

De Algeciras a Portbou por la costa mediterránea, un nuevo corredor ferroviario para 2020



Tren de automóviles camino de la frontera de Portbou, al paso por la playa de Garbet.

El histórico diseño radial de la red ferroviaria española ha generado algunas carencias y desajustes. El más severo fue la falta de un eje de gran capacidad y prestaciones a lo largo de la costa mediterránea, [ver características y mapas en página 97] zona que, por otra parte, había desarrollado a lo largo del pasado siglo y comienzos del presente más dinámica demográfica y económica. El documento presentado por el Ministerio de Fomento el pasado mes de marzo sienta las bases para revertir esta situación y crear una potente infraestructura de transporte capaz de canalizar la gran demanda de transporte de mercancías y un eficiente servicio de viajeros a alta velocidad. El plan se plantea con un horizonte temporal de nueve años y una inversión en torno a los 51.000 millones de euros.



JAVIER LÓPEZ



JAVIER LÓPEZ

El transporte intermodal será uno de los protagonistas del corredor.

La génesis de la red ferroviaria española había puesto su kilómetro 0 en Madrid. Desde allí, a partir de 1851, se fueron trazando las antenas de una red que fue cosiendo estos ejes con nuevos lazos transversales. La nueva red de alta velocidad creada en el tránsito de los milenios ha repetido en cierto modo el proceso del siglo XIX, con su cero madrileño y antenas que van creciendo hacia todos los puntos cardinales. Es un modelo que responde a dinámicas seculares del territorio, pero donde se ha evidenciado un mayor desajuste de infraestructura y territorio es en la costa levantina. Y es que precisamente en este corredor litoral, ya desde la época de la Via Augusta romana, la población y la dinámica económica habían logrado alcanzar un dinamismo superior a la media nacional. Actualmente en este corredor, definido desde Portbou

hasta Algeciras, se concentran casi el 40 por ciento de la población y del Producto Interior Bruto españoles.

El documento presentado por el Ministerio de Fomento y Adif, elaborado por la empresa Ineco, recoge la apuesta del gobierno central y todos los agentes económicos y sociales del este y sur peninsular para desarrollar este eje ferroviario. Todos estos actores coinciden en que hay que redibujar el ferrocarril en ese corredor de unos 1.300 kilómetros de longi-

■ Conexiones portuarias

El documento ha censado la situación de los puertos de la red estatal y ha planteado soluciones a los problemas detectados. De los once puertos de esta malla estatal sólo dos carecen de ferrocarril: el de Almería lo tiene pero inutilizada y el de Motril que nunca lo tuvo. Actualmente el puerto que más toneladas mueve por ferrocarril es el de Tarragona, seguido por los de Valencia, Barcelona y Cartagena. En todos ellos, en cualquier caso, el peso global del ferrocarril es muy bajo: una media del 4,2 por ciento, con un pico en el 17 por ciento del puerto tarraconense.

El documento recoge los proyectos ya en marcha o en estudio, como la gran remodelación ferroviaria del puerto barcelonés, el primero ya conectado al ancho UIC con Francia. Para el puerto de Tarragona presentan las mejoras fruto de la nueva conexión con el eje mercante hacia Barcelona y Francia. Castellón mejoraría su conectividad con el nuevo acceso sur, mientras que para Sagunto se ha redactado ya un nuevo acceso ferroviario. Valencia se beneficiará de las nuevas líneas mercantes hacia el sur y Cartagena, en su dársena de Escombreras, ya tiene redactado el proyecto de su nuevo acceso. Las grandes deudas están en los puertos andaluces de Almería y Motril. El caso almeriense quedaría resuelto con el actual proyecto de soterramiento y el de Motril con el futuro eje litoral. En el caso del puerto malagueño se mejorará su conectividad por la depresión de su acceso. La más relevante mejora portuaria se realizará en Algeciras que, además de contar una sensible mejora en su acceso por Bobadilla, contará con nuevas vías en los muelles del norte de la bahía.

tud bajo unos criterios básicos recogidos:

- Reducción de tiempos de viaje
- Buena conectividad transfronteriza
- Resolución cuellos de botella
- Creación de líneas específicas para mercancías



PANTER



Plano resumen de las propuestas planteadas para el entorno de Valencia.

- Creación de una infraestructura apta para trenes de alta velocidad de viajeros
- Unión eficiente los puertos a la red ferroviaria
- Capacidad de circulación de convoyes mercantes de 750 metros de longitud
- Rediseño de nodos para mejorar su operatividad para los movimientos norte-sur en esta fachada
- Conexión del extremo sur del corredor, Algeciras, con el resto de la fachada mediterránea y la frontera francesa.

La presentación de la propuesta por parte del ministro de Fomento el pasado 17 de marzo se hizo en clave de continuidad de un trabajo ya en marcha desde la planificación del PEIT. La nueva estrategia ministerial parte de unos trabajos, en los cuales la administración central ya ha invertido, desde el año 2004, 8.400 millones de euros. Evidentemente la estrategia cambia ya que se potencia sensiblemente la actuación en este corredor planteando invertir otros 43.000 millones de



PATIKER

euros hasta el año 2020 para completar objetivos. Serán un total pues de 51.300 millones de euros los que conseguirán crear un nuevo ferrocarril en esta zona.

Esta estrategia del Ministerio de Fomento atiende, por un lado, las demandas del territorio. Todos los gobiernos regionales implicados (Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía) vienen exigiendo desde hace años una mejora de su conectividad ferroviaria, tanto para viajeros como, sobre todo, para mercancías. Se han creado grupos de presión, como el lobby Ferrmed, que viene desarrollando una continua tarea en España y Europa, para posibilitar crear una red suficiente de trenes de carga. Una de las claves en las que todos coinciden es que los trenes deben tener una penetración directa en resto del continente salvando la diferencia de ancho de vía. Por otro lado, el movimiento gubernamental va en la línea de las directrices comunitarias de apoyo al ferrocarril, especialmente el mercante, con la creación de ejes transeuropeos,

aun por cerrar de manera clara ante cualquiera de las opciones transfronterizas planteadas.

■ Los tres pasos pirenaicos

En este nuevo impulso ferroviario de las administraciones, con un protagonismo sensible del ferrocarril mercante, se repiten de nuevo aquellos debates del siglo XIX sobre las conexiones transfronterizas. Los intereses de diversas partes del territorio español se están viendo enfrentados sobre cómo, cuándo y por dónde, se van a conectar de manera preferencial, los nuevos trenes españoles con los del resto de Europa. Hasta la reciente inauguración del nuevo enlace por Girona de TP Ferro, la frontera mantenía como ejes primarios internacionales el enlace oriental de Portbou y el occidental de Irún. En medio quedaba una conexión catalana con poco dinámica y poco reivindicada por nadie, por Puigcerdá, y el enlace aragonés por Canfranc, cerrado en los años setenta. País Vasco, Aragón y todas las regiones levantinas vienen trabajando hace años para que la administración central y la comunitaria apoyen sus tesis, planteándolas siempre como complementarias y buscando que la apuesta por una no margine a otras. Los aragoneses han buscado la complicidad de las regiones ligadas con el eje Canfranc-Madrid-Algeciras. Los vascos y aquitanos trabajan para su corredor atlántico que ligue Europa con España y los puertos gallegos y lusitanos. Los mediterráneos, también con un extremo en Algeciras, se posicionan, con cierta ventaja, para defender su corredor. Todos han peregrinado a Bruselas para defender las bondades a escala continental de sus propuestas, pero la Comisión Europea no ter-

mina de dar una definición clara preferencial, por más que sus ejes de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) ya incluyan las tres opciones transfronterizas, aunque sin calendario y sin haber rematado el mapa de la "core network", la hoja de ruta europea para una red estratégica ferroviaria.

■ Las actuaciones más relevantes

La estrategia ministerial ha seccionado este corredor en cinco tramos, para los cuales plantea soluciones concretas bien definidas. El análisis es mucho más detallado en las zonas metropolitanas, donde hay que resolver la continuidad fluida de los trenes de mercancías y largo recorrido, ya que hay que indicar que esta estrategia excluye cualquier intervención exclusiva para servicios de cercanías.

En muchos de estos tramos ya hay actuaciones en mar-



Propuestas barajadas para el nuevo acceso en alta velocidad a Cartagena. La opción escogida ha sido la central, con origen en Alcantarilla.

cha, bien desarrolladas, fruto de los diversos planes en ejecución del PEIT, ya sea de nuevas líneas de alta velocidad o de red convencional. Algunas ya están plenamente operativas, como por ejemplo son las líneas de alta velocidad de llegan a Valencia o Cataluña, los nuevos accesos en ancho estándar UIC al puerto de Barcelona y su conexión a la línea de alta

■ Instalaciones logísticas y apartadero de 750 metros

Para permitir una explotación ágil de las mercancías, además de disponer de corredores específicos en tramos congestionados, es preciso contar con una eficiente red de estaciones de transferencia de cargas a otros modos o de formación de trenes. El plan analiza la oferta actual, planteando la potenciación de algunas instalaciones o la creación de nuevos enclaves en función de las demandas logísticas. Básicamente el documento de síntesis plantea cuatro enclaves a potenciar. En Barcelona el Centro Intermodal de La Llagosta se redimensionaría potenciando su faceta intermodal internacional. Más al sur, en Tarragona, la instalación logística de Constantí, actualmente en un ramal en fondo de saco, ganará operatividad con la recuperación para mercantes del ferrocarril Reus-Roda. Su configuración pasante la convertirá en el principal nodo mercante de las relaciones Cataluña-Aragón-Madrid, además de servir a su vecino polo químico.

En Valencia se plantea la creación de una nueva área logística en Sagunto, que se realimentará del nuevo ramal propuesto de acceso al puerto saguntino. No muy lejos, la terminal valenciana de Fuente de San Luís será la puerta a los trenes de un nuevo centro logístico. La Generalitat Valenciana ya ha dado los primeros pasos con la compra de terrenos. Finalmente, el plan plantea una remodelación de la terminal logística de Escombreras, en Murcia, que se alimentaría del polo químico adyacente y del vecino puerto, al cual se está tendiendo un nuevo acceso ferroviario.

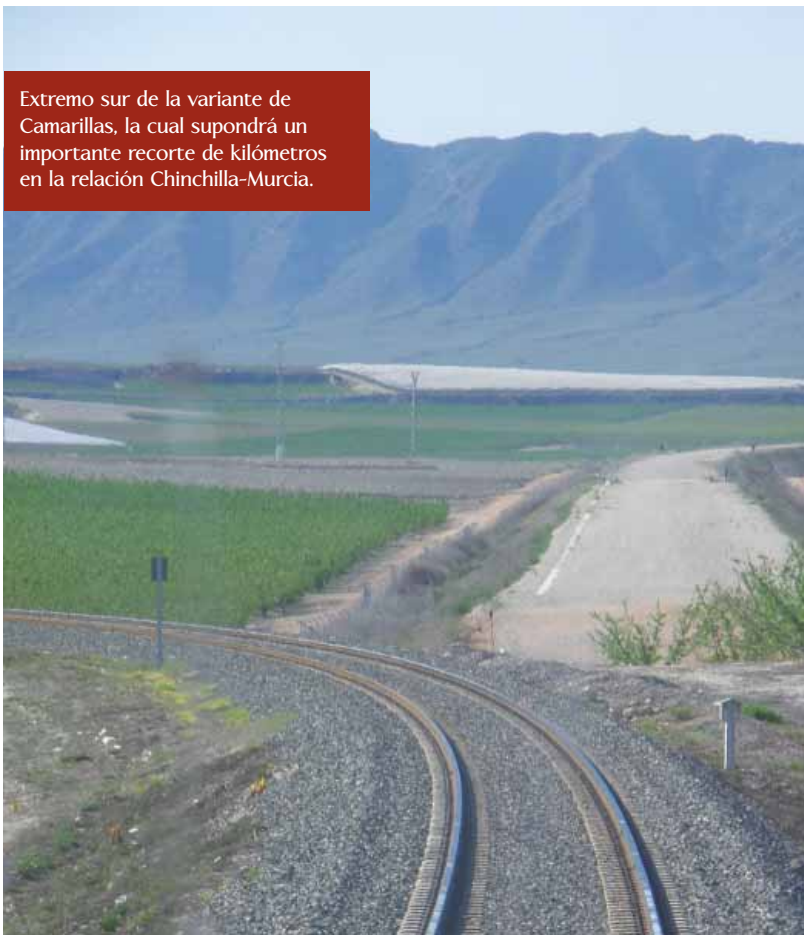
Otro de los temas contemplados en el estudio es la habilitación de estaciones para cruces de trenes de 750 metros, estándar de gran capacidad que Adif está potenciando en su red actual y que será impulsado en este corredor. El estudio ha descrito once estaciones (en el tramo Portbou-Murcia) capaces para estos largos convoyes, determinando que es preciso adecuar otras diez. En esta partida se prevé una inversión de 27,5 millones de euros.

■ Modernización de instalaciones

El plan contempla la modernización y homogeneización de las instalaciones ferroviarias a lo largo del corredor para garantizar la continuidad operativa de las líneas, mejorar su capacidad y eficiencia, así como la seguridad y la regulación y control de los servicios ferroviarios. Entre las actuaciones más relevantes cabría señalar:

- La instalación del sistema de comunicaciones GSM-R, prioritario por sustitución del tren-tierra (85 M€)
- La instalación del sistema de control de trenes ETCS en la red convencional (190 M€)
- Electrificación del itinerario Chinchilla-Murcia-Cartagena-Escombreras (85 M€)
- Estaciones con capacidad para apartado de trenes de 750 metros de longitud.

Extremo sur de la variante de Camarillas, la cual supondrá un importante recorte de kilómetros en la relación Chinchilla-Murcia.



velocidad de Mollet a Girona o la conexión transfronteriza desde Figueras a Perpignan. En otros se prosiguen trabajos a mayor o menor ritmo, como son las conexiones desde Murcia

a Almería o la llegada de la alta velocidad a Alicante.

■ Frontera Francesa-Tarragona

Este tramo es uno de los más complejos, ya que hay que resolver la conexión a dos puertos, Tarragona y Barcelona, y salvar dos áreas metropolitanas muy urbanizadas y con altos índices de tráfico ferroviario. Además, en este tramo se articula el corredor mediterráneo y la conexión en alta velocidad con el centro peninsular, planteándose conexiones con sectores del mismo corredor que mantendrán, al menos en un primer momento, el ancho ibérico. Y, finalmente, es en esta zona donde se labra la crucial conexión con la red francesa, la salida hacia el resto del continente de las mercancías y los viajeros.

La parte alta de este sector del corredor, de Barcelona a la frontera, ya cuenta con dos líneas de alta velocidad en servicio, la de Figueras a Perpignan (20 kilómetros en el tramo español) y la de Girona a Barcelona. Se ha habilitado una solución transitoria con tercer carril en ancho estándar de Girona a Figueras mientras se termina la línea de alta velocidad entre estos dos puntos. Está previsto rematar en 2012 el tramo restante con lo cual habría un eje continuo de vía doble ancho UIC de 152 kilómetros de tráfico mixto.

Los trenes de viajeros penetrarán al centro de Barcelona por una nueva línea en construcción que usará la terminal clásica de Sants y una nueva terminal en Sagrera, la cual se rematará en 2012. Los trenes mercantes, por su parte, ya pueden acceder directamente a los muelles condales. Para ello ha sido preciso, por un lado habilitar la línea Papiol-Mollet con un



tercer carril (además de desdoblarse un corto tramo en vía única) y, por otro, construir una nueva línea de dos anchos desde Papiol hasta el puerto, exclusiva para mercantes. Solo faltaría por rematar en esta zona, además del túnel pasante de viajeros por Barcelona, las nuevas conexiones interiores del puerto.

El segundo subtramo de ese corredor, hasta Tarragona, tiene como retos principales mejorar el paso de trenes mercantes en ancho ibérico, y lograr el enlace con las vías que bajan hacia Castellón y Valencia, con nuevas líneas y estaciones a situar en la comarca del Camp de Tarragona.

Para lograr la continuidad de los mercancías en ancho estándar desde Castellbisbal el plan prevé un corto ramal de enlace para mercantes hasta Martorell. Desde allí se dibuja toda una nueva doble vía mercante en ancho ibérico hasta Roda, en paralelo a la actual línea. El plan remata con la rehabilitación del tramo Constantí-Roda para enlazar con la actual terminal logística de Adif que será mejorada. Toda esta conexión está en estudio y sin plazos cerrados.

Para viajeros ya existe en esta zona el corredor del AVE

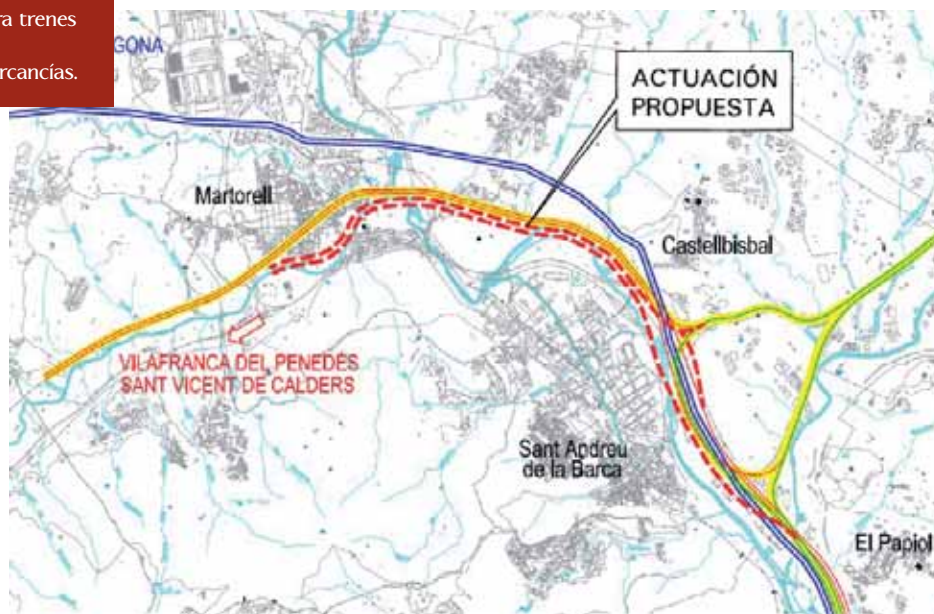
hacia Madrid. El documento incorpora las obras, en muy avanzado estado de ejecución, de la conexión de la línea Madrid-Francia de alta velocidad con el corredor mediterráneo. Desde la estación del Camp se abre un ramal hacia el sur que conectará en ancho estándar con la nueva estación central de Tarragona.

Tarragona-Valencia

Este segundo gran tramo nace en la citada nueva estación de Tarragona Central y arrancaría con 29 kilómetros de nueva doble vía, hasta Vandellós, que solucionarían un crítico cuello de botella actual.

A partir de Vandellós punto se abren dos escenarios. El más inmediato parte por aprovechar la actual situación, de una vía doble apta para trenes a 220 km/h, que llegaría hasta Valencia. Las alternativas a medio y largo pasan por la construcción de una doble vía en ancho estándar UIC hasta

Nueva conexión entre Papiol y Martorell para trenes de mercancías.



Valencia, para la cual ya hay proyectos redactados para el tramo Castellón-Valencia, estando el resto del tramo hasta Tarragona-Central en fase de Estudio Informativo. Para esta vía (Castellón-Tarragona) se prevé una inversión de 2.400 millones de euros

Una de las partes más complejas es la travesía de Valencia. Actualmente los trenes llegan efectuando un amplio rodeo por el sur para alcanzar a la estación del Nord o Joaquín Sorolla. Los planes en estudio hace años contemplan la construcción de un túnel pasante desde la actual estación de Nord que enlazaría con la vía procedente de Castellón más al norte de Cabanyal. Sería un subterráneo de cinco kilómetros de doble vía de ancho mixto. Este túnel iría vinculado a la construcción de la nueva estación soterrada de Nord y un nuevo túnel hacia el sur que conecte con el recién inaugurado a Joaquín Sorolla, estación que quedaría fuera de servicio tras la inauguración de los nuevos tramos. Todo este eje pasante valenciano se encuentra en fase de redacción de proyecto.

■ Valencia-Murcia-Cartagena

Este largo tramo es uno de los que más se abre hacia el interior, ya que algunas de sus actuaciones se sitúan a pocos kilómetros de la ciudad de Albacete. Aquí ya se han desarrollado en los últimos años algunas importantes actuaciones de mejora vinculadas a la línea de alta velocidad procedente de Madrid vía Cuenca o vía Albacete. Ya en los años noventa se mejoró sustancialmente el tramo de La Encina a Xàtiva y este pasado año se inauguró una variante entre Manuel y Xàtiva (con dos explanaciones, una para cada ancho) que mejoró las condiciones de explotación.

El escenario más inmediato contempla la rehabilitación del antiguo trazado (ahora fuera de servicio) entre Xativa y La Encina para trenes mercantes, de cercanías o regionales. El

Viaducto sobre la carretera de Ayora, en la nueva variante de Almansa. Foto Juan Francisco de la Rubia.



■ Cuellos de botella

Existen en la actualidad varios cuellos de botella que estrangulan la circulación ferroviaria, especialmente para trenes mercantes, ya sea por la presencia de vías únicas o por la congestión de tráfico debido a las densas mallas de servicios de cercanías. El estudio ha identificado varios puntos. Uno de los prioritarios sería conectar directamente el eje Papiol-Mollet con Martorell, un nuevo ramal en vía doble de seis kilómetros cuya ejecución se considera prioritaria y que exige una inversión de 190 millones de euros. Este enlace, para salvar la congestionada malla de trenes de viajeros de la zona, se prolongaría hasta Sant Vicens de Calders, en una nueva doble vía de ancho ibérico con un coste de 510 millones de euros, pero su ejecución se consideraría a medio plazo. Este eje mercante se completa con la recuperación de la línea Reus-Roda en vía doble por 340 millones de euros

En Valencia se propone desdoblarse la línea ahora en construcción en vía única de Fuente de San Luis a Silla, con un acceso directo a Ford, obra que exigirá 100 millones de euros. Más al sur se ha identificado el único tramo que permanecería en vía única en todo el corredor entre Xativa y L'Alcudia. Son sólo seis kilómetros cuya ejecución se ha pospuesto en las sucesivas planificaciones, por lo que este estudio propone su realización y la valora en 36 millones de euros. Finalmente plantea en Chinchilla el cierre del triángulo para evitar recorridos innecesarios en las relaciones Valencia-Murcia.

actual trazado se adecuaría para trenes de alta velocidad, enlazaría con la variante de Manuel y proseguiría hacia Valencia por un nuevo trazado actualmente en construcción. En este mismo tramo de la provincia de Valencia hay una solución específica para mercancías, que liberará el congestionado tramo por la Huerta Sur: se está construyendo una

vía única en ancho ibérico desde Silla hasta Valencia con acceso directo hacia Fuente de San Luís. En cualquier caso, ya el mismo documento propone mejoras a esta obra, como su desdoblamiento y su conexión directa al ramal de la factoría Ford.

La línea de alta velocidad de viajeros, que ha bajado por la huerta y ha subido hasta La Encina, tiene continuidad, por un lado, hacia Albacete, donde enlazaría con la recién inaugurada línea procedente de Cuenca y Madrid. Para ello se están construyendo algunas importantes variantes, como la de Almansa y, sobre todo, se están reciclando los tramos mejorados para alta velocidad, explotados hasta ahora en ancho ibérico, y recuperando tramos cerrados hace pocos años para el tráfico de mercantes y regionales en ibérico (variantes de Alpera, Chinchilla y el Villar). En este mismo tramo el plan propone una sencilla actuación pero muy relevante para las mercancías: construir un pequeño enlace en Chinchilla para facilitar el paso de trenes mercantes en la línea Murcia-Valencia. Cierto es que los trenes efectuarían un importante rodeo, pero evitarían zonas muy congestionadas por el tráfico de viajeros. Esta conexión mercante de Chinchilla a Murcia se mejorará con la variante de Camarillas, que recorta sustancialmente el recorrido de los trenes, en muy avanzado estado de ejecución.

La continuidad desde La Encina hasta Alicante pasa, para los trenes de alta velocidad, por una nueva línea de ancho UIC en alto grado de ejecución, con entrada en servicio prevista para el 2012. Esta línea será exclusiva para trenes de viajeros y los mercantes, cercanías y regionales discurrirían por la actual vía única.

La continuidad desde Ali-



La variante de El Reguerón, en Murcia, es un nuevo tramo que se incorpora al corredor.

■ Presupuesto

Las inversiones estimadas para llevar a cabo las actuaciones necesarias para mejorar la funcionalidad de la red ferroviaria a lo largo del Corredor Mediterráneo ascienden a 51.300 millones de euros que se distribuyen de la siguiente manera:

- Actuaciones ya ejecutadas 8.400 M€
- Actuaciones a medio plazo 25.400 M€

Inversión directa Ministerio de Fomento

- Infraestructura de línea 16.000 M€
- Nodos logísticos 2.100 M€
- Accesos a puertos 600 M€
- Inversiones de integración urbana concertadas con otras administraciones 6.700 M€
- Actuaciones a largo plazo 17.500 M€
- Actuaciones planificadas 3.600 M€
- Actuaciones en estudio 13.900 M€

En cuanto al estado de ejecución de la inversión en el corredor, de la inversión total estimada en el Corredor Mediterráneo se repartiría de la siguiente manera:

- 8.400 M€ (16%) es inversión ya realizada hasta 2010
- 25.400 M€ (50%) en actuaciones a llevar a cabo a medio plazo
- 3.600 M€ (7%) en actuaciones planificadas a largo plazo
- 13.900 M€ (27%) en actuaciones en estudio a largo plazo.



cante hacia Murcia se articula en dos ejes concluyentes en Crevillente. Uno de ellos se bifurcaría en Monforte del Cid (del tramo La Encina-Alicante) y bajaría hasta Crevillente. Hasta este mismo lugar bajaría otro trazado en ancho UIC procedente de la capital alicantina. Desde Crevillente hasta Murcia se construye una nueva explanación que reemplazará a la actual línea de ancho ibérico. En este tramo de Alicante a Murcia circularán por vez primera en España trenes de cercanías en ancho estándar UIC compartiendo surcos con trenes de alta velocidad. Llegando a Murcia se aprovecharía la moderna variante de El Reguerón. Ambos itinerarios entrarían en servicio en 2014.

■ Murcia-Almería

En este tramo la gran novedad del corredor, que ya viene trabajando el PEIT hace un tiempo, es que se rehace el enlace entre el sureste y el sur peninsular, cortado en 1985 tras el cierre de la línea Guadix-Almendricos. La rehabilitación viene de la mano de la construcción de una nueva línea de alta velocidad que parte de Pulpí y busca la capital almeriense por el Poniente. Al margen de esta crucial conexión, para Murcia el plan recoge los proyectos de soterramiento de un largo tramo urbano y de huerta en la capital y, por otro lado, plantea la construcción de un nuevo acceso en alta velocidad hacia Cartagena, desde Alcantarilla hasta Torre Pacheco, una nueva línea de 55 kilómetros que se haya en Estudio Informativo y que, al tiempo, dará acceso al previsto nuevo aeropuerto de Corvera-Murcia.

La nueva línea hacia Almería, de 200 kms, se desarrolla, hasta Pulpí, sobre la explanación del actual ferrocarril. Desde allí se contruye una nueva doble vía. Toda la línea,

desde Murcia se planteará en ancho UIC cambiando el ancho al ramal de Águilas. La llegada de la nueva línea a Almería contempla el soterramiento de las actuales vías y la previsión de la recuperación del acceso al puerto almeriense, perdido hace varios años.

■ La conexión con Algeciras

Nunca hubo ferrocarril costero de Algeciras a Almería. Tanto el Ministerio como la Junta de Andalucía están trabajando para desarrollar esta conexión litoral y el documento de Ineco, tras analizar las conexiones existentes tierra adentro (Almería-Moreda-Granada-Bobadilla-Algeciras, con ramal a Málaga), postula por estudiar la construcción de esa línea costera, de unos 330 kilómetros de longitud para los cuales sería precisa una inversión de 11.700 millones de euros. Dado que es un proyecto de singular envergadura, el documento recoge todos los proyectos ahora en marcha en esta relación que podrían canalizar el tráfico. Parte de ellos van ligado al Eje Transversal Ferroviario de Andalucía, que ligará Huelva con Almería en un trabajo conjunto de las administraciones central y autonómica. Hay también en diversas fases de desarrollo obras ya en marcha de mejora de prestaciones en la línea de Algeciras a Bobadilla, con electrificación, variantes y nuevos apartaderos para 750 metros. Se contemplan nuevos ramales a puertos en Algeciras y Málaga, además del ya citado de Almería. El posible nuevo eje litoral daría acceso ferroviario al puerto de Motril, el único del corredor de la red de Puertos del Estado sin vías en sus proximidades. ■

MIGUEL JIMÉNEZ