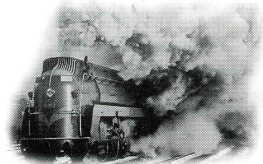




En el artículo se detallan las motivaciones que llevaron a la construcción, a partir de 1.927, de las infraestructuras de la línea ferroviaria Utiel-Baeza, que ha dejado bastantes obras olvidadas en nuestro término municipal, así como las razones que paralizaron definitivamente las obras en 1.934. El autor describe también cómo afectó la construcción ferroviaria a la vida venturreña y los posteriores intentos de rescatar el proyecto.



LO QUE SABEMOS SOBRE AQUEL PROYECTO FRUSTRADO DEL FERRO- CARRIL BAEZA-UTIEL

por *Feliciano A. Yeves Descalzo*
(Cronista Oficial de Venta del Moro)

Es precisamente la línea de ferrocarril que más dio que hablar durante más de medio siglo XX, y muy particularmente en las provincias por donde había de construirse y circular. Inexplicablemente se suspendieron sus obras, a pesar de que las obras de infraestructura se terminaron hasta en un 78 %.

Su historia comienza mucho antes que la de los ferrocarriles Valencia-Utiel (y después hacia Cuenca y Madrid) y el de Madrid a Valencia por Almansa. Efectivamente, ya a comienzos de siglo su construcción fue motivo de programas electorales, prometiendo con ello la recuperación de los pueblos deprimidos del interior, según lo prueba el diario de Casas Ibáñez "La Voz del Distrito" de 11 de marzo de 1932. Incluso se aportaron razonamientos de tipo estratégico militar y de salvamento agrícola.

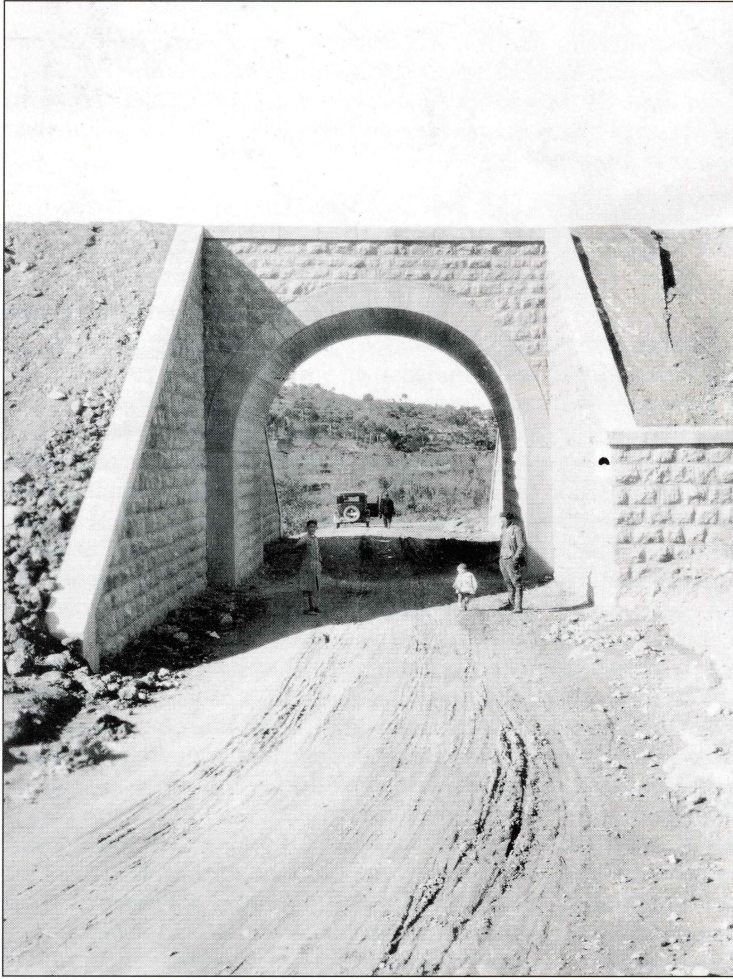
Según ya dije en mi libro "Geografía e Historia de Venta del Moro" en 1920 se creó la Dirección del Ferrocarril Económico Manchego, y existen antecedentes de que el Ayuntamiento de Venta del Moro en mayo de dicho año, acordó apoyar aquel proyecto para que el trayecto del Baeza-Utiel cruzara nuestro territorio municipal y tuviera estación en nuestro pueblo.

El proyecto fue incluido en el plan de ferrocarriles nacionales previstos en el Estatuto de 1924 ("Plan del Conde de Guadalhorce"), aprobándose su construcción mediante Decreto de 3 de marzo de 1926, con un presupuesto inicial de 54.560.731 pesetas. Esta noticia fue acogida con júbilo en Utiel y en toda la comarca salvo en Requena, que vio sustituida su terminal (pues en principio se llamó Baeza-Requena) por la de Utiel. Con este motivo se tributó un homenaje a las autoridades de la provincia, especial y particularmente a D. Román Ochando Valera, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Valencia, en Casas Ibáñez, Valencia y Utiel, a los que, caballerosamente y

con demostrado noble proceder, también se sumó Requena. Estos homenajes se celebraron en el año 1927, y a ellos concurren todos los pueblos del distrito de Casas Ibáñez (don Román era natural de Fuentealbilla y casado y residente en Casas Ibáñez), Utiel, Venta del Moro y Requena, además de varias y diversas entidades provinciales, y en especial el mundo del transporte y de las obras públicas de entonces, de las provincias de Albacete y Valencia. (En el homenaje celebrado en Utiel, el Sr. Ochando habló de haberse optado por Utiel y no por Requena, debido a la situación ya terminal del ferrocarril Valencia-Utiel, y por ser el proyecto más viable y económico, no debiéndose a ninguna causa de otro carácter).

El estudio del trayecto dio comienzo el 19 de julio de 1927 bajo la dirección del Ingeniero Jefe D. Mauro Serret. Las obras comenzaron el mismo año, habiéndose decidido ya la terminal en Utiel, por los motivos expuestos que prevenían ya con futuros enlaces. La parte más complicada del estudio fue la comprendida entre Casas Ibáñez y Los Cárcelos por lo accidentado del terreno y por tener que atravesar después la zona de la Derrubiada venturreña, también difícil y áspera. La idea era ambiciosa. Se trataba de crear una gran línea transversal a la península que uniera Cádiz con Francia, evitando el rodeo por Alcázar de San Juan en las comunicaciones entre la Región Valenciana y Andalucía, mediante seis trayectos: el primero iba desde Jerez de la Frontera hasta Almargen (Málaga), aquí se unía mediante trazado paralelo a la línea de Andalucía hasta Linares y Baeza, de donde salía por Albacete hasta Utiel, y de aquí seguía hasta Teruel para llegar a Lérida por Alcañiz y por último, cruzar la frontera francesa hasta Saint Girons.

Actualmente el tramo entre Lérida y La Poblade Segur (Lérida) está en funcionamiento. Entre Teruel y Alcañiz hay bastantes trayectos cons-



☞ Puente la Vía, situado a medio camino en la carretera entre Casas de Pradas y Venta del Moro. Cerca se encuentra un importante yacimiento paleontológico.

truidos, pero desde aquí a Lérida no se hizo nada, al igual que entre Utiel y Teruel. Sin embargo, en el de Utiel-Baeza (366 kms.) se invirtieron más de cuatro mil millones de pesetas, estando colocada la vía entre Albacete y el límite de la provincia de Jaén (108 kms.); y en el resto se concluyeron casi todas las obras de infraestructura (fábrica, desmontes, puentes, etc.). La línea consta de 107 túneles, que suman un total de 28 kms. y 25 viaductos que suman otros 3 kms. Aunque al principio estaban previstas 28 estaciones, además de las dos terminales, posteriormente se redujeron a 12, las cuales fueron construidas (Estamos hablando del tramo Baeza-Albacete).

El tramo de Albacete a Utiel tiene 116 kms. y 250 metros, y sigue en líneas generales la carretera de Cuenca a Albacete hasta cerca de Villamalea, separándose de ella para salvar, con

largos desarrollos el gran y profundo valle del Cabriel que cruza (por Los Cárcel) en la separación entre las provincias de Albacete y Valencia, siguiendo la dirección de Venta del Moro a Utiel. Dentro de nuestra provincia, estaba previsto en el estudio original, la construcción de un apeadero en Casilla de Moya y en el Cerrito, y estaciones en Venta del Moro y Los Marcos. Las obras de fábrica quedaron muy adelantadas, encontrándose completamente acabados 25 túneles y casi todos los puentes (excepto el del Rebollo, sobre la rambla Albosa) en el término de Venta del Moro, y totalmente abiertas las trincheras y explanadas de terrenos en todo su recorrido. Precisamente en una de dichas trincheras, a 1,5 kms. de Venta del Moro, se ha hallado posteriormente, tras el abandono del proyectado ferrocarril, el yacimiento más importante de Europa de animales mamíferos del Mioceno (Era Terciaria) tras la desaparición de los dinosaurios.

Los últimos años de la dictadura de Primo de Rivera fueron los de mayor aceleración en las obras, consiguiéndose una revitalización social y comercial en la zona, de gran relieve, coincidiendo con el auge exportador de vinos, el desarrollo económico conseguido gracias a la puesta en servicio del ferrocarril Valencia-Utiel (en 1885) y el gran despliegue de carreteras vecinales y comarcales construidas. Ya explico en mi citado libro "Geografía e Historia de Venta del Moro", que obreros y especialistas de todas las procedencias (andaluces, portugueses, manchegos y valencianos) se dieron cita en estas obras, residiendo en nuestros pueblos y aldeas y trastocando la tranquila vida local y agrícola -con un desafortunado abandono del viñedo, que, como se ha dicho estaba en auge- con la absorción de numerosa mano de obra. Ello fue natural en el jornalero y asalariado, y no tan natural entre el campesina-





do. Pero aquello supuso vivir tocando dinero a diario y estando sin atisbar ni pensar el porvenir.

Así pues, pronto vinieron "las vacas flacas" y a finales de 1930 empezaron a producirse los primeros paros parciales por falta de financiación. En noviembre de 1931 (casi recién instaurada la República) se despidió a la mitad de los obreros. En mayo de 1932 se suspendieron las obras por divergencias entre la compañía constructora y la Administración del Estado, quedando unos pocos obreros hasta 1934, en que se paralizaron definitivamente hasta hoy.

Algunos años más tarde, el Ministro de Obras Públicas, D. Federico Silva Muñoz, y su gabinete estudió la terminación de tres segmentos ferroviarios que desde antiguo tenían realizada una alta inversión: el Madrid-Burgos, el Santander-Mediterráneo y el Baeza-Utiel. De estos tres fue seleccionado el primero, después de la elaboración de un informe económico y sin perjuicio de haber leído otro del Banco Mundial (al cual se aferran los detractores y envidiosos de este proyecto según Ramón Tamames en el tomo VII de la Historia de España de Alfaguara). Ambos informes desaconsejaban su construcción por considerarlo poco

rentable. La realidad es muy distinta, como se puede demostrar siguiendo otras pautas y motivaciones.

En las conclusiones del antedicho informe del M.O.P. se indicaba la necesidad de sustituir algunos viaductos afectados por corrimientos de tierras en la zona de Úbeda, así como mantener el estado de conservación de lo realizado y volver a efectuar un segundo estudio en 1970 por si las circunstancias económicas hubieran cambiado. Pero dichas circunstancias, parece ser que empeoraron y no se llegó a realizar el estudio aconsejado.

En cualquier caso, el abandono definitivo de esta línea, y la entrada en servicio de la continuación del ferrocarril de Utiel a Cuenca y a Madrid, desde Valencia, hicieron que la estación de Utiel perdiera importancia, al no poder ser ya enlace con Andalucía y Aragón.

Todavía en 1978, el senador por Jaén, D. Pedro L. Martínez, interpeló al Gobierno sobre este tema, y al parecer se hizo una petición para que se realizara el estudio que dejó de hacerse en 1970 sobre la actual rentabilidad de este ferrocarril y su puesta en marcha. En esta ocasión sí se hizo, siendo Ministro de Transportes el Sr. Sánchez Terán, y en el mismo se asegura-



 Puente del Reboll situado entre Casas de Pradas y Venta del Moro.






ba la rentabilidad de su explotación para RENFE. Sin embargo, se volvió a olvidar el proyecto en el laberinto administrativo ministerial.

En enero de 1982, el Ayuntamiento de Utiel, presidido por don José Yagüe Hernández, adoptó un acuerdo instando al Gobierno para incluir la línea dentro de la Ley General de ferrocarriles de urgente construcción en la década 1980/90. Este ha sido el último capítulo de esta vieja historia.

Casi todo este artículo ha sido transcrito del presentado por el utielano D. José Alabau Montoya en la Asamblea de Cronistas y Escritores Comarcanos, celebrada en Utiel en 1985. Y tiene aportaciones de quien suscribe, así como del libro de José M^a Sánchez Roda "100 años entre vías", a quienes hay que agradecer su interés, lógico en defensa de Utiel y su historia y desarrollo económico y social -que quizás hubiera cambiado mucho hacia mayores cotas- y a lo que me asocio, por la parte que nos corresponde a Venta del Moro, que, no sabemos, quizás no hubiera llegado a suscitar el masivo éxodo que padece, tanto el pueblo como sus aldeas.

Y ante la incógnita, "a lo hecho, pecho". La Historia es maestra de la vida, pero casi nunca los hechos se repiten. Aquel "sinvivir" viviendo al día, aquel circunstancial auge y aquellas ilusiones de futuro serán, por lo seguro, irrepitibles. No obstante, el pueblo y sus aldeas, con infinitas mayores comodidades que en aquellas épocas, debidas al progreso total del país, con menos de la cuarta parte de población que entonces, se va a convertir en pueblo residencial de verano, vacaciones y ocio, de los hijos y nietos de aquellos que hubieron de buscar mejores condiciones de vida. Y nuestro pueblo, aunque vaya perdiendo juventud, puede y debe reencontrarse en fraternas vivencias con su pasado, sus raíces y su Historia.

FERRETERIA
ARTICULOS DE REGALO



**Marta
Pérez
González**

C/. San Juan, 1
VENTA DEL MORO

DROGUERIA
PERFUMERIA
ARTICULOS DEL HOGAR
Y REGALOS

FRANPi

C/. Doctor Fleming, 1
Tels. 218 50 31 - 230 41 16
VENTA DEL MORO

Construcciones
Rafael Játiva S.L.



C/ García Berlanga, nº 11
Venta del Moro 46310
Valencia
Telf y Fax: 619199149

ESTANCO

TABACALERA, S. A.

Mercedes Pedrón Haya

*

Carretera, 8 - Tel. 218 50 88 **VENTA DEL MORO**

