

DEL «MZA» AL AVE 150 años de tren

Hace siglo y medio, el ferrocarril llegó a Calatayud. Marcó un antes y un después para esta ciudad que, hoy en día, se cuenta en el selecto grupo de ciudades conectadas por el AVE

ROBERTO PÉREZ

DESDE hace 152 años, Calatayud está conectada por tren con Madrid. Poco después, en 1864, se culminó su conexión con Zaragoza. La capital de España estrenó su primera línea de tren en febrero de 1951 (la Madrid-Aranjuez), y trece años después llegaban las vías desde Madrid hasta la ciudad bilbililitana.

La historia española del tren está cargada de anécdotas. Por ejemplo, el primer ferrocarril del país no se construyó en la Península, sino en su joya colonial, Cuba. Fue en 1837. En la España peninsular de la época, las primeras vías férreas se inauguraron en octubre de 1848, la línea Barcelona-Mataró, que circulaba a 40 kilómetros por hora, una velocidad de viaje tremenda para la época. Tan tremenda que el tren cambió rotundamente la economía y la sociedad: las mercancías acortaban distancias y acercaban mercados; y la geografía se estrechaba para los viajeros. Baste un dato: hasta que llegó el tren, el viaje entre Madrid y Barcelona se hacía en diligencias y duraba casi una semana; con el ferrocarril, el trayecto pasó a cubrirse en 24 horas.

Para Calatayud, el avance fue igualmente revolucionario. El viaje entre la ciudad bilbililitana y Madrid, que en coches de caballos duraba más de dos días, pasaba a medirse en horas. Hoy en día, siglo y medio después, se cuenta por minutos gracias al AVE. En Alta Velocidad, Calatayud está conectada a diario con Zaragoza en menos de media hora; con Madrid en apenas una hora; con Barcelona en un par de horas; con Málaga y Sevilla en poco más de cuatro...

La estación bilbililitana del ferrocarril se inauguró en mayo de 1864. Pertenecía a la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, conocida por sus siglas MZA. Fue la sociedad que ganó el concurso convocado por el Estado para construir esta línea férrea entre la capital de España y Zaragoza, pasando por Calatayud. Como fue norma durante décadas, las líneas se sacaban a concesión: el Estado era quien las adjudicaba a empresas privadas, que eran las que tendían las vías, levantaban las estaciones, equipaban el trazado y, una vez hecho, disfrutaban de la explotación comercial de la línea durante décadas, normalmente con concesiones que se firmaban por prácticamente un siglo. Y ese fue el modelo ferroviario que pervivió en España hasta que, tras la Guerra Civil, en 1941 el Estado nacionalizó los ferrocarriles y quedaron unificados en la empresa pública Renfe.

Los poderosos Rothschild

La estación de Calatayud fue construida y explotada durante décadas por una de las sociedades de los Rothschild, una dinastía de magnates con raíces nobiliarias en la Austria imperial. Su capital estuvo presente en el desarrollo del ferrocarril en Francia, y desde allí dieron su salto a España. Su fortuna se asentó con negocios en nuestro país, en la banca y también en las infraestructuras. En el caso del ferrocarril, los Rothschild estaban presentes en la Compañía MZA y se aliaron con el primer marqués de Salamanca y conde de Los Llanos, José de Salamanca. Este era el titular de la línea férrea Madrid-Aranjuez, quería pujar también por la concesión de la Madrid-Zaragoza. Para despejar la competencia, los Rothschild y el marqués de Salaman-

Un tren del AVE saliendo de la estación de Calatayud tras haber hecho parada en la ciudad



ca se aliaron y se hicieron con la atractiva concesión de una línea concebida, lógicamente, no para acabar en Zaragoza sino para llegar en el futuro hasta Barcelona y conectar las dos grandes capitales españolas y dos núcleos de fuerte actividad económica.

Empezaron las obras y la línea llegó desde Madrid hasta Guadalajara en mayo de 1859. En febrero de 1863 el tren ya se había extendido hasta Alhama de Aragón, un punto estratégico por sus balnearios. Otra curiosidad: en esos casi cuatro años que tardó en extenderse la línea férrea desde Guadalajara a Alhama, el viaje se hacía con transbordo; hasta Guadalajara, en tren, y en carruajes desde Guadalajara hasta Alhama de Aragón, ya por entonces un destino turístico buscado por las clases acomodadas de la capital de España.

Mientras las obras iban avanzando desde Madrid hacia Calatayud, se iban construyendo vías desde Zaragoza. Finalmente, en 1865 la línea podía ya funcionar al completo entre la capital de España y la estación zaragozana.

Unas décadas después nacía la conexión ferroviaria entre Calatayud y Valencia. Y décadas más tarde, ya en el siglo XX, se ampliaba con el trazado que se había construido hacia Santander, aunque nunca llegó a alcanzar el puerto cántabro porque las obras quedaron paralizadas y no se hizo el pequeño tramo final que quedaba por completar para tocar el mar.

Doce años en Alta Velocidad

Calatayud se convirtió así, en la primera mitad del siglo XX, en un estratégico nudo ferroviario. Hasta que se construyó el AVE y se remodeló la estación bilbililitana, de ello daba fe la extensa playa de vías que se conservaba, testigo del trasiego de trenes que arribaban y partían de Calatayud tanto hacia Teruel y Valencia, como hacia Madrid o Zaragoza y Barcelona, así como los que enlazaban con el norte peninsular atravesando Soria y Burgos.

En 2003 entró en servicio la línea del AVE, con Calatayud como una de sus estaciones. Supuso un decisivo impulso. El año pasado, Renfe vendió más de 150.000 billetes para viajeros que se subieron o bajaron del tren en Calatayud. Sólo en la conexión entre esta ciudad y Zaragoza, cada mes se venden una media de unos 5.000 billetes. A los trenes AVE se suman también los que siguen circulando por las vías tradicionales.

Un tren al calor de las minas de carbón

La Sociedad hullera de Torrelapaja y Ciria impulsó una línea de tren entre Torrelapaja y Calatayud hace más de un siglo. En diciembre de 1900, el Senado autorizó por ley esas obras. La empresa promotora quería mejorar el transporte del mineral que se extrajo de las minas de carbón de la localidad de Torrelapaja. Esas minas funcionaron desde el siglo XIX hasta las primeras décadas del XX.

Cuando Calatayud tenía tres estaciones

Tres líneas de ferrocarril confluyeron en Calatayud en la primera mitad del siglo XX: la que conectaba con Teruel y Valencia, la que iba hacia Santander y la Madrid-Zaragoza-Barcelona. Cada una tuvo instalaciones propias que convivieron durante años. Eran las estaciones «Calatayud-Jiloca», «Calatayud-Ribota» y «Calatayud-Jalón», nombres tomados de los ríos por cuyos valles pasaban las vías.

El marqués que invirtió en vías y murió arruinado

El primer marqués de Salamanca y conde de Los Llanos, José de Salamanca, formó parte de la alianza de magnates que construyó el ferrocarril Madrid-Zaragoza. En 1883 murió arruinado, pero no por el tren sino por su aventura inmobiliaria: promovió el selecto barrio madrileño al que da nombre, el Barrio de Salamanca.



SANTANDER-MEDITERRÁNEO

El tren de los 400 millones

Cuatrocientos millones de pesetas de las de hace cien años. Eso costó cruzar la Península de mar a mar. Este tren tardó 56 años en hacerse realidad. En 1985 sus vías quedaron muertas, pero siguen luchando por resucitar

ROBERTO PÉREZ

LA resurrección del histórico corredor ferroviario Santander-Mediterráneo ha sido uno de esos proyectos barridos por la crisis económica, pero que no han caído en el olvido absoluto, aunque sí en una cierta ceremonia de la confusión. En Aragón, que junto a las provincias de Soria y Burgos es el territorio más interesado en el renacer de este trazado, desde hace algunos años se habla de la conexión ferroviaria Cantábrico-Mediterráneo olvidando la que realmente fue y la que debería volver a ser: la línea que, entre Valencia y Santander, pasaba por Teruel, Calatayud, Soria y Burgos. Ahora, incluso en círculos políticos regionales se habla del corredor Cantábrico-Mediterráneo olvidando aquel histórico corredor ferroviario y «redirigiéndolo» a través de Zaragoza —en vez de por Calatayud— y mirando como destino Bilbao, en lugar de Santander.

Lo cierto es que el tren entre el Cantábrico y el Mediterráneo ya existió. Se concibió como un medio estratégico no solo para comunicar las mercancías entre los dos mares, sino también como revulsivo de provincias del interior necesitadas de empuje, una necesidad que estos territorios siguen presentando en la actualidad.

El Santander-Mediterráneo era, en realidad, la unión de dos líneas: la que unía Valencia con Teruel y Calatayud —la primera que se construyó— y la que desde Calatayud seguía hasta Santander. Esta última no llegó a completarse. Se quedó a escasos kilómetros del mar, en el túnel de La Engaña (Cantabria), irónico topónimo. Las obras pararon para siempre en ese túnel, en 1959. Dejarla sin terminar por un puñado de kilómetros condenaba las posibilidades de esta gran línea ferroviaria. En total llegaron a estar en servicio 650 kilómetros. Hoy, gran parte de sus vías han desaparecido, raíles mordidos por el abandono.

Renacer truncado

En 1985 se cerró al tráfico esta línea. Sólo se mantuvo activa la conexión ferroviaria entre Teruel y Valencia, que hoy por hoy sigue siendo otra asignatura pendiente en sí misma, porque continúa esperando su modernización



TÚNEL DE LA ENGAÑA. Aquí murió, antes de nacer, el Santander-Mediterráneo. El túnel empezó a construirse, pero nunca se acabó. Eso impidió que las vías llegaran hasta el puerto de Santander. Se quedaron a un puñado de kilómetros del que debía ser uno de los dos extremos esenciales de este trazado ferroviario. Debía haber tenido 400 kilómetros entre Valencia y Santander, pero se quedó en 366.



VÍA MUERTA. Tramo de la antigua línea cerrada en 1985.

EMBLEMA. Pieza original en las vías, del año 1925, con las siglas «SM», Santander-Mediterráneo.



ARQUITECTURAS OLVIDADAS. Los restos de lo que fueron las estaciones de esta línea salpican, como testigos mudos, la geografía de las provincias de Teruel, Zaragoza, Soria y Burgos.

Multimillonarias importaciones

Cuando se adjudicó la construcción de la línea Calatayud-Valencia, en 1888, el Estado calculó que para esas obras tenían que traerse del extranjero materiales por valor de 16 millones de pesetas. El Gobierno otorgó exenciones fiscales para todas esas importaciones que iban a tener que realizarse para construir esta línea férrea.

260

vagones

En 1888 el Estado fijó la dotación mínima para la futura línea Calatayud-Teruel: 20 locomotoras, 6 coches de primera clase y 14 de segunda, 4 mixtos de primera y segunda, 30 de tercera, otros 10 mixtos de segunda y tercera, 8 furgones de equipaje, 40 vagones cubiertos y otros tantos descubiertos para mercancías, cien para carbón y ocho para cuadras y establos.

Crisis financiera y falta de capitales

Los primeros concesionarios de la línea Calatayud-Valencia no llegaron a construirla. En 1894, el Estado les retiró dicha concesión que les habían dado en 1888 y la sacaron de nuevo a subasta. El 2 de noviembre de 1894, la resolución del Gobierno reconocía que los primeros concesionarios no habían podido cumplir, entre otras cosas y fundamentalmente, por el adverso clima económico del momento, la «falta de capitales, el alza de los cambios y la crisis por la que atraviesan las compañías de ferrocarril y sociedades de crédito en general».

348

millones

La sospechosa sombra de la corrupción acompañó a las obras del tramo Santander-Calatayud. El Estado las subvencionó con 348 millones de pesetas de las de hace casi un siglo. El coste para el Estado fue de 880.000 pesetas por kilómetro construido, cuando el del tramo entre Calatayud y Valencia había sido de 380.000.



plena y un impulso decidido para hacerla más competitiva.

En el año 2000, el Ayuntamiento de Calatayud consiguió que el Gobierno de Aznar asumiera la recuperación de buena parte del Santander-Mediterráneo. El Consistorio bilbilitano lideró un frente común junto a instituciones de Teruel, Soria y Burgos. Y el Ministerio de Fomento, dirigido entonces por Francisco Álvarez Cascos, recogió el guante que le tendieron.

El AVE que se estaba construyendo por entonces iba a pasar por Calatayud, con estación incluida. Y eso fue una oportunidad. A través de esta estación se podía conectar a Teruel y a Soria con Madrid y con Barcelona, otra asignatura pendiente de esas dos capitales de provincia.

Aquella idea se puso en práctica con celeridad. Se impulsaron los trámites, los estudios, los anteproyectos... En noviembre del año 2000, el Ministerio de Fomento licitó el estudio informativo para la línea Calatayud-Soria, que se elaboró en un par de años. En 2002, el Consejo de Ministros encargó al ente estatal GIF —hoy ADIF— la ejecución de las obras, que se habían calculado que iban a costar un total de 147 millones de euros. Y en 2003, el Gobierno incluyó para los Presupuestos Generales del Estado de 2004 una partida de 24 millones de euros para encarar ya, en firme, la construcción de la nueva línea Calatayud-Soria, el que hubiera sido primer tramo recuperado del histórico corredor Santander-Me-

diterráneo. A la par, se empujaba para conectar también a Teruel con Calatayud.

En marzo de 2004, tras los atentados del 11-M y la victoria del PSOE en las elecciones generales, el cambio de gobierno supuso un parón para esos proyectos. Aún así llegó a hacerse por casi 700.000 euros el estudio técnico para la construcción del tramo ferroviario Teruel-Calatayud.

La crisis como argumento

Pero los meses iban pasando y languidecía la idea de recuperar parte del Santander-Mediterráneo con una línea de altas prestaciones engarzada al AVE. Los proyectos quedaron aparcados y luego llegó la crisis económica, que puso el resto. A finales de 2011, el PSOE dejó el Gobierno y regresó el PP, pero el proyecto de recuperar la conexión de Calatayud con Soria y Teruel ha seguido enterrada con el mismo argumento, la escasez de presupuesto.

El Santander-Mediterráneo parece gafado. Desde que se proyectó, hace más de un siglo, siempre ha parecido asomar algo que ha frenado este corredor ferroviario.

Desde el año 1871

Del 11 de febrero de 1871 data el primer proyecto aprobado para esta gran línea. Fue el tramo Calatayud-Teruel. El 7 de agos-

to de 1878 se redactó el segundo, para el tramo Teruel-Sagunto (Valencia). El 30 de mayo de 1888, el Estado sacó a subasta la construcción de esa línea entre Calatayud y Valencia, a construir en cinco años.

El 22 de noviembre de 1888, durante la regencia de María Cristina, se adjudicó al inversor Tomás Arturo Grehnill la construcción de esa línea y la concesión para explotarla comercialmente durante 99 años. Se le asignó una subvención estatal de 14,99 millones de pesetas de las de entonces. Una fortuna. «Su Majestad la Reina Regente, en nombre de su Augusto Hijo Alfonso XIII...», empezaba diciendo aquella regia disposición.

Calatayud-Valencia, en 1901

Pero las obras no se realizaron. Se incumplieron los plazos. En dos ocasiones se traspasó la concesión entre empresas. En cinco años solo se habían hecho obras por valor de 42.610 pesetas, cuando el coste total de construir la línea entre Calatayud y Valencia ascendía a 44 millones. Así que, en 1894, el Estado sacó de nuevo a subasta el proyecto. Se adjudicó a una sociedad con capi-

tal belga, a la que se subvencionó con 25 millones. En este segundo intento el proyecto sí cuajó. En agosto de 1901 se completó, los trenes ya circulaban por todo el nuevo recorrido entre Calatayud y Valencia, pasando por Teruel.

Fue entonces cuando se vio que, estratégicamente, pensando no solo en usos comerciales de viajeros y de mercancías, sino también desde el punto de vista militar, sería interesante ex-tender la línea desde Calatayud hasta Santander. Así arrancó el otro proyecto, el que vendría a conformar realmente el Santander-Mediterráneo.

Un británico y socios vascos

Las diputaciones de Zaragoza, Soria, Burgos y Santander se implicaron activamente en la idea. Hacían falta construir 400 kilómetros de vías. En febrero de 1910, el Estado convoca el concurso para redactar el proyecto. Lo hace el ingeniero Ramón Aguinaga. Luego entra en liza Guillermo W. Salms, financiero de origen alemán afincado en España y relacionado con inversores británicos. Salms ve en ese futuro tren una golosa oportunidad de negocio. Las obras de la línea San-

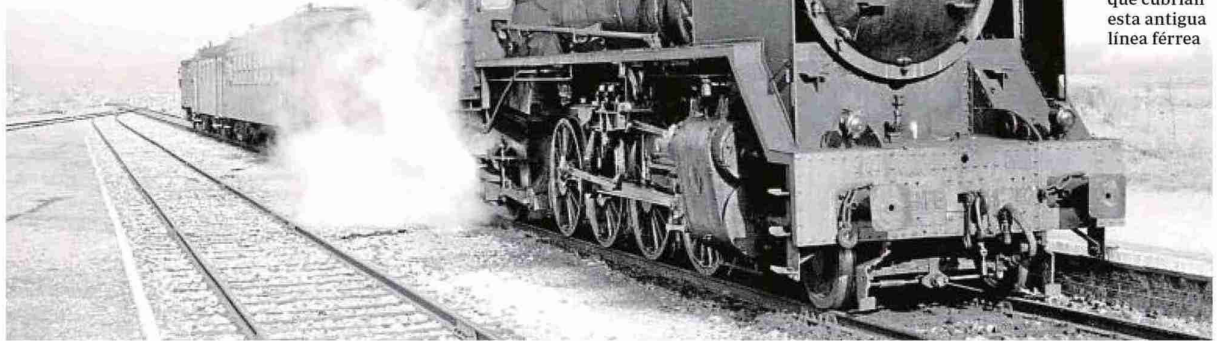


Imagen de época con una de las locomotoras que cubrían esta antigua línea férrea



tander-Calatayud arrancaron finalmente tras la I Guerra Mundial. Se planteó como una línea de especial valor estratégico militar.

Intereses mercantiles

La Dictadura de Primo de Rivera apoyó activamente la realización del trazado entre Santander y Calatayud, el que faltaba, porque ya llevaba décadas en servicio el tren que unía Calatayud con Valencia. La Compañía del Norte, integrada por accionistas vizcaínos, acabó entrando en el capital del Santander-Mediterráneo. Algunos ven en esto parte de lo que al final fue el fracaso de la línea. Entienden que esos accionistas, que ostentaban una posición de monopolio de las comunicaciones en la Cornisa Cantábrica, estaban más interesados en blindar sus intereses en el puerto de Bilbao que en abrir otras puertas como el puerto santanderino.

En cualquier caso, las obras de la línea de ferrocarril Santander Calatayud arrancaron en diciembre del año 1924. Empezaron en Burgos, en doble dirección a la par, hacia la capital cántabra y hacia Calatayud. En Ciudad Dosante (Burgos), a puertas de Cantabria, las obras se pararon en 1930, al

acabar el periodo del Directorio de Primo de Rivera. Tres años antes, el 14 de agosto de 1927, el propio Primo de Rivera se había montado al tren inaugural que cubrió el trayecto Burgos-Salas de los Infantes. La Compañía del Santander Mediterráneo fue explotando el resto de tramos conforme iba acabando las obras. A Calatayud, esta línea llegó en el año 1930.

Vagones para el cine

El tramo soriano del Santander-Mediterráneo sirvió como escenario de la *spaghetti-western* «Las petroleras» y de la célebre «Doctor Zhivago». Claudia Cardinale, Brigitte Bardot y Omar Sharif actuaron en sus vías y en sus históricos trenes.

Lucha política

La abdicación de Alfonso XIII y la instauración de la II República destapó la caja de las sospechas de corrupción sobre las obras del ferrocarril. Indalecio Prieto puso en el punto de mira incluso a la Corte de Alfonso XIII. Socialista que se convirtió en ministro de Obras Públicas de Azaña, Prieto había participado activamente en operaciones para derrocar a la Monarquía. En abril de 1930, en el Ateneo de Madrid, pronunció un discurso con dedo acusador. Se refirió a un multimillonario fondo reservado por la sociedad mercantil que aspiraba a la construcción y concesión del Santander-Mediterráneo. Indalecio Prieto se refirió a ese fondo hablando de «la monstruosidad de que se destinan 35 millones de pesetas al pago de unas gestiones cuyo resultado es obtener la concesión, por ley del Estado, total y absolutamente gratuita ¿Qué clase de gestiones se pagaron con ese dinero? ¿A qué valedores se sobor-



Documento original con la composición de la sociedad anónima que se hizo con la multimillonaria concesión de las obras y explotación comercial del Santander-Mediterráneo

nó? ¿Qué influencias se compraron?», afirmó Indalecio Prieto en aquel discurso.

Comisión de investigación

En agosto de 1931, las recién estrenadas Cortes de la II República pusieron en marcha una comisión de investigación, a fin de «instruir las diligencias precisas para depurar, y en su día exigir, las altas responsabilidades políticas o de gestión ministerial». El ventajoso contrato que los concesionarios habían obtenido del Estado era el meollo del asunto. Se habló del pago de comisiones ilegales y, desde las izquierdas, se apuntó a que entre los beneficiarios habrían figurado altos dignatarios. Junto a Alfonso XIII, por entonces

ya exiliado, entre los procesados figuraban el que había sido ministro de Fomento de Primo de Rivera, Rafael Benjumea; el capitalista Guillermo W. Solms; el ex director general de Obras Públicas, Rodolfo Gelabert y Viana; el ex director general de Ferrocarriles, Antonio Faquinetto Berini; y el ingeniero de Ferrocarriles Justo Hernández Ramos. De los siete investigados, cuatro se habían marchado de España al llegar la II República. De los tres que quedaban en el país, Rodolfo Gelabert y Antonio Faquinetto se vieron sometidos a arresto domiciliario, pero murieron antes de que culminara la investigación de ese presunto caso de corrupción. Y otro de los procesados, Justo Hernández, se suicidó.

El punto y final

La investigación no llegó a concluir. Las elecciones republicanas que dieron el triunfo a la CEDA dieron paso a una nueva etapa en la que este caso quedó aparcado. El Santander-Mediterráneo ya llevaba varios años funcionando. Y siguió haciéndolo hasta que fue cerrado en 1985 por el Gobierno de Felipe González, que prescindió de este trazado ferroviario por deficitario. La línea nunca llegó a completarse, jamás se terminó. El túnel de la Engaña quedó inacabado, impidiendo que las vías llegaran directamente hasta el puerto de Santander.



1901

Alfonso XIII

Bajo su reinado se inauguró la línea Calatayud-Valencia, el «Central de Aragón», al que unas décadas después se uniría el Ontaneda (Cantabria)-Calatayud para conformar el Santander-Mediterráneo. La línea a Valencia se proyectó y construyó bajo la regencia de su madre, María Cristina de Habsburgo-Lorena.

1927

Primo de Rivera

Impulsó la construcción del Santander-Mediterráneo y las condiciones de la concesión fueron puestas bajo sospecha de corrupción cuando fue finiquitado su régimen y llegó la II República. Primo de Rivera presidió el viaje inaugural del primer tramo de la línea, entre Burgos y Salas de los Infantes, el 14 de agosto de 1927.

1931

Indalecio Prieto

Dirigente socialista y activo participante en tramas para derrocar a la Monarquía, acusó abiertamente de corrupción por las obras de esa línea. Fue ministro de Obras Públicas de Azaña. En 1931 se creó en las Cortes una comisión de investigación y se puso bajo sospecha al propio Alfonso XIII, que estaba en el exilio.