

# VIAS DE MEMORIA, VIAS DE OLVIDO

La traición a la línea Cuenca-Valencia  
y el Plan X Cuenca.



# PRÓLOGO

## El eco de un silbato en el silencio de la Serranía y de la Alcarria.

Escribo estas líneas mientras el óxido comienza a ganar la batalla definitiva contra el acero. Lo que el lector tiene entre sus manos no es solo una crónica técnica sobre infraestructuras ferroviarias, ni un inventario de traviesas y catenarias. Este es, por encima de todo, un libro sobre la **memoria, la traición y la supervivencia**.

Durante décadas, el tren convencional de Cuenca no fue una simple máquina desplazándose por un raíl; fue el latido constante de una provincia que se negaba a ser invisible. En cada parada, desde la majestuosidad de la capital hasta el apeadero más humilde de la Alcarria, el tren decía: "*Estamos aquí*". Era el cordón umbilical que unía a los estudiantes con sus casas, a los agricultores con sus mercados y a los abuelos con sus nietos.

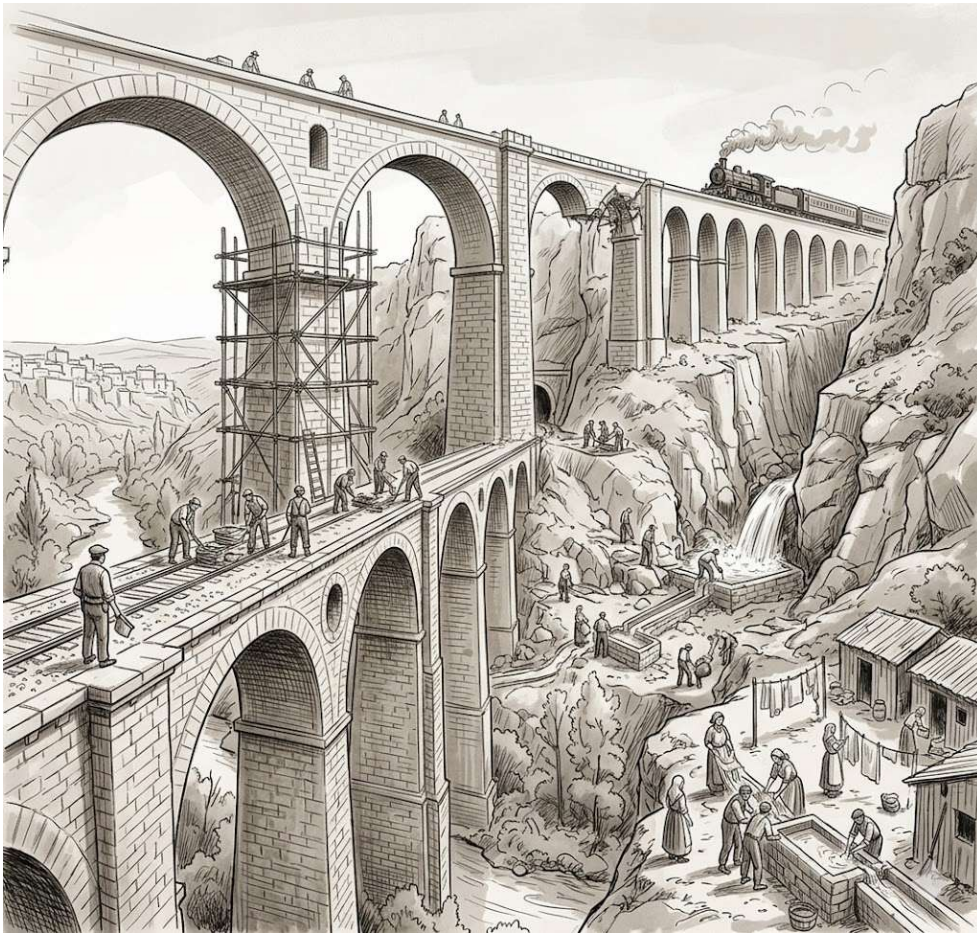
Hoy, ese cordón ha sido cortado.

En estas páginas vamos a desgranar cómo se ejecutó el desmantelamiento de la línea Aranjuez-Cuenca-Valencia. Veremos que no fue un accidente de la historia, ni una consecuencia inevitable del progreso. Fue una decisión tomada en despachos con aire acondicionado, lejos del frío de una estación en enero; una decisión basada en hojas de cálculo que olvidaron sumar el valor de la dignidad humana y la vertebración del territorio.

Hablaremos del **Plan X Cuenca**, esa etiqueta tecnócrata que intentó vendernos un retroceso como si fuera vanguardia. Analizaremos la paradoja de una España que presume de tener la mejor Alta Velocidad del mundo mientras deja que sus venas capilares —los trenes regionales— se desangren por falta de inversión.

Pero este libro también es una mirada al futuro. Porque mientras las vías sigan ahí, aunque sea bajo el peso del abandono, la posibilidad de la vida permanece. Este relato es mi contribución al debate necesario: ¿Qué tipo de país queremos ser? ¿Uno que vuela a 300 kilómetros por hora sobre un desierto humano, o uno que se detiene en sus pueblos para asegurar que nadie se quede atrás?

Pasen y lean. Escuchen el eco de ese silbato que algunos quisieron callar para siempre. Porque la historia de este tren es, en realidad, la historia de nuestra propia resistencia.



## **CAPÍTULO 1:** El primer raíl: La epopeya de un tren entre rocas

La historia del tren convencional en Cuenca no comenzó con un trazado de líneas sobre un mapa de despacho en Madrid; comenzó con el sonido del pico golpeando la piedra caliza y el sudor de miles de hombres que entendieron que, para que Cuenca existiera en el siglo XX, necesitaba el hierro.

### El nacimiento de una ambición

Cuando la reina Isabel II inauguró el primer tramo de ferrocarril en la península, nadie en las tierras de Cuenca imaginaba que el hierro llegaría algún día a desafiar las hoces del Júcar o los cortados de la Serranía. La línea Aranjuez-Cuenca no nació de una necesidad económica evidente para el Estado, sino de un empeño casi romántico por conectar el centro con el Levante a través del camino más difícil, pero también el más directo.

A finales del siglo XIX, España era un país que despertaba lentamente a la industrialización. Mientras que otras provincias ya veían el humo de las locomotoras cruzar sus campos, Cuenca seguía siendo una isla de difícil acceso. La orografía no era solo un paisaje; era un muro. El proyecto fue, desde su concepción, una declaración de guerra contra la geografía. No se trataba solo de unir dos ciudades; el objetivo era romper el

aislamiento de comarcas enteras como la Alcarria y la Serranía Media. Cada kilómetro de vía ganado era un triunfo sobre el olvido.

La inauguración: El día que Cuenca dejó de ser una isla

El 12 de julio de 1883 no fue un día cualquiera. El sol de justicia de la meseta no impidió que una multitud se agolpara en los alrededores de la nueva estación de la capital. Cuando la primera locomotora de vapor asomó por el horizonte, arrastrando consigo un penacho de humo negro y el sonido rítmico del metal contra el metal, Cuenca dejó de ser una provincia aislada para convertirse en parte de la red nerviosa de España.

Aquel primer viaje desde Aranjuez traía consigo la promesa de que los productos de la tierra —la lana, el trigo, la madera— podrían llegar a los puertos y a la capital del Reino en tiempos que antes parecían ciencia ficción. La llegada del tren fue el bautismo de modernidad de una provincia que, por primera vez, sentía que Madrid estaba a una distancia humana y no a jornadas infinitas de carruajes arrastrados por caballerías.

El túnel de Fuentesclaras o de Sotoca: Sangre, esparto y sudor

Dentro de la epopeya constructiva, el túnel de Fuentesclaras merece un lugar de honor. Fue una obra que transformó la economía de los pueblos cercanos, donde labradores y jornaleros colgaron el arado para sumergirse en la oscuridad de la roca, adoptando una vida de mineros sin serlo.

Pero a diferencia de otras cuencas mineras, aquí la logística era rudimentaria. La extracción de escombros recayó sobre los lomos de miles de burros y mulas. Se utilizaban serones tejidos con esparto local, cargados hasta los topes con la piedra arrancada a golpe de barreno. Lo que marcaba el ritmo era el "ajuste por viaje": se pagaba por producción. Cuantas más veces saliera el animal al exterior con los serones llenos, mayor era el jornal. Aquel sistema de pago a destajo convertía el túnel en una colmena frenética donde el cansancio se ignoraba en favor de unas monedas extra.

Gigantes de piedra y carne de cañón

Este sistema de trabajo manual sirve para imaginar cómo se gestaron hitos aún mayores, como los túneles de Los Palancares o los colosales viaductos que hoy parecen flotar sobre los barrancos conquenses. Hablamos de obras ciclópeas donde el concepto de "Equipo de Protección Individual" (EPI) era una quimera del futuro.

Los trabajadores se enfrentaban al abismo y a los explosivos sin cascos, ni arneses, ni botas de seguridad; lo hacían con camisetas de algodón y alpargatas de esparto. La formación en riesgos laborales era inexistente; se aprendía mirando al veterano o se pagaba el error con la vida. Cada viaducto que hoy admiramos por su elegancia arquitectónica es, en realidad,

un monumento al trabajador anónimo que, suspendido a alturas de vértigo, remachó el acero y colocó los sillares.

Al cerrar este capítulo, debemos entender que la línea Cuenca-Aranjuez-Valencia no se pagó solo con presupuestos del Estado o de un Noble adinerado; se pagó con el esfuerzo humano extremo de miles de personas que nunca vieron el tren como un lujo, sino como el fruto de un sacrificio que rozaba lo inhumano.

La vida en los barracones: El campamento itinerante

La construcción de la línea no solo fue un reto de ingeniería, sino un desafío demográfico. En parajes aislados donde no había posadas ni pueblos cercanos, como los alrededores de los viaductos de la Serranía, se levantaron verdaderos "poblados de paso". Eran hileras de barracones de madera y adobe donde convivían cientos de obreros en condiciones de hacinamiento.

Allí, la vida era tan dura como en el tajo. Se compartían jergones de paja y la higiene era un lujo supeditado a la cercanía de algún arroyo. En estos campamentos nacieron las primeras comunidades ferroviarias de Cuenca: hombres de diferentes regiones que traían sus modismos y costumbres, unidos por el polvo y la esperanza de un jornal. La alimentación se basaba en el rancho común: legumbres, pan duro y el vino que ayudaba a olvidar el frío de los inviernos conquenses, que en lugares como Los Palancares no perdonaban a quien dormía bajo un techo de tablas.

El impacto en la economía sumergida de los pueblos

No podemos olvidar el papel de las mujeres de la zona. Mientras los hombres horadaban la roca, ellas sostenían la logística invisible. Desde los pueblos cercanos, caravanas de mujeres subían a los tajos para vender pan, lavar la ropa de los obreros o suministrar aguardiente y comida. El tren empezó a dar de comer a Cuenca mucho antes de que pasara la primera locomotora, creando una economía de subsistencia que sacó a muchas familias de la miseria más absoluta.

El lenguaje del agua: Depósitos y aguadas

No podemos olvidar que la línea Aranjuez-Cuenca-Valencia nació en la era del vapor. Aquellas locomotoras eran gigantes sedientos que necesitaban repostar agua con la misma frecuencia con la que un caminante busca una fuente en la Alcarria. Esto obligó a salpicar la geografía conquense de una infraestructura hoy olvidada: los depósitos y las aguadas.

En estaciones estratégicas se levantaron depósitos elevados, muchos de ellos con una arquitectura industrial bellísima en hierro o piedra, que se llenaban mediante complejos sistemas de bombeo desde pozos o ríos cercanos. Aquellos depósitos no eran simples tanques; eran los pulmones de la línea. Ver una locomotora "bebiendo" de la aguada —ese gran brazo articulado que vertía miles de litros en el tónder— era uno de los espectáculos diarios de la estación.

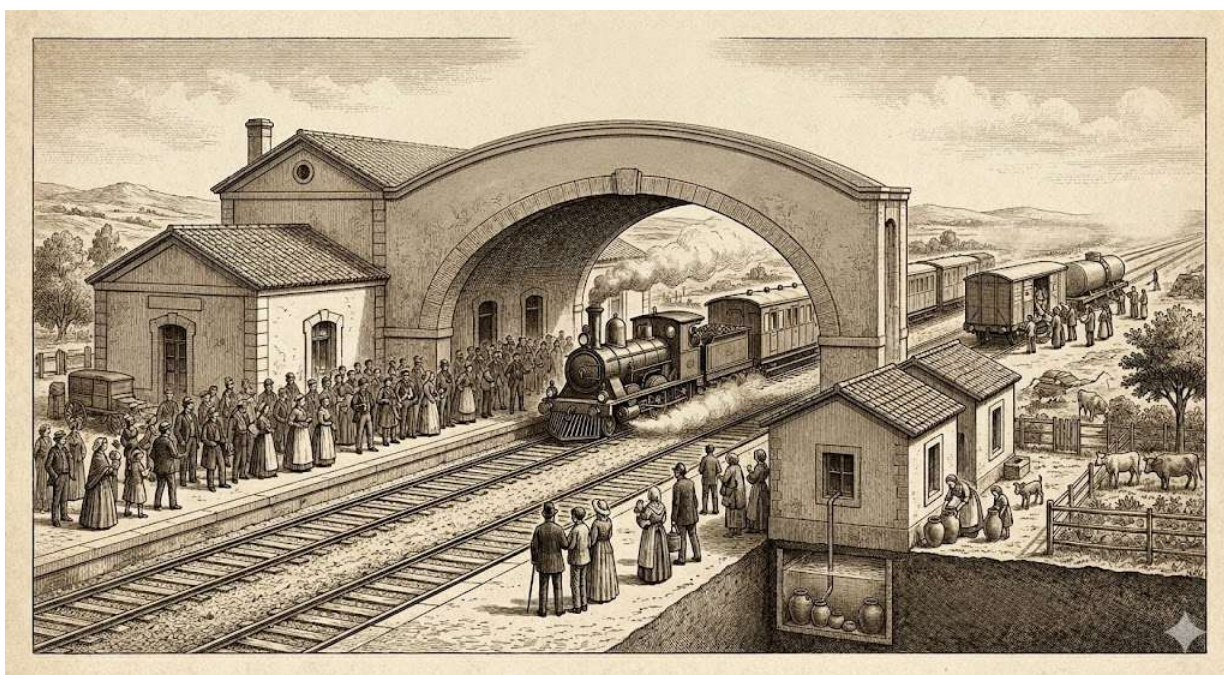
Este sistema hidráulico exigía un mantenimiento constante. Si una tubería se helaba por las extremas temperaturas de la Serranía o si un depósito se quedaba vacío, la línea se colapsaba. Hoy, esos depósitos permanecen como centinelas mudos, oxidados y vacíos, recordando una época en la que el tren no solo dependía del carbón y el hierro, sino de la gestión inteligente de los recursos naturales de la propia tierra.

El despertar de las aguas: Trincheras que se hicieron fuentes

La construcción de la línea no solo consistió en horadar túneles y levantar puentes; gran parte del trazado exigió la apertura de profundas trincheras. Al tajar la tierra para que el tren pudiera discurrir por una cota nivelada, los picos y barrenos de los obreros penetraron en estratos geológicos que habían guardado secretos durante milenios.

En muchos puntos de la geografía conquense, estas heridas en el terreno se convirtieron en milagros hídricos. Al seccionar las capas freáticas, empezaron a brotar manantiales y acuíferos que, hasta entonces, discurrían invisibles bajo el suelo. El caso más emblemático es el de la Fuente del Oro, dentro del término municipal de la capital. Fue el avance de las obras del ferrocarril el que permitió que este acuífero "viera la luz", transformando una trinchera ferroviaria en un punto de agua vital.

Esta relación entre el tren y el agua creó un microclima particular en la vía. Lo que para los ingenieros era a veces un problema —pues debían canalizar esas aguas para que no socavaran el balasto—, para la naturaleza y los habitantes locales fue un regalo. Muchas de estas fuentes, nacidas del tajo de la vía, pasaron a formar parte de la toponimia y la vida cotidiana de los pueblos, demostrando que el ferrocarril en Cuenca no solo trajo el hierro, sino que, en su camino, tuvo la capacidad de liberar la vida que latía escondida en las entrañas de la roca caliza.



## **CAPÍTULO 2: Vida de estación: El corazón que latía a 1.435 mm**

Si el primer capítulo fue una crónica de piedra y esfuerzo, este es un relato de vida. Una vez que la ingeniería venció a la geografía, los edificios que hoy languidecen en el olvido se convirtieron en los verdaderos centros neurálgicos de la provincia. La estación no era solo un lugar donde llegaba el tren; era la puerta al mundo, el escaparate de la modernidad y el termómetro de la salud de cada pueblo.

### **El ritual de la llegada: Mucho más que un horario**

En pueblos como Huete, Carboneras de Guadazaón, Chillarón o Cañada del Hoyo, la vida se organizaba en torno al horario ferroviario. No hacía falta reloj de pulsera: el silbato de la locomotora, resonando en la lejanía del valle, era la señal para que el pueblo se movilizara.

Era un ritual social sagrado. Los vecinos bajaban al andén aunque no tuvieran que viajar ni esperar a nadie. Se bajaba "a ver el tren". Aquel momento representaba el contacto con el exterior. Se intercambiaban periódicos de la capital, se recogían encargos y se observaba quién llegaba con aires de ciudad. La estación era el foro público, el lugar donde se daban las noticias y se comentaban las cosechas mientras el vapor envolvía los rostros de los curiosos.

### **El paisaje humano: Maletas de madera y el "Arca de Noé"**

El paisaje humano de los andenes de Cuenca era un reflejo fiel de la época. Los viajeros cargaban con pesados baúles de madera reforzados con listones, maletas de cartón piedra cerradas con correas de cuero y, sobre todo, el fardel de tela. En el tren de Cuenca se viajaba con la casa a cuestas. No era raro ver a familias enteras que se trasladaban para la siega o para buscar una vida mejor, llevando consigo hogazas de pan, quesos curados y la bota de vino que pasaba de mano en mano.

Un detalle que hoy nos resultaría pintoresco era el transporte de animales. En el tren convencional, especialmente en los "mixtos", era habitual que gallinas en jaulas de mimbre, algún cordero amarrado o perros de caza compartieran el viaje. El tren no era un entorno estéril; era una extensión del campo que se movía a golpe de pistón, donde el estrépito de la máquina se mezclaba con los ruidos de una granja itinerante.

### **La jerarquía y el hogar: Del Jefe de Estación a las casillas**

En este ecosistema, la autoridad máxima era el Jefe de Estación. Con su uniforme impoluto y su gorra de plato, era una figura de respeto absoluto, que en la localidad se ponía a la altura del Alcalde, el cabo de la Guardia Civil, el veterinario, el maestro, el boticario y al guna dama o caballero con mas estatus social. Muchos vivían en la planta superior de la estación, vinculando su vida familiar al paso de los convoyes.

Pero la línea era también una hilera de hogares invisibles: las casillas de los vigilantes de vía. Situadas cada pocos kilómetros en mitad de la nada, estas construcciones modestas albergaban a las familias encargadas del mantenimiento del raíl. Para ellos, el horizonte eran las dos cintas de acero. Los hijos de los guardavías crecían con el balasto como patio de recreo, en una soledad interrumpida solo por el paso del tren. Era una red humana de vigilancia que aseguraba que cada traviesa y cada tornillo estuvieran en su sitio, desafiando el aislamiento y el clima extremo de la Serranía.

#### El Economato: El supermercado sobre raíles

Para estas familias y el personal de estaciones pequeñas, el ferrocarril desplegaba una logística de protección única: el coche-economato. Este vagón era un almacén rodante que recorría la línea surtiendo de víveres —legumbres, aceite, harina o conservas— a quienes vivían lejos de los comercios.

Lo más significativo era su sistema de pago social: no se necesitaba efectivo. El importe de las compras se anotaba y se descontaba directamente de la nómina del mes siguiente. Este círculo de confianza garantizaba el sustento incluso en las peores épocas, creando un vínculo de lealtad inquebrantable entre el trabajador y "la casa". El vagón-economato era el símbolo de que, mientras estuvieras al servicio de la vía, la vía cuidaría de ti.

#### El Tren de las Aguadas: El milagro del agua corriente

Si el coche-economato alimentaba el cuerpo, el vagón cisterna (conocido popularmente como "el tren de las aguadas") era el que garantizaba la supervivencia básica. En muchos tramos de la línea, especialmente en zonas donde los acuíferos eran inexistentes o el agua era de una calidad ínfima —demasiado dura o salobre para el consumo humano—, la vida solo era posible gracias a este suministro sobre raíles.

#### La ingeniería del alivio: Tinajas y aljibes

Las casillas de vía, que a menudo eran construcciones dobles donde dos familias convivían separadas apenas por un tabique central, contaban con un sistema de almacenamiento rudimentario pero eficaz. Bajo el nivel del suelo, protegidas del sol y del calor, se enterraban grandes tinajas de barro. Cuando en la estación se avisaba de la fecha en la que pasaría el tren de las aguadas, se vivía un pequeño ritual: los casilleros procedían a limpiar a fondo el sedimento de las tinajas, dejándolas listas para recibir el agua nueva, que luego protegían con tapas de tablas de madera para evitar la suciedad.

En las estaciones, el proceso era más ambicioso. El agua se descargaba en depósitos aljibe situados también bajo el suelo. Para poder utilizarla, el personal ferroviario debía recurrir a una bomba manual de succión, un esfuerzo físico diario para elevar el agua y llenar los cántaros que abastecerían a la familia y a los viajeros. Aquel tren de las aguadas era el cordón umbilical que permitía que el mapa de Cuenca no tuviera "puntos muertos", asegurando que, incluso en los parajes más áridos, siempre hubiera un hogar ferroviario con el cántaro lleno.

"El hambre pasaba por la puerta, pero no entraba"

En los años más duros de la provincia, ser ferroviario era sinónimo de una paradoja: se era pobre en metálico, pero rico en seguridad. El sueldo de un empleado del ferrocarril estaba, por lo general, muy por debajo de lo que se podía ganar en otras actividades industriales o comerciales de la época. Sin embargo, tenía una virtud sagrada: era un salario fijo que nunca fallaba. En una España de jornales inciertos y cosechas que dependían del cielo, el ferroviario sabía que el día primero de mes su nómina estaría allí.

Esa estabilidad permitía que las familias, especialmente las que vivían en las casillas y estaciones rurales, desarrollaran una economía de subsistencia muy eficiente. Alrededor de las vías siempre había vida: el pequeño corral con pollos, conejos y algún cabrito, y ese huerto familiar que aprovechaba cualquier rastro de humedad para dar hortalizas. Era un complemento vital que convertía la casilla en una pequeña unidad de producción independiente.

El carbón y el "pacto del trueque"

Pero si algo definía la hermandad ferroviaria era el apoyo mutuo frente a la escasez. El frío de Cuenca no entendía de presupuestos, y los sacos de "bolas de carbón" que se compraban en el economato a menudo no alcanzaban para calentar los hogares durante todo el mes. Aquí entraba en juego la solidaridad extraoficial.

No era raro que, al paso de una locomotora de vapor por una casilla aislada, el maquinista y el fogonero, en un gesto rápido y discreto, soltara un determinado volumen de carbón de la caldera. Aquel "oro negro" sobrante era el combustible que mantenía viva la estufa de la familia del guardavías. A cambio, el favor se devolvía con lo que la tierra ofrecía: una pieza de caza, una docena de huevos o un queso de la zona. Eran intercambios de caballeros, una red de favores que no figuraba en ningún reglamento de la Compañía, pero que permitía que, mientras el tren siguiera rodando, el frío y el hambre se quedaran siempre al otro lado de la puerta.



### CAPÍTULO 3: Los centinelas del hierro: El factor humano

Si las vías eran las venas y las locomotoras el corazón de la línea, el personal ferroviario era el alma que insuflaba vida a todo el sistema. Ser ferroviario en la Cuenca del siglo XX no era simplemente un oficio; era una forma de identidad, casi una fraternidad civil con sus propias reglas, su lenguaje y un orgullo de pertenencia que se heredaba, a menudo, de padres a hijos.

#### Los Señores del Andén: Jefes de Estación y Factores

El Jefe de Estación era la encarnación de la autoridad de la Compañía. Su presencia en el andén, impecable y solemne, garantizaba que el orden no se rompiera. En la memoria colectiva de nuestra línea resuenan nombres que impusieron su sello personal en cada parada. Imposible olvidar a Dionisio Torres, cuya presencia marcó época en estaciones clave como Huete y Chillarón.

En la importancia estratégica de Tarancón, apellidos como Burgos y León se convirtieron en sinónimo de la gestión ferroviaria. Ya en tiempos más recientes, en la capital conquense, figuras como Emilio Córdoba, Cañas y Cándido Murillo fueron los últimos guardianes de una tradición de mando que unía la eficacia con el trato humano, siendo los rostros que daban la bienvenida y despedían a miles de viajeros.

#### Los Capitanes de la tracción: Maquinistas de leyenda

Vistos desde los ojos de un niño, los maquinistas eran figuras mitológicas que domaban bestias de metal. Sus apodos y nombres corrían de estación en estación como parte de la épica ferroviaria. Recordamos al apodado "El Chino" o a Cañamares, a quien todos conocían como "El Obispo".

La seguridad del pasaje en las difíciles rampas de la sierra dependía de la pericia de hombres como Julián de los Santos, Delgado Torrijos, Botia o Laín. Ellos, junto a sus ayudantes o auxiliares de cabina, formaban la "pareja del tren", una unidad indisoluble que conocía cada crujido del motor y cada curva del trayecto.

#### Los Interventores: El orden dentro del vagón

Dentro del tren, el interventor era el soberano. Personajes entrañables como, Huélamo, Quintero y Emilio marcaron una época, sucedidos por la profesionalidad de Chema De la Torre, Carlos Higuera, el popular "Ropi" y, por supuesto, la figura inolvidable y querida de Loli Hernández Navarro, quien con su cercanía demostró que el uniforme también tenía corazón.

#### Los guardianes de la vía: El sacrificio de Via y Obras

Pero si hay un sector que encarna la dureza extrema, es el personal de mantenimiento de los cantones. Los Jefes de Distrito como Bravo o León (padre del mencionado Jefe de Estación de Tarancón) coordinaban un esfuerzo hercúleo. Destaca la figura de Máximo Laín, cuya labor sindical fue histórica al lograr que el personal dejara de vivir en barracones de traviesas desechadas para tener "cuartos de agentes" dignos, con duchas y mesas, como los dobles de Huete o los de Ocaña, Aranjuez y Pinto.

Nombres como Alonso en Aranjuez, Murillo, Emeterio o José Antonio Moreno (aquellos "Talapinos" que llegaron con la sabiduría de las Explotaciones Forestales) fueron los que mantuvieron el carril a salvo. Bajo el mando de capataces como Juan "el Negro", Guindel, Vizcaíno, Juanito Grifo, Ricardo "Tacolo" y el último de la estirpe, Agustín, se forjó una legión de obreros especializados.

En Huete, nombres como Felipe Bonilla, Nicasio Soria y su primo Maximino, Herminio Huélamo o Antonio Corpa representaron la mano de obra que nunca fallaba. Y cómo no recordar a la dresina KLV 53, conocida por todos como "La Eulogia" en honor a su conductor Eulogio Corpa, o el trabajo artesanal de Gregorio Muñoz "el pedrero" sin olvidarse de Pedro Soria, Gabriel, o Paco Llorente y los del servicio eléctrico como Rafa Bonilla. Todos ellos, y un sinfín de nombres más, fueron los verdaderos "centinelas del hierro" que permitieron que, durante más de un siglo, el tren de Cuenca nunca dejara de latir.



## **CAPÍTULO 4: El gigante de hierro en marcha: Humo, vapor y traqueteo**

Abandonar el andén para subir al tren era cruzar una frontera hacia un mundo de sensaciones. En el tren convencional de Cuenca, el tiempo no se medía en minutos, sino en paisajes, sonidos y olores que se grababan a fuego en la memoria de quien, siendo niño, se asomaba por primera vez a la ventanilla.

### **1. Las máquinas que dominaron la sierra**

Vistas de cerca, las locomotoras de vapor eran auténticas catedrales de hierro. El sonido rítmico del escape, el olor penetrante a carbón quemado mezclado con aceite caliente y el imponente penacho de humo negro eran la señal de que el gigante estaba vivo. Aquellas máquinas necesitaban ser domadas por el maquinista y el fogonero en una danza de fuego y acero que permitía al convoy desafiar las pendientes de nuestra geografía. Con los años, el rugido del vapor dio paso al ronroneo de los ferrobuses y las locomotoras diésel, cambiando la banda sonora de la vía, pero manteniendo intacto el espíritu del viaje.

### **2. La arquitectura del trayecto: El interior del vagón**

El viaje era un espacio democrático y social. Los compartimentos con pasillos laterales invitaban a compartir confidencias, prensa y viandas entre desconocidos que, durante unas horas, se convertían en familia. El "clac-clac" constante del carril contra las juntas de las vías marcaba el ritmo de las conversaciones. En invierno, el frío de la Serranía intentaba filtrarse por los marcos, mientras los cristales empañados servían de lienzo para los dedos de los niños, y el calor de la calefacción central luchaba por mantener el confort frente a los paisajes nevados que desfilaban al otro lado.

### **3. El espectáculo de Huete: Agua y cristal**

Si había un tramo que despertaba una expectación especial, era el paso por las inmediaciones de **Huete**. Los viajeros habituales y los niños curiosos nos preparábamos

con antelación, aguzando la vista para no perdernos un fenómeno de la naturaleza que parecía coreografiado por el propio paso del tren.

En un instante mágico, aparecía ante nosotros el **Borbotón**, ese manantial fabuloso que brotaba con una fuerza inusitada, recordándonos que bajo el hierro latía la vida del agua. Pero el espectáculo no terminaba ahí; al adentrarnos en las trincheras, las paredes de roca cobraban vida propia. Los reflejos y brillos de los cristales de **yeso** (el antiguo *lapis specularis* que ya maravilló a los romanos) convertían el paso del tren en un viaje a través de una cueva de tesoros. El sol, al incidir sobre el mineral, multiplicaba los destellos, transformando la trinchera en una galería de espejos que iluminaba los rostros de quienes observábamos asombrados desde el vagón.

#### **4. El Tren Correo: El cartero de la provincia**

No podemos olvidar que este movimiento constante servía a un propósito mayor: la comunicación. El **vagón postal** era el cordón umbilical que mantenía a los pueblos conectados con el resto del mundo. Ver la saca de correos volar del vagón al andén en las paradas más breves era un espectáculo de precisión. El tren no solo transportaba personas y mercancías; transportaba las cartas, los giros y las noticias que mantenían viva la esperanza y la unión entre las familias conquenses.

#### **5. El "Safari" del carril: La vida en los terraplenes**

Uno de los mayores privilegios de viajar a la velocidad del tren convencional era la posibilidad de observar la fauna que habitaba los márgenes de la vía. En la mítica cuesta de Ocaña, los niños nos pegábamos al cristal para contar los conejos que correteaban por las trincheras y terraplenes, asustados apenas un instante por la sombra del convoy.

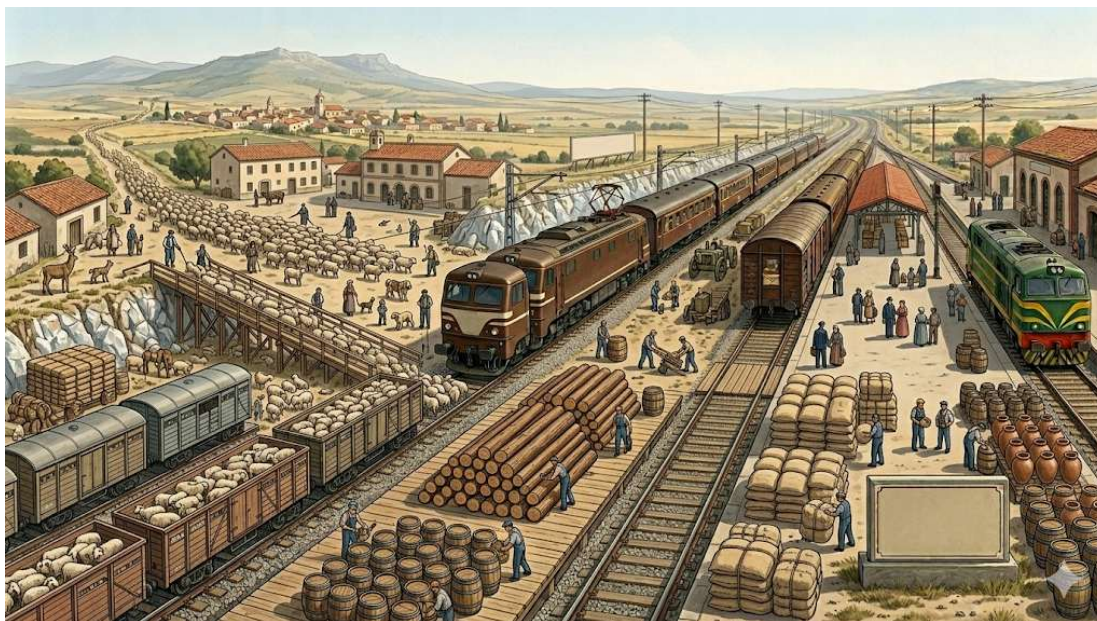
Al avanzar la primavera, los campos de cereales y los olivares entre Santa Cruz de la Zarza y Villarrubia de Santiago nos regalaban una visión majestuosa: las avutardas, esas reinas de la estepa que destacaban entre el verde y el plata de los olivos. No era raro divisar la silueta furtiva de algún zorro, el rastro de los jabalíes en los barbechos y, en los últimos tiempos, la elegante y nerviosa figura de los corzos que, desde una distancia prudencial, observaban el paso del tren con las orejas tiesas, listos para saltar ante el menor cambio de ritmo de la máquina y las rapaces que apostadas en la cruceta de los postes telefónicos, levantaban el vuelo al aproximarse el tren.

#### **6. Relatos al son del traqueteo: Sotoca y Chillarón**

El tren era también un espacio para la literatura oral. Al fondo, divisando el pueblo de Sotoca, siempre surgía la voz de algún viajero veterano dispuesto a contar la historia de la "viga atravesada", una de esas leyendas locales que se transmitían de asiento en asiento. Y un poco más adelante, al acercarnos a la capital, el ambiente se cargaba de misterio con el relato de la culebra de Chillarón.

Estas historias, mezcladas con el paisaje de la Alcarria y la Serranía, convertían el trayecto en algo más que un desplazamiento; era una lección de vida, de naturaleza y de folclore que solo podía suceder allí, entre el traqueteo de los vagones y la mirada curiosa a través de la ventanilla.

Los viajes del cantautor que accedía al tren en Huete por ser la localidad con tren mas cercana a su pueblo natal, hasta Aranjuez, donde merendaba una torta de azúcar y un café y continuaba su viaje hacia el sur peninsular y a ese recuerdo le compuso una canción.



## **CAPÍTULO 5: Estaciones que son Oasis: Los muelles de la vida**

Las estaciones de la línea Cuenca-Valencia no eran solo edificios de espera; eran verdaderos puertos secos, pulmones económicos por donde respiraba la provincia. Cada muelle de carga, cada báscula y cada vía de apartadero contaba una historia de esfuerzo, comercio y supervivencia.

### **1. El gran viaje del ganado: De la vía a la Cañada**

Uno de los espectáculos más impresionantes que presenciaron nuestros raíles fue la trashumancia ferroviaria. En primavera y otoño, la línea se transformaba en el camino de hierro de los pastores. Trenes cargados de ganado procedentes de las dehesas de Andalucía y Extremadura llegaban a Aranjuez para encarar nuestra línea hacia el corazón de Cuenca.

El punto neurálgico de esta epopeya era la estación de Chillarón. Allí, el aire se llenaba del balido de miles de ovejas y el ladrido de los mastines. El desembarque era un ritual de precisión y ruido; una vez en tierra, los pastores conducían a los rebaños para enlazar con la Cañada Real, iniciando el ascenso a pie hacia los pastos frescos de la Serranía Alta. El ferrocarril no sustituyó a la trashumancia, la hizo posible en los tiempos modernos, ahorrando semanas de camino penoso a los animales y manteniendo vivo un oficio milenario que definía nuestra identidad.

## 2. Muelles que olían a resina y cereal

Cada estación tenía su propia "especialidad" según la tierra que la rodeaba. En los muelles se acumulaba la riqueza de Cuenca esperando su salida hacia Valencia o Madrid:

La madera y la resina: En las estaciones de la sierra, los troncos de pino se apilaban en los cargaderos, dejando ese aroma a resina fresca que se mezclaba con el humo de la locomotora.

El cereal y la lana: En la zona de la Alcarria, especialmente en Huete y Tarancón, el muelle era el reino del grano. Los sacos se estibaban en los vagones, mientras el polvo del cereal suspendido en el aire brillaba bajo el sol de la tarde.

El vino y el aceite: Las tinajas y barricas de las zonas de Ocaña, Santa Cruz de la Zarza o Villarrubia de Santiago viajaban en tren, llevando el sabor de nuestra tierra a las mesas de la capital.

## 3. La Estación: Plaza Mayor del pueblo

Más allá del negocio, la estación era un oasis social. En pueblos aislados, era el lugar de las noticias frescas y el contacto con el exterior. El Jefe de Estación y los factores no solo gestionaban convoyes, sino que eran el enlace humano con el mundo. El muelle no solo servía para cargar mercancía; era el escenario de los últimos abrazos y el lugar donde se cerraban tratos con un apretón de manos al paso del tren correo.



## CAPÍTULO 6: Los Arrancavías: El asalto a la memoria

Si los capítulos anteriores han sido un canto a la vida, al esfuerzo y a la identidad de una tierra, este capítulo es el acta de una traición. La historia de la línea Aranjuez-Cuenca-Valencia no terminó por agotamiento natural, ni por falta de viajeros, ni por obsolescencia técnica. Terminó porque una voluntad política, ciega a la realidad rural y sedienta de asfalto y ladrillo, decidió que nuestras vías estorbaban.

### 1. Los "Arrancavías" sin rostro

En la memoria popular han quedado grabados como los "Arrancavías". No importa hoy recordar sus nombres de pila, pues sus actos los definen mejor que sus apellidos. Hablamos de aquellos que ostentaban —y ostentan— cargos institucionales de relevancia; hombres y mujeres que, alineados por la disciplina de partido y el interés personal, dieron la espalda a los ayuntamientos de la Serranía y la Alcarria.

Estos gestores, que nunca palearon carbón ni sintieron el frío de un muelle de carga en enero, decidieron desde Madrid, Toledo y los despachos de la capital conculcarse que el tren convencional era un "estorbo" para sus planes de futuro.

### 2. El caballo de Troya: El Plan X Cuenca

Bajo un nombre que pretendía sonar a modernidad y estrategia, el Plan X Cuenca se presentó como la solución definitiva. Pero detrás de la propaganda institucional no había una mejora de las comunicaciones, sino un desmantelamiento programado. Fue un plan diseñado no para los ciudadanos, sino contra ellos.

Prometieron autobuses que nunca igualarían la dignidad del raíl y "vías verdes" que no son sino el cadáver de un progreso que nos arrebataron. Fue la excusa perfecta para justificar

el abandono de las inversiones, dejando que la infraestructura se degradara hasta poder decir, con cinismo, que el tren ya no era "eficiente".

### 3. La especulación tras el desmantelamiento

El verdadero motor de esta tragedia no es la movilidad, sino la especulación urbanística. El tren, que durante un siglo fue el centro de la vida social, pasó a ser visto como una barrera que impedía el negocio del ladrillo. En la capital, el suelo que ocupaban las vías y la estación se convirtió en el oscuro objeto del deseo para planes urbanísticos denostados que solo benefician a unos pocos, ignorando el valor patrimonial, histórico y sentimental de la línea.

Quisieron quitar las vías para poner hormigón, olvidando que sobre ese suelo no solo había hierro, sino los recuerdos de generaciones de conqueses que vieron en el tren su ventana al mundo.

### 4. Un silencio cómplice

Lo más doloroso de este proceso no fue solo la decisión de los "Arrancavías", sino el silencio cómplice de quienes debieron defender a su provincia. La alineación política pesó más que el bienestar de los pueblos. Se ignoraron las manifestaciones, se despreciaron los informes técnicos y se cerraron los oídos al clamor de una Cuenca que se negaba a ser una ciudad aislada.

Conclusión: El eco que no se apaga

Podrán arrancar los raíles, podrán vender los terrenos y podrán borrar las estaciones de los mapas oficiales, pero no podrán desmantelar la memoria. Este libro nace para que, cuando el hormigón cubra lo que un día fue camino de hierro, los hijos de Cuenca sepan que hubo una vez un tren que nos unía, unos hombres que lo cuidaron y unos políticos que, por intereses ajenos al pueblo, decidieron matarlo.



## CAPÍTULO 7: Los Defensores de la Vía: Resistencia en el andén

Mientras en los despachos se firmaban sentencias de muerte, en los andenes y en las plazas nació una marea de dignidad. Este capítulo es un homenaje a las plataformas, asociaciones y ciudadanos anónimos que se negaron a aceptar el silencio como respuesta.

### 1. Las Plataformas: La voz del territorio

Desde la Serranía hasta la Alcarria, surgieron colectivos que entendieron que perder el tren era perder el derecho al futuro. Estas plataformas en defensa del ferrocarril público, social y sostenible se convirtieron en los verdaderos expertos técnicos, rebatiendo con datos cada mentira del Plan X Cuenca. Fueron ellos quienes recordaron que el tren no es un gasto, sino una inversión en derechos humanos y cohesión territorial.

### 2. La Constancia del Martes: Los Plantes de la dignidad

Mención especial merece ese grupo incombustible de ciudadanos que, con una disciplina casi ferroviaria, se dan cita cada martes por la tarde. Bajo el sol del verano o el frío cortante del invierno conquense, sus plantes de protesta y reivindicación del tren regional se han convertido en un símbolo de resistencia.

No son solo protestas; son actos de presencia que dicen: "Seguimos aquí, no nos hemos ido y no nos vamos a callar". Ese plantón semanal es el recordatorio constante de que la conciencia de un pueblo no se puede dismantelar con una excavadora. Cada martes, ellos mantienen encendida la señal de "vía libre" en el corazón de la ciudad.

### 3. La lucha en los tribunales y en la calle

Desde las grandes manifestaciones que tiñeron de color las calles de Cuenca, hasta las batallas jurídicas para frenar el levantamiento de las vías, la sociedad civil ha demostrado ir por delante de sus representantes políticos. Este capítulo honra a quienes pusieron su tiempo, su dinero y su energía para interponer recursos, organizar marchas y mantener viva la llama de la esperanza cuando todo parecía perdido.

## CAPÍTULO 8: LA ALTERNATIVA SILENCIADA: INTEGRACIÓN FRENTE A ELIMINACIÓN



### CAPÍTULO 8: la alternativa silenciada: Integración frente a eliminación

Frente al discurso del "todo o nada" de los Arrancavías, existen soluciones técnicas modernas que permiten que el tren y la ciudad convivan sin barreras. No es necesario arrancar las vías para "coser" la ciudad; basta con evolucionar la infraestructura.

**Vía en placa y urbanismo integrador:** La tecnología de vía en placa permite eliminar el balasto (las piedras) y las traviesas tradicionales, integrando los raíles a ras de suelo en superficies pavimentadas o ajardinadas. Esto permite que peatones y vehículos crucen la zona ferroviaria con total seguridad y comodidad, eliminando el efecto "barrera" sin perder la conexión ferroviaria. Cuenca podría haber tenido un bulevar verde donde el tren conviviera con el paseo ciudadano.

**El Tren de Hidrógeno: Energía limpia para la Serranía:** En pleno siglo XXI, la excusa de la contaminación o el ruido ya no se sostiene. Los trenes propulsados por hidrógeno verde son una realidad que encaja perfectamente con el entorno natural de nuestra provincia.

Son silenciosos, emiten únicamente vapor de agua y aprovechan la infraestructura existente, convirtiendo a la línea Cuenca-Valencia en un referente europeo de transporte ecológico y sostenible.

Fondos Next Generation: El tren que Europa sí quiere: Mientras los gestores locales se empeñaban en desmantelar, la Unión Europea ponía sobre la mesa los fondos Next Generation. Estos recursos están diseñados precisamente para la movilidad sostenible y la cohesión territorial. Había financiación para modernizar la vía, para la digitalización de la seguridad y para la transición energética de los convoyes. Renunciar al tren fue, en realidad, renunciar a una de las mayores inversiones europeas de nuestra historia reciente.

#### 6. La oportunidad perdida: Puertos Secos y Estrategia Logística

La destrucción de la línea es aún más incomprensible cuando se analiza el potencial logístico que se ha ignorado. Una gestión con visión de futuro habría apostado por la creación de infraestructuras clave que habrían generado riqueza y empleo estable:

El Puerto Seco de Tarancón: Por su ubicación estratégica como puerta de Madrid y nudo de comunicaciones, Tarancón estaba llamado a ser un gran centro de recepción y distribución de mercancías por ferrocarril, aliviando el colapso de las carreteras y abaratando costes para las empresas de la zona.

La Plataforma Logística de La Melgosa: En la llanura de esta pedanía conquense, existe el espacio ideal para desarrollar un puerto seco que diera servicio a la capital y a la Serranía, conectando nuestra producción directamente con el puerto de Valencia y el resto de Europa.

La Variante de Mercancías (Conexión La Melgosa-Chillarón): La solución a la supuesta "barrera" urbanística de la capital no era quitar el tren, sino construir una variante ferroviaria. Una nueva traza que conectara los puntos entre La Melgosa y Chillarón habría permitido que los trenes de mercancías rodearan el núcleo urbano, dejando la vía actual para un transporte de pasajeros ligero, silencioso e integrado (tipo tren-tram o vía en placa).

Con la llegada de los fondos Next Generation, Cuenca tenía la oportunidad histórica de financiar este bypass ferroviario y los nodos logísticos. Se prefirió, sin embargo, el camino corto del desmantelamiento, condenando a la provincia a perder el tren de la logística moderna y la sostenibilidad que Europa está impulsando.

## SINOPSIS:

Vías de Memoria, Vías de Olvido

¿Puede un tren ser el alma de una provincia?

Para los pueblos de la Serranía y la Alcarria, el ferrocarril Aranjuez-Cuenca-Valencia no fue solo hierro y humo; fue el hilo que tejió sus vidas durante más de un siglo. En estas páginas, el autor nos invita a subirnos a un convoy que viaja entre el recuerdo y la indignación.

Desde la épica de su construcción entre barrenos y piedra, hasta la vida cotidiana de sus estaciones —oasis de encuentro donde el tiempo se detenía—, este libro rescata del olvido los nombres de quienes mantuvieron vivo el latido del carril. Es un viaje sensorial por los destellos del lapis specularis en Huete, el bullicio de la trashumancia en Chillarón y el safari natural de la cuesta de Ocaña.

Pero es también un grito necesario contra el silencio. Con rigor y valentía, se denuncia la traición de los llamados "Arrancavías" y el denostado Plan X Cuenca, desvelando los intereses especuladores que prefirieron el hormigón al progreso sostenible.

"Vías de Memoria, Vías de Olvido" no es solo un homenaje al pasado; es una propuesta de futuro. A través del hidrógeno verde, la vía en placa y el potencial logístico de los puertos secos, el autor demuestra que el tren no murió por falta de futuro, sino por falta de voluntad.

Una lectura imprescindible para entender lo que fuimos y luchar por lo que todavía podemos recuperar.