

Hermanos (separados) del tren

En la escuela aprendimos, como uno de los principios básicos de la comunicación, que la línea recta es el camino más corto para unir dos puntos. Son cosas que uno cree cuando es niño; de mayor comprobamos que a veces es preciso dar muchas vueltas para ir de un sitio a otro. Especialmente si se viaja en un vagón de ferrocarril.

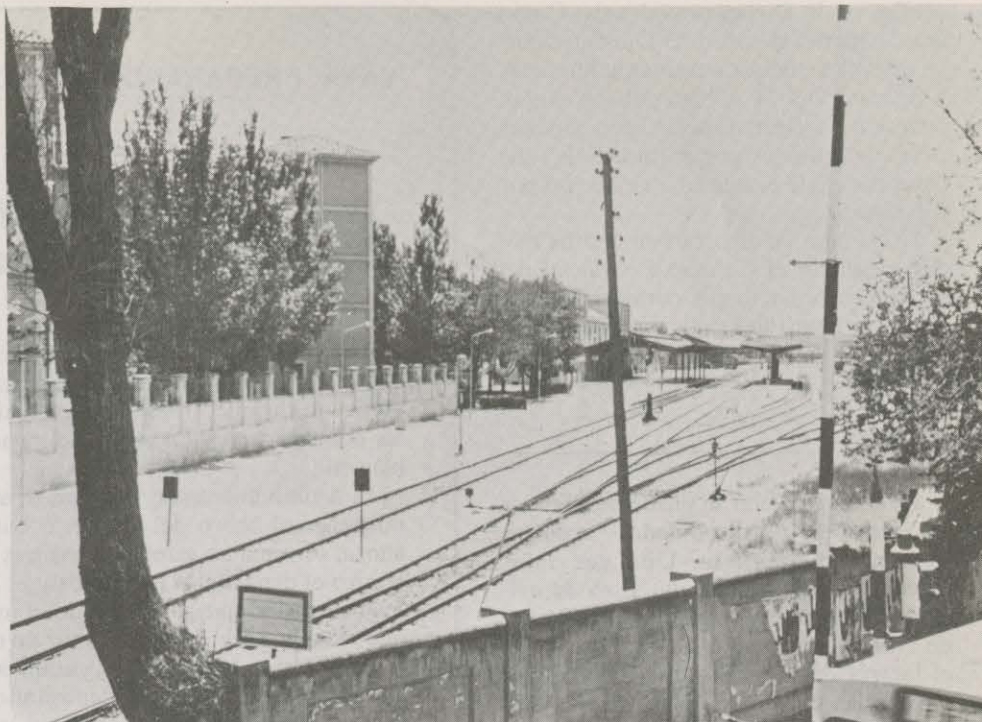
Cierto que en el discurrir de las vías de comunicación aparecen con harta frecuencia cerros, montañas, ríos y precipicios que impiden a los ingenieros seguir una recta rigurosa en el trazado de los caminos de asfalto o de hierro. Pero, reconocida esta realidad, surgen otros factores que desvían el tráfico fuera de su ruta lógica.

Un simple vistazo al mapa de España nos permite comprobar que la mejor ruta para enlazar Madrid con Valencia pasa por una provincia intermedia llamada Cuenca. Así lo hace la carretera nacional III y así se supone que lo hará la futura autopista, si es que alguna vez sale el oportuno cartapacio de los archivos ministeriales.

Pero si los viajeros por carretera tienen la oportunidad de contemplar, durante buen trecho, los hermosos paisajes conquenses, otra canción muy distinta se refiere a la Renfe. Con rara habilidad, los señores ingenieros fueron capaces de ir poniendo una travesía detrás de otra, rodeando completamente la provincia de Cuenca, sin duda para no mancharla con la sucia carbonilla que por aquellos tiempos desprendían las locomotoras.

Cada cual barre para dentro

Para ser totalmente justos, hay que decir que en el incongruente desvío del tráfico ferroviario Madrid-Valencia por



TRISTE Y SOLA ESTA LA ESTACION CASI TODOS LOS DIAS

Albacete intervinieron otros factores, que enumeramos a continuación, aunque el orden de prelación no significa que el primero sea más importante que los demás; ya saben: entre todos la mataron...

Primero: existían varias empresas —aún no se había inventado el amable monopolio que hoy gozamos— y cada una explotaba un tramo. Así, por ejemplo, la compañía M. Z. y A. hizo el Madrid-Cuenca y la de Ferrocarriles del Norte el trozo Valencia-Utiel. Y no consiguieron ponerse de acuerdo para ver de efectuar el Utiel-Cuenca.

Segundo: los políticos y economistas catalanes hicieron presión, que no fue poca, para obstaculizar la obra, pensando que el acercamiento de Valencia a Madrid iría en perjuicio del predominio del puerto de Barcelona. La presión dio resultado.

Tercero: Albacete tenía buena prensa y Cuenca mala.

Barriando cada cual para su casa, limpiaron la del vecino, o sea, la nuestra. Hubo que esperar al año 1947 para que fuese terminado el tramo Cuenca-Utiel, abriéndose la línea por su trazado lógico: el más corto.

Bendita sea la rutina

Para entonces, los españoles sabían ya algo: que el ferrocarril Madrid-Valencia pasa por Albacete. A alguien se le podía haber ocurrido que ahora las cosas eran distintas y que había otro camino más corto. Pero tales pensamientos, si es que surgen, raramente se transforman en

realidad, sobre todo si hay intereses ya creados de por medio o si los nuevos intereses no tienen fuerza suficiente. Expresos y mercancías siguieron circulando por Albacete.

Sólo cuando entraron en funcionamiento en esta línea los Talgos y Ter, se eligió la vía Cuenca, quizá porque era un contrasentido poner en marcha trenes superrápidos y hacerles dar un no pequeño rodeo.

Hay que hacer economías

Así las cosas, a comienzos de 1974 el Gobierno lanzó el anuncio de que se iba a continuar el plan de electrificación de la Renfe, detenido en los últimos años. Aparecía en lontananza la crisis energética, la escasez de fuel-oil, el encarecimiento de combustibles, la necesidad de ahorrar. Entre las líneas anunciadas para ser electrificadas figuraban los enlaces de Madrid con Valencia.

Como Cuenca tiene sobrados motivos para estar escarmentada, el desaparecido "Claudio" daba un toque de atención en "Diario de Cuenca", el 17 de marzo y tras hacer historia del abandono en que la Renfe había tenido siempre a la provincia, concluía el comentario: "Confiamos que la historia no se repita. Confiamos en que los postes del tendido eléctrico del ferrocarril sigan la ruta que pasa por nuestra provincia... Por si acaso, pensamos, bueno es estar avisados y atentos."

Seguramente los interesados no leyeron el artículo o, si lo leyeron, estimaron oportuno seguir la vieja costumbre de