

UN PROYECTO DE INTERÉS NACIONAL

El ferrocarril eléctrico La Roda-Tarazona

El clamor de los pueblos

Más de 250 comisionados se reunieron hace unos días en el ministerio de Fomento para hacer entrega al ministro del proyecto del ferrocarril eléctrico de La Roda a Tarazona. El número de comisionados, por sí sólo, es ya el mejor informe que pudiera acompañar al proyecto. Revela claramente el entusiasmo que la construcción del ferrocarril ha provocado en los pueblos que comprende la línea. Ese entusiasmo es, a su vez, el exponente más seguro del ansia de progreso que sienten los pueblos españoles, aislados muchos de ellos en las llanuras pardas, sumidos en una eterna desesperanza.

Estos pueblecillos de Albacete, de Cuenca, han prendido ahora toda su ilusión en la construcción de ese ferrocarril. Quieren a todo trance que la ilusión se realice, que el ferrocarril no sea un sueño. ¿No lo prueban suficientemente los ofrecimientos que han hecho en apoyo del proyecto? Durante cincuenta años, los pueblos por donde pase el ferrocarril se comprometen a pagar, una vez terminada la construcción, el 25 por 100 de las contribuciones. Ese sacrificio, mejor que nada, da la medida de la cantidad de esperanzas que tienen puestas en el proyecto. ¿Qué natural es esta ansiedad? Un ferrocarril es la prome-

zona lo dicen claramente. Ahora, que esa inquietud tenga su premio. Que el proyecto se encuentre pronto en vías de realización...

Como anunciamos en nuestro número del domingo, dedicamos toda la extensión que se merece el magno proyecto del ferrocarril eléctrico La Roda-Tarazona, que ha sido presentado al ministro de Fomento en la mañana del lunes y que éste prometió estudiar con cariño, vista la importancia que ha de tener para el desarrollo de numerosos pueblos.

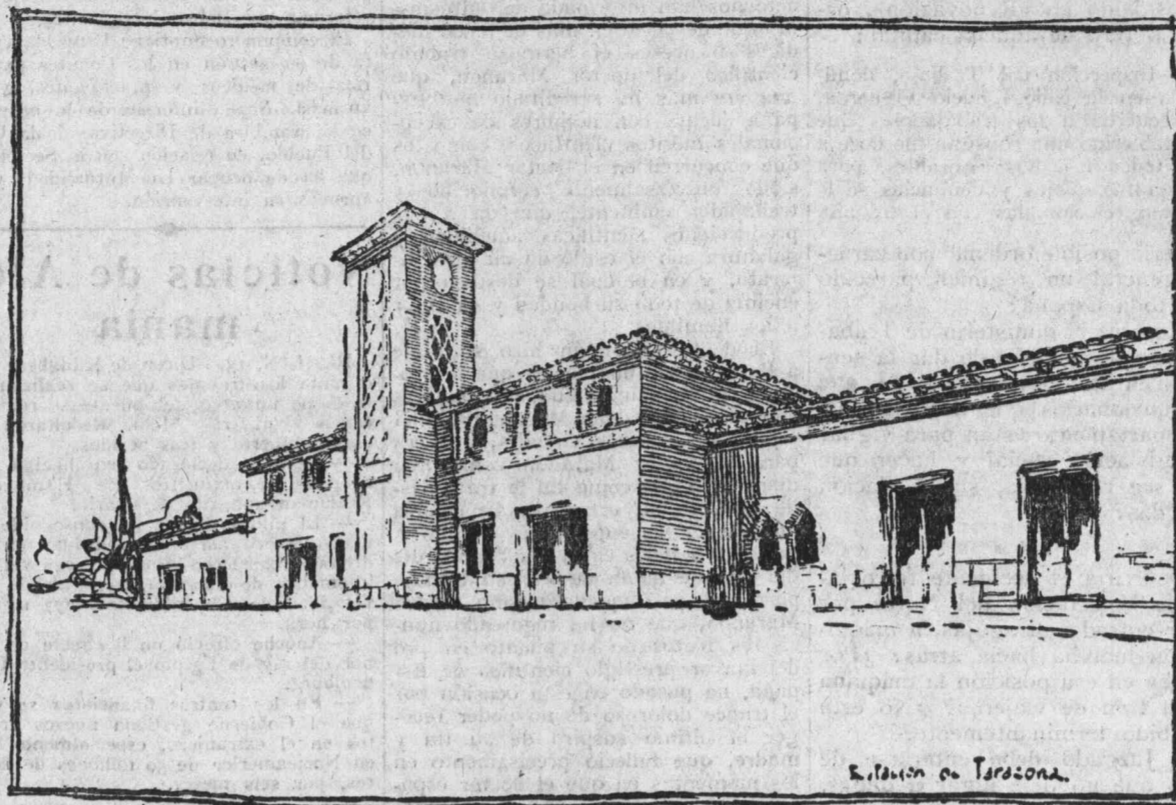
LOS AUTORES DEL PROYECTO

Los iniciadores de la idea han sido don Enrique Gosálvez y don José María Arauz, abogado del Estado.

El proyecto principal es obra del ingeniero de Caminos don Antonio López Franco; el de edificios, del arquitecto don Luis Vegas, también profesor de la Escuela Especial del Cuero; el de electrificación, de don Pedro M. de Artñano, valiosamente ayudado por los señores Granell y Sierra, y por último, todo el estudio sobre comunicaciones internacionales y conversión de España en país de tránsito se debe a don Pedro Jevenois, autor del proyecto del túnel submarino del Estrecho de Gibraltar.

LA COMISION GESTORA

La componen don José María Arauz, don Enrique Gosálvez, don Antonio



Proyecto de la estación de Tarazona

parte este de España, atravesadas como una barrera infranqueable entre el Norte y el Sur, y el Norte y el Sudeste, que han de comunicarse por un rodó considerable, y asimismo obstaculizando toda posible idea de comunicación terrestre entre Europa y África a través de España. Había, pues, dos grandes males que remediar, los cuales sólo pueden ser remedios por el ferrocarril La Roda-Tarazona. Para las regiones nuestras, que hemos señalado y que viven una vida anacrónica, completamente perdida para toda una actividad nacional, es una verdadera redención; para España entera es un cambio de rumbo fundamental, una de esas obras que transforman la fisonomía y la manera de ser de un pueblo.

Entre los planes que tenía el Consejo Superior de Ferrocarriles figuraban dos proyectos de ferrocarriles de interés regional: el de La Roda a Cuenca y el de Tarazona a Calatayud; ha bastado, por consiguiente, unificar el criterio que ha presidido al adaptar esos dos proyectos, uniéndolos, para que resultase el magnífico y trascendental proyecto de La Roda-Tarazona, que ha sido presentado al Gobierno.

LO QUE SERA EL NUEVO FERROCARRIL

El trazado desde La Roda asciende por la cuenca del Júcar, sirviendo al gran tráfico que se desarrolla en esa región hasta llegar a la ciudad de Cuenca; atravesará por toda la magnífica serranía de este nombre, no sólo notable por sus incomparables paisajes, apenas conocidos en su actual incomunicación, sino por sus extraordinarias riquezas forestales, capaces por sí solas de justificar la construcción de esta línea férrea; pasa por la villa de Priego, y por La Hoz de Beteta va a dar a la cuenca del Tajo, al cual atraviesa por uno de los embalses, que forma parte del plan de regulación general de dicho río. Continúa el trazado atravesando las cuencas de los afluentes del Tajo, Caballeros y Gallo, hasta llegar a la ciudad de Molina de Aragón, capital de la extensa región, que constituyó el Señorío de este nombre; continúa después por los campos netamente castellanos que siguen a ésta, de grandes posibilidades en cereales, para descender luego a las vegas de Aragón, tras de atravesar la maravilla del Monasterio de Piedra y llegar al importantísimo nudo ferroviario de Calatayud. Desde aquí, por las cuencas mineras de Tabuena y

tráfico que se ha de desarrollar rápidamente entre comarcas de producción tan diversa, y que, por tanto, se complementan en sus necesidades. Este tráfico sería, principalmente, de minerales, maderas, vinos y frutas. Sólo la noticia del proyecto ha suscitado ya ofertas importantes de explotaciones mineras y de construcción de ferrocarriles de enlace y aportación de tráfico realmente importantes. A unos 20 ó 30 kilómetros quedarían los yacimientos de Sierra Menera. De la importancia turística puede dar una ligera idea con sólo recordar las regiones y puntos que ha de atravesar.

SE UNIRA LA FRONTERA FRANCESA CON ALJECIRAS

Una nueva característica tiene esta obra, que ha de dar relieve de cosa de interés general al unir los nudos ferroviarios de Calatayud y Baeza (por la prolongación prevista desde La Roda a un punto de la línea Baeza-Utiel), poniendo, por tanto, en comunicación directa el norte con el sur de la península. Los autores del proyecto, ante las perspectivas que esta circunstancia ofrecía, han enanchado su propósito, y fundiendo el interés de sus regiones con el de toda España han proyectado, a base del ferrocarril de que nos ocupamos, y conectándolo con las líneas existentes, una línea de tránsito que permita con esta sola, o al menos emite finalidad, unir la frontera francesa Irún y Canfranc con Aljerciras, sin encontrar obstáculo de importancia ni tener que supeditarse a un tráfico poderoso ya establecido, como es el de la periferia con el centro de la Península.

Por consiguiente, el proyecto de ferrocarril La Roda-Tarazona lleva implícito un gran propósito, «cual es el de transformar a España en país de tránsito». La prensa francesa, por la alta representación de la «Revue de France» y Sociedades científicas y

entidades económicas, ha solicitado la apertura a través de España de una línea de tránsito, que no puede ser otra que la que se componga a base del ferrocarril La Roda-Tarazona.

LA LONGITUD Y COSTE DEL NUEVO FERROCARRIL

El ferrocarril tendrá entre estos dos puntos una longitud de 416 kilómetros aproximadamente. Su presupuesto de construcción es de unos 300 millones de pesetas; el de edificios asciende a 20 millones, y el de electrificación, a 70 millones de pesetas.

Desde el primer momento se ha proyectado el ferrocarril electrificado a fin de obtener todas las ventajas posibles en su construcción. Y que así son posibles mayores pendientes y habrá con ello un ahorro importante de kilómetros. Entendemos que es esta la manera más racional y económica de ir hacia los ferrocarriles eléctricos.

LA NUEVA LINEA TENDRA 65 TUNELES

Esta misma medida se justifica teniendo en cuenta el terreno atravesado por la línea, la cual tendrá que acometer y atravesar perpendicularmente todas las divisorias; por esta causa figuran en su trazado 65 túneles, alguno de longitud superior de cinco kilómetros. El suministro de fluido para el ferrocarril se hará por las mismas explotaciones hidroeléctricas de las comarcas que aquí atraviesa, de modo que se ha estudiado un apoyo mutuo entre las necesidades de estas regiones y sus posibilidades naturales. Próxima a la línea férrea se proyecta una conducción de energía que, con fáciles derivaciones, facilitará la industrialización de todas las comarcas atravesadas por aquella.

El ancho de vía adoptado es el español; pero para atender al servicio de tránsito internacional se ofrece un estudio que facilita la conexión con las vías europeas a base de un tercer carril, sin perjuicio de adoptar aquella solución que menos inconvenientes ofrezca.

PARA EL TRANSPORTE AL CENTRO DE EUROPA

De Aljerciras a Irún y Canfranc se proyectan para la explotación trenes Pullman y trenes ganaderos y fruteros con vagones especiales que permitan el rápido y fácil transporte al centro de Europa de los frutos

que los edificios de las estaciones presentan una modalidad, que ha de sorprender gratamente al viajero, acostumbrado a la monotonía de las estaciones ferroviarias españolas, que semejan caserones donde se guardan las mercancías.

Cada estación del nuevo ferrocarril La Roda-Tarazona copia el estilo regional con el más depurado arte. Lo más moderno y lo de gusto más atemperado en la obra total de que van a formar parte se ha llevado a los edificios de estaciones, que rompen el molde de tipo único, tan antiestético y sombrío a la vista del viajero.

LAS APORTACIONES

Para la realización de este importantísimo proyecto todos los pueblos interesados y las Empresas que también lo están han ofrecido al Gobierno toda suerte de aportaciones y ventajas, cuya suma se acerca al 50 por 100 del importe de la obra. Estos ofrecimientos, debidamente formalizados, constan en los documentos y actas correspondientes, los cuales se presentan y elevan al Gobierno, juntamente con el proyecto total.

Durante cincuenta años, una vez que el ferrocarril esté terminado, los pueblos contribuirán con el 25 por 100 al desarrollo de esta gran empresa de mejora.

Además, existen iniciativas particu-

vir decoroso, pues los productos que se recogen en estos pueblos tendrían una rápida salida, cosa que no ocurre ahora, ya que solamente el acarreo a las distancias largas en que se encuentra el ferrocarril supone a los agricultores un gasto muchísimo mayor que lo que los productos pueden importar.

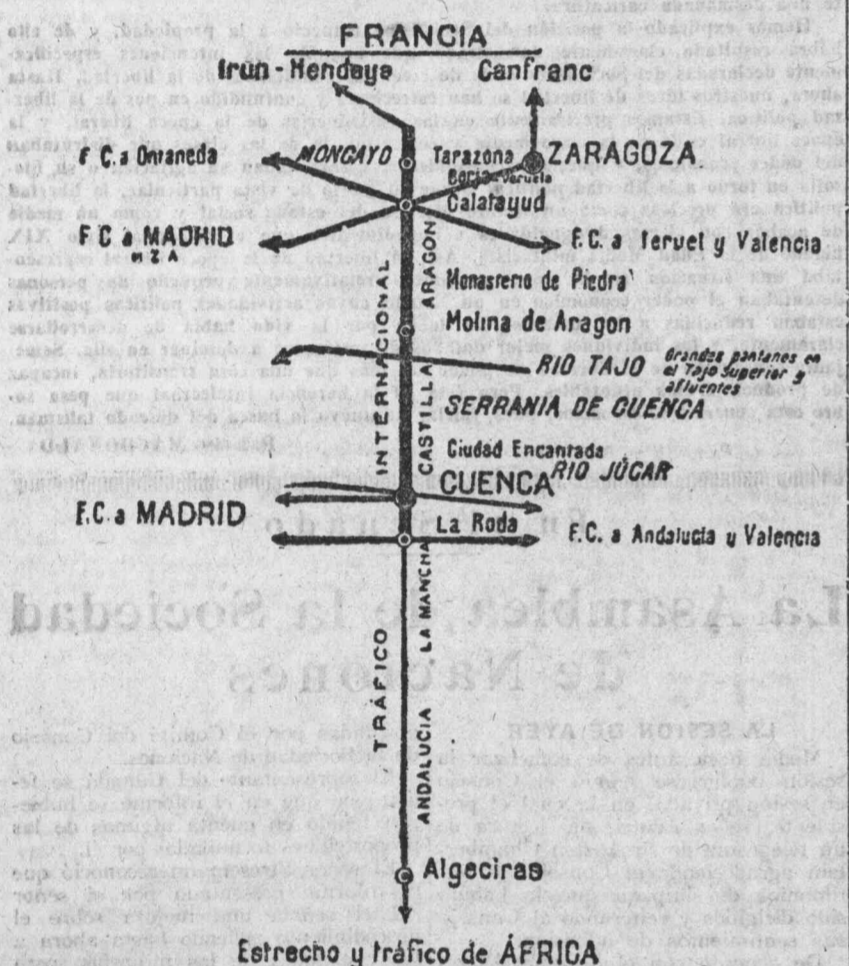
SE HAN CELEBRADO IMPORTANTES ASAMBLEAS PRO DEL PROYECTO

Durante el pasado otoño se celebraron asambleas en pro del proyecto en La Roda, Cuenca, Molina, Calatayud, Borja y Tarazona. Todas estas asambleas pusieron sus conclusiones en manos del Gobierno. Además de ellas se han celebrado otras muchas en numerosos pueblos y lugares interesados.

Como es natural, el entusiasmo fue grande, como lo demuestra el que en todos los pueblos se ha hecho un «referéndum» en el que han quedado muy pocos vecinos y contribuyentes sin estampar sus firmas en los pliegos que, en unión del proyecto, han sido entregados al Gobierno.

La prensa regional ha publicado, con motivo de las asambleas para la oferta de auxilios, números extraordinarios totalmente dedicados al fe-

ESQUEMA DE LA VIA FÉRREA PROYECTADA Y SUS ENLACES VIAS INTERNACIONALES.



Estrecho y tráfico de África

sa más segura del desarrollo de los pueblos. Se acelera el intercambio de productos, se amplía el comercio, se dignifica la riqueza. Regiones enteras hay en España cuya postración depende de la falta de medios de transporte. Castilla figura tal vez a la cabeza de ellas, y, dentro de Castilla, la parte que comprenden los planos del ferrocarril La Roda-Tarazona es, seguramente, la más abandonada.

Pero un ferrocarril no es solamente un elemento de crecimiento económico. Favorece también la cultura. En

Bardaji, alcalde de Calatayud; don Cayo Conversa, alcalde de Cuenca; don Francisco Checa, alcalde de Molina de Aragón; don Ramón Cano, alcalde de La Roda; don Félix Illari, alcalde de Tarazona, y don Dionisio Pérez, alcalde de Borja.

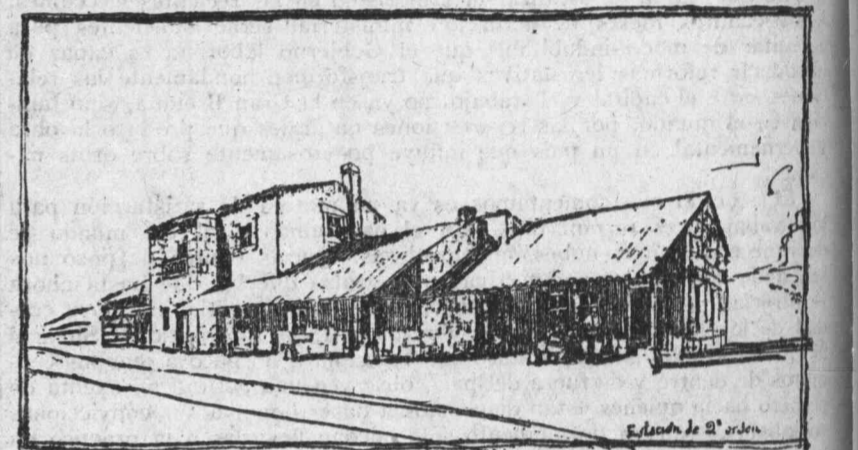
REGIONES INCOMUNICADAS

Si nos detenemos un momento en repasar el mapa ferroviario de España, podremos comprobar desgraciadamente que las regiones de la Península más extensas y señaladas por su incomunicación son las de Cuenca y Guadaíajara. Este solo hecho bastaría para haber pensado en sacarlas de su aislamiento.

Tierra, pasando por las proximidades del Moncayo, llega a Borja y termina en Tarazona, el Toledo aragonés, después de recoger lo más rico de estas regiones.

EL TRAFICO DE MERCANCIAS SERIA IMPORTANTISIMO

Dada la diversidad de las que atraviesa, fácilmente se colige el



Proyecto de estación de segundo orden

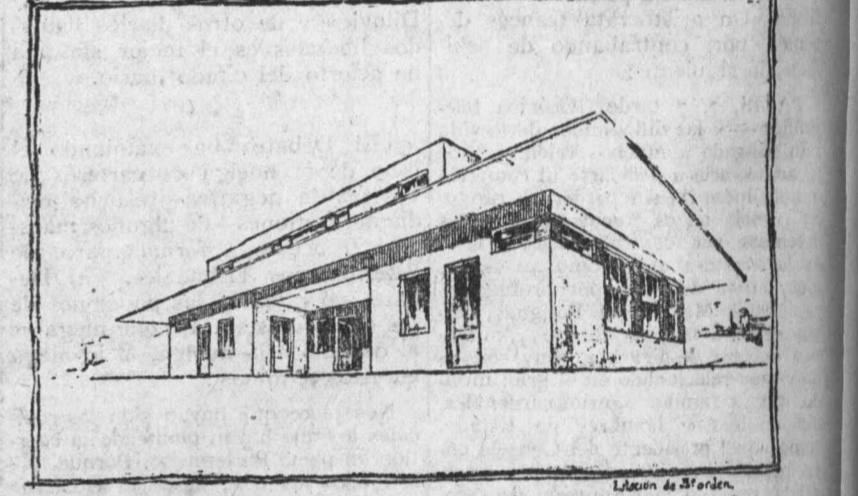
lares, en las que los ofrecimientos de cantidades relativamente modestas dicen el entusiasmo que ha despertado el proyecto.

Obreros que ofrecen unos cuantos jornales, modestos labradores que ofrecen sus carros para transportar los materiales gratuitamente, etc. Se calcula en unos cinco años los que son

rocarril, que han sido leídos con avidez.

ES DE ESPERAR SE DE UNA RAPIDA SOLUCION A ESTE PROYECTO

El proyecto que acaba de ser presentado al Gobierno es uno de los



Uno de los proyectos de estación de tercer orden

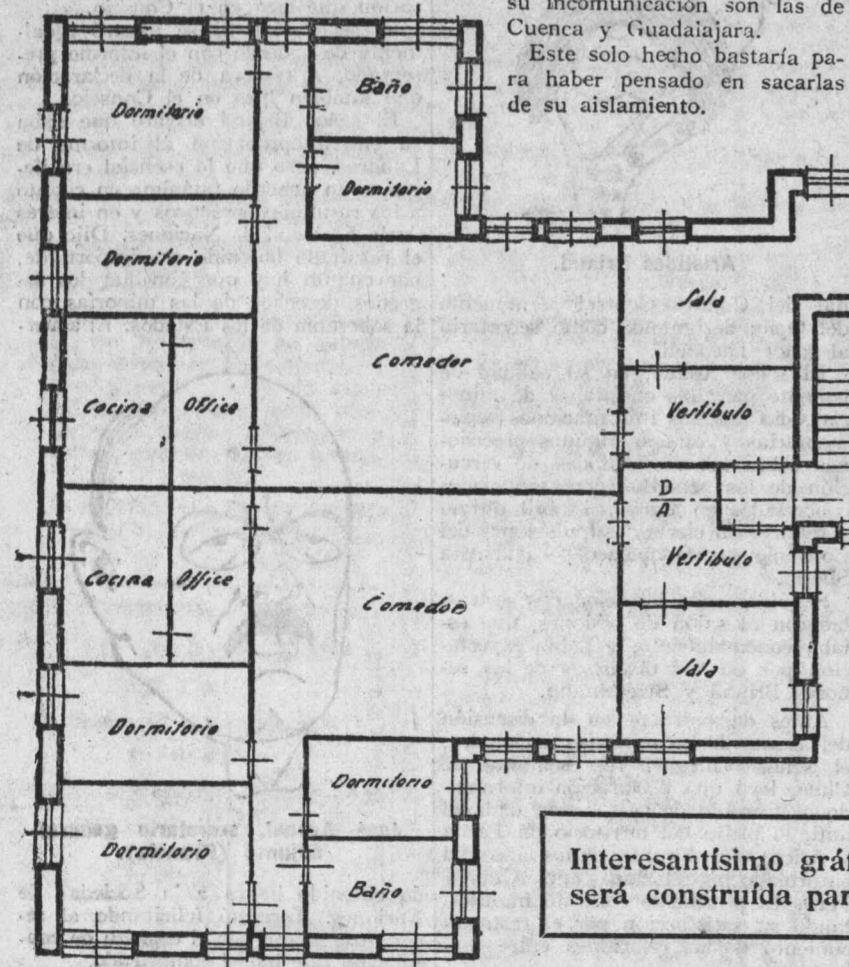
precisos para dar por terminadas las obras, pues los trabajos comenzarán por diversos puntos a la vez.

LA BARRIADA OBRERA

Otro de los grabados que ilustran esta información es el proyecto de construcción de una barriada para obreros y empleados, cuyas viviendas, como podrá comprobarse, serán amplias e higiénicas, dotadas de todos los adelantos modernos; esto ha de causar un excelente efecto, pues sabido es en las condiciones pésimas

más concluidos que seguramente se han hecho, por lo que es de esperar se resuelva favorablemente lo más rápidamente posible, puesto que en ello va el desarrollo de importantes regiones que hoy atraviesan una vida difícilísima por su incomunicación, no obstante la riqueza de su suelo.

Se trata de una obra que puede



PLANTA

este aspecto, tan interesante o más que el anterior, un ferrocarril es como un correo que trae y lleva los rumores del mundo. De ese rumor están muy necesitados los pueblos españoles, que comienzan, afortunadamente, a despertar una vida activa. Las Comisiones que han venido a Madrid para entregar el proyecto del ferrocarril La Roda-Tara-

Interesantísimo gráfico de la barriada que será construída para obreros y empleados

En este importantísimo proyecto puede verse claramente la distribución de las viviendas

y carnes del sur de la Península y de África.

La construcción del puerto de Ceuta y el posible establecimiento de un puerto franco en Aljerciras haría más que nunca indispensable el ferrocarril.

LA PERSPECTIVA DE LAS ESTACIONES

Por los grabados que figuran en esta información podrá verse

en que viven los trabajadores españoles, por regla general, en los pueblos y ciudades importantes.

Los braceros de las comarcas por donde ha de atravesar el ferrocarril La Roda-Tarazona, que se ven obligados a abandonar sus hogares durante la mayor parte del año para buscar en otras tierras un jornal mezquino con el que ni pueden ellos sostenerse y menos mantener a sus familias, encontrarían un medio de vi-

transformar la fisonomía de España y que, de todos modos, es una prueba de robusta vitalidad y de interés para toda Europa, la cual dirá mucho en nuestro favor a las ilustres personalidades que en estos días nos visitan.

Razonos son, pues, todas las expuestas que abonan el deseo, unánimemente sentido, de que tan magna obra sea pronto una brillante realidad nacional.

