

ACTOS COMEMORATIVOS DEL "CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN EL ALTO PALANCIA (1898-1998)"

- Vicente Gómez Benedito -

Una exposición itinerante para recordar a un tren viajero.

El 17 de abril, Soneja daba la salida a una exposición muy especial, una exposición que conmemoraba el centenario del ferrocarril en el Alto Palancia. Fotografías, planos, maquetas, gorras, farolas e infinidad de objetos, componían un auténtico vagón cultural trashumante.

Y Soneja agasajó cumplidamente al antiguo Central de Aragón. Razones le sobraban, varias generaciones de sonejeros han trabajado entre las calderas y la estación, otros llegaron como ferroviarios y fijaron su residencia en la población para siempre. Pero, nadie en Soneja ha sido ajeno al camino de hierro.

Como el tren en sus mejores tiempos, la exposición consiguió congrega ciudadanos de toda edad y condición a lo largo de dos intensas semanas. Recuerdos, nostalgia, ilusión y, sobre todo, fascinación, se unieron en la evocación de fotografías cargadas de romanticismo y objetos ferroviarios entrañables.

Igual suerte tuvieron los conferenciantes, que se habían juramentado en acompañar a la exposición en todas las estaciones que recalara. Vicente Gómez habló sobre ¡Los inicios del ferrocarril en el valle del Palancia! y Miguel A. Piqueras rememoró las glorias y

desdichas de su fiel compañera "El camino de Sierra Menera".

Cumplida la visita a Soneja, la exposición



ACTOS CONMEMORATIVOS

AYUNTAMIENTO DE CAUDIEL • AYUNTAMIENTO DE SEGORBE • AYUNTAMIENTO DE SONEJA

AYUNTAMIENTO DE JERICA

ORGANIZA:
INSTITUTO DE CULTURA ALTO PALANCIA

**CENTENARIO DEL FERROCARRIL,
1898 - 1998
EN EL ALTO PALANCIA**

SONEJA, DEL 17 AL 29 DE ABRIL
SEGORBE, DEL 2 AL 24 DE MAYO (Centro Cultural)
CAUDIEL, DEL 30 DE MAYO AL 14 DE JUNIO (Salón Cultural)
JERICA, DEL 19 AL 28 DE JUNIO

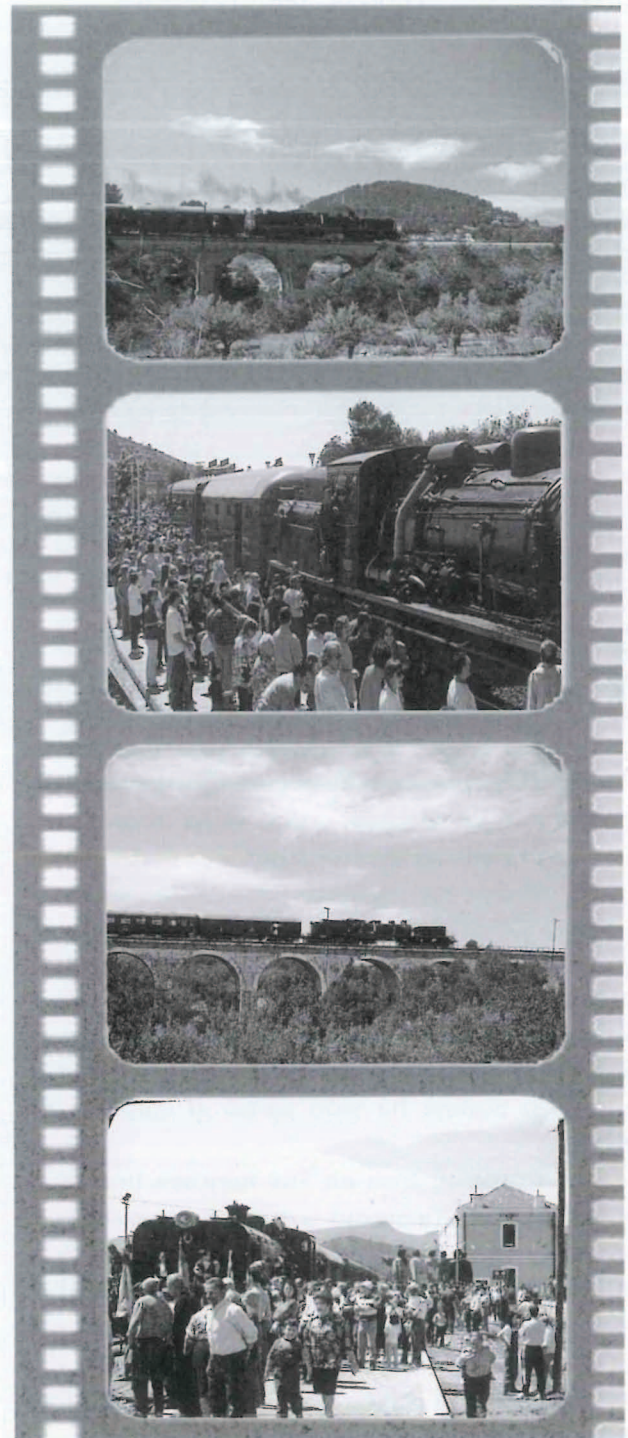
siguió su camino hacia Segorbe. El día 2 de mayo abrió sus puertas y con ellas tres semanas cargadas de diversos actos que consiguieron volcar a los segorbinos con su tren. Un tren que había pasado los últimos años entre el olvido y la indiferencia de los habitantes de la ciudad. Fue, como mucha gente apuntó, la exposición de los niños. Ninguna exposición había convocado antes tantos niños, unos en edad y otros de corazón. No era para menos, la fascinación de los trenes recreó la imaginación de los más pequeños y volvió a la infancia a los que ya acumulamos recuerdos.

Segorbe también pudo escuchar las conferencias programadas en todas las poblaciones, a las que se unió el acento cubano de Imylcy Balboa, recordándonos en su conferencia "150 años de ferrocarril: de Cuba a España", como el primer ferrocarril español no se construyó en la Península, sino en la caribeña isla de Cuba, bajo los auspicios del negocio azucarero.

Exposición, conferencias, sorteo nacional de lotería conmemorativa, despliegue de trenes de vapor a escala para disfrute de los más pequeños, proyecciones cinematográficas, ... Una oferta a todo tren.

Superado el ecuador de la conmemoración, la exposición viajera enfiló las rampas que nos aproximan a Caudiel. Si alguna población de nuestra comarca ha sentido siempre de forma especial el tren, ésa ha sido Caudiel. Nietos, hijos, parientes, conocidos de ferroviarios, todos en Caudiel presumen de disponer de un lugar bajo los negrísimos penachos de humo que lanzan al viento los recuerdos de las locomotoras de vapor. Central y Minero, Minero y Central, sus vías rodeaban a la villa y siguen envolviendo a la memoria colectiva.

Exposición y conferencias permitieron que el ferrocarril volviera a brillar en Caudiel con luz propia durante la primera quincena de junio. E igual recibimiento dio Jérica a los actos conmemorativos durante las dos últimas semanas del mes. Jérica, siempre reivindicativa en el tema ferroviario, supo dar un más que cumplido fin de programa a una conmemoración que pretendió



De arriba a abajo:

- El "Tren del Centenario" atravesando el viaducto del Juncar (foto: J. Górriz).
- Recibimiento en la estación de Soneja (foto: J. Corchado).
- Cruzando el viaducto de la rambla de Rovira (foto: M. Aroca).
- Recibimiento en la estación de Segorbe (foto: V. Gómez).

ser comarcal y acabó haciendo comarca.

El tren más esperado.

A las diez de la mañana del sábado 23 de mayo, en la estación del Norte de Valencia se daba la salida a un convoy nada habitual, el que se anunciaba en la megafonía como el "Tren del Centenario". No hacía falta preguntar en qué andén se hallaba situado, la nube de fotógrafos y curiosos denunciaban su presencia.

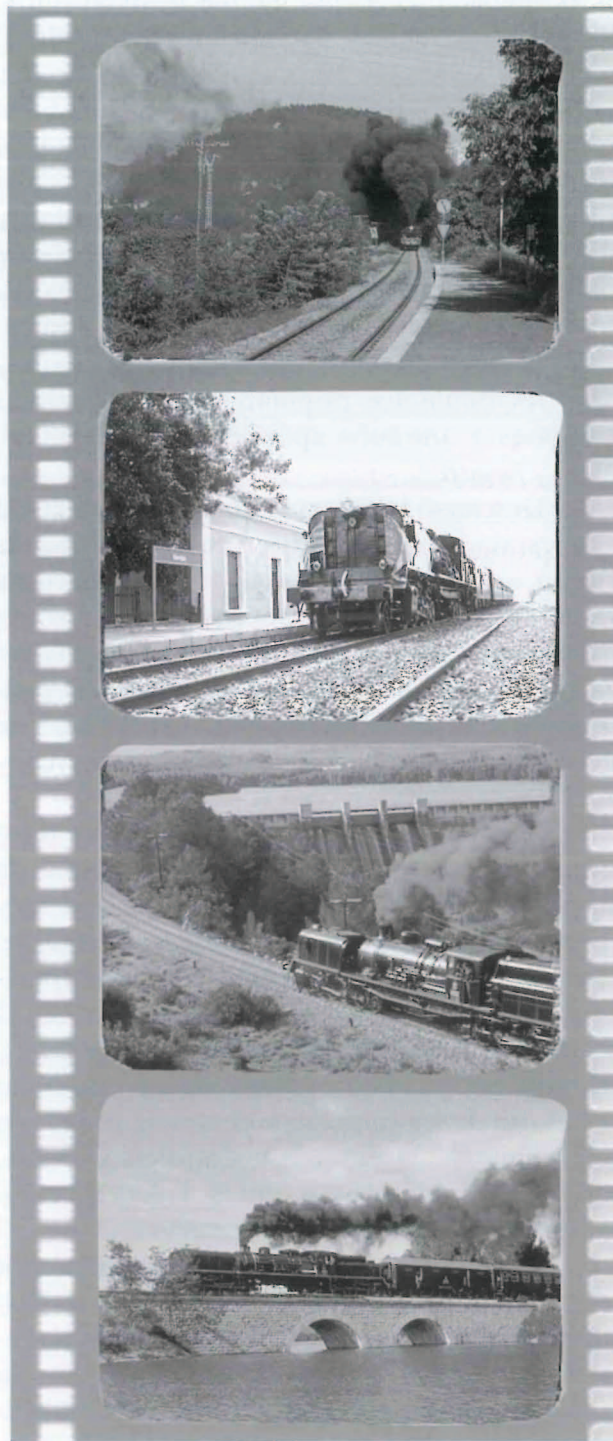
Los pueblos del Palancia iban a conmemorar los cien años de tren, reviviendo un viaje a vapor con la locomotora más emblemática que tuvo la línea férrea: la Garratt.

Un espléndida y bien conservada Garratt Doble Mikado, la popular "Garrafeta", se había desplazado desde Lleida para volver a saborear las interminables rampas del serpenteante Palancia y disfrutar de sus incomparables paisajes.

La expectación creada por el viaje superó las estimaciones más venturosas. A la curiosidad e interés de las poblaciones que iba a recorrer la garrafeta, se unía una legión bien definida, "los cazadores de trenes". Cualquiera circulación de trenes a vapor congrega, por remoto que sea el lugar, a cientos de fotógrafos amantes del tren. Y ésta era una ocasión muy especial. Unos y otros, habitantes del Palancia y enamorados del tren, sabían que se encontraban ante un viaje extraordinario y, posiblemente, irrepetible. Una "Garrafeta" volvía a recorrer la línea que la hizo popular, que la aupó entre sus compañeras de vapor, que le permitió entrar en la leyenda a la sombra de los puertos de Ragudo y Escandón.

Y la expectación no quedó defraudada. El viejo centauro de hierro salió esplendoroso de la estación del Norte de Valencia, expulsando vapor por todas las juntas y con un negrísimo penacho de humo sobre la vertical de la máquina, delatando la singularidad del viaje que emprendíamos.

En el recorrido hasta Sagunto, el convoy parecía escoltado por un ejército de fotógrafos, apostados en los lugares más inverosímiles. Llegados a la estación de la antigua Morvedre, y



De arriba a abajo:

- Llegando al apeadero de Segorbe-Arrabal (foto: J. Górriz).
- Saliendo de la Estación de Navajas (foto: M. Aroca).
- Saliendo del túnel de Navajas, al fondo el pantano del Regajo (foto: J. Corchado).
- Puente sobre el barranco de Caivier, en el pantano del Regajo (foto: R. Cardells).



tras la obligada recepción, el tren iniciaba su trayecto más esperado. Cualquier aficionado al ferrocarril, sabe que las mejores vistas de una máquina de vapor se consiguen cuando la locomotora sube rampas y se ve obligada a utilizar toda su potencia. Sudor transformado en cortinas de vapor y humo, elegancia y majestuosidad captadas en el instante más mágico. El esfuerzo de la máquina se vio largamente recompensado por interminables regueros de espectadores agolpados a los lados de la vía. Mención aparte requiere los recibimientos populares en las distintas estaciones y antiguos apeaderos, en especial, Soneja y Segorbe.

Descansó la máquina durante el mediodía en la estación de Segorbe, retomando por la tarde la actividad con varios itinerarios hasta Caudiel. Se pretendía transportar a las personas deseosas de experimentar o recordar un viaje a vapor, intención loable pero imposible, las peticiones habían desbordado con varios días de antelación el billeteaje de los transportes proyectados.

Si toda la línea férrea transcurre por unos paisajes preciosos, entre Segorbe y Caudiel la mirada no tiene descanso. Las faldas de Sopena y el mirador de las peñas de Agustina en Segorbe, la frondosa entrada en Navajas, las incomparables vistas del pantano del Regajo, en especial el viaducto del Hostalejo, el casco urbano de Jérica, perfilado con maestría geométrica y coronado por la torre de las campanas, centinela y símbolo de la comarca, la entrada a Caudiel. Cerezos, chopos, almendros, olivos, pinos. Paleta de colores, sucesión de relieves sin descanso.

Y si el sábado terminaba engalanado por la contemplación del paisaje, el domingo se despertaba preparado para las emociones más intensas. El tren volvía a partir de Segorbe, pero su destino se prolongaba hasta Teruel. Dos auténticos hitos esperaban a los viajeros a lo largo de la mañana. Primero los 15 kms. que separan la estación de Caudiel (616 mts. de altitud) y Bejís-Torás (930 mts.), una rampa ininterrumpida de 21,5 milímetros por metro, acompañada de una sucesión de curvas y contracurvas de 300 mts. de

radio. Y llegados al altiplano turolense, el escalón de Pto. Escandón a Teruel de idénticas características, aunque en esta ocasión, y para respiro de la máquina, la dificultad se superaría en el viaje de vuelta.

Los puntos estratégicos ya habían sido tomados al asalto de buena mañana. En los peñascos que otean los viaductos de la Fuensanta, las cámaras se habrían sitio con dificultad. Masadas Blancas se convirtió en una atalaya para dar fe del esfuerzo de la máquina tras varios kilómetros de incansable ascender. La vieja y abandonada estación de Bejís-Torás revivió entre el concurrido gentío. Y como colofón Barracas.

Incluso en el trayecto de vuelta de Teruel, prácticamente de noche y acompañados por la lluvia, muchos apasionados del ferrocarril no quisieron abandonar a la Garrafeta. A las once de la noche, la locomotora realizaba en Segorbe su última parada en nuestra comarca camino de Valencia. Los maquinistas se despidieron como mejor pueden y saben hacer, derrochando todo el vapor permitido por la máquina y dejando a la estación cubierta con un fantástico velo.

El viaje más esperado se había consumado y desde ese instante a los recuerdos de las viejas garrafetas, que comenzaron en los años treinta a surcar nuestras tierras, se unió la compañera que tuvo la fortuna de recordarlas, la garrafeta del centenario

Un centenario emotivo y reivindicativo.

La conmemoración del centenario del ferrocarril en el Alto Palancia, tuvo desde el inicio del proyecto, una finalidad reivindicativa. Recordar nuestro tren para perpetuarlo y mejorarlo. En un momento en el que el transporte ferroviario de la línea Valencia-Zaragoza pende de un frágil hilo, los actos del centenario se plantearon como un aldabonazo para fijar nuestra atención en un medio de transporte deseable y posible. Fieles al espíritu del proyecto, los actos programados incluían dos mesas redondas para debatir el futuro del ferrocarril.

La primera de ellas, con la presencia de los directores generales de transporte de Valencia y Aragón, el gerente de cercanías de RENFE en Valencia y un catedrático universitario, buscaba el análisis de la planificación ferroviaria. Y las intervenciones se movieron dentro de los márgenes previsibles. Por un lado, el recordatorio de las dificultades ya conocidas: la línea de cercanías con mayor déficit; las dificultades especiales de la vía y su estado actual; el enorme esfuerzo por mantener unos servicios, que, por cierto, a la mayoría nos parecen pacatos.

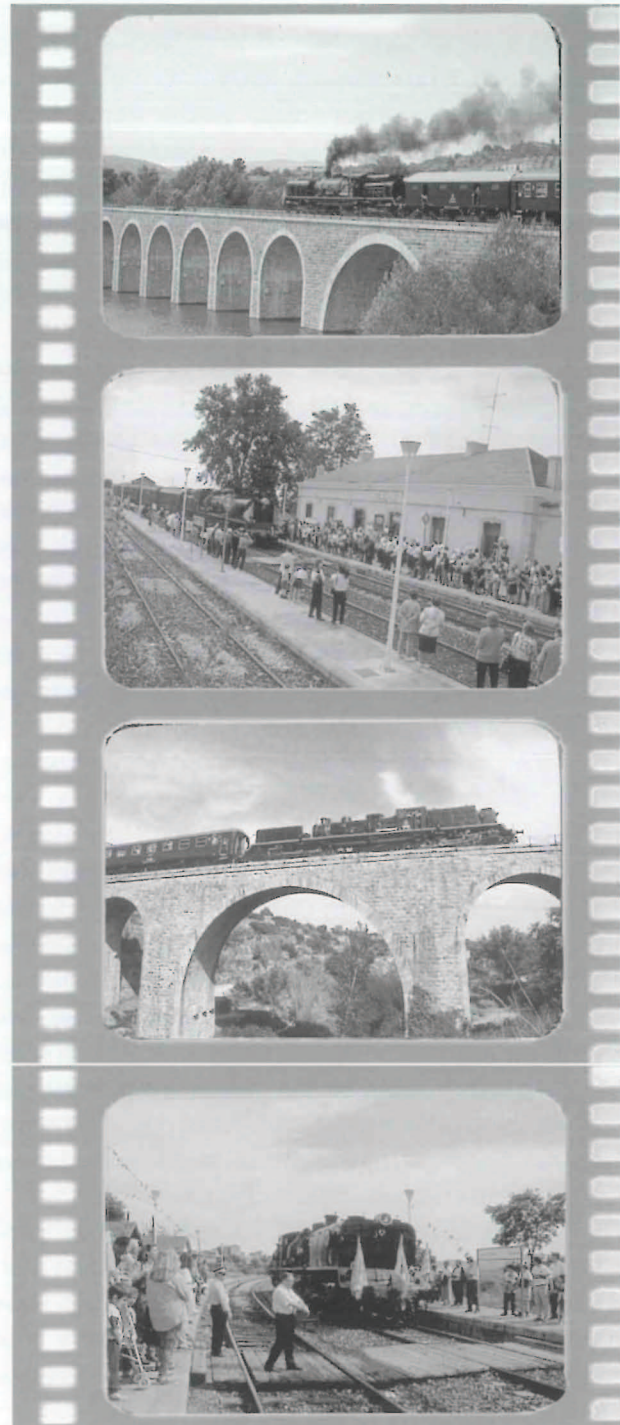
Y, por otra parte, los discursos que buscan alagar los oídos: una sociedad avanzada no puede abandonar el ferrocarril; nuestros vecinos europeos están retomando el tren para resolver importantes problemas ecológicos y menguar los accidentes de tráfico; España va a multiplicar sus transacciones con Europa en los próximos años y ese aumento del tráfico no podrán soportarlo los pasos fronterizos de Port-Bou e Irún, permitiendo impulsar el paso de Canfranc.

Pero, no olvidemos nuestra parte de compromiso. No podemos esperar que nuestros problemas se resuelvan por completo desde el exterior. Una de las intervenciones de la mesa redonda debería provocarnos, por elemental, una interesante reflexión: "Si todos los defensores del ferrocarril que veo hoy aquí subieran más en tren, la realidad sería bien distinta".

La segunda mesa redonda, celebrada un mes después en Caudiel, concitó adhesiones más que previsibles. Políticos y empresarios comarcales apoyaron y defendieron nuestra línea férrea. Destacar una propuesta que partió del público y que hizo suya la mesa, crear una "Plataforma comarcal en defensa del ferrocarril", a semejanza de la que funciona en la provincia de Teruel. Aquí queda el reto.

Desde el último vagón: epílogo.

Entre los meses de abril y junio, el ICAP ha desarrollado el programa de actividades más ambicioso en sus cuatro años de vida. La dificultad del proyecto no residía en la temática a desa-



De arriba a abajo:

- Viaducto del Hostalejo, en el pantano del Regajo (foto: V. Gómez).
- Recibimiento en la estación de Jérica-Viver (foto: V. Gómez).
- Atravesando el viaducto del barranco de Benafer, en la carretera de Jérica a Caudiel (foto: R. Cardells).
- Descanso en la estación de Caudiel (foto: J. Navarro).

rollar, ni tan siquiera en el considerable esfuerzo humano a desplegar. No, el principal obstáculo radicaba en plantear un proyecto cultural de ámbito comarcal. ¿Tan difícil podía llegar a ser celebrar conjuntamente un acto emotivo y reivindicativo como éste?. Y aunque lo fuera, ¿qué sentido tiene constituir una asociación cultural de ámbito y fines comarcales, si se amilana ante los problemas que genera su primera y última razón de ser?.

En este momento, cuando la comarca está más desunida que nunca, cuando el término Alto Palancia sólo sirve como arma arrojadiza y excusa para el enfrentamiento político. Hoy, ahora, 1998, la conmemoración del centenario del ferrocarril se pensó comarcal y ha sido comarcal. Y lo ha sido no por el empeño de los organizadores, lo ha sido por la respuesta de las ciudadanas y ciudadanos de esta comarca, porque el tren ha revivido unos lazos comunes que no aparcan las trifulcas políticas.

Las comarcas no se conforman exclusivamente, ni tan siquiera principalmente, sobre rasgos fisiográficos. Las comarcas tienen un acervo histórico y cultural común que las cohesiona. Las comarcas tienen sentido cuando existe una fuerte interrelación, cuando la dependencia funcional entre los municipios permite generar riqueza. Pero, para que esto ocurra, la comarca tiene que querer ser comarca. Y las propuestas colectivas sólo funcionan cuando los interesados demuestran su compromiso y voluntad de acuerdo. Mientras tanto, Alto Palancia no dejará de ser más que una etiqueta estereotipada.

El tren, nuestro tren, ha sido durante cien años un medio de comunicación que nos ha vertebrado como comarca, que nos ha unido, nos ha permitido comunicarnos con el exterior y acumular un importante poso de recuerdos, vivencias y relaciones.

Pero el tren nos sigue uniendo y debe seguir haciéndolo. El tren, nuestro tren, es un proyecto lo bastante importante para unir fuerzas y caminar juntos.



De arriba a abajo:

- Atravesando el viaducto de la Fuensanta. Al fondo su homónimo del Sierra Menera (foto: J. Górriz).
- Llegando a la estación abandonada de Torás-Bejís (foto: M. Aroca).
- Abandonando la comarca en la estación de Barracas (foto: F. Silvestre).