

Los primeros 75 años del Ferrocarril en Guadalajara

Su influencia en la industria y en el comercio.

Angel Mejía Asensio

946.19. Historia de las tierras de Guadalajara
946.19.7 Historia de la ciencia en Guadalajara
71. Planificación de la ciudad
7.03.19.4 Urbanismo en Guadalajara

Orígenes del ferrocarril en la ciudad de Guadalajara.

Con la inauguración el año 1848 del primer tramo del ferrocarril Barcelona-Mataró, comienza oficialmente su andadura en España este nuevo medio de transporte, aunque con un poco de retraso con relación a los ferrocarriles ingleses que habían comenzado su funcionamiento a principios del siglo XX. Fue el 21 de Febrero de 1804 cuando por primera vez una locomotora realizaba un trayecto por ferrocarril. Se trataba por la locomotora creada por el galés Richard Trevithick y el trayecto realizado fue desde los talleres de forjado de Penydarran, en Gales, hasta el pueblo de Abercynon. Sin embargo, hubo que esperar hasta 1929, momento en que George Stephenson concibe su famosa locomotora a vapor, para que los ferrocarriles adquieran su impulso definitivo. Y volviendo a nuestro país diremos que a esta primera línea siguieron otras, como las de Madrid-Aranjuez (1850-1851), Barcelona- Molins de Rey (1853), Barcelona-Granollers, etc.

La ciudad de Guadalajara, y, en su nombre, el Ayuntamiento que la representaba comenzó mucho antes de estas fechas a mostrar interés por la construcción de las vías férreas. En concreto, fue a través de un carta ¹ enviada al Ayuntamiento Constitucional de Guadalajara con fecha 1 de julio de 1844 por parte de la Junta de Socios Fundadores de la empresa del "Camino de Hierro de M^a Cristina de Madrid a Aranjuez", como base del que habría de prolongarse hasta Alicante.

En esta carta se le pide al Ayuntamiento, en la persona de su alcalde, que coopere utilizando su influencia en "las personas de mayor nota por sus fortunas y posición social que se hallen en el caso de secundar la realización del proyecto"². Lo que se pretendía no era otra cosa que buscar la mayor cantidad posible de accionistas, con el fin de llevar a buen término una empresa que tenía como

¹ AHMGU Legajo 798 a.

² Legajo anterior.

último objetivo acercar Madrid a un punto del Mediterráneo, en este caso Alicante, empleando para ello un tiempo de 7 horas y media, siendo Albacete escala importante en el trayecto; pero que su primer objetivo era, no lo olvidemos, unir Madrid con Aranjuez.

Junto a la carta fue enviada la proposición aceptada por S.M. con Real Orden del 23-4-1844 y los Estatutos de esta empresa ³, cuyo presidente era el Duque de Castrotorreño y su secretario era D. Pelegrín José Saavedra.

Esta primera toma de contacto con el ferrocarril sirvió para que la ciudad se fuera sensibilizando cada vez más con temas relacionados con el progreso y la favorable acogida que Europa había dado al ferrocarril como impulsor y creador de industrias. Desde este punto de vista hemos de ver el enorme interés con el que los representantes políticos de la ciudad acogieron las vías del ferrocarril; pero a pesar de todo este interés y a pesar de que pronto se tendieron las primeras traviesas en la ciudad, ésta no supo sacar provecho a esta gran oportunidad que se le ofrecía de crear industria y levantar una sociedad atrasada en todos los sentidos. Parece que todo el entusiasmo fue encaminado a participar en todos los proyectos y estudios de ferrocarriles que tuvieran algo que ver con la ciudad más que de sacar el máximo provecho a su paso por ella.

Ferrocarril Madrid-Guadalajara (1859)

El primer ferrocarril que tuvo su paso y parada en Guadalajara formaba parte del proyecto de unión de Madrid con Zaragoza. Este proyecto, dividido en secciones, puso como primer objetivo, unir Madrid con Guadalajara. El hecho tuvo lugar oficialmente el jueves 2 de junio de 1859, a las 11 de la mañana, momento en que fue inaugurada la primera sección de este ferrocarril. La empresa constructora fue “ Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante”.

Con motivo de esta inauguración el Consejo de Administración del ferrocarril⁴ manda una “invitación” al alcalde de la ciudad, D. José María Medrano, para que participe en ésta tanto él como las personas más importantes de la ciudad. La Corporación en pleno se haría eco de la invitación y no reparó en gastos como lo demuestra el hecho que se gastaran 17.531,02 reales en los festejos programados, a pagar a medias entre el Ayuntamiento y la Diputación Provincial. La parte correspondiente en los gastos que le tocó pagar al Ayuntamiento se obtuvo a través de una licencia que otorgó éste para “el carboneo extraordinario de leña del cuartel titulado el Albergado en el Monte Alcarria perteneciente a sus propios que cuenta 17 verdores”. ⁵

³ Legajo anterior.

⁴ AHMGU 798b

⁵ Actas Mnicipales

Los festejos ⁶ para celebrar el acto comprendían, entre otros, un ramillete con 200 cajas de dulces para obsequiar a los ministros que acudieran a la inauguración. En un local de la estación tendría lugar la comida con una mesa de 30 cubiertos a la que se tendrá acceso sólo por invitación y convite. El pueblo también tuvo cabida en este júbilo y así, para que pudieran participar se establecieron dos cucañas en las inmediaciones de la estación con premios para los que primero las subieran. Por último y, como complemento, hubo repique general de campanas, tanto al principio como al final del acto. Por la noche se quemó un árbol de pólvora, en la plaza de Santo Domingo, bajo una iluminación general de la plaza. Hay que hacer constar que todos los actos públicos contaron con la participación musical de la Banda de la extinguida Milicia Nacional de esta ciudad.

El significado de la llegada del ferrocarril a la ciudad y lo que se esperaba de él lo expuso claramente el día de su inauguración, en una proclama a toda la ciudad, el Gobernador Civil de la provincia de Guadalajara, D. Pedro Celestino Argüelles y que dice así: ⁷

"HABITANTES DE LA MISMA:

Vuestras más ardientes y lisonjeras esperanzas se han cumplido. Desde hoy queda enlazada vuestra Capital con la Corte por medio de la vía férrea, y comienza a participar, con los demás pueblos de la Provincia, de todas las ventajas de ese gran invento de la civilización moderna. La agricultura, el comercio, la industria, todas las producciones en fin de vuestra laboriosidad e inteligencia, reciben en ese nuevo germen de prosperidad y de cultura un poderoso elemento de perfección, de riqueza y de vida.

Que el gran estímulo que el genio civilizador os ofrece, sea fecundo en bienes positivos con el concurso de vuestra industriosa actividad y perseverantes esfuerzos. Que no se malogren tantos recursos ni se defreuden tantas esperanzas como el país ha concebido al solo anuncio de la apertura de esta vía, que muy pronto ha de atravesar toda la provincia, ligándola con otras muy importantes por su riqueza y por su tráfico.

Entre tanto tributemos en este día el homenaje de nuestra gratitud a los dignísimos individuos de las Empresas concesionaria y constructora, que sacrificando grandes capitales y desplegando la más laudable actividad, han conseguido dar cima en tan breve período a esta importantísima obra, y felicitemos a S.M.: la Reina y a su ilustrado Gobierno por su generosa y resuelta protección, cooperando eficazísimamente a este brillante y satisfactorio resultado.

Guadalajara 2 de Junio de 1859"

Como podemos apreciar, por las palabras del Gobernador, las expectativas creadas eran grandes, pero éstas quedaron pronto defraudadas, pues tanto la

⁶ AHMGU. Legajo 798 b

⁷ Legajo anterior.

industria como el comercio tardaron mucho tiempo en sacar provecho del paso del ferrocarril por la provincia. No vamos a negar que tuvo un gran impacto en aquel momento, pero viendo el desarrollo industrial de Guadalajara en más de cien años después de su inauguración, podemos afirmar que no se supo aprovechar las ventajas que la llegada del ferrocarril ofrecía. De igual forma, los demás pueblos de la provincia quedarían exentos del bienestar esperado, salvo excepciones, como ya veremos, ya que aunque más tarde el tendido ferroviario atravesaría otros puntos de la provincia, éste quedaría muy lejano de los puntos de producción agrícola, como era el sur y el este.

Por último, es necesario señalar los problemas que el emplazamiento de los pasos a nivel produjo a la empresa concesionaria, problemas que no quedaron resueltos hasta mucho tiempo después de la inauguración. En un principio se tenía pensado que hubiera un único paso a nivel en todo el término municipal, que principia en el arroyo de Benalaque (Km 51,7) y se extiende hasta el Km 63,8, donde comienza el término de Fontanar; este paso a nivel era el de la estación. La opinión del Ayuntamiento era contraria, pues creía que un único paso sería inútil sino se construían dos pontones, uno, sobre el arroyo de Cabanillas y, otro sobre el de Marchamalo, ya que su construcción beneficiaría el paso de las yuntas.⁸

Cree además el Ayuntamiento que además de la construcción de los pontones y del paso de la estación era necesaria la construcción de otros dos pasos a nivel más; pasos que eran del todo necesarios, según el Ayuntamiento, para la buena comunicación de la ciudad con los pueblos al otro lado de la vía. Estos pasos deberían ir colocados, uno, en el lugar conocido con el nombre de Puntal de Molina "sobre el camino del Cristo de Benalaque",⁹ por el que pasan los pueblos de Alovera, Quer, ... (al sur de la estación) y, otro, al Norte, entre la estación y el cañal, bajo el pueblo de Marchamalo, que era muy importante para el paso de ganados lanares, yuntas, etc.

Esta solicitud hecha a la empresa concesionaria, por parte del Ayuntamiento, obliga a ésta a hacer un estudio más detenido de la situación en que quedaban los pueblos en relación a Guadalajara por el paso del ferrocarril; de ello se encargaría el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos¹⁰, que una vez examinado el terreno, elabora un informe donde se establece la ubicación de los diferentes pasos a nivel, teniendo en cuenta las características del terreno y los caminos y sendas ya existentes.

En primer lugar, observan que en el Km 53 cruza la línea férrea una senda de labores, que también sirve como línea directa de comunicación, y la casa de la Aceña y en ella se ha establecido un paso a nivel con su correspondiente casilla de guarda.

⁸ Legajo anterior.

⁹ Legajo anterior.

¹⁰ Legajo anterior.

Este paso se estableció para cortar más adelante el Camino del Puntal de Molina, Km. 54,7, que era muy ancho y sólido. No obstante, y, según la opinión de los ingenieros, convendría construir otro paso a nivel en este mismo punto kilométrico 54,7, como también sería conveniente interrumpir la vía en el Km 55,7, en el lugar conocido como el Camino de la Celadilla, que da paso directo a Cabanillas. Con este paso se evitaría, según los ingenieros, la construcción del pontón.

En segundo lugar, los pasos a nivel después de la estación. Esta está construida en el km 56,5 y el paso a nivel y único que estaba proyectado, estaba ubicado en el km 56,7. Más adelante, en el km 57,4, la vía se interrumpe de nuevo, atravesando el camino que de Marchamalo se dirige a Guadalajara. Los ingenieros creen que lo mejor sería unir el Camino de Marchamalo con el Camino de Cabanillas, construyendo para ello, una carretera paralela a la vía, que atravesara, incluso, el arroyo del mismo nombre, que es de escasa profundidad, lo que redundaría en la no construcción del pontón.

En último lugar, informa que sería muy conveniente construir otro paso a nivel en el km 59, lo que beneficiaría, sobre todo, en los campos.

El informe es examinado en el Ministerio de Fomento, que expedirá una Real Orden, en la que se le comunica al Director General de Obras Públicas, que enterada la reina de las intercepciones de los caminos por el ferrocarril en Guadalajara se ha "dignado disponer" la construcción de cuatro pasos a nivel en los kms 55,7 - 56,7 - 59 y 61,6.

PRINCIPALES PROYECTOS DE CONSTRUCCION DE FERROCARRIL

A.- Nuevo Proyecto de unir el ferrocarril Madrid-Barcelona (1880)

A fines de 1876 las Cortes primero y el Senado después, esto ya el 8 de Enero de 1877, aprobaron la construcción de un ferrocarril de Valls, por Villanueva y Geltrú, a Barcelona. En poco menos de un año la empresa concesionaria, denominada "Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona" había construido 65 de los 97 km que formaban el proyecto, del que era su autor D. Francisco Gumá.

La rapidez con que se realizó su construcción y la solvencia de la compañía, que no recibió ayuda económica de ningún organismo municipal, ni provincial ni estatal y que, por el contrario, dio vida a toda aquella zona atrayendo industrias varias, llevan a los concesionarios a solicitar a la Administración que se les conceda la continuación del ferrocarril hasta Madrid. De esta nueva vía se beneficiarían zonas que hasta entonces habían estado semiolvidadas, como eran, entre otras, Calamocha, Molina de Aragón, Teruel, Reus, Valls y TARRAGONA; llevando a todas ellas la riqueza de la industria y del comercio.

En defensa de esta proposición sobresalió la labor del representante de Cataluña en el Congreso, el señor D. Victor Balaguer, cuyas palabras fueron ¹¹:

“Díganlo por mi la infinidad de pueblos encerrados en esa zona de 50.000 kilómetros cuadrados, que arrastran vida lánguida y miserable por carecer de grandes medios de transporte; díganlo esos millares y millares de habitantes de esas extensas comarcas, cuya actividad no tiene estímulo, porque su exceso de producción se pierde por falta de elementos baratos para exportarlo; dígalo ese valle del Jiloca, esos bosques seculares sin explotar, esos cereales y caldos sin salida, ese inmenso criadero de carbón mineral de Cabra, Gargallo y Utrillas, riqueza incalculable cerrada en aquellos montes, esas industrias sedentarias movidas a mano, esa industria que usa los primitivos aperos, esas carreteras seguidas por la tardía carreta de bueyes y el carro que no puede con su carga; dígalo, en fin, el triste aspecto de tanto campo abandonado, de tanto caserío desiertito, de tanta miseria en redor, de tanta riqueza que no aprovecha, porque no se explota”.

A estas razones esgrimidas por el diputado catalán siguieron otras, no menos importantes, pero esta vez en nombre de la empresa concesionaria. Los concesionarios exponen en su proyecto que este nuevo trazado de ferrocarril, que uniría Madrid con Barcelona, sería más corto y más rápido que el que pasaba por Zaragoza, debido a que el recorrido se acortaba en 97 km, pasando de 710 km que media el utilizado por el ferrocarril que pasaba por Zaragoza, a este nuevo de 613 km. El tiempo que se emplearía en realizar el recorrido sería de 12 horas, incluidas las paradas, frente a las 24 horas que se tardaba en realizar el otro trayecto. Esta reducción del tiempo venía dado, a parte de la menor distancia, por el hecho de que la velocidad estimada era de 60 a 62 km/hora, ya que el recorrido presentaba menos bajadas y subidas y las curvas tenían una mayor amplitud y longitud de radio de 700 a 800 metros.

Además, en esta línea se unirían en Calamocha con el ferrocarril de Calatayud a Teruel dando acceso a esta ciudad con la capital, Madrid. A su vez se completará con el trozo de Montalbán a Valdelzafán la línea de Zaragoza a Gargallo.

En definitiva se pedía a las Cortes que un espacio de más de 50.000 kilómetros cuadrados de territorio español tuviesen la posibilidad de contar con vías férreas, que les permitiera salir del atraso en que se encontraban.

¹¹ Legajo anterior.

EVOLUCION DE LAS VIAS FERREAS EN EUROPA

| | 1870 | 1877 |
|-----------------|-----------|-----------|
| Inglaterra..... | 23.400 km | 27.400 km |
| Francia | 17.700 km | 24.200 km |
| Alemania | 18.500 km | 32.000 km |
| España | 5.200 km | 6.900 km |

No obstante, hubo que esperar hasta el 18 de marzo de 1880, fecha en que distintos periódicos, como el diario de Villanueva ¹², se hacen eco de tan interesante proyecto, para asistir a un tenso debate que se va a producir entre este medio informativo y el diario de Zaragoza ¹³, motivado por el hecho de que este último decía que la construcción de este nuevo ferrocarril perjudicaba los intereses de sus conciudadanos de la capital aragonesa y creía que era un lujo para la nación pues ya existían dos "camino de hierro que comunicaban con Francia, el del Norte por Irún y el de Barcelona por Portbou". Opinión, como se ve, muy en la línea de los que pensaban que las CORTES de los años 70 eran prodigas a la hora de construir ferrocarriles, cuando en realidad, como se puede apreciar en el gráfico, la red ferroviaria española era por entonces muy baja. La contestación del Diario de Villanueva y Geltrú no se hizo esperar; así, durante los días 4 y 5 de junio, este periódico atacará muy duramente estas opiniones, exaltando el bien que el ferrocarril hará a la zona, llevando prosperidad a pueblos y ciudades olvidadas como eran: Brihuega, Molina de Aragón, Cifuentes, Calamocha, Montalbán, Alcañiz, Cuenca, Teruel, etc., que podrán sacar sus productos agrarios y mineros hacia un mercado mayor y así podrán crear industrias que les saque de su postración.

Antecedentes de las gestiones realizadas por el Ayuntamiento de Guadalajara para que este ferrocarril pasara por la ciudad

Las noticias publicadas por la prensa llegan con rapidez a Guadalajara y hacen reaccionar a los principales responsables políticos de la ciudad y de otros muchos lugares de la provincia que procuran ponerse en contacto con la empresa concesionaria para que este nuevo ferrocarril pase por sus localidades. Este es el caso de D. Gerónimo Sáenz alcalde entonces de Guadalajara, quien al enterarse de la noticia escribe a D. Francisco Gumá, autor del proyecto, interesándose si pasará por la ciudad el mencionado ferrocarril. Ocurría esto el 19 de marzo, justo un día después de la publicación en la prensa de la noticia, lo que nos muestra el interés que tanto la ciudad como su alcalde tenían en participar en un proyecto, a priori, tan importante y del que todavía no tenían seguridad de que la ciudad fuera a participar al desconocer los proyecto del señor Gumá.

¹² Legajo anterior.

¹³ Legajo anterior.

La respuesta de este señor llegó a los pocos días, exactamente el 19 de Marzo¹⁴, notificándole al señor alcalde que todavía no se había realizado el proyecto definitivo y que la empresa concesionaria "Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona" sólo había realizado un tanteo o estudio preliminar del terreno, pero que en el año y medio que se le concedía a la empresa para realizar el proyecto esperaba tenerlo terminado y que sería entonces cuando le podría contestar.

La respuesta no debió de desanimar a D. Gerónimo Sáenz, muy al contrario, ya que según las palabras del Sr. Gumá todavía no se tenían establecidos los lugares por donde pasaría el futuro ferrocarril, por lo que si Guadalajara no había sido elegida como lugar de paso y parada todavía le quedaba tiempo para poder solucionarlo. Así, sin pérdida de tiempo comienza a enviar cartas a todos aquellos ayuntamientos de las localidades próximas a Guadalajara y por donde él suponía que pasaría el ferrocarril solicitándoles su apoyo. Escribe cartas a los alcaldes de Alcalá de Henares, Brihuega, Molina de Aragón, etc. Por otra parte, solicitará también el apoyo de todos los hombres importantes de la provincia y que ocupan altos cargos en la Corte y de todos aquellos, que aunque no eran naturales de la provincia habían adquirido posesiones en ella y también tenían algún poder en Madrid. De entre todas las personalidades a las que solicitó ayuda sobresalen: D. Juan Creus; el Excmo. Sr. D. Victor Balaguer, defensor en el Congreso del ferrocarril directo Madrid-Barcelona; el Excmo. Sr. Marqués de Navaliches, general D. Manuel Pavia y Lacy; el Excmo. Sr. Marqués de Villamejor; el Excmo. Sr. Marqués de Barzanallana, D. Manuel García; Ministro y Presidente en el Senado; El Excmo. Sr. D. Amaro López Banapiés; el Excmo. Sr. Conde de Luna, senador por esta provincia; D. Juan de la Cruz Lavalle, etc.

Al mismo tiempo sigue insistiendo ante D. Francisco Gumá para que este ferrocarril pase por la ciudad de Guadalajara. Al parecer, a mediados de abril, de ese mismo año de 1880, ya se tenían noticias satisfactorias sobre su paso por la ciudad. Aunque también, por entonces, comenzaba a circular la idea de que el ferrocarril iría recorriendo las cuencas del Tajo o del Tajuña, lo que de hacerse realidad, la ciudad perdería importancia, según palabras de D. Gerónimo Sáenz, ya que perdería el movimiento de víveres y de personas que hoy recibe de los partidos de Brihuega, Sacedón y Pastrana.

B.- Proyecto Sigüenza - Alcañiz - Caspe (1888)

En 1888 surgió la posibilidad de unir varios pueblos de la provincia con Alcañiz y Caspe, nos referimos a Sigüenza y Molina de Aragón. Este Proyecto de LEY fue aprobado por el Senado y remitido a la sanción de S.M.: El Proyecto especificaba que Sigüenza sería el lugar de partida y Caspe el de llegada. También constaba en el informe que este recorrido quedaría completado y que sería de

¹⁴ Legajo anterior.

gran utilidad si desde Alcañiz se pudiera comunicar con el puerto de Vinaroz, lo que podría facilitar desde Monreal del Campo la cómoda explotación de los pinares de la provincia, y que tienen como centro a Albarracín. En definitiva la proposición de ley presentada en el Congreso de los Diputados pretendía contribuir de forma notable a la prosperidad del Bajo Aragón, ya que si ésta era aprobada definitivamente, esta comarca tendría comunicación directa con Madrid por Sigüenza; con Zaragoza, Valencia y Tarragona, por Caspe, y por Monzón con la frontera francesa.

A continuación, traemos a estas páginas debido a su brevedad, los distintos Proyectos y Proposiciones de Ley según su orden de aparición y presentación en el Congreso, tendentes a desarrollar y crear el ferrocarril en esta zona ¹⁵.

1.- Proyecto de Ley aprobado por el Senado y remitido a la sanción de S.M.

Art. 1º. Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar a D. León Cappa y Béjar, sin subvención alguna del Estado, la concesión por noventa y nueve años de un ferrocarril económico que partiendo de Sigüenza y pasando por Molina de Aragón, termine en Alcañiz con un ramal a Caspe.

Art. 2º. Este ferrocarril se considerará de utilidad para los efectos de la expropiación forzosa, y el concesionario disfrutará de todos los derechos y estará sujeto a todas las obligaciones que para los de su clase establecen las disposiciones vigentes.

Art. 3º. El ferrocarril se construirá con estricta sujeción al proyecto que deberá presentarse en el Ministerio de Fomento dentro de los dos meses siguientes a la fecha de la promulgación de esta ley, siempre que sobre dicho proyecto recaiga la correspondiente, y en caso contrario, con las modificaciones que el Gobierno de S.M. estimase oportunas.

Art. 4º. Otorgada que sea la concesión, el concesionario quedará obligado a emprender las obras en un plazo que no debe exceder en tres meses, a contar de la fecha de la concesión; quedando terminada la línea y en disposición de abrirse a la explotación dentro de los cuatro años, contados también desde dicha fecha.

2.- Proposición de ley presentada en el Congreso de Diputados, que contribuye notablemente a la prosperidad del Bajo Aragón, y que aprobada que sea coloca a aquella notable comarca en comunicación directa con Madrid por Sigüenza; con Zaragoza, Valencia y Tarragona, por Caspe, y por Monzón con la frontera francesa.

AL CONGRESO

La ciudad de Caspe, que es la más importante de Aragón, después de Zaragoza, por el número de su vecindario y la gran riqueza de su suelo, está notablemente postergada por falta de vía de un ferrocarril económico que desarrolle sus grandes intereses; y en este concepto, los Diputados que suscriben tiene el deber de someter al Congreso la siguiente

¹⁵ Legajo anterior.

PROPOSICION DE LEY

Art. 1º. Se otorga a D. Ramiro de la Puente, Marqués de Alta Villa, y Compañía, la construcción y explotación de una línea férrea económica que partiendo de Caspe por Escatrón, termine en la estación de La Zaida, línea de Zaragoza, con un ramal por Gandesa a Tortosa, en la línea general de Valencia a Tarragona, y otro por Monzón a los importantes baños de Castejón de los Benasques y Bagneres de Luchon, sin subvención ni auxilio del Tesoro Público, utilizando sólo las carreteras en la parte posible y conveniente, con los beneficios que el Gobierno otorgue a las concesiones de líneas económicas.

Art. 2º. Dicha concesión será por noventa y nueve años, desde cuyo plazo pertenecerá al Estado, declarándose desde luego de utilidad pública, con la obligación de empezar las obras a los sesenta días de publicada la ley de concesión y con sujeción a los planos y modificaciones que el Gobierno determine, y a terminarse dentro de los seis años de comenzados los trabajos.

Palacio del Congreso 5 de Marzo de 1888.- El Diputado, Julio Burel. El Diputado, Pedro del Castillo.

3.- AL CONGRESO

Para completar la importancia de la línea concedida por las Cortes desde Sigüenza por Molina de Aragón a Alcañiz y Caspe, es de notable utilidad ponerla en comunicación con el puerto de Vinaroz desde Alcañiz, y facilitar desde Monreal del Campo la explotación cómoda de los pinares de la provincia, cuyo centro es Albarracín; y en este propósito el Diputado que suscribe somete a la ilustración del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY

Art. 1º Se otorga a D. León Cappa y Béjar, concesionario de la línea férrea económica de Sigüenza por Molina de Aragón a Alcañiz y Caspe, la construcción y explotación por noventa y nueve años, sin subvención del Tesoro Público, de dos ramales que partiendo de las estaciones de Alcañiz y Monreal del Campo, termine el primero pasando por Val de Robles en el puerto de Vinaroz, y el segundo en la importante villa de Albarracín.

Art. 2º. Dichos ramales se declaran de utilidad pública, utilizando en la parte posible y conveniente las carreteras del Estado, según el gobierno lo determine útil, debiendo dar principio a las obras dentro de los dos meses de la concesión, y a utilizar su explotación a los dos años de terminada la línea de donde parte.

Palacio del Congreso 16 de Marzo de 1888.- El Diputado Julio Burel.

El Ayuntamiento de Guadalajara recibe la notificación de la construcción de este nuevo ferrocarril a través de una carta, con fecha 28 de Marzo, de D. León Cappa, concesionario de éste. El contenido de la carta, donde se daba cuenta de los detalles del proyecto, es debatido en concejo, manifestando el Sr. Gutiérrez¹⁶ que “de enlazar dicha vía en Sigüenza con la general de Madrid a Zaragoza no pueden obtenerse en esta capital los resultados que reportaría en caso de empalmar en ella, porque es indudable que al punto de unión han de fluir los viajeros y mercancías que proceden de la zona que recorra la proyectada vía económica.” Esta postura lleva al Ayuntamiento a tomar la determinación de contestar al Sr. Cappa que vería con suma satisfacción que el citado ferrocarril partiera desde esta capital en vez que sea desde Sigüenza.

C.- Estudio de la Construcción del ferrocarril económico desde Guadalajara hasta los baños de Trillo (1892)

Durante el mes de Febrero de este año de 1892 se produce un interesante intercambio de correspondencia ¹⁷ entre la Compañía M. Lavaggi y Brocman con el atractivo asunto de construir un ferrocarril que tuviera a Guadalajara como punto de partida y a los baños de Trillo como final de trayecto.

En una primera carta, fechada el 2 de Febrero, la Compañía M. Lavaggi y Brocman le hace mención al Ayuntamiento de la ciudad de una invitación por parte del vecino de Azuqueca Sr. Silva, para verificar los estudios de un ferrocarril económica desde esa población a Trillo, pues este ferrocarril entra dentro de los planes que la comisión de esa compañía pretende realizar. El motivo era, además, solicitar al Ayuntamiento todo el apoyo económico que pudiera.

La respuesta la dará el alcalde Lucas de Velasco. Les pregunta 'dónde irá emplazada la estación y si el apoyo económico que solicita es sólo de dinero o también de terrenos.

La compañía responde que el ferrocarril proyectado partirá de Guadalajara y que el lugar de emplazamiento de la estación será el que determinen entre los dos. En cuanto al auxilio demandado es de dos clases; en primer lugar, se solicita una ayuda económica, consistente en la entrega de 3.000 pts., al terminar el estudio y, en segundo lugar, una ayuda material en forma de terrenos para construir la vía.

La contestación del alcalde no se hizo esperar y fue contundente al afirmar que el Ayuntamiento no disponía de recursos económicos suficientes para auxiliarles en el estudio del ferrocarril; ahora bien, sí se les ofrecía toda la ayuda moral para que siguiera adelante, pues consideran que el ferrocarril sería de gran utilidad para la ciudad, por lo que el Ayuntamiento no descarta que, si una vez terminado el estudio, se dispusieran de más posibilidades económicas no dudarían en prestar la ayuda que ahora se les solicita.

¹⁶ Actas Municipales.

¹⁷ AHMGU Legajo 798 b.

D.- Proyecto de ferrocarril Guadalajara - Brihuega - Cifuentes

Por último, dentro de este apartado de proyectos, traemos el proyecto de un ferrocarril que uniría Guadalajara con Cifuentes¹⁸ y cuyas bases fueron estudiadas por el Ayuntamiento en la sesión celebrada el 27 de Enero de 1914.

BASES:

- El Ingeniero a quien se encargue este estudio de ferrocarril se compromete a hacer los trabajos de campo y de gabinete necesarios para presentar el anteproyecto del mismo con todos los documentos que la Ley previene.

- Se ocupará de hacer las modificaciones que la administración determine, si hubiera errores.

- Asistirá a las operaciones de confrontación por los Ingenieros del Estado.

- El proyecto quedará en propiedad de la Diputación, la que deberá abonar al ingeniero el 60% del importe que obtenga al vender la concesión o al aportarla a una sociedad que se forme para construir dicha línea.

- La Diputación pagará al ingeniero 6.000 pts., en dos plazos con cargo al presupuesto de 1914 y 1915.

El estudio ha de comprender desde el enlace con la línea de M.Z.A. y cruzar los términos de Brihuega y Cifuentes y empalmar con el de la compañía del Tajuña.

Examinadas las bases, la Comisión provincial encargada del estudio de este ferrocarril secundario, decide aprobarlas.

Los plazos que se especifican en las bases, en concreto la cantidad de 6.000 pts., fueron abonadas con fecha 24 de Enero de 1916.

Conclusiones.-

De todos estos proyectos y estudios de construcción de ferrocarriles, sólo uno, el proyectado de Madrid - Barcelona, se llevó a efecto. No obstante, hay que hacer constar que en la provincia hubo otro ferrocarril, aunque éste no pasara por Guadalajara capital. Se trataba de un ferrocarril de vía estrecha, perteneciente a la compañía denominada de "Madrid a Aragón" y que seguía la dirección en sentido inverso al río Tajuña, llegando hasta Alocén. Hoy en día este ferrocarril ya no existe, al ser levantado unos años después de la guerra; sin embargo, queda constancia de su paso por pueblos como Mondejar, donde aún se puede observar una parte de su estación, en lo que hoy es su Instituto y un amplio puente que une el valle en sus dos vertientes.

La no construcción de los mencionados proyectos dejó a amplias zonas de la provincia lejos del ferrocarril (era el caso de la Campiña al Oeste, al Sur y al Señorío de Molina al este), zonas donde el transporte de mercancías y pasajeros se hará por medio de las carreteras.

¹⁸ AHP. Sección Diputación D. 594

Ahora bien, el ferrocarril fue, en cierto modo, la columna vertebral en que se sustentó un floreciente comercio de ganado que desde estas zonas, y a través de la carretera se acercaban hasta el ferrocarril para desde allí llevar estos productos tanto a Madrid como a Zaragoza y Barcelona. Es el caso de pueblos como los de Alcocer, Atienza, Tendilla, Sigüenza, Milmarcos, Hiendelaencina, Jadraque, Molina de Aragón, Cifuentes y Torija,¹⁹ lugares que mandaban sus ganados ovinos, equinos, caprinos, porcino o caballar a Barcelona, Madrid, Zaragoza, Cuenca, Teruel e incluso a Guadalajara.

Influencia del ferrocarril en la industria de Guadalajara

El hecho de que el ferrocarril pasara por Guadalajara y de estar tan cerca de Madrid no colmó todas las expectativas que su paso había hecho despertar en los ciudadanos alcarreños; hubo que esperar a que pasaran más de cien años y que llegaran los años setenta para que la ciudad viera crecer alrededor del ferrocarril sus más importantes industrias, por la creación de los polígonos industriales.

No obstante, no podemos ser ajenos a la creación, en los treinta primeros años de siglo, de tres instalaciones industriales de importancia y que contaron con el ferrocarril como su columna vertebral, nos estamos refiriendo a “La Hispano” (1917), la S.A. “Fibrocementos de Castilla” (1932) y Campsa (1932).

LA HISPANO

La escritura de fundación y constitución de la Sociedad lleva fecha del 20 de Agosto de 1917²⁰, siendo presentada ante el notario de esta ciudad de Guadalajara D. Alejandro Arizcun y Moreno. Queda constituida como “Sociedad Anónima La Hispano, fábrica de automóviles y material de guerra, domiciliada en Guadalajara, donde se está edificando la fábrica, dedicada a la construcción y reparación de camiones, automóviles militares de transporte y de ataque, de motores de explosión, de fusiles ametralladoras, municiones para ambas clases de armamentos y, en general de elementos de guerra para la dotación del ejército español y de otras industrias que a juicio del Consejo de Administración de la Sociedad, fueren precisas o convenientes a los intereses de la nación”.²¹

La fábrica estaba ubicada entre la carretera de Uceda y el límite del término de Marchamalo, “en la explanada llamada de la Regalada de Marchamalo”²².

¹⁹ Ver. Consejo Económico Sindical Nacional. Estructura y posibilidades de desarrollo económico de Guadalajara. Dic. 1959. En AHP sección Diputación.

²⁰ AHMGU Legajo 772.

²¹ AHMGU Legajo 773

²² Ver Aurora García Ballesteros, en *Geografía Urbana de Guadalajara*. Fundación Universitaria Española, Alcalá 93. Madrid 1978.

Las obras de construcción de ésta, comprendían una nave principal que ocupaba una superficie de 8.000 metros cuadrados del millón de metros cuadrados que habían adquirido los accionistas de la localidad. En cuanto a la maquinaria fue adquirida en Estados Unidos ²³.

La idea de formar esta Sociedad surge, según podemos leer en una carta ²⁴ que D. Francisco Aritio, vecino de Madrid y representante de la Hispano, manda al Ministerio de Hacienda en la que le expone que los socios decidieron constituir ésta con motivo de la publicación de la ley del 2 de Marzo de 1917 y que salió publicada en la Gaceta de Madrid con fecha 3 de Marzo "para favorecer la creación de industrias nuevas en España y el desarrollo de las existentes ... " ²⁵. Sin embargo, ya en 1916 y, por lo tanto, antes de publicarse esta ley, se tiene constancia en el Ayuntamiento del deseo de constituirse esta fábrica, como lo demuestra el hecho de que le sea concedida el 22 de Febrero de 1916 ²⁶ la exención de pagos arbitrios municipales que puedan afectar a los materiales que emplee en la fabricación. Seguramente D. Francisco Aritio, pasaría por alto este detalle para acogerse a los beneficios que la citada ley le podía proporcionar. De tal manera que basándose en esta ley de 2 de Marzo, en las que se sientan las bases para la protección, exenciones tributarias, auxilios en metálico, etc, es donde se apoya a la hora de dirigirse al Ministro de Hacienda y en nombre de la sociedad que representa en los siguientes términos:

"Excmo. Sr. Ministro de Hacienda. D. Francisco Aritio y Gómez ... obrando en representación de la S.A. LA HISPANO "Fábrica de automóviles y material de guerra" ... para obtener la concesión de los beneficios que otorga la ley de 2 de Marzo último a la industria ... para favorecer la creación de industrias nuevas en España ... se hacen constar los siguientes extremos:

Primero, la industria para la cual se solicita el auxilio es la de producción de elementos utilizados directamente en la defensa nacional ...

Segundo, la mencionada industria está comprendida en la letra D de la Base 1ª del art. 1º de la Ley de dos de marzo ... motivos de preferencia: unos derivados de la novedad de su implantación en España ..., otros de la manufactura de metales ..., y otros del carácter militar de la producción ...

Tercero.- El auxilio que se solicita ... deben comprender en este caso los beneficios que enumera la Base 4ª y de modo singular los siguientes: exención de los impuestos de derechos reales y de timbre para todos los actos relacionados con la constitución de la sociedad como son las adquisiciones de terrenos para la fábrica... Reducción al 50% de todos los tributos directos ... Exención de derechos arancelarios de importación ... Derecho arancelario mínimo... Exención de todo impuesto de exportación durante 5 años ... Celebración de contratos con la Administración... Régimen de especial protección en el Banco de

²³ AHMGU. Legajo 773.

²⁴ Legajo anterior.

²⁵ Legajo anterior.

²⁶ Actas Municipales.

España... Régimen de especial protección en cuanto a las tarifas por el transporte de productos por las líneas de ferrocarriles y navegación... Limitación de la facultad de las Corporaciones municipales para imponer arbitrios sobre la industria de que se trata... Coordinación de la industria oficial con la que ha de establecer la Sociedad anónima.

Cuarto.- Se hace constar... la sociedad es exclusivamente española... los accionistas son españoles y por lo tanto habrán de serlo los que formen parte del consejo de Administración... Las acciones son nominativas... Se viene cumpliendo... la condición 3ª de la citada Base que exige que el combustible, los materiales y elementos de instalación y los artículos utilizados o empleados en los servicios de explotación de la industria sean de procedencia nacional... Madrid 18 de septiembre de 1917. Francisco Aritio. Rubricado.”²⁷

El contenido de la carta es publicado, como es preceptivo, en el Boletín Oficial de la Provincia el 15 de octubre²⁸, llevando la firma del gobernador D. Pedro Martínez Calvo.

En relación a las limitaciones de arbitrios locales la Comisión de Hacienda declara que se remite al acuerdo del 22 de Febrero de 1916, ratificando, en todo caso, dicho acuerdo.

Por otra parte, el Ayuntamiento de la ciudad observa que la ubicación de la fábrica en torno al ferrocarril y su estación necesitaría la urbanización de su entorno. La Sociedad fomentará para ello la construcción de las llamadas “casas baratas”²⁹ en la actual calle de Francisco Aritio, destinadas a sus propios empleados. Ante este tipo de construcciones el alcalde propone que el Ayuntamiento estudie cómo puede ayudar a la apertura y gastos de estos servicios públicos: calles, alcantarillas, alumbrado... Viendo la escasez de su presupuesto ordinario deciden pedir un empréstito.

FIBROCEMENTOS DE CASTILLA

En los inicios de los años treinta comienza su andadura una de las principales industrias que tuvo Guadalajara “Fibrocementos de Castilla” dedicada a los materiales de construcción. La fábrica conocida por todos como “La Pizarrita” inició su andadura en 1932 cuando presentó el proyecto de construcción de la fábrica³⁰. Fue construida en la barriada de la estación, en la carretera de Torrelaguna a Guadalajara. En este proyecto nos explica cómo era su construcción.

Constaba:

- Nave de una planta para almacén.
- Dos plantas donde iban instaladas las máquinas en diferentes alturas. Otra

²⁷ AHMGU. Legajo 773.

²⁸ Legajo anterior.

²⁹ Obra citada anteriormente de Aurora García Ballesteros.

³⁰ AHMGU. Legajo 885.

de planta única donde se pondrán las máquinas restantes.

- Otra planta para almacenar los productos almacenados.

- Su cimentación era de mampostería hidráulica, sobre ella un zócalo de mampostería cerrada, entre machones de ladrillo que servirán de base a los elementos metálicos que servirán de estructura.

- Accesos, había dos: uno, el apeadero del ferrocarril Madrid Zaragoza y, otro, la carretera que derivaba de Torrelaguna.

CAMPSA

Por último, traemos a este apartado otra actividad industrial que tuvo en el ferrocarril su columna vertebral. Nos referimos a la Campsa. Su fundación data de 1932, momento en que la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A., y D. Juan Manuel Camyn y Allende Salazar como su representante, envía una instancia al Ayuntamiento de esta ciudad expresando su deseo de construir junto a la estación del ferrocarril una instalación-subsidiaria que permita el abastecimiento y distribución de los diferentes productos de la Campsa. Solicitud que fue aprobada el 4 de Junio de ese mismo año ³¹.

La instalación estaba constituida por los siguientes elementos:

- Tres tanques de 500,150 y 15 metros cúbicos, respectivamente.

- Bombas Worthington, nº 8, con transmisión y motor eléctrico.

Capacidad de instalación: "tomando como base los promedios de salidas o consumo de la provincia de Guadalajara y futuros aumentos":

Gasolina: 2 tanques de 500.000 litros.

Pesados: 2 tanques de 150.000 litros.

Además tres depósitos elevados de 15.000 litros cada uno (dos para gasolina y uno para pesado).

En cuanto a otros aspectos relacionados con estas industrias, poco hemos podido averiguar, ya que desconocemos tanto el número de obreros, como su producción, etc.; sabemos ³² que entre 1932 y 1936 se fueron más de 250 familias, debido, primero, al cierre de las instalaciones dedicadas a la construcción de automóviles y, más tarde, el posterior traslado de la fábrica. En cuanto a "Fibrocementos de Castilla", y siguiendo a Aurora Ballesteros, en su mejor momento llegó a contar con más de 200 empleados, pero desgraciadamente esta industria, al igual que la Hispano, dejó de funcionar.

A partir de los años setenta se han ido ubicando en torno al ferrocarril numerosas industrias, siendo algunas de ellas de gran importancia tanto por su número de obreros como por su cantidad de producción y que han dado la vida a varias poblaciones de los alrededores, pero esto sería un tema a tratar en otro momento, quizá en un próximo trabajo.

³¹ AHMGU. Legajo 886.

³² Obra citada anteriormente de A. García Ballesteros.

En definitiva la incidencia del ferrocarril en la ciudad podemos afirmar que fue menor de lo que en un principio todos deseaban. Se pensó hacer de Guadalajara un centro donde convergieran varios ferrocarriles y desde donde se pudiera relacionar con otras zonas de España, pero la mayoría de estos proyectos se quedaron en eso "meros Proyectos".

Su influencia en la industria, como acabamos de ver fue mínima, hasta los años setenta; más de cien años de ferrocarril pasaron por la ciudad sin dejar apenas su huella e, igual, en la provincia, salvo las excepciones estudiadas. Sin embargo, fue un lazo de unión con la capital, Madrid, y con otras ciudades más lejanas como lo eran Zaragoza y Barcelona.