

CASAS DEL REY Y EL FERROCARRIL BAEZA-UTIEL

Ignacio Latorre Zacarés

Colaboración publicada en el libro de fiestas de verano de 2014 de Casas del Rey.

Cualquier foráneo curioso advertirá como en las cercanías de Casas del Rey se puede encontrar una gran infraestructura abandonada. Imponentes puentes (Los Cárceles, Varejo, Bullana, Rebollo, Puente la Vía), túneles, trincheras, canteras, etc. permanecen entre montes y tierras de cultivos casi incólumes como meros testigos de una época que aún se recuerda como de euforia, alegría e ilusión. Toda esta obra perteneció al fracasado proyecto del ferrocarril Baeza-Utiel, quizás una de las mejores épocas del término venturreño en el siglo XX, aunque su duración no fue más allá de una media docena de años.

Un 8 de julio de 1929 se iniciaron las obras del tramo Albacete-Utiel de la línea férrea Baeza-Utiel. Esta línea de tren formaba parte de un gran proyecto ferroviario ya esbozado en 1908 que poseía como objetivo unir la ciudad jienense de Baeza con la ciudad francesa de Saint Giron por el siguiente trazado: Baeza - Albacete - Utiel - Teruel - Alcañiz - Lleida - Saint Giron. Era por tanto una línea que atravesaba el interior transversalmente y buscaba dar salida a productos andaluces y manchegos como el aceite, cereal, ganado, productos forestales y mineros, azafrán... y, a su vez, que llegaran a Andalucía y La Mancha productos valencianos y catalanes como fruta, hortalizas o maquinaria. Más ambicioso era aún su objetivo final de enlazar Francia con el Norte de África por los intereses colonialistas del momento. En principio, la línea que atañe a nuestro territorio iba a ser el Baeza-Requena, pero finalmente ganó la opción de pasar el eje ferroviario por Utiel en su destino hacia Teruel.

El 5 de marzo de 1926, dentro del Plan del Conde de Guadalhorce, se aprobó la urgente construcción de nuestro tramo con un presupuesto inicial de 54.560.731 pesetas. El 3 de Julio de 1927 se recibió con gran júbilo en Albacete y Utiel la noticia de la firma de la concesión del ferrocarril y en Utiel se realizó un acto conmemorativo el 22 de julio del mismo año con autoridades y delegaciones cívicas llegadas desde Valencia y Albacete, además de los representantes comarcales. Por Venta del Moro acudió Fernando Hernández de la Figuera, Conde de Villamar.

El tramo Albacete - Utiel poseía una longitud de 116 Km.; 72 discurrían por la provincia de Albacete y 40 por la de Valencia, principalmente por el extenso término municipal de Venta del Moro. Había previstos catorce edificios de estaciones y apeaderos. Los más cercanos los de Casas Ibáñez, Villamalea, Los Cárceles, Casillas de Moya, Venta del Moro, Los Marcos, El Cerrito y Utiel. Se debían construir además 29 túneles y 14 viaductos.



Puente de la línea Utiel-Baeza que salva la rambla Bullana (Venta del Moro)

El tren atravesaba un territorio montañoso y agreste en su mayoría donde malvivía una población dispersa en aldeas y caseríos. Las obras del ferrocarril trastocaron totalmente la vida laboral, social e incluso comercial de nuestros pequeños núcleos de población. Se necesitó mucha mano de obra en calidad de técnicos, administrativos, vigilantes, dinamiteros, picapedreros, pinches, listeros, acarreadores, etc.

En Casas del Rey había pocos jornales que ganar, ya que predominaba la siembra y había pocas viñas. Las obras del ferrocarril emplearon a muchos jornaleros agrícolas que abandonaron el sufrido y mal pagado trabajo del campo por el "*jornal de la vía*". También algunos pequeños propietarios dejaron sus tierras para trabajar en la infraestructura del Baeza-Utiel. En las obras de la vía las condiciones laborales mejoraban considerablemente en comparación con el trabajo agrícola y la paga era mucho mayor. Así, desde el comienzo de las obras, los propietarios agrícolas tuvieron muchos problemas para sacar las cosechas adelante ante la huída de la mano de obra.

Entre los trabajadores empleados en la zona destacaron los de Venta del Moro y sus aldeas (Casas del Rey, Casas de Pradas, Las Monjas, Casas de

Moya...) y los que llegaban de algunas aldeas de Requena cercanas a las obras (Los Cojos, Los Isidros, Penén).

Pronto se notaron en esta pequeña sociedad campesina los efectos del Baeza-Utiel. El ambiente fue de gran entusiasmo. Por primera vez, por Venta del Moro y sus aldeas corrió el dinero contante y sonante. En el bar que poseía Saturnino Berlanga en Casas del Rey los trabajadores de la vía podían pagar el café al contado, mientras a los trabajadores y propietarios de pocas tierras había que fiarles.

Además, llegaron trabajadores procedentes de Andalucía, Extremadura, Galicia, Portugal, etc. En la fonda de la tía Joaquina Lozano de Casas del Rey se alojaban portugueses que iban rotando. El resto de trabajadores foráneos se albergaban en casas particulares de los casarreños donde se les daba comida y cama a cambio de algo de dinero. Se creó un clima de convivencia e integración aún hoy recordado. Se produjeron noviazgos y matrimonios entre los trabajadores foráneos y mozas autóctonas (en el caso de Casas del Rey está el tío Eugenio que Puche formó familia en la aldea donde aún residen descendientes suyos). Las nuevas costumbres traídas por los foráneos pronto se asimilaron con las formas locales. Las tradicionales tertulias vecinales se animaban con la presencia de los nuevos pobladores. Venta del Moro ejerció como centro de todo este movimiento, ya que era donde se ubicaban las oficinas y gran parte de la logística empleada (en la manzana del actual Bar Cervera), además de ser el lugar donde vivían gran parte de los nuevos residentes.



Puente del Utiel-Baeza que salva el barranco Varejo (Venta del Moro)

Fueron muchos los casarreños que trabajaron en la vía como los hermanos Adolfo y Ramón Borja, Emilio Olmo, Ceferino Olmo, los hermanos Blas y Emiliano Verdejo Huerta, Regino Marzo, Victoriano Olmo y su hijo Doroteo, Adolfo Cañas, etc. Muchos trabajaron en el Túnel 19 que está en plena Derrubiada cerca de El Tochar y donde se montó en una chabola un bar. Otros trabajaron en el área que va entre La Chabola o Fuente Felipe con su túnel cercano al Puntal Merino, el puente Varejo, el túnel y el Puente de la Bullana. Una cantera aún es visible en las cuestas de la pista que va hacia Vadocañas y El Tochar. Generalmente se trabajaba en labores de pico y pala, cargando vagonetas, de barreneros, etc. El jornal era de 18 reales al día (4'5 pesetas) y se pagaba cada 15 días, aunque podían pedirse anticipos

semanales. Al trabajo se acudía andando y cada uno con su merienda. Se comenzaba a las 8 de la mañana. Se trabajaban 4 horas, descansaban una para comer y continuaban el resto de la jornada. En los túneles se trabajaba en tres turnos de 8 horas y por ello el descanso para comer era de 20 minutos. Los sábados y domingos no trabajaban, pero tampoco los cobraban. Los célebres "Mudos" (los hermanos Severino y Lucio Haya) acudían a la aldea a afeitar a los trabajadores.

Pero la alegría dura poco en casa del pobre. En noviembre de 1931 se despidió a la mitad de los obreros que trabajaban en la vía y en abril de 1932 el proyecto ya se quedaba cojo pues se anulaba el proyecto de ferrocarril Utiel-Teruel que estaba previsto empalmara con el Baeza-Utiel. En mayo de 1932 se suspendieron temporalmente las obras, quedando muy pocos obreros. En agosto de 1932, los vecinos del término de Venta del Moro se manifestaron por negarse a ceder gratuitamente los terrenos para el ferrocarril. Pero se seguía trabajando, aunque cada vez con mayores problemas de financiación. Así, el 14 de febrero de 1935, la Comisión de Parados Forzosos de Venta del Moro solicitó al pleno del Ayuntamiento que se informara del porqué se había restringido la admisión de obreros en las obras del Baeza-Utiel. Finalmente, en noviembre de 1936, ya con la Guerra Civil iniciada, se suspendieron definitivamente los trabajos de nuestro tramo, el Albacete-Utiel. La desilusión fue tremenda y muchos jornaleros y pequeños propietarios quedaron muy malparados, pues se habían quedado sin ocupación y sin tierras.

Aunque con la democracia se intentó recuperar el proyecto, finalmente, un 4 de febrero de 1984, el Consejo de Ministros acordó abandonar oficialmente la línea férrea Baeza-Utiel.

Todo fue un espejismo. Venta del Moro y sus aldeas nunca se recuperaron e iniciaron un fuerte declive. Finalmente, el tren no llegó a pasar, símbolo quizás de todos esos "trenes" cargados de oportunidades y futuro que han pasado sin parar en las tierras del interior.

Casas del Rey, 19 de junio de 2014.

Informantes: Dionisio Berlanga, Victoriano Olmo, Marcos Marzo.

Bibliografía:

ALABAU MONTOYA, José. El Baeza-Utiel: un ferrocarril que nunca llegó a ser. En: Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas.

LATORRE ZACARÉS, Ignacio y SALINAS ROBLES, Santiago. Cuando el tren irrumpe en el interior: el impacto del ferrocarril y la vida cotidiana. En: Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas.



Túnel del Utiel-Baeza en la Derrubiada (Peñón Hundido-Hoya Quemada en Venta del Moro)