

INFORME

Accesos a Puertollano (y III) Ferrocarriles

Por Luis Romero de Larrumbide

Con este artículo se cierra el ciclo sobre el tema «Accesos a Puertollano». En él se va a tratar de las comunicaciones por ferrocarril, ese medio tan postergado en España contra toda lógica y más aún en estos tiempos de encarecimiento de la energía. Confiemos en que en el futuro cambien las mentalidades de la Administración y de los usuarios y se potencie el uso de este medio, el más barato de los transportes terrestres para el tráfico masivo de gran radio de acción.

La historia de los ferrocarriles de Puertollano es más corta que la de sus carreteras. También es más triste. Muchos de los ferrocarriles que un día comunicaron Puertollano con otros lugares no existen hoy. Alguno hay, incluso, que no llegó a nacer. El único existente en la actualidad es el Madrid-Badajoz, que tiene en Puertollano una de sus estaciones intermedias, equidistante aproximadamente, de ambas capitales. El año pasado cumplió su primer siglo de existencia, y ya es una parte inseparable del paisaje de esta tierra; parece que siempre estuvo ahí. Pero no es así, tuvo su historia; con todas sus vicisitudes. Veamos cómo fue el proceso de su gestación.

para construir la red belga, pensada como un todo desde el primer instante, pero por lo general en Europa fue el sistema de concesiones a innumerables compañías, sin una previa planificación, el sistema más utilizado, lo que originó una especulación intensísima, al amparo de los buenos negocios que se pensaban obtener.

Mientras tanto, en España el desarrollo de los ferrocarriles extranjeros provocó un impulso de emulación, principalmente en las dos regiones que marchaban entonces a la cabeza del desarrollo nacional: Andalucía y Cataluña. En Andalucía, la ciudad de Jerez, en continua conexión con Inglaterra debido a las exportaciones de vinos, se obtuvieron concesiones en 1829 para unir esta ciudad con el Puerto de Santa María y con El Portal. En Cataluña se otorgó la concesión de la línea de Reus a Tarragona, ciudades muy ligadas al extranjero por la exportación de la avellana.

Sin embargo ninguna de estas líneas llegó a hacerse realidad en aquel momento, por la falta o el desinterés de los capitales nacionales para embarcarse en aquella aventura. Inmediatamente después se abre el paréntesis de la

El propósito de esta R. O. era impulsar el desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país, pero su efecto fue contradictorio. Se concedieron, eso sí, un gran número de líneas, pero fueron muy pocas las que empezaron a construir. Una de estas innumerables concesiones fue la de Madrid a Ciudad Real y Almadén, de fecha 5 de enero de 1846. Más tarde, en 1855 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles que acabó con el confusionismo existente, y provocó el desarrollo acelerado de los ferrocarriles en España:

Uno de los primeros en terminarse fue el Madrid-Alicante inaugurado en 1858, que cruzaba La Mancha desde Aranjuez a Almansa.

De interés para el Estado era la línea Madrid-Badajoz, que comunicaría la capital de España con Lisboa. Este interés motivó la intervención del gobierno en los estudios que se realizaban para su construcción. Dos eran las alternativas: Madrid-Cáceres-Badajoz y Madrid-Ciudad Real-Badajoz, esta última de mayor longitud, pero con las ventajas de pasar por las minas de Almadén y cerca de las de Peñarroya y de poder utilizar como su primer tramo el trayecto Madrid-Alcázar de San Juan, de la línea, en construcción avanzada, Madrid-Alicante.

En 1854, Don Francisco de Luxán, ministro de Fomento y antiguo diputado por Badajoz, dispuso que se realizase el estudio de esta segunda solución, que haría pasar la vía férrea por Villanueva de la Serena, patria chica de su madre. Esto, que acabó sólo en estudio, marcaba, sin embargo, la directriz de lo que llegó a ser la línea de Badajoz.

En 1856 se constituyó la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M. Z. A.), que llegaría a ser la más poderosa de las compañías nacionales. Pronto tuvo esta compañía la intención de ampliar negocios por La Mancha y Andalucía. Estas líneas podrían partir de Alcázar de San Juan en la línea de Madrid-Alicante —en poder de M.Z.A.— con un tramo común hasta Manzanares y bifurcarse ahí hacia Ciudad Real por un lado, y Córdoba por otro.

La subasta de la línea de Ciudad Real se celebró el 8 de abril de 1859. Se propuso la Compañía acudir a ella, pero estimó preferible no hacerlo directamente, sino a través del marqués de Villamediana, gran terrateniente de Ciudad Real por cuyo distrito electoral había sido diputado a Cortes. Otorgada la concesión al marqués, éste la traspasó a M.Z.A., que inició rápidamente los trabajos de construcción.

Los trabajos correspondientes pudieron llevarse bien, porque el terreno lo consentía. De Alcázar a Manzanares se terminaron en Junio de 1860; hasta Daimiel el 1 de octubre del mismo año, y a Ciudad Real se llegó el 14 de marzo de 1861.

(Continúa en página 12)



Estación actual de RENFE

El primer ferrocarril del mundo corrió ante los asombrados ojos de los ingleses, entre Stockton y Darlington, el 27 de septiembre de 1825. Animados por el éxito de comprobar que el ser humano podía soportar las «escalofriantes» velocidades que se alcanzaban con los trenes de la época, los hijos de la revolución industrial extendieron con rapidez las líneas en su país, siendo imitados pronto por casi toda Europa occidental. Así Francia tuvo su primera vía férrea entre París y Saint Germain en 1837, seguida por la ya más importante de París a Rouen en 1843. Baviera inauguró su primera línea entre Nuremberg y Furt en 1835. En Bélgica la primera locomotora corrió entre Bruselas y Malinas, ciudad elegida como centro de los ferrocarriles belgas. En toda Europa causó admiración la magnífica planificación utilizada

Primera Guerra Carlista, durante la cual los españoles estuvieron muy ocupados matándose unos a otros, como para pensar en estos temas.

Al finalizar ésta en 1840, Europa está surcada de vías férreas, y el capital extranjero empieza a acudir a España en busca de negocios fáciles, que empezaban a escasear en sus países de origen. En 1843 el gobierno provisional de Don Joaquín María López dio una autorización, cómo no, provisional para la construcción de un pequeño ferrocarril entre Barcelona y Mataró, y en 1844 se promulgó una Real Orden que permitía, con muy pequeño compromiso, la concesión preferente de líneas a «sujetos de conocido arraigo», que luego podían traspasar, sin ningún problema, dicha concesión a terceros, cobrando incluso una prima por dicho traspaso.