

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

Emilio Guadalajara

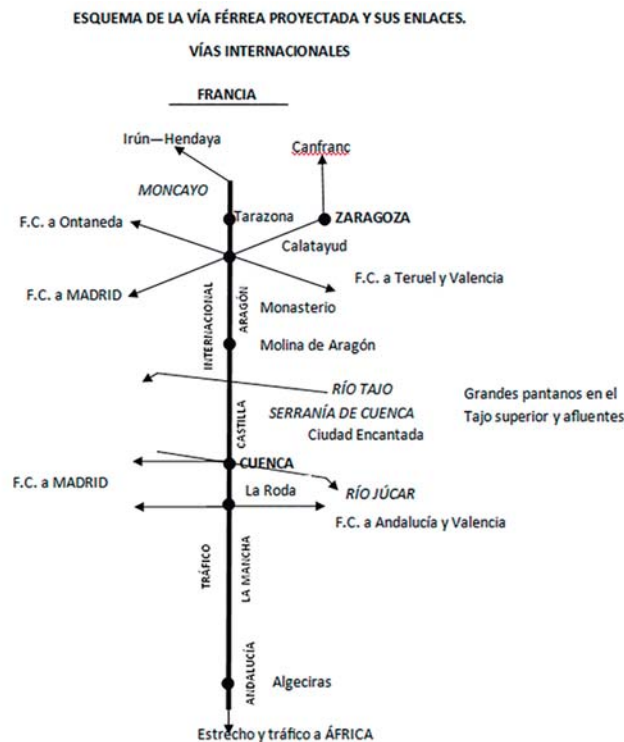
«Dicen que van a poner
ferrocarril en la Sierra,
para transportar carbón

...»

Así comenzaba una coplilla popular de la que es mejor olvidar ese último verso, ya que podría herir sensibilidades en esta sociedad actual.

Sí, el ferrocarril por la Sierra fue en su momento un hálito de esperanza para las zonas rurales más deprimidas y por contra las de mayores riquezas naturales, malamente explotadas, y ávidamente esquiladas por unos pocos magnates con discutibles escrúpulos.

He aquí un bosquejo de lo que pudo ser la última esperanza de resurgir de la Serranía Alta de Cuenca.



Esquema retocado que figuraba en algunas publicaciones del momento.

Puede decirse sin ánimo de equivocación que el siglo XIX fue el siglo del ferrocarril, al menos en cuanto a la consideración y generalización de ese medio de transporte terrestre. La primera línea española fue la de Bejucal–La Habana y data de 1837 (inaugurada el 10 de noviembre de ese año). Téngase en cuenta que por aquellas calendas la Isla de Cuba era una demarcación española en ultramar y obtuvo su independencia en 1898.

A partir de ese momento, los kilómetros de trazado ferroviario en territorio peninsular se disparan y prácticamente, todas las líneas son de dominio privado de grandes compañías: MZA (Madrid–Zaragoza–Alicante), Ferrocarriles de Norte...

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

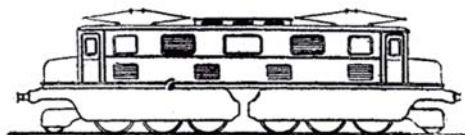
Con la llegada del siglo XX se dan situaciones aparentemente contradictorias. De una parte muchas líneas dejan de ser rentables y tiene que ser durante la Dictadura de Primo de Rivera cuando el Estado se haga cargo de ellas, invirtiendo capitales suficientes para intentar devolverles la rentabilidad, eso sí, catalogándolas de bienes de interés nacional y con ello enajenándolas a sus antiguos propietarios.

De otra parte coexisten ferrocarriles con diferente ancho de vía y por norma general los estrechos se dedican al transporte de mercancías. Algunos de ellos incluso son de trazado efímero y desmontables, es decir, con posibilidad de recuperar todas sus piezas y ser trasladados a otros puntos. Ejemplo de ello fueron las dos vías que se colocaron para construir el pantano de La Toba y permitían trasladar materiales por medio de pequeñas máquinas de vapor.

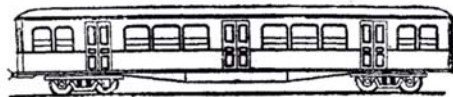
De uno u otro modo, la vía férrea se postula como solución (casi única) al problema nacional de la falta de comunicaciones. El ministro Gasset en 1900 en su ley sobre divisiones hidrológicas emitía las siguientes palabras: *Lo es que, igualando casi á Francia en cuanto a carreteras del Estado se refiere, contamos con 19.000 kilómetros de caminos vecinales, en tanto que allende los Pirineos surcan el país muy cerca de 500.000 kilómetros...* (Se refería lógicamente a Francia, nuestro eterno rival en cuestiones económicas y en ese momento espejo de modernidad).

Surgen entonces visionarios y soñadores que piensan que el ferrocarril no debe solamente inscribirse en el territorio nacional, sino que debe traspasar las fronteras y formar parte de una infraestructura internacional.

Vencida la segunda década de siglo y quedando relativamente lejos la Primera Guerra Mundial, sale a la luz un proyecto absolutamente revolucionario: el Ferrocarril La Roda (Albacete) a Tarazona (Zaragoza).



Una de las locomotoras, tipo IC + CI



Modelo de uno de los coches

La Libertad 18-06-1929.



Situación aproximada del túnel que uniría Europa con África.

Almanaque 1.937.

En principio unir esas dos localidades de no mucha importancia a nivel nacional no parece muy significativo, pero si se tiene en cuenta que esa línea estaría integrada dentro del eje Noreste a Sur cruzando todo el país, la cosa deja de ser trivial. Pero si se trata de un ferrocarril que yendo más allá de los Pirineos pone en comunicación Francia con Cádiz, la cosa cambia. Todavía queda más, lo mejor; ese ferrocarril que saldría desde París, cruzaría por la Serranía de Cuenca y acabaría en el continente africano, pasando bajo las aguas del Estrecho de Gibraltar. Esto ya rayaría la utopía pues necesitaría de obras increíbles y fuera de toda realidad cotidiana. Pero, procedamos por partes para poder digerir bien todo ello.

LA RODA – TARAZONA

En el día 10 de junio de 1929 una comisión de casi dos centenares de personas, entre altos representantes y dignatarios de Aragón y Castilla La Nueva, se entrevista con el Sr. Ministro de Fomento, el Conde de Guadalhorce, entregándole el proyecto de «Un Ferrocarril Eléctrico La Roda–Tarazona», según puede leerse en *La Libertad* de 18/06/1929.

Ese mismo periódico comenta que en realidad se trataba de la fusión de varios proyectos anteriores, a saber:

- La Roda–Cuenca.
- Tarazona–Calatayud.

Es importante saber que el primero de ellos (La Roda–Cuenca) había sufrido varias modificaciones, llegando una de ellas a denominarse El Ferrocarril Económico Manchego, que data de 1920, según se da la noticia en *Madrid Científico* de ese mismo año, pg. 434 (Titular: Línea posible de Cuenca a Valencia). Se trataba de enlazar el puerto de Valencia con Cuenca pasando por La Roda.

El nuevo proyecto (La Roda–Tarazona) fue encargado al Ingeniero de Caminos D. Antonio López Franco (1879-1968). Se previó un primer tramo La Roda–Cuenca prácticamente alineado con el cauce

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

del río Júcar, en eso coincidía con el *Económico Manchego*. Desde Cuenca se dirigiría a Priego aprovechando las llanuras alcarreñas. Priego marcaba el itinerario más complejo ya que tendría que franquear la difícil Serranía de Cuenca. Tomaría el Estrecho (también denominado El Portillo) y de algún modo habría de ponerse en Beteta. Cabe plantearse que fuese por Monsaete, Cañizares, Vadillos y la Hoz. Por cierto, Puente de Vadillos se llama así por ser el paso de dos ríos, el Cuervo y el Guadiela, único paso natural en el corazón de la Serranía Alta.

Buscaría el límite provincial para superar varios obstáculos importantes en los cruces de los ríos Tajo, Cabrillas y Gallo. Seguramente coincidiría con el trazado de la conocida carretera Comarcal 202 Tarancón–Calatayud, planificada para pasar por Cueva del Hierro, Cañada Espinosa, Cerrillo Verde y Puente del Martinete.

Ya desde tierras molinesas se dirigiría al Monasterio de Piedra y finalmente Calatayud, Borja y Tarazona.

INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS

Para ese trazado habrían de construirse 65 túneles, algunos de ellos con más de cinco kilómetros de longitud, posiblemente coincidentes con los pasos de la Serranía de Cuenca.

Se intentó en la medida de lo posible buscar la línea recta y por tanto la menor longitud posible. Para ello se tuvo que proyectar pendientes de casi tres y hasta el tres y medio por ciento. De ahí que desde el principio se pensó en locomotoras eléctricas. Debe tenerse en cuenta que la mayor pendiente para las existentes de vapor no podía sobrepasar rangos del 2'5 %. El motor eléctrico desarrollaba si no mayor potencia, al menos mejor par motor y más adaptado para ello.

En aquellos momentos se adelantó un presupuesto para ese trazado de 265 millones de pesetas.

El ingeniero industrial D. Pedro Miguel de Artiñano y Galdácano (1879 – 1934), así como los Sres. Granell y Sierra se encargarían de la parte eléctrica de la obra, valorada en 70 millones de pesetas.

Quedó claro que habrían de construirse varios embalses en el Alto Tajo, Cabrillas y Guadiela, capaces de suministrar el fluido eléctrico. No obstante nunca se descartaron otras infraestructuras que habían quedado en ideas tales como el Pantano de Beteta. A estas alturas de siglo quedaría descartado definitivamente el Pantano del Portillo en Cañamares ya que interceptaría el trazado ferroviario de haberse finalizado.

Los embalses del Alto Tajo ahorrarían puentes ya que sus muros de presa podrían servir como firme de vía.

Posiblemente la mayor novedad vendría de la arquitectura de las estaciones y apeaderos, encargados al insigne arquitecto D. Luis Vegas y valoradas todas ellas en 20 millones de pesetas. D. Luis pensó que cada ciudad o pueblo importante era distinto y por tanto las estaciones debían ser peculiares y muy diferentes entre sí. Tal vez las secundarias podrían responder a un mismo modelo, tal y conforme refleja el proyecto.



El Liberal 18-06-1929.

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

PROMOTORES Y MAGNATES DE LA OBRA

Dos fueron entre otros los personajes que tomaron ese ferrocarril como un reto personal: D. José María Arauz de Robles y D. Enrique Gosálvez-Fuentes y Álvarez. Aparte de sus negocios familiares, ambos se habían acercado al mundo de la política, llegando a obtener entre otros cargos el de diputado.



A. López Franco



J. M. Arauz de Robles

El primero provenía de una familia de corte tradicionalista (carlistas) y con sobrado abolengo. Los Arauz se habían asentado en el Señorío de Molina, entre la Vega de Arias (Salinas de Armallá), Peralejos y Molina de Aragón. Entre otros negocios había sentido la atracción por las centrales hidroeléctricas y el suministro a núcleos rurales e industrias de la zona. Así en el año 1925 Gaspar Arauz Tejada, primo segundo de José María, había solicitado la concesión de varios saltos, entre ellos uno en el Estrecho del Horcajo entre Cuenca y Guadalajara (7.000 litros/segundo) y otro rosario de los mismos en Beteta, Taravilla y Poveda de la Sierra. Todo ello aparece en el B.O.P. nº 74 de 22/06/1925.

Curiosa coincidencia el hecho de que el ferrocarril La Roda-Tarazona pasase justo por esas concesiones.

D. Enrique Gosálvez había destacado como importante industrial en el entorno de Villalgorido de Júcar en donde años antes había sido dueño de un molino harinero, una central eléctrica y una fábrica de papel continuo que formó parte de la Sociedad Anónima «Papelera Española». Además de ello disponía de varios saltos en el río Cabriel (Villa de Ves, Cofrentes...). Esos saltos fueron transferidos a Hidroeléctrica Española, que junto con los propios de Villora suministraban fluido eléctrico a Madrid y Valencia entre otras ciudades.

Llegó incluso a tener concesiones mineras en Cardenete, la llamada «Camino del Haba», para la explotación de «piritas de cobre», según la información que aparece en el Día de Cuenca nº 1112 de 18/05/1923. No obstante en los años veinte sus negocios habían decaído bastante. Posiblemente ese ferrocarril podría impulsarlos de nuevo, simplemente suministrando electricidad.

La familia Gosálvez Fuentes parece ser que deriva de Alcoy. Habían sido industriales en esa ciudad y dedicados a la fabricación de paños, con lo que tenían experiencia en el aprovechamiento de la energía hidráulica.

En todo caso, tanto los Arauz o los Gosálvez, respondiendo al prototipo de familia del momento, se hicieron construir sendos palacetes en la Vega de Arias (Salinas de Armallá) y Villalgorido de Júcar, todo ello respondiendo siempre a sus necesidades de ostentación social.



Palacio Gonsálvez

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

UN FOCO DE DESARROLLO INDUSTRIAL

No cabe duda de que las regiones por las que podría pasar el ferrocarril eran muy depauperadas y por tanto muy necesitadas de un motor que las sacase de su pobreza.

Es más, hoy en día siguen siéndolo. Francisco Burillo, historiador y persona siempre con iniciativas, ha venido estudiando la zona que él considera como «Celtiberia» y que en su mayor parte coincide con la afectada por el ferrocarril La Roda–Tarazona. Bien, pues la despoblación actual, galopante e irreversible, es de tal magnitud que llega incluso a superar a la actual Laponia, dándose cifras de unas décimas más de un habitante por kilómetro cuadrado. Es por ello que desde hace años, Paco intenta que el Consejo Europeo incluya a esa Celtiberia como zona crítica en el contexto de Europa.

Ese ferrocarril permitiría la salida a las preciadas maderas de la Serranía de Cuenca, de Albarracín y el Alto Tajo. Las resineras erradicadas en Cuenca capital, Cañizares–Carrascosa–Alcantud, Zahorejas, Molina, Corduente o Mazarete tendrían una oportunidad excepcional de contactar con Vascongadas y Cataluña, lugares elegidos desde finales de 1800 para situar las industrias de segunda transformación de la resina, así como su exportación. Unión Resinera a la que pertenecían todas las mencionadas, sumaba más de un 60% de productos resinosos con ellas.

Los recursos mineros de Cueva del Hierro, los «mármoles» de Priego, los caolines de Peñalén o los minerales ferrosos de Sierra Menera, serían revalorizados y explotados convenientemente, proporcionando riqueza y desarrollo.

Pero posiblemente el recurso turístico sería el más favorecido si no el principal. Ya en el esquema que se había divulgado en la prensa de la época, se tenía muy en cuenta el paraje de la Ciudad Encantada de Cuenca. Piénsese que en el año 1929, sería declarada Sitio Natural de Interés Nacional y las carreteras de acceso a la misma, se habían incluido como de primer orden. En ese mismo año de 1929 se habían iniciado los primeros presupuestos y trámites administrativos.



La numerosa comisión de representantes de los pueblos interesados en el trazado, que hizo entrega el lunes al señor ministro de Fomento del proyecto completo de ferrocarril eléctrico de La Roda a Cuenca, Molina de Aragón, Calatayud, Borja y Tarazona. *ABC* 12/06/1929, pg. 8.

En cualquier caso, según indicaba la prensa, esos pantanos del Alto Tajo (Tajo superior y sus afluentes) proporcionarían no sólo electricidad al ferrocarril, sino a los pueblos y a las posibles fábricas que pudiesen establecerse en la zona.

FRANCIA Y EUROPA

Volviendo a ese esquema de la prensa. Se podría acceder a la frontera pirenaica a través de dos pasos: Irún/Hendaya y Canfranc. No obstante el ancho de vía español y europeo era diferente. Debido a esta dificultad se había pensado en un trazado de triple vía. Ida y vuelta peninsular con medida española y una tercera línea de ancho europeo y por tanto sin dificultades para el tránsito ferroviario internacional.

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

Francia, los Países Bajos y Alemania eran entonces los focos principales de la industria química derivada de la resina. Cuando se dice «foco» debe entenderse los principales centros de investigación de los derivados resinosos. Ya se habían creado los primeros plásticos como la baquelita y el celuloide y sobre todo, se habían consolidado las nitrocelulosas, fundamentales para los explosivos y la pólvora sin humo. La industria militar era insaciable en ese campo.

Lo que Francia no veía con tan buenos ojos era la posible exportación de vino español y el tránsito por su territorio del mismo pues ponía en peligro sus caldos de Burdeos/Landas. No obstante años antes se habían firmado tratados con España para gravar con aranceles las resinas españolas, perjudicando lógicamente a las fábricas, que gracias a ello se asociaron en la Unión Resinera. A cambio se había conseguido restringir el comercio de vino francés, favoreciendo a los españoles.

ÁFRICA Y AMÉRICA

En el extremo opuesto la línea debía acabar en África. Para ello se había retomado un antiguo proyecto de túnel submarino de Gibraltar, ideado por un militar español: D. Pedro Jevenois, teniente coronel de Artillería. Ya desde 1922 se conocía la batimetría del estrecho por la edición de una carta inglesa.

D. Pedro había estudiado tres posibles trazados, dependiendo de dos factores fundamentales, la longitud y la profundidad. Así, el más largo (34 km) era el menos profundo (poco más de trescientos metros), de tal modo que las pendientes quedaban del orden del 3'5 %. Ese recorrido uniría Torre de Peña (Cádiz) con Punta Ferdiguera (cerca de Tánger). Por el contrario el más corto y profundo llegaría a tener pendiente del 4'5 %.

Todo ello era una prueba evidente para decantarse por las locomotoras eléctricas y aun así habría que pensarse en un sistema de aireación muy eficaz.

Jevenois había presentado su proyecto con dos túneles paralelos de ancho capaz de un tren. Entre ellos y a un nivel inferior habría una galería de drenaje que permitiría tener los túneles despejados de agua.

El dictador Primo de Rivera se sentía muy orgulloso del proyecto Jevenois, tildándolo de «muy español y genuino», hasta el punto de considerarlo como un proyecto «patriótico» de primera magnitud y sobre todo primordial para unir las colonias africanas con Europa. Pensemos que la guerra de África iniciada en 1920 fue el resorte que impulsó a D. Miguel a la política y que más tarde posibilitaría su dictadura. Junto a él pasarían a primer plano militares como Millán Astray o Francisco Franco. La guerra del Rif tuvo como objetivo el mantenimiento de un hipotético imperio colonial español, una vez perdidas las Islas Filipinas y Cuba.

Pero ese Tánger no estaba previsto como destino final del ferrocarril «La Roda–Tarazona», Dakar en la costa de Senegal era el principal protagonista. De ese modo el trazado recorría la costa africana, eludiendo así el desierto del Sahara. Pasaría por «nuestras colonias» de Ifni y Sahara y acabaría en la ciudad de Dakar, cuyo puerto pasaría a encumbrarse definitivamente como unión con América.

Ahora puede entenderse el titular propuesto: «un intento frustrado de ferrocarril intercontinental».

Ese tramo africano no contó con entusiastas apoyos y ya no sólo entre la política europea del momento, sino entre la propia nación española puesto que se pensaba que la unión con Dakar favorecería decididamente a Francia y su red de potentes colonias africanas. Se da el caso de que otros dignatarios europeos veían con mucho recelo esa preponderancia francesa, ya que desestabilizaría las balanzas de sus intercambios comerciales. Esas cosas tiene la política, los negocios y la banca.

Cabría plantearse si incluso Cuenca no sería perjudicada por esa unión intercontinental. Si D. Cayo Conversa (Alcalde) y D. Jorge Torner (Presidente de Diputación) apoyaron decididamente el ferrocarril La Roda–Tarazona, argumentando siempre que era una buena solución para los recursos forestales del ayuntamiento, ¿no verían peligro con la fácil llegada a suelo peninsular de las maderas selváticas africanas?

Ya en 1926 en la *Voz de Cuenca* se denunciaba la irrupción de maderas baratas europeas y africanas en territorio peninsular, obligando al cierre de algunos aserraderos en Cuenca capital. Entonces las Juntas de las Maderas, apelando al proteccionismo del Estado, pedían la imposición de aranceles para la defensa del producto nacional.

Un tren por la sierra y un intento frustrado de ferrocarril intercontinental

Y LA SIERRA PERDIÓ SU ÚLTIMO TREN¹

¿En qué quedó toda esa euforia? Simplemente en nada. ¿Acaso fue una vez más cuestión presupuestaria? ¿Acaso fueron los acontecimientos bélicos que estaban por llegar?... ¡Quién sabe!

Una cosa está meridianamente clara: Un trazado intercontinental que no pasaba por Madrid, rompía con la vetusta concepción de una red radial de ferrocarriles, en cuyo centro se situaba la capital de España. Eso sí que suponía un desafío, un desafío a los poderes del momento que no podía consentirse. Las carreteras también surgían de esa concepción; así la actual carretera que une Cuenca con Albacete comenzó llamándose Cuenca–Estación de La Roda. Por otro lado las de primer orden y por tanto prioritarias eran las que unían Madrid con las aduanas portuarias y los destacamentos de marina. Es más, también eran de primer orden las que unían ferrocarriles radiales y por tanto con extremo en Madrid, tal es el caso de la anteriormente mencionada.

La Sierra una vez más perdió su tren, puede que el único que realmente la tuvo en cuenta y no le dio miedo por sus pendientes prohibitivas. ¿Alguien imagina leer el cartel de FF.CC. PARÍS – DAKAR, ESTACIÓN DE PRIEGO P.K. 2.452, HM. 3?

¹ Relación de artículos de prensa de la época en la que figuraba el proyecto de ferrocarril La Roda–Tarazona: ABC 12-6-1929, ÉPOCA 19-7-1930, ESFERA 29-6-1929, ESTAMPA 9-7-1929, HERALDO DE MADRID 6-7-1929, HERALDO DE MADRID 3-12-1928, IMPARCIAL 5-4-1930, IMPARCIAL 16-6-1929, LIBERAL 18-6-1929, LIBERTAD 18-6-1929, SOL 4-12-1928, SOL 11-6-1929, VOZ DE CUENCA 14-6-1929, VOZ DE CUENCA 12-11-1928



PORTAL DE SERRANÍA, S. L.
LA FRONTERA (Cuenca)