

Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española.

A las pocas semanas de la sublevación militar de Julio de 1936, el avance sobre Madrid desde el suroeste parecía incontenible, y el 27 de Septiembre, -una vez el ejército franquista liberaba al general Moscardó de su asedio en el Alcázar de Toledo-, el camino hacia la capital de la República parecía expedito.

Sin embargo, la ocupación de Madrid, que parecía empresa de unos pocos días, iba a quedar detenida para el resto de la guerra en la muralla que supone la orilla oriental del Manzanares¹, quedando el frente con algunos entrantes como el de la Ciudad Universitaria. Cincuenta mil brigadistas vinieron del extranjero para aumentar las defensas madrileñas, y pronto quedó claro para ambos contendientes que la batalla por la ciudad iba a ser muy, muy larga. Fue por ello que la España de la República y del Frente Popular vio trasladada, como es sabido, su sede a orillas del Mediterráneo.

Valencia acabó siendo el corazón administrativo de la República, pero el mantenimiento de los transportes hacia un Madrid envuelto en plomo y pólvora siguió siendo una cuestión vital. La carretera existente había sido modernizada en los años 20 y era la XIII del Circuito Nacional de Firmes Especiales, discurriendo por Cervera-Olivares-Valverde de Júcar-Hontecillas-Buenache de Alarcón-Olmedilla y Motilla (la N-III de la postguerra, motivada por el desvío del embalse de Alarcón, lo hace por Cervera-La Almarcha-Honrubia-Alarcón), pero entonces el transporte estratégico por excelencia seguía siendo la vía férrea.

1.Instalaciones ferroviarias utilizables a 18 de Julio de 1936.

1.1. La línea tradicional de Madrid al Mediterráneo.

Desde el 15 de Marzo de 1858 Madrid disponía de comunicación ferroviaria con un puerto de mar, el de Alicante, que habría de ser uno de los ejes principales de la compañía ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A). Este eje quedaba un poco virado al Sur como para servir a Valencia, a pesar de lo cual, en la llamada Venta de La Encina se hizo arrancar un ferrocarril hacia la ciudad del Turia. Desde 1859 el viaje Madrid-Valencia era posible, y la ruta por La Encina era, a fecha de Julio de 1936, la única transitable por los trenes (con vía doble entre Madrid y Albacete), a pesar de un largo rodeo y de características singulares de la explotación (Entre La Encina y Almansa había dos ferrocarriles paralelos, uno de la compañía del Norte y otro de M.Z.A.). En la anterior dictadura de Primo de Rivera se había comenzado a trabajar en un ferrocarril de Cuenca a Utiel que acortara la distancia, y había por entonces bastantes obras avanzadas, como ahora se verá. Pero demos entonces un vistazo a otros dos ferrocarriles, considerados como secundarios al empezar la guerra y que en unos meses iban a cobrar una importancia crucial:

1.2.-La línea Aranjuez-Cuenca (red de M.Z.A.)

La compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante tenía en servicio esta línea desde el año 1885, si bien desde 1883 circulaban por ella trenes de la compañía original.

El ferrocarril de Aranjuez a Cuenca era un producto típico de los años de la Restauración borbónica y sus instalaciones, como las de la mayoría de las líneas de aquel período, eran bastante simples, pues había pasado ya la fiebre de grandes obras ferroviarias de la era de

Isabel II. Tenía su origen la vía en una estación levantada cerca del Real Sitio del Tajo, a poco más de un kilómetro al Sur de las instalaciones de la línea M.Z.A. Madrid-Alicante. Aranjuez contaba hasta la fecha con otras dos estaciones, la llamada *de Madrid*, como término de la línea abierta en 1851 procedente de la capital de España, de la cual partía el ramal al Palacio Real, así como una segunda, la *de Alicante*-, construída posteriormente a modo de paso directo hacia Levante para evitar que los trenes de largo recorrido debieran invertir la posición de la locomotora en las primitivas instalaciones. La tercera estación, o *de Cuenca* , era terminal y de unas dimensiones algo reducidas (300 metros de longitud) quedando pronto sin función de tal al ser absorbida la compañía realizadora de la línea por MZA. Sus instalaciones se adaptaron como apartadero de material, así como sus edificios destinados a archivos, accediendo los trenes desde la estación de Alicante por una vía de enlace de 1280 metros que daba acceso al Punto Kilométrico 0+369 de vía general de la línea de Cuenca, pasando junto a su estación pero sin entrar en sus vías de apartadero. La aguja de dicho P.K. 0+369 estaba frente a la casilla del Paso a Nivel con el Camino del Matadero, y protegida por la misma señal de entrada que la estación.

El ferrocarril a Cuenca contaba con una longitud de 152 kilómetros, -ni un metro más ni un metro menos-, contados desde las toperas de la estación de *Aranjuez (Cuenca)* hasta el culatón final de vía de la estación conquense. Hay que contar además los 1280 metros desde *Aranjuez (Alicante)* , con lo que tenemos 153,280 km. para los trenes que venían desde la línea de Madrid. Se habían instalado un total de quince estaciones intermedias.

Los antecedentes históricos del Aranjuez-Cuenca son, como se ha indicado, los de tantas líneas que se quedaron al margen de los grandes proyectos de los años 1850-60 y tuvieron que esperar a la Restauración de 1875 para comenzar a ver la luz como líneas secundarias de vía única y gran ceñimiento a los accidentes del terreno. Una vez perdida la ocasión de la primera línea del Mediterráneo, los siguientes intentos serios de llegar a Cuenca por vía férrea datan de 1856, cuando una ley del 11 de Julio estableció la concesión provisional de la vía Aranjuez-Cuenca para unos promotores representados por tres individuos llamados Manuel Gatell, Juan Guillaume y Manuel Rodríguez Monge. Poco después, en -algún momento entre 1856 y 1858 según las versiones-, esta concesión provisional fue cedida a Bartolomé Fanés como una vía ya definida que alcanzara Cuenca y continuara a las minas de Henarejos. Sucedieron a ésto algunos años de duda sobre el trazado, en los que se planteó la posibilidad de que en vez de ir a Aranjuez, la línea discurriera en paralelo a la carretera existente desde Tarancón hasta Arganda del Rey y de ahí a Madrid para ahorrar kilometraje. El 5 de Octubre de 1865, el sr. Fanés obtiene la concesión definitiva, pero manteniendo el enlace de Aranjuez. Hacia 1868, año del destronamiento de Isabel II, se crea, -con un capital de 138 millones de reales, 69 de ellos en acciones de 2000 reales y el resto en obligaciones-, la *Sociedad Anónima para la Construcción y Explotación del Ferrocarril de Aranjuez a Cuenca*, que designaremos a partir de ahora como S.A.C.E.A.C. y a cuyo mando estaba D. José Ruiz de Arana y Saavedra, duque de Baena.

El inicio de las obras fue muy tardío, debido en gran parte a la inestabilidad política del *sexenio revolucionario* y a la ocupación durante la IIIª Guerra Carlista de parte de la provincia por los *boinas rojas*, y se tuvieron que conceder prórrogas para la terminación de la línea en las fechas de 20.03.1870, 05.01.1877, 02.03.1880 y 27.05.1882. Asimismo, entre 1868 y 1869 se había intentado atraer a las obras de la línea a dos constructores extranjeros, un tal Gattelet y -posteriormente- a George Wiliams. Como, a pesar de la ayuda ofrecida en 1874 por la Diputación provincial conquense para el tramo Tarancón-Cuenca (el Ayuntamiento retiró sus apoyos al fallarle las reservas madereras en las que éstos se sustentaban, que habían tenido que utilizarse para indemnizar a propietarios de bienes destruídos por las incursiones carlistas) la construcción de la línea se hacía interminable, se establecieron contactos con uno de los dos

"gigantes" ferroviarios del Estado: concretamente con M.Z.A., para venderle las instalaciones. En estas conversaciones con M.Z.A. participó por parte de la S.A.C.E.A.C. el coruñés D. Enrique Fernández Alsina, director del Banco de la capital gallega y posteriormente primer marqués de Loureda, que por entonces ostentaba el cargo de constructor general del f.c. Aranjuez-Cuenca.

Las obras del ferrocarril, mientras tanto, se iban terminando, y el 12 de julio de 1883 circulaban los primeros trenes, causando el consabido júbilo entre los conquenses. Poco duraría el Aranjuez-Cuenca como ferrocarril independiente, puesto que poco después, el 31 de octubre de 1883, se establecía un convenio de traspaso, y el 18 de Noviembre del 84 se firma en Madrid la escritura de venta de las instalaciones fijas y material rodante a M.Z.A. El ferrocarril fue incorporado a dicha red el 5 de Septiembre de 1885.

A efectos de una utilización militar, el trazado del Aranjuez-Cuenca no ofrece grandes obstáculos, y consiste en una continua ascensión desde el Real Sitio hasta la divisoria Tajo-Júcar, discurriendo la vía por el valle del Riánsares desde Tarancón hasta Vellisca a través del desfiladero o estrecho de Paredes. Desde Huete se sigue el Río Mayor de las Cuevas de Velasco hasta las inmediaciones de la divisoria, que se atraviesa a 1004,88m de altitud por el Túnel de Sotoca, de 500 metros de longitud y sito entre los PP.KK. 131+086 y 131+586. Desde dicho punto se desciende hasta el Júcar por el valle de Chillarón. La línea tiene una rampa máxima de 15,5 milésimas por metro, salvo en el caso excepcional de la salida de Aranjuez hacia Ontígola, donde se salva un tramo de 17 milésimas hasta el kilómetro 3. La propia estación de Ontígola (luego muy modificada de aspecto y posición) se hallaba flanqueada por sendas rampas de 16 milésimas, que una vez pasado el kilómetro 15 no se vuelven a repetir, al alcanzarse una típica llanura cerealista que marcará el paisaje de la vía hasta pasado Tarancón, cuando el entorno se haga más y más abrupto según se va ascendiendo.

Salvo el paso del Júcar en la entrada de Cuenca, el túnel bajo la Divisoria y el corto tallado en la roca en el estrecho de Paredes, no hay obras de gran magnitud.

La mayoría de los caminos y carreteras fueron atravesados por pasos a nivel, con excepción de algunas pequeñas obras de fábrica situadas sobre todo en el tramo Aranjuez-Tarancón, que por ser de proyecto algo posterior, las incorporó como avance técnico: son los pasos sobre el Camino del Deleite (P.K. 0+905), bajo la Carretera de Madrid a Cádiz (P.K. 2+870, si bien hoy la mayor parte del tráfico rodado está desviado por la Autovía paralela), sobre el camino de Dos Barrios a Noblejas (P.K. 26+312), sobre el Camino de La Cabeza (PP.KK. 41+420 y 43+225) y sobre un camino de labores (P.K. 53+540). Sólo se habían instalado pasos a desnivel en otros dos sectores:

-sobre dos caminos, uno en el P.K. 92+819 y otro en el 93+284, dada la angostura del terreno.

-en un tramo semi-urbano de la ciudad de Cuenca, sobre el Camino del Molino (P.K. 151+116) y sobre la Carretera de Alcázar de San Juan (Actual N-420, P.K.151+205) .

En lo que respecta a puentes, existen cruces del río Riánsares en los PP.KK. 64+219, 70+130, 70+400, 73+857, 74+040, 74+284 y 78+230, del río Bonilla en el 107+600, y del Júcar en el 150+672, siendo éste último el más importante de la línea, compuesto por un tramo metálico de 41,80 metros de luz.

La escasa demografía de los pueblos atravesados del ferrocarril justificó que fuera uno de los primeros donde M.Z.A. probara a sustituir algunos trenes convencionales por automotores. He aquí el horario de la línea inmediatamente anterior al inicio de las hostilidades:

4530 Auto- motor.	4532 Auto- motor.	516 Correo.	Horarios Verano Año 1936 <i>Trenes ordinarios de viajeros</i> Madrid- Cuenca Léanse de arriba a abajo Cuenca-Madrid Léanse de abajo a arriba	Puntos Kilomé- tricos PP.KK.	Altitud sobre el nivel del mar (m)	517 Correo.	4531 Auto- motor.	4533 Auto- motor.
08.00	11.20	18.25	Madrid-Atocha			10.30	18.29	21.10
08.43- 08.44	11.59- 12.02	19.13- 19.18	Aranjuez	0+000	493,91	09.37- 09.40	17.40- 17.44	20.28- 20.29
08.55	12.11	19.31	Ontígola	7+297	605,64	09.28	17.31	20.21
09.06	12.21	19.47	Ocaña	16+164	731,04	09.18	17.22	20.13
09.13 X	12.25	19.52	Noblejas	20+048	738,82	09.12- 09.13 X	17.17	20.08
09.21	12.31	20.02 X	Villarubia de Santiago.	26+888	756,12	09.02	17.10	20.02 X
09.37	12.44	20.19	Santa Cruz de la Z.	43+930	792,14	08.45	16.54	19.48
09.52- 09.53	12.55- 12.56	20.33- 20.38	Tarancón	59+349	813,82	08.24- 08.29	16.38- 16.39	19.36
10.04	13.05	20.50	Huelves	71+008	810,45	08.13	16.26	19.27
10.11	13.11	20.57	Paredes	76+322	828,96	08.07	16.20	19.22
10.19	13.18	21.08	Vellisca	84+202	866,07	07.58	16.12	19.15
10.38	13.28	21.22	Huete	96+447	815,30	07.39	15.58	19.03
10.43	13.37	21.33	Caracenilla	107+447	815 a 816 (rampa)	07.27	15.45	18.54
10.50	13.43	21.42	Castillejo del Romeral.	113+670	845 a 846 (rampa)	07.19	15.38	18.48
11.01	13.50	21.55	Cuevas de Velasco.	122+467	915,03	07.09	15.29	18.40
11.07	13.55	22.06	Villar del S. de N.	127+196	972,44	07.02	15.24	18.35
11.21	14.07	22.21	Chillarón	141+884	971,61	06.46	15.09	18.23
11.30	14.15	22.30	Cuenca	151+499	925,47	06.35	15.00	18.15
		MC2 Aut.	<i>Trenes especiales</i>			GM1 Aut.		
		07.25	Madrid-At.			22.10		
		10.20	Cuenca			19.25		

(La letra X señala los cruces de trenes)

Los automotores tenían limitado el número de plazas, con clases especial y general. Los correos ofrecían 1ª y 2ª clases, y los automotores especiales MC2 y GM1 eran servicios turísticos sin paradas intermedias que circulaban los domingos y fiestas oficiales para visitar la *Ciudad Encantada* de Cuenca.

-1.3. El Ferrocarril de Valencia a Utiel (Red del Norte).

Visto el Aranjuez-Cuenca, hagamos ahora una descripción de lo que fue su recíproco del lado del mar. Del entramado de líneas comarcales que irradiaban desde Valencia, atravesando las calles de la capital por numerosos pasos a nivel, destacaba una vía de 87 kilómetros que había nacido con la finalidad complementaria de la de Aranjuez-Cuenca, si bien, como la anterior, se había detenido ante los eternos problemas de la agria geografía española y de la falta de coordinación entre compañías. El f.c. de Valencia a Utiel (técnicamente debería llamarse Utiel-Valencia, pues es en este sentido en el que avanza la kilometración) surgió, al menos sobre el papel, en unos tiempos particularmente confusos para la política española como fueron los meses subsiguientes a la *Gloriosa* Revolución de 1868 que acabó con la monarquía de Isabel II. Fue concretamente el 10 de Agosto de 1869 cuando D.Francisco Ortega del Río obtuvo la concesión de un ferrocarril de Cuenca a Valencia por Landete y Utiel, con ramales desde Landete a Teruel y las minas de Henarejos. Dicho ferrocarril fue declarado de utilidad pública el 7 de Marzo de 1870, y el Sr. Ortega, una vez se hizo con la concesión, fue ofreciéndola a diversos capitalistas y empresas, incluso a los ferrocarriles de M.Z.A., pero con resultado adverso, constituyendo por ello en 1872 una Sociedad Anónima con el fin de construir el f.c. por su cuenta. El proyecto técnico del ferrocarril propiamente dicho llegó en el año 1881, y es obra del ingeniero D. Gregorio Alonso Grimaldi, dividiéndose el plan en dos partes, la primera desde Cuenca a Utiel y la segunda desde dicha población hasta Valencia, contando todo el proyecto con unos parámetros de línea secundaria, con rampas de 20-24 milésimas por metro y radios de curvatura de 250 metros, esperándose las principales fuentes de productos en los vinos de Landete, y en los proyectados ramales a las minas de Henarejos y de Villar del Humo. En 1882, el Sr. Ortega llegó a un acuerdo con el Banco Regional Valenciano para venderle la concesión de su Sociedad, transferencia de concesionario que es autorizada por el Estado aquel mismo año. El Banco la transfirió a su vez, el 31 de Octubre del 82, con las aportaciones de diversos inversores locales, a la recién creada *Sociedad de los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel*, a la que citaremos a partir de ahora como S.F.C.V.T., comenzando poco después las obras en algunos puntos de la red proyectada, siendo terminado en primer lugar el tramo de Valencia a Buñol, que fue inaugurado el 31 de Julio de 1883. El 1 de Octubre de 1885 fue abierto otro tramo, inconexo con el anterior, entre Sieteaguas y Utiel.

Pero por entonces se vio innecesaria o poco rentable la necesidad de servir a las ciudades de Cuenca y Teruel, así como a las minas, por lo que una Real Orden del 18 de Septiembre de 1886 limitó la concesión al tramo Valencia-Utiel. El 9 de Diciembre del mismo año la S.F.C.V.T. cambia su nombre por el de *Caminos de Hierro del Este de España*, con el objetivo recogido en sus nuevos estatutos de terminar las obras iniciadas entre Valencia y Utiel por la S.F.C.V.T. La totalidad del Valencia-Utiel se llevó a buen término el 11 de Septiembre de 1887, en que fue inaugurado por la Compañía del Este el tramo Sieteaguas-Buñol, de 10 km. de longitud y que unía los dos tramos extremos abiertos por la anterior Compañía, siendo consolidada la explotación comercial en los meses siguientes. La vía planificada inicialmente como una conexión directa con Madrid quedaba ahora limitada a un ramal de interés meramente comarcal con un trazado tortuoso, sin conexión con las minas de la sierra y con gran dependencia de la evolución del mercado vitivinícola, cuyas malas cosechas, -en combinación con la epidemia de cólera de 1890 en Valencia-, llevaron a la suspensión de pagos y al mismo proceso que había ocurrido con la S.A.C.E.A.C. en el tramo Aranjuez-Cuenca: la absorción por una de las compañías "gigantes". No tardó en llegar la adquisición de las obligaciones del ferrocarril por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

La incorporación del ramal Valencia-Utiel a la red del Norte no tuvo grandes dificultades, pues la pequeña estación construída por la S.F.C.V.T. en Valencia estaba a escasos centenares de metros de la gran terminal del Norte, desde la que se continuaron los servicios, y así permanecieron las cosas hasta el momento de la Guerra Civil, cuyo inicio sorprendió a la línea

en un estado de explotación muy similar a la de Cuenca de M.Z.A., es decir, con una vía de relativamente gran longitud pero con servicios más propios de un ramal comarcal al ir a morir la vía en un punto sin salida.

Tabla 1. Ferrocarril de Utiel a Valencia. Estaciones originales de la línea.

Estaciones.	PP.KK.	Altitud (m).
Utiel	0+094	743,44
San Antonio de Requena	7+277	701 a 700 (pendiente)
Requena	12+558	700,09
Rebollar	22+610	730,65
Siete Aguas (Apd)	33+083	
Venta Mina	35+878	602 a 598 (pendiente)
Buñol	46+029	411,11
Chiva	53+797	293,97
Cheste	59+398	213,01
Llano	70+501	100 a 98 (pendiente)
Aldaya	80+001	44,23
Valencia	87+912	12,15

2.Instalaciones en construcción a 18 de Julio de 1936: El ferrocarril Cuenca-Utiel del Ministerio de Obras Públicas.

La idea lógica de unir los dos ferrocarriles anteriores para lograr el eje directo Madrid-Valencia estaba en 1936 ya camino de ser una realidad: a lo largo de las primeras décadas del siglo XX fueron apareciendo diversos proyectos, existiendo una polémica entre los partidarios de una conexión directa de Madrid con Utiel sin pasar por Cuenca (liderados por el ingeniero Carbonell y por la Compañía del Norte, en base a proyectos del siglo XIX del ingeniero M. de la Martiniere) y los que preferían el enlace Cuenca-Utiel (proyecto más acariciado por M.Z.A.)

Ya el 3 de Marzo de 1915 se había convocado un concurso para la redacción de un proyecto de ferrocarril que, uniendo Cuenca y Utiel, permitiera la tan ansiada relación directa. Las bases del concurso establecían que la vía debería describir curvas de radio no menor a 400 metros, y las rampas no deberían sobrepasar las 15 milésimas por metro, para poder alcanzar velocidades reales de 50 km/h. En dicho concurso resultó vencedor un proyecto, bastante similar al de la vía actual, obra del ingeniero D. José Eugenio Ribera, inspector del Cuerpo de Caminos -que en 1913 había publicado un opúsculo titulado *La verdad sobre el ferrocarril directo de Madrid a Valencia* defendiendo el Cuenca-Utiel frente al proyecto Carbonell, así como señalando la necesidad de unir la estación de Vellisca con algún punto de la línea Madrid-Zaragoza cercano a Madrid y así evitar el recodo de Aranjuez-.

El proyecto Cuenca-Utiel del Sr.Ribera tenía fecha de 30.04.1916 y fue aprobado el 10.06.1921 con algunas prescripciones:

-Deberían suprimirse los pasos a nivel previstos en cruces con carreteras.

-El radio de curva podría ser de 350m. en casos especiales.

-Deberían añadirse dos apartaderos de cruce, uno entre las estaciones previstas de Mohorte y Cañada del Hoyo, y otro entre Cardenete y Arguisuelas. (En proyectos posteriores se suprimió

la estación de Mohorte y se cambió por la de *La Melgosa-Mohorte*, que actualmente conocemos como La Melgosa a secas).

Pero hubo que esperar a 1926 y al Plan Guadalhorce para poder comenzar las obras.

Una vez aprobado el Plan, se presentaron dos proyectos, acabando el concurso en un auténtico *revival* de décadas anteriores:

-En primer lugar se presentó el plan de Ribera del viejo concurso de 1915.

-El segundo proyecto parecía más prometedor, firmándolo nada menos que el entonces prestigioso D. José de Aguinaga junto a otro personaje que a primera vista no parecía decir nada, pero en cuanto alguien hiciera un poco de memoria, debió sorprender a más de uno: Nada menos que Gregorio Alonso Grimaldi resucitaba de los archivos. El autor del proyecto de 1881 del Cuenca-Valencia nunca habría esperado que cuarenta y cinco años después el Sr. Aguinaga desempolvaría sus carpetas y se presentaría con ellas al concurso: El proyecto presentado al concurso de 1926 tenía de nuevo tan sólo una introducción redactada por Aguinaga, siendo el resto de la memoria del proyecto una copia literal de la escrita por Grimaldi. Como debió haber más de uno que le criticase éstos planes, argumentando que las curvas de 250 metros y las rampas de 20 milésimas estaban ya más que obsoletas, Aguinaga replicó que "su" proyecto mantenía un carácter de *Ferrocarril Complementario* (con dicho nombre en el original de Grimaldi) de interés local, y no era "*el F.C. Londres-Manchester*".

Se prefirió el proyecto Ribera, que fue replanteado en 1926 por varios ingenieros del Ministerio de Fomento, siendo D. Telmo Lacasa Navarro el encargado de replantear la Sección Primera de la línea (de Cuenca a la divisoria de los ríos Guadazaón y Cabriel) consiguiendo un ahorro de 1394 metros sobre el plan aprobado en 1921. La Sección Segunda discurriría desde la divisoria anterior al barranco de Mira, y la tercera desde dicho punto a la estación del Norte en Utiel.

La subasta y adjudicación.

Se celebró un concurso de obras el 7 de Agosto de 1926, siendo adjudicada el 14.09.1926 la totalidad de la línea (al ser de una longitud relativamente pequeña, pues lo ordinario en la época era convocar un concurso independiente para cada sección, como ocurre en las líneas Talavera-Villanueva ó Baeza-Utiel) a la constructora BERNAL. Sin embargo, el 5 de Septiembre de 1928 las obras fueron transferidas a *Cesaraugusta S.A.*

División de la línea en secciones. Puntos kilométricos.

División en 1928

PP.KK. Origen /Fin

-Sección Primera	0+000 a 39+504
-Sección Segunda	39+504 a 83+341
-Sección Tercera	83+341 a 112+786

División definitiva implantada en los años 30

-Sección Primera	0+000 a 40+080
-Sección Segunda	40+080 a 83+214
-Sección Tercera	83+214 a 112+722

3.1. Primeros tramos.

Las obras se desarrollaron con mayor rapidez en las Secciones Primera y Tercera, a las que los ferrocarriles ya existentes de Norte y M.Z.A. permitían el acceso más inmediato de los materiales de construcción. La Sección segunda tenía, junto al inconveniente de su alejamiento de los otros ferrocarriles, el de lo escarpado de la geografía del lugar, que permitió la realización de la mayor parte de las explanaciones pero dejó sin construir los viaductos previstos, sobre cuyo sistema de construcción se dieron varias polémicas al no tomar cuerpo las distintas alternativas.

3.2. Llega la guerra.

Con el estallido de la Guerra Civil española, las obras del f.c. Cuenca-Utiel permanecieron en territorio controlado por el gobierno de la República. Con respecto a la vía existente desde Aranjuez, vivió algo de actividad militar cuando el ejército franquista tomó la posición de Toledo y las autoridades civiles republicanas de la provincia pasaron a tener su sede en Ocaña desde el 27 de septiembre del 36 (las militares se trasladaron a Orgaz).

El 1 de Noviembre de 1936 se realizaba la recepción parcial provisional por parte del Estado de las obras realizadas hasta la fecha en el Cuenca-Utiel. A tal fin se reunieron en Cuenca el Ingeniero Jefe de la J.E.C.F. de la Zona Centro, D. José Luis de Casso y Romero, el ingeniero encargado de las obras realizadas, D. Manuel Mascarós, y su ayudante D. Julio Larrañaga Mendía. Por parte de la constructora Cesaraugusta S.A. se desplazó a Cuenca D. Adrián Esteve Torres para la firma del acta de recepción.

A 01.11.1936, el estado de terminación del ferrocarril era:

-Un tramo de 1294 metros correspondiente a la nueva estación de Cuenca y cuyo origen era el Punto kilométrico 151+245 desde Aranjuez, se hallaba dotado ya del nuevo edificio de viajeros, almacén de Gran Velocidad, cochera de carruajes, muelle de ganados, muelle de automóviles y otras dependencias menores. Como curiosidad, en Cuenca se producía la transición del carril de 42,5 kg por metro lineal de M.Z.A. al de 45 kg/m de la nueva línea. En dicha estación se estaba por entonces demoliendo el depósito de agua de M.Z.A. y faltaban por adquirir los carretones transbordadores.

-En la Sección Primera se había tendido la totalidad de la vía, 39504 metros.

-En la Sección Segunda había 5363 metros tendidos, conectados a los anteriores de la Sec. 1ª, para llegar hasta la estación de Arguisuelas, estando el resto de la línea con la explanación construída pero sin la vía y sin los viaductos de San Jorge, Cabriel y Narboneta.

-La Sección Tercera tenía la vía puesta en sus 29445 metros.

El ambiente de urgencia militar se hizo ver pronto: El 22 de Mayo de 1937 fueron rescindidas las obras a *Cesaraugusta S.A.*, y el 6 de Junio comenzaba oficialmente la construcción por el sistema de administración. El 22 de Agosto un decreto aprueba la realización de tres variantes para esquivar los cauces del barranco de San Jorge, del río Cabriel y del Narboneta, y así permitir el paso provisional de trenes sin necesidad de montar los tres viaductos correspondientes, cuya construcción requería demasiado tiempo.

El 10 de Septiembre de 1937, una orden Ministerial de la República establece la necesidad de disponer de un proyecto para la terminación de las obras con motivo de unir Madrid con Valencia, sede trasladada del Gobierno. Un proyecto de explotación provisional, obra de D.Alfonso García Rives, llegaría en 1938. La variante de San Jorge discurriría entre los Puntos Kilométricos 46+059 y 48+867 del trazado definitivo, mientras que la del Cabriel lo haría entre los 61+580 y 66+170 y la del Narboneta discurriría entre los 75+770 y 77+104. En la de San Jorge, -única en la cual se llegaría a terminar la vía-, el paso se haría con una explotación en zig-zag, estando la vía de retroceso cerca del fondo del valle, mientras que para las otras dos se pensaron planos inclinados similares a los de las explotaciones mineras de vía estrecha, con inspiración directa en el existente en San Pedro, en el ferrocarril asturiano de Langreo. Los pasos de los ríos se harían por puentes provisionales consistentes en tubos volcados sobre los cauces.

Tabla 2.Estaciones de la línea Cuenca-Utiel.(Se emplea la kilometración actual desde Aranjuez, preferida por Renfe al terminarse la línea en 1947, en detrimento de la del M.O.P. desde Cuenca)

Estaciones	PP.KK.	Alt(m)
CUENCA	151+490	925
La Melgosa-Mohorte	157+680	945
Los Palancares	170+702	1132
Cañada del Hoyo	179+629	1006
Carboneras de Guadazaón	189+090	1024
Arguisuelas	196+551	1019
La Gramedosa	203+837	998
Yémeda-Cardenete	213+080	865
Villora	219+640	854
Enguídanos	229+090	795
Mira	235+994	883
Camporrobles	243+647	914
Cuevas de Utiel	256+671	793
Utiel	264+915	743

La Melgosa sirve a un pueblo de igual nombre anexo al municipio de Cuenca y situado a 300 metros de los andenes. Por el contrario, *Los Palancares* es tan sólo un enclave ferroviario instalado en la divisoria Júcar-Cabriel como apartadero de cruce en plena serranía de Cuenca, y se halla en tierras del municipio de Cañada del Hoyo, cuyo núcleo principal de población dispone ya de su estación más adelante, a unos 1400 metros del centro de la población. La principal estación del trayecto Cuenca-Utiel la encontramos en la localidad de *Carboneras de Guadazaón*, con una privilegiada situación junto al centro del pueblo. Algo más apartada (1km.) se halla la de *Arguisuelas*. El municipio de Cardenete está servido por dos estaciones, una en pleno campo, situada en el paraje llamado de *La Gramedosa*, para acceder a la cual desde Cuenca se debía ir por el desvío de San Jorge y cuya finalidad no era otra que la de punto de cruce y servicio a explotaciones agrícolas. La segunda estación es compartida con el vecino pueblo de Yémeda, a pesar de que la vía pasa a escasos metros de las calles yemedanas sin tener apeadero alguno. Otra estación típica de la línea es la de *Villora*, tras la cual alcanzamos la de *Enguídanos*, situada en el municipio que la da nombre pero a más de diez kilómetros de sus casas en línea recta, por lo que en realidad su punto de afluencia de viajeros sería la localidad de Narboneta. Mira tampoco es un lugar muy agraciado por la situación de la estación,

(a 6 km.) al contrario que Camporrobles, primera de las paradas situadas en la provincia de Valencia y con una ubicación muy favorable similar a la de Carboneras.

Equipamiento de las estaciones.

Vías de apartado.

Al diseñar la línea se previeron las estaciones con espacio suficiente para albergar una gran cantidad de vías de sobrepaso y apartado, espacios que sin embargo en muchas estaciones nunca fueron utilizados o que si bien conocieron vías en la postguerra, luego las perdieron conforme se perdieron tráficos a favor de la línea de Albacete.

La estación-tipo del Cuenca-Utiel consta de una vía general, un par de vías de sobrepaso (generalmente una a cada lado de la general, que en la tabla se designan como 2 y 3) y otras dos vías de apartado paralelas (4 y 5), una de ellas la que atiende al muelle de mercancías. Caso singular, como en otros aspectos, es el de Palancares, que cuenta con un esquema algo diferente.

La previsión de longitudes de vía era la siguiente:

Tabla 3. Estado de la superestructura en las estaciones terminadas del Cuenca-Utiel en 1936.

Estaciones	Longitudes de las vías instaladas en 1936				
	Vía 2	Vía 3	Vía 4	Vía 5	Vía de Playa
La Melgosa	435	482	143	143	NO
Palancares	230	232	121	NO	NO
Cañada Hoyo	440	484	152	152	NO
Carboneras	543	474	398	202	203
Arguisuelas	460	504	160	160	NO
<i>La Gramedosa</i>	Sin instalar en 1936				
<i>Yémeda-Cardenete</i>	Sin instalar en 1936				
<i>Villora</i>	Sin instalar en 1936				
<i>Enguídanos</i>	Sin instalar en 1936				
Mira	439	477	160	157	NO
Camporrobles	418	464	144	145	NO
Cuevas de U.	443	495	138	146	NO

La presente tabla numera las vías como lo hacía el Ministerio de Obras Públicas, pues una vez entregados los tramos de línea a su compañía explotadora, lo usual era que las vías empezaran a contar desde la 1 (general) hasta 2,4,6... si estaban hacia "abajo" o 3,5,7... si estaban hacia "arriba" en el plano de la estación (poniendo éste con el lado Cuenca a la izquierda y Utiel a la derecha). Las vías I,II y III se solían indicar siempre con números romanos, siendo para las más secundarias la numeración a la arábiga. La estación de Utiel es un caso aparte, pues por construirla el Estado con propósito de ser un gran nudo de comunicaciones con Albacete y Teruel tiene unas dimensiones muy superiores a las de cualquiera de las otras de la línea, tanto a nivel de edificios como de playa de vías.

Edificios de viajeros.

Los edificios de las doce estaciones intermedias se hallaban terminados a finales de 1936 a falta de los enlucidos. El edificio-tipo de la línea cuenta con una estética propia y regionalista, alejada de los funcionales tipos unificados que se impondrían en los años 40 y 50.

Muelles de mercancías.

Los muelles cubiertos son un modelo típico de la línea (aunque luego utilizado en la postguerra para la nueva estación de Torralba del Moral, en la provincia de Soria), común a todas las dependencias salvo a la de Palancares, en la que por su carácter de apartadero técnico aislado de cualquier población se instaló tan sólo un muelle descubierto.

Aguadas.

Inicialmente se instalaron tomas de agua para locomotoras de vapor en las estaciones intermedias de Palancares, Carboneras y Camporrobles, constando cada una de ellas de 1 depósito de 100 metros cúbicos y dos grúas hidráulicas por estación. Los depósitos eran de hormigón y se hallaban instalados sobre columnas del mismo material, salvo el de Los Palancares, que se encontraba en lo alto de un desmonte. La estación nueva de Cuenca constituía un caso excepcional, con dos depósitos de 200 m³ y tres grúas. Durante la Guerra se instalaron aguadas, a partir de manantiales cercanos, en las estaciones de Yémeda-Cardenete y Enguídanos, con depósitos de 100 m³.

Instalaciones para removido de vagones.

En las estaciones se instalaron básculas nuevas para pesar vagones, con una capacidad máxima de carga de 40 toneladas, a excepción de Cuenca, donde se reinstalaron las básculas de la estación vieja de M.Z.A. Para los vagones se instalaron también algunas placas giratorias de 4,70 metros de diámetro.

Casillas de guardavía.

Tabla 4. Posición de las casillas de guardavías del F.C. Cuenca-Utiel.

P.K. desde Aranjuez	Nombre de cada grupo de dos casillas. (Eran del tipo empleado por el M.O.P. en casi todos los ff.cc. en obras desde 1926, de aspecto semejante a un chalet de montaña)
160+490	Valencosas
164+714	El Royo
167+957	Palancares
175+114	Vilano
183+965	Guadazaón (Posición definitiva, puesto que las primitivas estaban enclavadas junto al Viaducto, siendo inundadas por una riada del Guadazaón)
192+002	Masegoso
199+980	San Jorge
208+285	Conejero.
216+340	Los Hoyos
222+873	Villora
223+885	Olmedilleja
228+980	Narboneta
239+590	Mira

248+073	Camporrobes
255+995	Cuevas

3.3. La línea se hace estratégica.

Aun antes de pensar en terminarse las obras de los viaductos, el gobierno de Valencia se dio pronto cuenta de la importancia de tener una infraestructura de varios metros de ancho tendida entre su sede provisional y la de toda la vida. A lo largo de la totalidad de la línea Cuenca-Utiel se dejó tendida en 1937 la totalidad de la línea del teléfono, incluso por aquellos parajes por donde no había vías ni puentes instalados, lo que fue de extrema utilidad hasta que acabó el conflicto para asegurar las comunicaciones de telefonía con las autoridades destacadas en el frente de Madrid. La línea del teléfono se tendió entre postes metálicos y constaba de un circuito selectivo y otro ómnibus, servidos con hilos cobre de 3 y 2 milímetros de diámetro, respectivamente. Otros dos circuitos de 3 mm. fueron dispuestos para el servicio de la Dirección General de Telecomunicación. Circulaban trenes de trabajos y de transportes, tanto desde Cuenca como desde Utiel, por lo que en un principio las estaciones terminadas fueron dotadas de discos avanzados, señalización equivalente a la de las dos líneas colaterales por el lado Madrid y por el lado Valencia.

4. El Ferrocarril de los Cien Días o "Vía Negrín"

4.1. El bloqueo ferroviario del Sur de Madrid.

Como ya había pasado con la línea de Cáceres y Portugal, que acabó cortada cerca de Villaverde por el avance franquista, la línea general de Madrid a Alicante quedó interceptada entre Noviembre de 1936 y el verano del 37 en varios puntos al Sur de Getafe, sobre todo en Ciempozuelos, a resultas de los desplazamientos del frente en la batalla del Jarama. Por ello se tomó la decisión de instalar un ferrocarril de emergencia que permitiera llevar trenes desde Madrid hasta la línea de Cuenca para desde ella ir a Valencia, lo que requeriría terminar los trabajos del Cuenca-Utiel en un tiempo razonable.

4.2. La línea de Mejorada del Campo a Orusco de Tajuña y Tarancón.

El nuevo ferrocarril fue diseñado por los ingenieros Amalio Hidalgo, Francisco Terán y Andrés de la Vega², denominándose a efectos de explotación como de Torrejón de Ardoz a Tarancón, y en Torrejón se instaló el kilómetro cero de la línea, si bien a efectos de construcción, desde Torrejón de Ardoz hasta Mejorada del Campo (Los primeros 6500 metros) no se hizo otra cosa que cambiar el ancho de un ferrocarril ya existente, con destino a la fábrica de La Poveda (Arganda del Rey) y Ciempozuelos. Este modesto ferrocarril, con 60 cm. de ancho de vía, recogía remolacha de los campos de la vega del Jarama³ y era explotado por la Azucarera de Madrid con locomotoras de vapor, tras abandonarse a principios de siglo un ensayo de electrificación entre La Poveda y los campos de Gózquez.

Para la vía ancha militar se modificó un puente del f.c. remolachero sobre el río Henares en el kilómetro 5 desde Torrejón. La propaganda gubernamental de los años 1937-38 y la rumorología popular hablaban de construir el ferrocarril a Tarancón en cuarenta días, fecha que luego se quedó en cien y en la práctica en algunos más.

La vía partía de Torrejón, a 589.27 metros de altitud, junto a la línea de Madrid a Zaragoza, y descendía hasta los 559,27 metros del puente del Henares para llegar a la confluencia de los valles de dicho río y el Jarama en Mejorada del Campo (552m). En Mejorada se abandonaba la línea de la Azucarera y se iniciaba la vía de nueva construcción, que subía a Loeches, donde se encontraba la siguiente estación, a 581 metros de altitud y a 13.5 km. de Torrejón. Desde

Loeches comenzaba un penoso ascenso, -con rampas de 18 y 19 milésimas por metro- hasta Pozuelo del Rey (por entonces Pozuelo de la República, uno de tantos topónimos afectados por el cambio de régimen) en el km. 27.5 y a 796 metros sobre el nivel del mar. El ascenso se suavizaba, pasándose la divisoria Jarama-Tajuña en la estación de Nuevo Baztán (km.33.3, a 831m.).

De Nuevo Baztán a Orusco de Tajuña discurría la parte más conflictiva de toda la línea, descendiendo con pendientes de 20 y 21 milésimas. Había una estación en Villar del Olmo (km. 37.6 a 769 m.) y siete túneles. Los túneles del Torrejón-Tarancón estaban revestidos de ladrillo, mostrando un aspecto muy elaborado para ser construcciones de emergencia hechas en condiciones límite (los lugareños dicen que durante algunos meses se construía de día y de noche la aviación enemiga echaba abajo toda la labor). Los situados en los kilómetros 36, 39, 42, y 43.5 tenían unas longitudes bastante reducidas, mientras que entre los kms. 44 y 45.5 constaban de 104, 226 y 194 metros, respectivamente. Varios de ellos tenían frecuentes chimeneas para evacuar los humos de las locomotoras, con previsión de que los trenes pudieran permanecer largo tiempo bajo tierra en períodos de ataques aéreos. Dada la prisa con la que se realizaron los trabajos, las trincheras de la línea en el tramo Nuevo Baztán-Orusco eran tan angostas que en varios puntos se instalaron nichos de refugio como los de los túneles.

A la salida del séptimo túnel se llegaba al valle del Tajuña y se entraba en la estación de Orusco (km. 46.3 a 609,71m.), que no era otra que la ya existente desde 1910 para el f.c. de vía métrica de Madrid a Alocén. Para que los dos ferrocarriles pudieran compartir la estación se tuvo que modificar -ya terminada la obra- un pequeño puente de un camino sobre la vía en el km. 46, pues las locomotoras de vía ancha rozaban con la chimenea el arco, que debió ser sustituido por un tramo recto de hormigón. En Orusco comienza la Sección Segunda del F.C., cruzando el Tajuña en el km. 46.7 y comenzando en el km. 50 un ascenso en 19 milésimas hasta la misma estación de Estremera (km. 58.7, altitud 761m.) que constituye la segunda gran divisoria atravesada por la vía, pues pasados los cambios de salida llegaba una bajada de 18 a 20 milésimas hacia el valle del Tajo. Entre los kilómetros 67 y 69 se atravesaban tres túneles de 77, 101 y 151 metros, respectivamente, estando la estación de Fuentidueña de Tajo a 554 metros de altitud, en el kilómetro 70. La proximidad del río Tajo hizo que Fuentidueña contara con toma de agua para las locomotoras (como Mejorada y Orusco, si bien en la segunda se aprovechó la existente del f.c. del Tajuña). El puente del Tajo se hallaba en la cota 549.50, en el km. 70.6, comenzando desde el la subida para alcanzar la línea de Aranjuez a Cuenca. Dado que también había tramos de 19 y 20 milésimas, se instaló una parada intermedia en Belinchón (km.82, a 699 metros).

Las estaciones del Torrejón-Tarancón eran edificios muy provisionales de ladrillo, a menudo alejados de las poblaciones que les daban nombre -salvo algunos como el de Pozuelo- dado que se instalaron como simples puestos de bloqueo para detener y cruzar convoyes. El empalme con la línea de M.Z.A. en Tarancón se hacía bastante antes de la estación, en plena vía, a 816 metros de altitud y a 91300 metros de Torrejón.

Las dos secciones (Torrejón-Orusco y Orusco-Tarancón) del f.c. quedaron operativas aprovechando la dotación de locomotoras del depósito de Madrid-Delicias, sin misión alguna por entonces al haberse quedado cortada la vía de la Compañía del Oeste (aprovechada actualmente para la línea de Cercanías Madrid-Fuenlabrada por Orcasitas). Sin embargo, las esperanzas de terminar las obras del Cuenca-Utiel antes del fin de la guerra se iban desvaneciendo.

4.3. La línea de Santa Cruz de La Zarza a Villacañas.

Para permitir el movimiento Madrid-Valencia sin pasar por las zonas ocupadas por Franco ni tener que recurrir a la terminación del tramo Arguisuelas-Enguidanos, una solución era retroceder desde la línea de Cuenca de M.Z.A. hasta un lugar seguro de la línea de Madrid a Alicante lejos de Aranjuez y del Jarama para estar suficientemente lejos de la artillería enemiga. En 1937 se estudió un enlace entre Villarrubia de Santiago y La Mesa, pero finalmente se decidió que los puntos de conexión serían Santa Cruz de La Zarza (línea de Cuenca) y Villacañas (línea de Alicante), estación esta última de importancia por albergar desde 1908 un ramal a Quintanar de la Orden (de vía estrecha hasta el año 1929 en que se convirtió a ancha)

Se dotó a la estación de Tarancón de un triángulo de inversión, para que los trenes que vinieran desde Torrejón hacia Levante pudieran cambiar de sentido, siendo estacionados mientras la locomotora se invertía (por un procedimiento más barato de instalar que los puentes giratorios), ya que no era ahora su objetivo la línea de Utiel sino el retroceso hacia Santa Cruz. Otro triángulo acabó siendo instalado junto a Villacañas.

Las obras se iniciaron a mediados del 37, utilizando, como en la línea de Orusco, a algún que otro prisionero de guerra capturado al ejército franquista para trabajar en la construcción, quedando la infraestructura concluida en breve, pero con graves problemas de estabilidad, por lo apresurado de la obra. Para la superestructura se buscaron canteras de piedra para balasto, situadas de la siguiente forma en el orden de la kilometración.

1. A 3 Km de Villacañas: Cuarcita.
2. En el P.K. 8+300 desde Villacañas: Arenisca.
3. Cerro de San Antón: Cuarcita.
4. Cerro del Gollino, a 9 Km del FC. para lo que se requirió emplear un gran número de camiones: Cuarcita.

Además existía otra cantera cercana en Paredes de Melo, pero era para el FC. de Tarancón a Torrejón. En lo referente al carril, para dicha línea de Torrejón se había utilizado material de vía desmantelado a toda prisa de la estación de clasificación del Norte en Las Matas, y de tramos de la línea de Ávila situados entre Madrid y las sierras controladas por los franquistas de Castilla la Vieja. En el Villacañas-Santa Cruz se hizo algo parecido, levantando la segunda vía del trayecto Manzanares-Valdepeñas de la línea de Andalucía, -en buen estado por estar instalado hacía sólo 6 años y de 45 Kg/m-. Las traviesas, según se cuenta en la memoria del tendido de la superestructura redactada por el Ingeniero D. Fermín García González, hubo que tenderlas al doble de distancia de lo habitual.

Se pusieron barracones en las estaciones con lo imprescindible para su explotación, con enclavamientos Bouré en las estaciones extremas y teléfonos de tipo M.Z.A. en las intermedias.

Las tres estaciones, de las que conocemos su posición exacta por haber pasado luego a Renfe, eran:

Tabla 5. Estaciones del F.C. Villacañas-Santa Cruz de la Zarza.⁴

Estación	P.K.
LILLO	10+934
CORRAL DE ALMAGUER	22+323
VILLATOBAS	32+526

La de Lillo coexistió durante un tiempo bastante largo con otra de igual nombre en el P.K. 113 del Madrid-Alicante, instalada a principios de siglo entre Villacañas y el Romeral como apartadero técnico, a 6 Km del núcleo urbano de Lillo. Dadas las necesidades de la guerra, fueron reabiertos varios de estos apartaderos del Madrid-Alicante que estaban cerrados, para absorber el aumento de convoyes militares⁵.

El eje ferroviario Madrid-Orusco-Tarancón-Santa Cruz-Villacañas-Valencia fue conocido como la "vía Negrín" en honor del que fue último jefe de gobierno de la presidencia de Azaña, y fue explotado bajo la autoridad militar hasta el final del conflicto. Durante este no sólo fueron transportados convoyes militares, sino que abundan los testimonios de personas que aseguran haber sido llevados desde Madrid a diversos lugares de la Península y viceversa por Tarancón, Lillo y Alcazar.

El 28 de marzo de 1939 la caída de la República era un hecho, entrando las tropas de Franco en Madrid y Valencia. El esfuerzo hecho en tantos kilómetros de vía en las provincias de Madrid, Cuenca y Toledo fue vano. En 1940 se decidió desmontar el tramo Torrejón-Tarancón, de infausta memoria para los vencedores, muchos de cuyos simpatizantes en Madrid habían cavado sus túneles. Quedó el tramo Torrejón-Mejorada, pues la Azucarera de Madrid decidió hacer sus transportes entre La Poveda y Torrejón con trenes de vía ancha, para lo cual ensanchó su ferrocarril entre Mejorada y La Poveda⁶ (Durante muchos años el puente del Henares estuvo limitado a 10 kilómetros por hora).

Por suerte, se decidió no tocar el Villacañas-Santa Cruz pensando en una posible modernización y explotación por parte de M.Z.A, compañía que se extinguió al año siguiente. Fue nombrado el ingeniero Juan Gil-Delgado Agrela como encargado del Ministerio de Obras Públicas en la línea, hasta que una mayor disponibilidad de fondos permitiera resucitarla para usos pacíficos.

5. La postguerra.

En 1940 se diseñaron los edificios que debían construirse para sustituir a los barracones militares y poder dar un servicio digno a los viajeros y mercancías en Lillo, Corral y Villatobas. Las instalaciones de mercancías son muy similares a las del antiguo Aranjuez-Cuenca, mientras que los edificios de viajeros son de un modelo similar a los unificados de los años 30 y 40 para los ferrocarriles construidos por el Ministerio de Obras Públicas.

Sin salirnos del Santa Cruz-Villacañas, el 21 de junio de 1943 fue aprobado por el Consejo de Ministros el proyecto de rehabilitación de la vía y edificios, mientras que para afianzar la explanación se aprobó el 27 de noviembre del 45 otro plan.

5.1. La terminación del Cuenca-Utiel.

Durante el período de Guerra se habían realizado como obras significativas la terminación del viaducto de Villora, una tajea correspondiente a una pequeña modificación de trazado en la estación de Los Palancares, excavaciones y cimientos del gran viaducto sobre el Narboneta, tramos de túnel artificial en el extremo lado Cuenca del túnel de Sargal (se añadieron 40 metros a la boca existente antes de 1936) y en el lado Cuenca del túnel de Rajapueblas (6 nuevos metros de túnel natural y 6,25 de artificial), obras complementarias en los edificios de Cuenca, así como la construcción de una de las casillas gemelas del Vilano (la otra ya existía). La vía estaba tendida en 1939 entre el viaducto de Mira y la estación de Enguñados.

Al terminar la conflagración, la antigua Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles de la Zona Centro desapareció con la reestructuración del M.O.P. del 11.09.1939, pasando la línea a la Segunda Jefatura de E. y C. de FF.CC. , segunda de las 5 de la postguerra.

El 8 de Junio de 1941 se incorporaba a RENFE, a instancia de la Delegación del gobierno en la Ordenación del Transporte, el tramo aislado Enguídanos-Camporrobles, incorporación que no es por tanto utilizable hasta que el 24 de julio de 1942 se firma el acta de entrega del M.O.P. a RENFE de los tramos Cuenca-Arguisuelas y Enguídanos-Utiel. Estaban presentes D. Fernando Casariego Terrero como jefe de la Segunda J.E.C.F. y Domingo Mendizábal Fernández, subdirector de RENFE. Faltaban el tramo central y sus tres conflictivos viaductos. Por ello, el mismo 24.07.1942 la Red Nacional se hizo cargo "en precario" de la Variante de San Jorge y sus 3696 metros de vía, terminada en tiempo de guerra por los *rojos* (sic) y así poder suministrar materiales más allá de La Gramedosa, aunque no hubo entrega oficial de dicha variante a RENFE pues su duración se preveía fuera tan efímera como lo fueran las obras del viaducto. De las otras dos variantes de guerra no hay noticia de que se llegara a montar en ellas vía alguna. El ingeniero jefe Casariego tuvo a partir de entonces como ingeniero encargado de las obras del Cuenca-Utiel a D. Demetrio Ullastres Astudillo, cerebro de la línea en el período franquista de las obras e incluso de obras de adecentamiento final de la línea varios años después de que ésta fuese abierta en su totalidad en el año 47. Con la recepción en 1942 de los tramos extremos de la línea, el Estado se comprometió a dotarlos de postes kilométricos, así como a hacer obras complementarias en las estaciones de Enguídanos y Arguisuelas mientras fueran cabeceras provisionales de línea, para dotarlas de dormitorios de agentes. En Enguídanos se prolongaría además el muelle descubierto en 20 metros, se trasladaría a sus instalaciones el puente giratorio procedente de la estación de Mira y se instalaría una segunda vía paralela a la del muelle, unida a esta por pequeñas placas giratorias. Se finalizaban por entonces los últimos retoques a la explanación de la nueva estación de Cuenca, a excepción de los drenajes, pues en épocas de lluvia la evacuación de aguas pluviales era deficiente, lo que a la larga perjudicaría a los motores de agujas del enclavamiento eléctrico a instalar. La citada estación era por entonces, como durante la pasada guerra, objeto de saqueos de los materiales de obra acopiados en ella, como traviesas, tejas, etc...

Túneles

Tablas 6 y 6 bis: Ferrocarril Cuenca-Utiel. Relación de túneles y viaductos.

Nº	Nombre	P.K. Boca de entrada lado Cuenca	P.K. Boca de salida lado Utiel
1	Palancares	168+162	170+464
2	Mentirosas	170+942	171+135
3	Los Zorros	173+640	172+780
4	Rento	175+641	175+881
5	Artificial	176+722	176+812
6	Colmenares	177+445	177+512
7	San Jorge	198+987	199+091
8	Tejería	199+401	199+508
9	Sargal (Para su construcción se desvió la carretera de Carboneras a Arguisuelas y Cardenete.)	207+284	208+015
10	Los Lisos	208+524	208+570

11	Yémeda	208+637	208+916
12	El Salto	220+478	220+558
13	Olmedilleja	224+150	225+081
14	Olmedilla	225+883	227+767
15	Rajapuertas	231+235	231+876
16	Mira	232+251	232+423
17	Pardal	232+762	233+307
18	La Cortada	233+564	233+629

Viaductos (Con asterisco * los terminados en la postguerra)

P.P.K.K.	Nombre	Estructura.
164+714	Royo	16 arcos de 12m.
175+285	Vilano	11 arcos de 16m.
183+003	Guadazaón	1 Pontón de losa de hormigón de 3m.
198+987	* San Jorge	3 arcos de 10m. +1 de 88m. +3 de 10m.
211+097	La Hocecilla	6 arcos de 16m.
217+221	* Cabriel	4 arcos de 12m. +1 de 99m. +1 de 13m.
223+108	Villora	4 arcos de 16m. +4 arcos de 30m.
228+565	* Narboneta	10 arcos de 12m. +3 de 30m. +3 de 56m. +5 de 30m. +2 de 12m.
232+106	Mira	1 arco de 12m. + 5 de 30m.
233+485	La Cortada	5 arcos de 12m.

Los viaductos de San Jorge y del Cabriel pueden ser considerados "gemelos", pues para facilitar su construcción se creó un sistema de cimbras metálicas intercambiables. Sobre estas se montaba otra cimbra provisional de hormigón, que a su vez sostenía la obra del arco definitivo mientras la metálica se podía retirar y llevar al otro viaducto. Los dos son diseños de Demetrio Ullastres y fueron adjudicados en 1942 a la constructora ABC.

El gran viaducto sobre el río Narboneta es la obra más monumental de todo el trayecto Madrid-Cuenca-Valencia, y constituyó, con sus 669 metros de longitud, la más larga estructura de su tipo para ferrocarril en España hasta que en 1975 se terminó el viaducto de Los Boliches en la línea Málaga-Fuengirola, que por entonces finalizaba sus obras de ensanche a vía ibérica. El proyecto de éste viaducto es original de 1935 y es obra de D.Gonzalo Torres-Quevedo y Blanco, por lo cual aparece en algunos mapas como *Viaducto Torres Quevedo*. Contando desde el lado Cuenca al de Utiel, iba a constar de 8 arcos de 12 metros de luz, 14 de 30 y 2 de 12, haciéndose durante la guerra los terraplenes de acceso, las cimentaciones, parte de las pilas y parte de los estribos. Torres Quevedo redactó otro proyecto en 1941, quedando desierta la subasta del 30.10.1942. Otro proyecto llegó con 8 arcos de 12m, 3 de 30, 3 de 60, 4 de 30 y 3 de 12, y en 1943 llegó el proyecto definitivo de 10 arcos de 12 metros, 3 de 30, 3 de 56, 5 de 30 y 2 de 12, contando siempre de Cuenca a Utiel. En los arcos de 30 metros se utilizaron como cimbras armaduras rígidas que estaban acopiadas en Utiel desde los años 30, corriendo la obra a cargo de la ABC, que consiguió acabar el puente en 2 años (a finales de 1946) en vez de en los 4 previstos, recibiendo D.Demetrio Ullastres el elogio de la Jefatura. El puente quedó expedito para tender la vía sobre él, estando parte de su estructura en horizontal y otra parte (hasta la pila 8) en pendiente de 11 milésimas. Las pilas del puente no cuentan desde la 1, sino desde la 00 y la 0, añadidas por ampliaciones del proyecto durante la construcción, en la que como dato cabe reseñar que se utilizó hormigón de 250, 300 y 400 kilogramos por metro cúbico.

A partir de entonces existió continuidad en la línea, comenzando los preparativos para la inauguración del Ferrocarril Directo Madrid-Valencia, materializada con gran pompa y boato en 1947.

5.2. La segunda vida del Estratégico de Villacañas.

Ya abierto el eje Cuenca-Utiel, la reconstrucción del Villacañas-Santa Cruz tomó nuevas fuerzas. Las obras fueron visitadas en 1951 por el entonces Ministro de Obras Públicas, Conde de Vallellano, acompañado por el ex-ministro Conde de Guadalhorce, D. Rafael Benjumea y Burín. Ambos quedaron seguramente apercibidos de la necesidad de abrir al tráfico la línea, dado que los edificios y obras de explanación fueron acabados en 1947, así como el camino de acceso a la estación de Corral de Almaguer, alejada de la población que le da nombre. Es entonces cuando se dio más velocidad a la superestructura, instalándose vías en los muelles de carga y poniendo cables de transmisión a los discos avanzados de las estaciones (las señales de entrada eran de brazo). Durante las obras se alimentaba a las locomotoras en una aguada provisional en el Arroyo del Robledo, mientras que se hacían ampliaciones de radio en las curvas del antiguo triángulo de inversión de Tarancón, pues se planteó un servicio regional Villacañas-Tarancón con locomotoras de vapor, para alguna de las cuales era un problema el triángulo citado, que con sus 190 m. de radio de curvas causó algún que otro descarrilamiento. (En Tarancón había desde tiempos del Aranjuez-Cuenca un puente giratorio pero sólo apto para vagones o locomotoras muy cortas).

El 17 de julio de 1954 fue inaugurado el servicio regular de viajeros con un tren TAF (evidentemente, durante los once años siguientes el material móvil empleado en la línea fue mucho más modesto), acudiendo el Ministro Vallellano, el obispo de Cuenca y otras autoridades, con la parafernalia habitual. En la prensa nacional se hizo circular el mensaje propagandístico de que ¡el nuevo FC. acortaba en 72 Km la distancia entre Andalucía y Valencia!, mientras que en los periódicos de La Mancha (menos impresionables) se limitaron a la realidad (72 Km menos entre Cuenca y Alcazar o Cuenca y Andalucía, puesto que entre Valencia y Andalucía ya existían rutas más cortas y lógicas). Sin embargo, la línea nunca tuvo el éxito que de ella se esperó, y malvivió durante una década hasta su cierre en noviembre de 1965. En los últimos tiempos circulaba un automotor Madrid-Santa Cruz-Villacañas-Alcázar, con enlace desde Santa Cruz a Toledo. Al poco tiempo de su cierre, el ferrocarril fue desmantelado, dentro de la decadencia de las pequeñas líneas de las provincias de Toledo y Ciudad Real en los años 60 y 70. En la actualidad subsisten diversas ruinas de los edificios, así como la explanación.

5.3. Estado actual de las líneas.

La línea de Cuenca-Utiel, tras la euforia inicial, perdió poco a poco su actividad al ir modernizándose la vieja línea de La Encina. En los años 1965-70, casi coincidiendo con la decadencia de los pequeños ramales manchegos de vías férreas, se llegó a un punto de inflexión en los tráficos del Madrid-Cuenca-Valencia, comenzando un debilitamiento ya inexorable para los años siguientes.

Tabla 7: EVOLUCIÓN (1965-71) del TRÁFICO ENTRE ARANJUEZ Y UTIEL
Densidad de tráfico (miles de TKBR/km. día). Fuente: Anuarios RENFE y "Situación actual y perspectivas de desarrollo de la región Mancha". Confederación de Cajas de Ahorros, 1976

Año	Mercancías	Viajeros	Total
1965	1,2	1,0	2,2
1966	1,2	1,1	2,3
1967	1,0	1,3	2,3
1968	1,4	1,2	2,6

1969	1,2	1,2	2,4
1979	0,8	1,4	2,2
1971	1,0	1,0	2,0

En los años 70 fueron comunes los servicios Madrid-Valencia con trenes Talgo II y III. En Marzo de 1970 se introdujo un servicio de calidad con el TER (Tren Español Rápido) realizando un servicio Madrid-Cuenca-Valencia-Castellón de La Plana. También con TER comenzó en 1976 un servicio Madrid-Valencia-Gandía durante las temporadas de verano. La electrificación de toda la línea a Valencia por Albacete y la entrega a RENFE de los nuevos electrotrenes de la serie 444 para servicios *Intercity* a 140 km/h motivan la desaparición de los Talgo y de los servicios Madrid-Castellón por Cuenca en el mes de Junio. En Septiembre de 1982 se produjo la primera mejora del material de servicio rural de la línea en bastantes años: Entraban en servicio los nuevos trenes automotores Diésel de la serie 592, composiciones indeformables de tres coches que comenzaron a sustituir a los Ferrobuses en los trayectos Valencia-Utiel y Cuenca-Utiel. El cambio de horarios de Junio de 1984 fue aprovechado para eliminar los trenes de composición convencional y sustituir el ómnibus Madrid-Cuenca-Valencia por un Automotor 592. Éste servicio sería ampliado posteriormente sustituyendo o coexistiendo con los TER de Madrid-Valencia o Madrid-Gandía en las temporadas veraniegas de los años comprendidos entre 1986 y 1990, aprovechando la transformación que a varios trenes de la serie 592 se hizo para albergar asientos de 1ª Clase procedentes de trenes TER, a los que precisamente sustituían.

En la actualidad la línea Madrid-Cuenca-Valencia presta tan solo servicio de trenes regionales, y probablemente será complementada o sustituida dentro de unos años por la proyectada línea de Alta Velocidad Madrid-Levante. Con respecto a las vías estratégicas de la guerra, en las campañas agrícolas de 1970-71 dejó de funcionar el tren de la Azucarera, tanto en su línea de vía ancha Torrejón-La Poveda como en la de 0,60 m. La Poveda-San Martín de La Vega-Ciempozuelos. Posteriormente fue desmantelada la vía, salvo un pequeño tramo que es el único de la "Vía Negrín" actualmente en servicio: De Torrejón al km.1 la vía está electrificada y por ella entran trenes a las instalaciones de mercancías de Renfe en Torrejón, mientras que del kilómetro 1 al 3 (sin electrificar) entran trenes con destino a unos depósitos de combustible, remolcados por una pequeña locomotora Diesel particular.

Bibliografía:

·Archivo General de la Administración, Sección Obras Públicas, proyectos y expedientes de las cajas 8601, 8700, 8713, 9318, 12926, 12683 y 11375 (F.C.Estratégico), 22682, 22697 y 22698 (F.C. Cuenca-Utiel)

·Revista Ferrocarriles y Tranvías. (Año 1947). (Al tratarse la terminación del Cuenca-Utiel se habla de que en la época existía un plan de F.C. directo entre Madrid y Huete para eliminar el recodo de Aranjuez y acortar aún más la distancia entre Madrid y Valencia. Se desconoce si tal plan llegó siquiera a la fase de anteproyecto, pero es probable que se pensara aprovechar algún tramo del Torrejón-Tarancón.)

Notas:

¹ A pesar de que el ataque terrestre sobre Madrid se hizo desde el Oeste, el gobierno republicano fortificó otras posibles vías de acceso por el Norte, como el caso de los fortines instalados cerca del Camino Viejo de Burgos, en Hortaleza, en previsión de que la ofensiva procedente de Soria contra Cogolludo y Sigüenza pudiera extenderse a la capital.

² Asesoró parte de las obras D.Emilio Kowalski, que en 1928-1933 había diseñado el túnel ferroviario de Somosierra y estudiado los primeros trazados de lo que en la década de 1960 sería el túnel de carretera del puerto de Guadarrama.

³ En el trazado de este ferrocarril hay un puente sobre el Jarama, llamado de Pindoque, proyectado en 1909 por Eugenio Ribera y muy disputado en la batalla del Jarama. Este puente fue una de las primeras aplicaciones del hormigón armado en las obras públicas españolas.

⁴ Véase el número 43 (Abril 1998) de la revista-boletín ASVAFER, editada en Valladolid y disponible en la biblioteca de la FFE de Madrid, con planos y perfil del f.c. de Villacañas-Santa Cruz.

⁵ Véase Archivo General de la Administración. Sección Obras Públicas, caja 8751, documentación relativa a reutilización del apartadero de Pinilla en 1937 ante la insuficiencia de vías de la estación de Albacete.

⁶ MÍNGUEZ, J.L. / SOCIEDAD AZUCARERA DE MADRID (1939) *Proyecto de ensanche del tramo Nejorada-La Poveda* . Archivo General de la Administración, O.P. caja 11320. En este proyecto, redactado en Diciembre de 1939, no se hace casi mención a la guerra, constatando tan solo que ahora había vía ancha entre Torrejón y Mejorada y que se quería extender la inesperada innovación a La Poveda para volver a dar continuidad a todo el ferrocarril industrial.