

Maranchón en el TIEMPO

La burguesía liberal española, que veía el tren como el mejor vehículo del progreso y la modernización, hubo de esperar hasta 1848 para asistir a la inauguración del primer ferrocarril peninsular: **la línea Barcelona-Mataró**. Tres años después, en 1851, entraba en funcionamiento el segundo camino de hierro de la Península, que unía **Madrid y Aranjuez**. Poco a poco, el ferrocarril fue extendiéndose al resto del país gracias al esfuerzo de pequeñas compañías independientes. En 1855 se habían construido ya más de 400 kilómetros de ferrocarril. Ese mismo año, tras la revolución liberal y bajo el Gobierno de Esparteros, se promulgó la primera *Ley General de Ferrocarriles* que permitió, sólo en la siguiente década, la construcción acelerada de más de 5.840 Kms. Significó el verdadero "despegue ferroviario".

Así, gracias a este impulso se construyeron las líneas que unían Madrid con Irún, Alicante, Barcelona y Zaragoza, y la **red básica** quedó prácticamente completa. Aunque hubo, eso sí, una serie de regiones que quedaron descolgadas fuera del ámbito ferroviario, lo que sin duda perjudicó su desarrollo económico, porque la mayoría de los tramos eran radiales desde Madrid hacia la costa y las fronteras del reino. Años después, se promulgaría una nueva ley cuyo objetivo era precisamente compensar esta red radial con líneas transversales. Se trataba del **Plan de Ferrocarriles Secundarios** (también llamado *Ferrocarril Económico* o de *Vía Estrecha*).

Varios de los proyectos que se propusieron pretendían unir Madrid con Aragón y Cataluña utilizando una ruta alternativa distinta de la que hoy conocemos, que acortaba en casi 100Kms la ya existente, y que consistía en el enlace entre Madrid y la capital catalana a través de Molina de Aragón, con Teruel y Tarragona. Sin embargo, dichos proyectos nunca se llegaron a ejecutar o terminar por la presión de las grandes ciudades.

Ferrocarril económico de Sigüenza-Alcañiz

En este contexto, uno de los proyectos que surgieron por estos años fue el **Ferrocarril económico de Sigüenza-Alcañiz**. ¡Fue la primera oportunidad que tuvo Maranchón de tener tren!!

El proyecto original consistía en la construcción de una línea que, partiendo de **Sigüenza**, fuera a parar a **Alcañiz** por **Alcolea del Pinar, Maranchón, Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán, Alcorisa, Calanda** y **Alcañiz** donde enlazaría con las líneas de Zaragoza y Barcelona. El proyecto se presentó inicialmente en 1885. Dos ingenieros catalanes participaron en el mismo: José Alsina Lubián y Celso Gomiz Mestre. Ambos realizaron numerosos estudios sobre el terreno, analizaron extensamente el coste de ejecución, el posible tráfico, los posibles gas-

tos anuales y el rendimiento líquido anual; y, aunque el proyecto tuvo el beneplácito de la Diputación Provincial, fracasó. Hubiera supuesto, para la provincia de Guadalajara y para Maranchón, una gran oportunidad de comercializar sus producciones agrícolas, ganaderas, mineras, resineras y forestales, pero la oposición de quienes defendían sus propios intereses creados por el antiguo ferrocarril: Guadalajara-Sigüenza-Zaragoza, pudo con toda iniciativa.

Sobre el recorrido inicial planteado hubo, en años posteriores, multitud de propuestas que suponían cambios de trazado, segregación o ampliación de líneas, nuevos ramales, etc... Por ejemplo, en 1915, se publicó en la "*Gaceta de los Caminos del Hierro*" un decreto aprobado por el rey Alfonso XIII y firmado por su Ministro de Fomento, Javier Ugarte, que aplicaba cambios sobre la misma:

“Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España;

A todos lo que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo 1º.- La línea de Cifuentes a Molina de Aragón y la Sección de Molina a Calamocha, correspondiente a la de Maranchón a Calamocha, incluidas ambas en el plan de ferrocarriles secundarios, formará una sola línea que, partiendo de Cifuentes y pasando por Trillo y Molina, enlace en Caminreal con la del ferrocarril central de Aragón y con la proyectada a Zaragoza, incluyéndose además en ramal que desde el punto que oportunamente designe el Ministerio de Fomento, termine en Calamocha. [...] La sección de Maranchón a Molina, correspondiente también a la línea anteriormente indicada, se considerará segregada a la de Sigüenza a Maranchón. [...]

Dado en palacio a siete de enero de mil novecientos quince.

YO EL REY

Una nueva oportunidad para esta línea surgió cuando se plantea la ampliación del "**Ferrocarril de Tajuña**", también conocido como el *Tren de Arganda*, que parte de la estación del Niño Jesús en Madrid, recorre el valle del Tajo y quieren que llegue a enlazar con Zaragoza desde Cifuentes por Molina de Aragón a Caminreal. Incluso cambia su nombre original, en 1919, pasando a denominarse a partir de esa fecha "*Compañía del Ferrocarril de Madrid á Aragón*".

Finalmente, esta línea ni siquiera llegó a pasar de Alocén...y la oportunidad de que uno de los caminos de hierro pasara por Maranchón, se quedó en proyecto!!.

F. R. Iglesias

