia se han puesto en duda desde múltiples ámbitos. Una vez aceptada la ubicación, lo que hay que preguntarse es si se quiere dejar morir sin más o, por el contrario, queremos aprovecharla. Ha llegado el momento de desterrar ese discurso trasnochado de que la Alta Velocidad no es útil en Guadalajara. Es cierto que esta infraestructura costó algo más de 10 millones de euros si bien, comparativamente hablando, está alejada de otros proyectos similares. Por poner un ejemplo, la estación propuesta inicialmente para Ourense, una ciudad de poco más de 100.000 habitantes para una provincia de 335.000 habitantes con una dinámica poblacional regresiva, tenía un presupuesto de 67 millones de euros. La de Guadalajara-Yebes no fue un derroche de estación, lo que es intolerable es que no se le dote de los servicios que necesita y demanda.

La estación de AVE Guadalajara-Yebes necesita que se apuesta por ella de una forma efectiva y real. Con hechos y sin brindis al sol. Necesita que se sepa que existe. Con horarios y destinos que deberían aparecer actualizados en la web de Renfe. Con una línea de transporte por autobús que en breve se recuperará para la causa y que volverá a comunicar con la ciudad de Guadalajara. Una estación que no obliga a desandar el camino ya hecho y que puede y debe ser la primera opción frente a la terminal 'Puerta de Atocha' en los destinos hacia Barcelona y Zaragoza. Pero también en dirección a la capital de España. Querer es poder.



JOSÉ MIGUEL CÓCERA MAYOR
Alcalde de Yebes