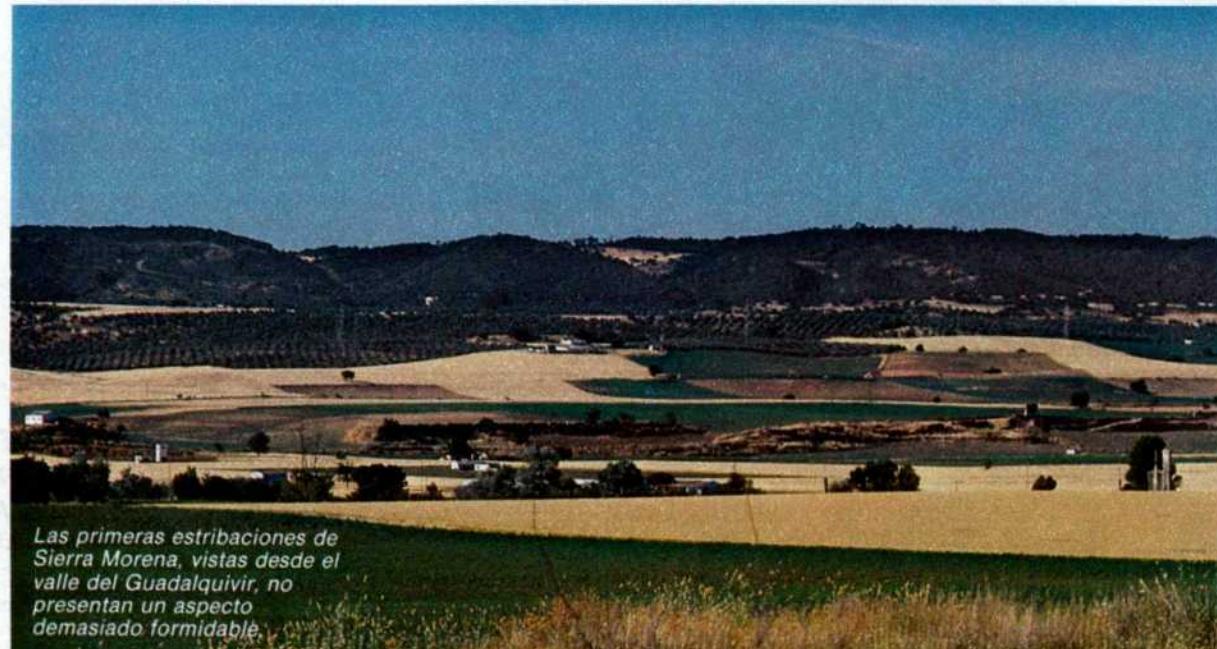
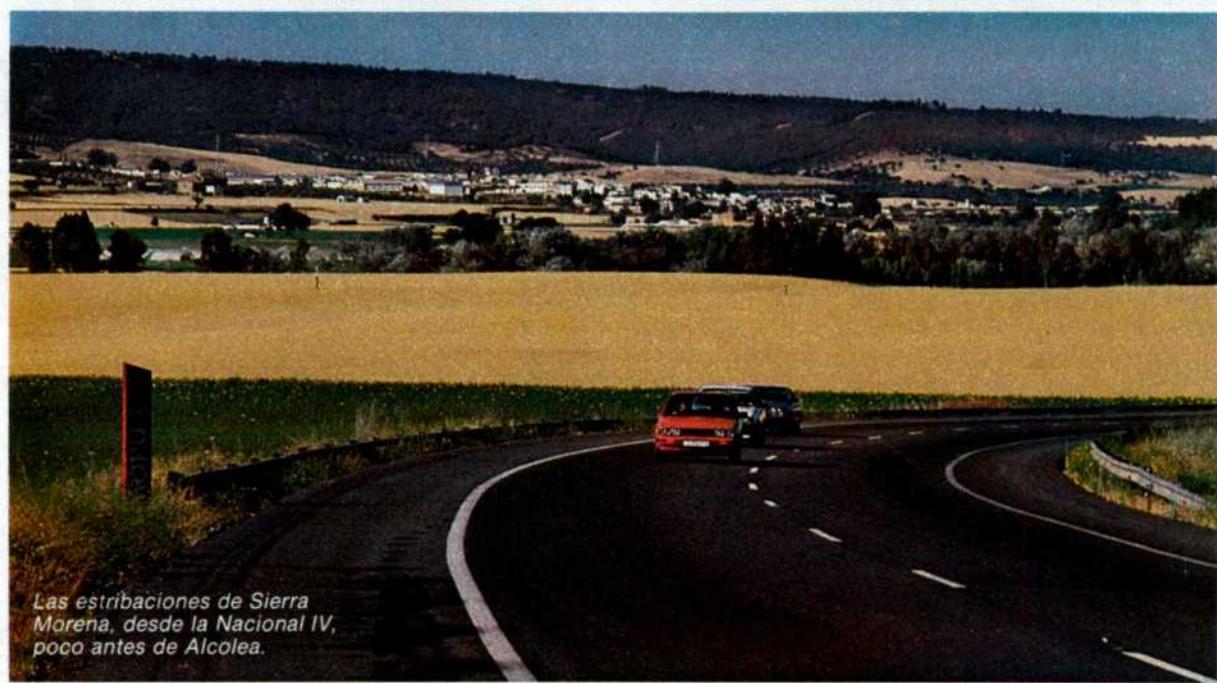


Paso a paso se van cubriendo las etapas previstas para la construcción de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Brazatortas-Alcolea-Sevilla, de la que los lectores de VIA LIBRE han tenido ya amplia información en números anteriores. Pero el acontecimiento es tan trascendental para el futuro del ferrocarril español, que merece la pena seguir minuciosamente todas las etapas de esta obra excepcional que permitirá reducir notoriamente los tiempos de viaje entre Madrid y Andalucía. El pasado 19 de julio, el Consejo de Ministros aprobó la adjudicación de las obras del nuevo acceso en el tramo correspondiente a Brazatortas-Alcolea por un importe de 36.270 millones de pesetas. Esta adjudicación es un paso más para el desarrollo del Plan de Transporte Ferroviario (PTF), aprobado el 30 de abril de 1987, cuya inversión total ascenderá a 75.000 millones de pesetas. Dentro de pocos días, los contratistas iniciarán una intensa actividad en unas tierras que hasta ahora sólo llenaban el balido de las ovejas, las partidas de caza y algún buscador de minerales en las viejas escombreras de las minas ya agotadas. Antes de que esta paz bucólica sea perturbada por los hombres y las máquinas que se emplearán en la construcción del ferrocarril, Manolo Maristany ha hecho un recorrido por estos caminos que pronto seguirá el tren.



Las primeras estribaciones de Sierra Morena, vistas desde el valle del Guadalquivir, no presentan un aspecto demasiado formidante.

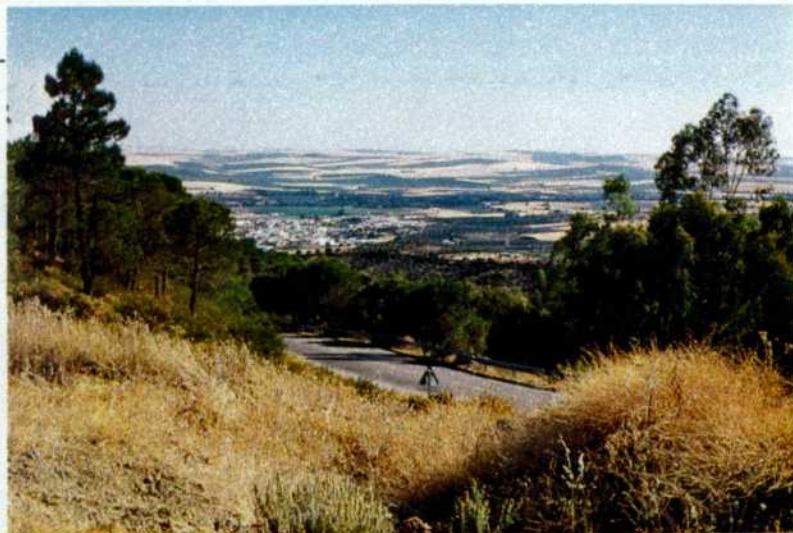


Las estribaciones de Sierra Morena, desde la Nacional IV, poco antes de Alcolea.

DE ALCOLEA A BRAZATORTAS

Texto y fotos:
MANOLO MARISTANY

DESDE Alcolea de Córdoba, a orillas del Guadalquivir, las primeras estribaciones de Sierra Morena no presentan un aspecto demasiado formidante, sino todo lo contrario. No son la sierra de Guadarrama y, ni mucho menos, los Pirineos. No obstante, desde tiempos inmemoriales los viajeros e invasores que se han dirigido hacia el interior de la Península desde el Sur han preferido seguir el curso del Guadal-



Villafranca de Córdoba.

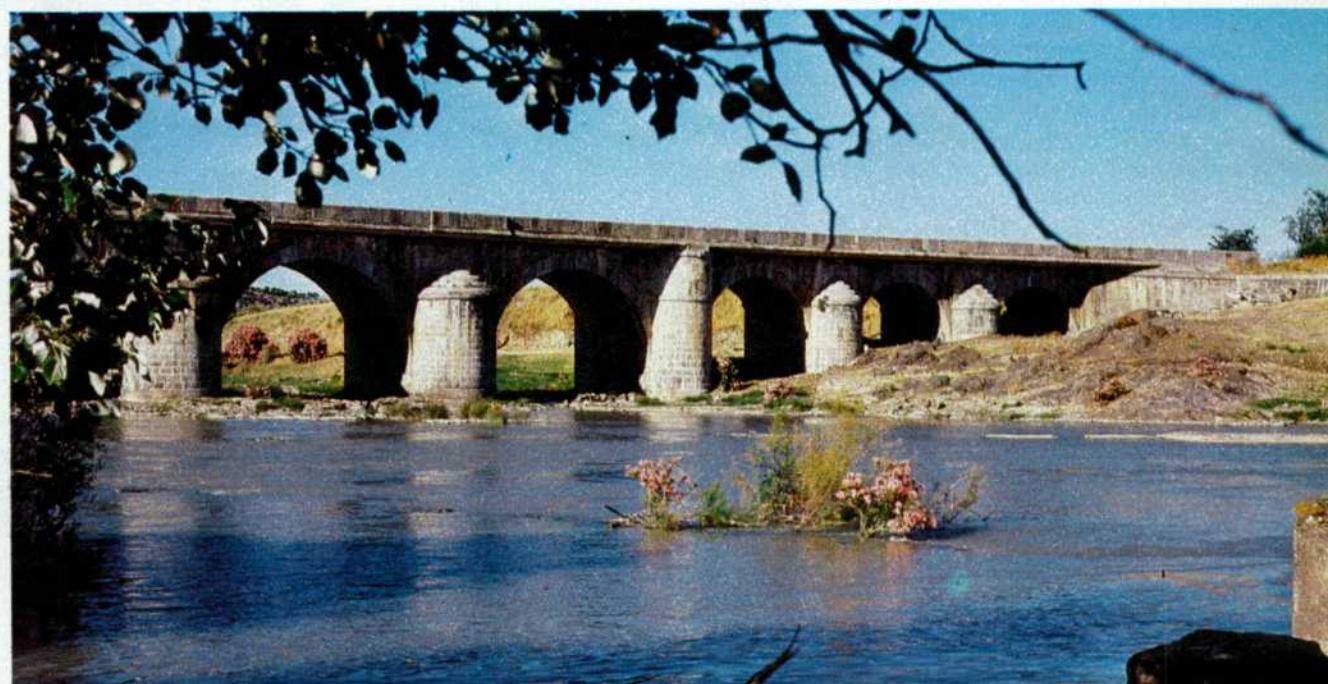
El histórico puente de Alcolea sobre el Guadalquivir, escenario de la batalla del mismo nombre.

quivir, que les ofrecía un camino llano y despejado, e incluso navegable para barcos de pequeño calado. Hacia el final del mismo giraban a mano izquierda y ahí se encontraban, como dispuesto por la Providencia, el tajo de Despeñaperros abierto en la serranía, verdadera puerta natural de Castilla. Es una ruta lógica, una rampa continuada que no obliga a subir ni bajar ningún puerto de montaña. Las Navas de Tolosa y Bai-lén, dos batallas decisivas en la historia de España, se han librado precisamente al pie de este portillo para asegurar su posesión y garantizar las comunicaciones. Por este motivo, desdoblando otras rutas alternativas más directas, la carretera de Andalucía y el ferrocarril eligieron Despeñaperros para tender sus trazados. En 1886, la Compañía del MZA inauguró la línea Madrid-Sevilla haciendo pasar sus trenes por este tajo legendario.

En la actualidad, y tal como ha sido sobradamente comentado en las páginas de esta revista, Despeñaperros está saturado ferroviariamente hablando. Se ha convertido en un auténtico cuello de botella que estrangula el tráfico Norte-Sur y vice-

perros y ahorrándose una vuelta de 90 kilómetros entre Sevilla y Madrid. La técnica moderna no conoce las limitaciones que antiguamente imponía el terreno. Es como la espada que corta el nudo gordiano, en este caso Sierra Morena, aunque el proyecto de cruzarla por un ferrocarril ya había sido es-

ma de sus revolucionarios trenes-bala de la línea del Tokaido, que corrían a más de 200 kilómetros por hora por un nuevo tendido construido «ex profeso» para desarrollar estas velocidades, hasta haría muy poco tiempo inimaginables para el tren. La idea tardó algunos años en llegar a la vieja Europa, pero hoy



versa. La solución de duplicar la vía resulta prácticamente inviable por falta material de espacio y por su altísimo costo. La carretera se ha adelantado al ferrocarril, construyendo un ramal ascendente prácticamente por encima del cauce del río Despeñaperros. Al tren sólo le han dejado la opción de construir un paso elevado y continuo por encima de sus propias vías, lo cual, además de ser muy costoso y complicado, no favorecería en nada la estética del ferrocarril.

Por esta y otras razones, el Plan de Transporte Ferroviario, o PTF, ha optado por la solución de cortar por lo sano y construir un nuevo ferrocarril de alta velocidad que cruce limpiamente Sierra Morena, entre Alcolea y Brazatortas, evitando Despeña-

tudiado en el siglo pasado.

A nuevos tiempos, nuevas soluciones radicales. RENFE ha cogido el toro por los cuernos, como vulgarmente se dice, y ha apostado por el tren «bala» para ganar la batalla a la carretera. La idea de que el tren podía medirse con la autopista ha tardado algunos años en abrirse paso en la mentalidad de los ferroviarios, pero al final se ha impuesto con rotundidad. No sólo con la autopista, sino también con el avión. Después de la segunda guerra mundial, el espectacular desarrollo del coche y la aviación parecían augurar la desaparición del ferrocarril como medio de transporte terrestre. Como en los tiempos bíblicos, la luz vino de Oriente, nada menos que del lejano Imperio del Sol Naciente, en for-

se puede decir que ha arraigado con firmeza, y el tren, renacido de sus cenizas, está plantando cara al coche y al avión y batiéndolos en distancias medias de 500 kilómetros o más. El contagio ha llegado también a RENFE, que a la hora de construir un nuevo ferrocarril ha optado por la solución del ferrocarril de alta velocidad. Es la solución competitiva y la única que está a la altura de los tiempos. La idea de que el tren tiene que correr a igual o mayor velocidad que los coches de la autopista flota en el aire. Los niños contemporáneos nacen programados a velocidades de 200 o más kilómetros por hora. Para las nuevas generaciones, correr a 100 kilómetros por hora se les antoja de una lentitud exasperante, y difícilmente se les con-

vencerá para que suban al tren si éste no puede recorrer 300 kilómetros en menos de tres horas, que es el tiempo que emplean ellos en ir de Zaragoza a Barcelona por la autopista, por poner un ejemplo.

Para hacer frente a estas exigencias, el ferrocarril Alcolea-Brazatortas ha sido proyectado con mentalidad de autopista ferroviaria: nuevo tendido y curvas de 2.300 metros de radio como mínimo. Para la técnica contemporánea, esto no representa ningún problema, y construir un tendido ferroviario de 104 kilómetros para salvar un desnivel de 600 metros en números redondos, con una cota máxima de 800 metros, es prácticamente coser y cantar, al tiempo que brinda una excelente ocasión de lucimiento a sus ingenieros proyectistas.

Alcolea, en la Historia

La nueva línea de alta velocidad arrancará de Alcolea de Córdoba, en la línea general Sevilla-Madrid. De ahí seguirá a Adamuz, Villanueva de Córdoba, Conquista, cruzará la sierra de La Garganta y en Brazatortas empalmará con la línea Madrid-Badajoz. Alcolea es conocida de todos los escolares españoles por haber sido el escenario de la batalla del Puente de Alcolea, librada entre las tropas isabelinas del general Pavía y Lacy, marqués de Novaliches, que bajaban de Madrid para enfrentarse a las tropas sublevadas del general Serrano, duque de la Torre, que a la postre acabó derrotando a los realistas y propició la llamada Revolución de Octubre de 1868 y la precipitada marcha de Isabel II al destierro. De haber desarrollado mayor velocidad a la marcha de su columna el general Serrano, es muy posible que el encuentro y la batalla hubieran tenido lugar, una vez más, al pie de Despeñaperros. Pero los hados dispusieron lo contrario, y la refriega se dirimió a orillas del Guadalquivir, disputándose la posesión de su puente romano, con lo cual Alcolea se ganó un puesto en la Historia.



Letrero y estación de Alcolea de Córdoba.

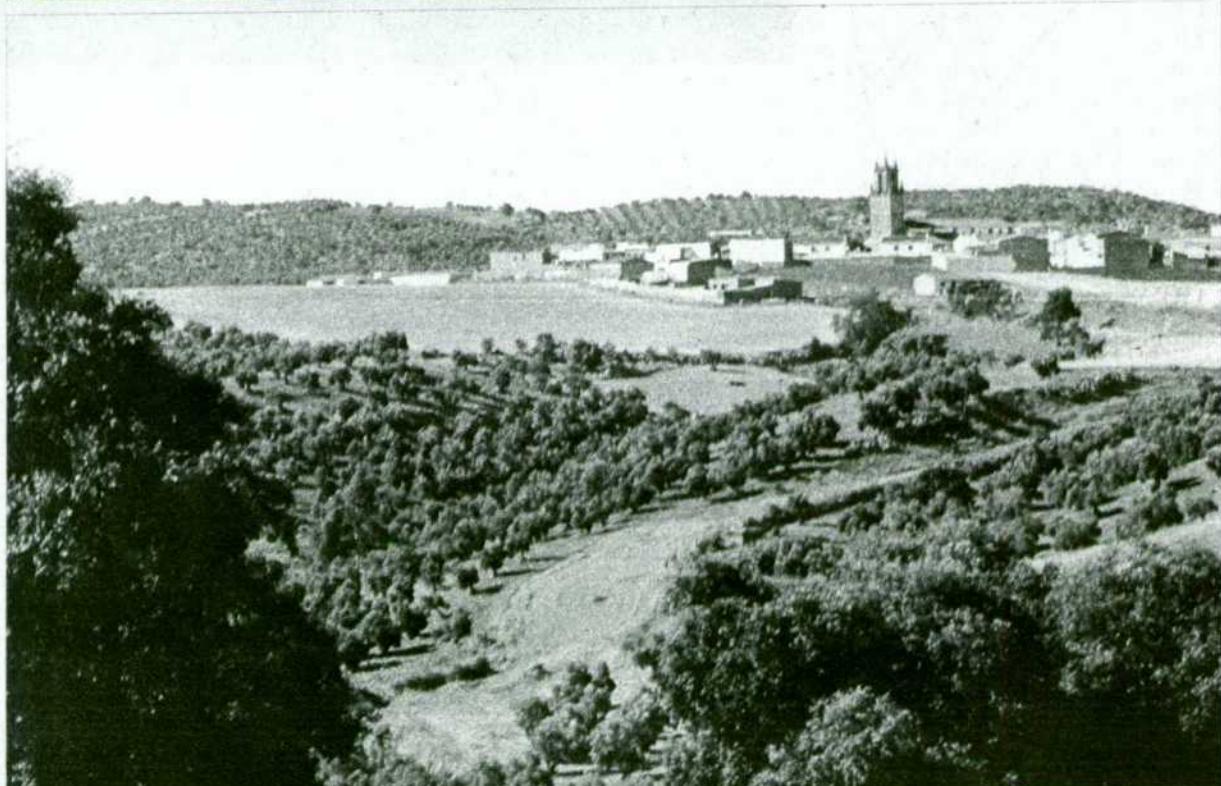


La playa de vías de la estación de Alcolea.

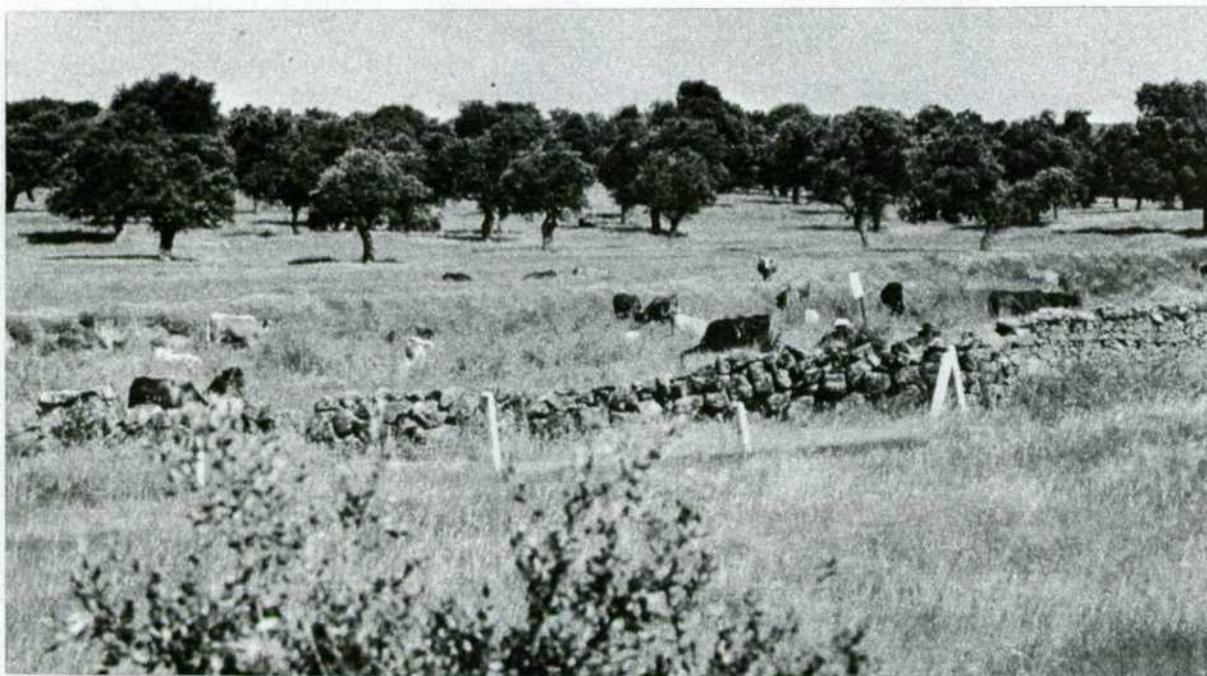
Villafranca de Córdoba, en el valle del Guadalquivir, quedará a la derecha del nuevo ferrocarril.



En la actualidad, la estación de Alcolea está cerrada al público, y su amplia playa de vías se utiliza para cruzarse los expresos y los trenes de mercancías. También paran un par o tres de unidades de cercanías, que los viajeros cogen como quien sube al autobús. Esta situación de atonía cambiará radicalmente el día que sea el origen de la línea de alta velocidad o incluso antes, cuando se inicien las obras. Desde Alcolea, el nuevo tendido iniciará la subida a Adamuz, dejando a mano derecha la línea actual y



Adamuz, importante hito del nuevo ferrocarril de alta velocidad, está en lo alto de un cerro.



los cuidados campos de girasoles del valle del Guadalquivir. A mano derecha quedará también Villafranca de Córdoba. El obstáculo más importante será zanjado por un túnel de casi dos kilómetros y un viaducto de 420 metros. Adamuz está en lo alto de un cerro y goza de una hermosa vista. Dentro de muy pocos años, sus habitantes podrán ir a la estación a ver pasar los trenes. La longitud de este primer tramo Alcolea-Adamuz será de 16 kilómetros en rampa continua de 12 milésimas.

El siguiente tramo, Adamuz-Villanueva de Córdoba, cruza la comarca conocida por Los Pedroches. Desde Villanueva parece terreno llano y despejado, pero esta impresión se desvanece prestamente a bordo de un coche describiendo mil vueltas y subiendo y bajando incontables cuestas. Estos inconvenientes impuestos por el terreno, el nuevo ferrocarril los ignorará olímpicamente. Si surge una colina más alta de lo conveniente, la atraviesa por un túnel. Si se abre una depresión con la que no se contaba, pues se tiende el oportuno viaducto y asunto concluido. Todo antes que desviarse de la línea recta. Ya no es como en los viejos tiempos, en que los ingenieros tenían que romperse la cabeza para ganar altura ciñéndose al

Los Pedroches sugieren una falsa sensación de llaneza.

El curso del río Matapueras es la ruta natural de penetración hacia Sierra Morena.

terreno o dando enormes rodeos. La técnica moderna permite maravillas. Tampoco hay que preocuparse por las rampas y la potencia de las locomotoras. La electricidad proporciona energía prácticamente ilimitada y las locomotoras contemporáneas ignoran las penas y fatigas de sus humeantes antecesoras. Para facilitarles una marcha de 200 a 250 kilómetros por hora en este tramo se construirán ocho túneles, con una longitud total de 6.495 metros y siete viaductos, con una longitud de 2.355 metros. A bor-

do de un coche, y mareado con tanta curva, el viajero tiene cierta dificultad en imaginarse el futuro tendido. Una ligera pista se la da el arroyo de Matapueras. ¿Seguirá su curso? No me atrevo a aventurarlo. Para los ingenieros decimonónicos, los cursos de agua tenían una importancia decisiva, eran el camino natural. Pero un ferrocarril moderno se construye con un criterio completamente distinto. Se abre paso, sin contemplaciones, a través de los obstáculos, como Stanley a través de la jungla africana: a tiro limpio.



En Villanueva de Córdoba habrá una estación

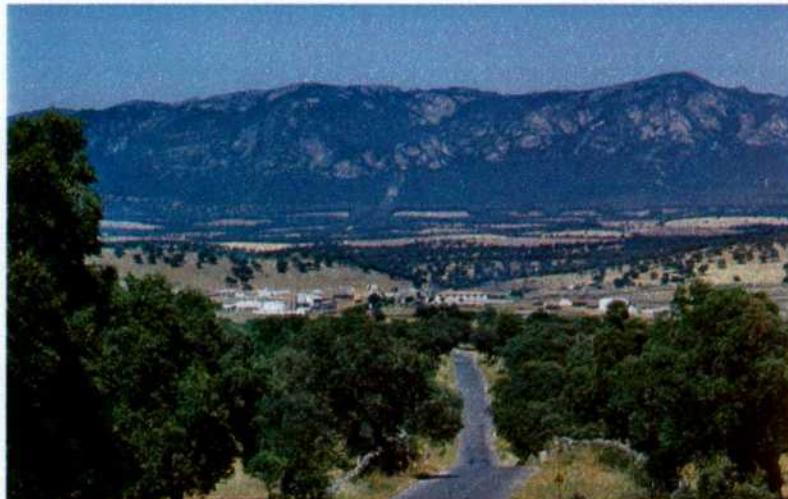
Villanueva de Córdoba es la capital de esta comarca y en la que se ha previsto construir una estación. Precisamente el día que llegué yo tuve la oportunidad de escuchar un programa de radio donde se debatía la conveniencia de construir un polideportivo, cuyo precio ascenderá a 100 millones de pesetas, si mal no recuerdo. A muchos vecinos les parece un despilfarro y un disparate. Sus defensores alegan que un polideportivo fijará a la juventud en el pueblo y así no tendrá que emigrar a áreas más animadas. Escuchando los dimes y diretes de los entrevistados no puedo por menos de sonreírme: espe-

rad un poco y tendrás trabajo, entretenimiento y diversión para rato. Hacia finales de los años 60 y primeros de los 70 tuve la oportunidad de fotografiar la construcción de las autopistas de Cataluña y puedo asegurar que los pueblos por donde discurren adquirían un ritmo trepidante. No existen motivos para suponer que el nuevo ferrocarril Alcolea-Brazatortas sea una excepción a esta regla general y estamos seguros que derramará prosperidad sobre esta simpática villa cordobesa, cuya iglesia parroquial es un paradig-

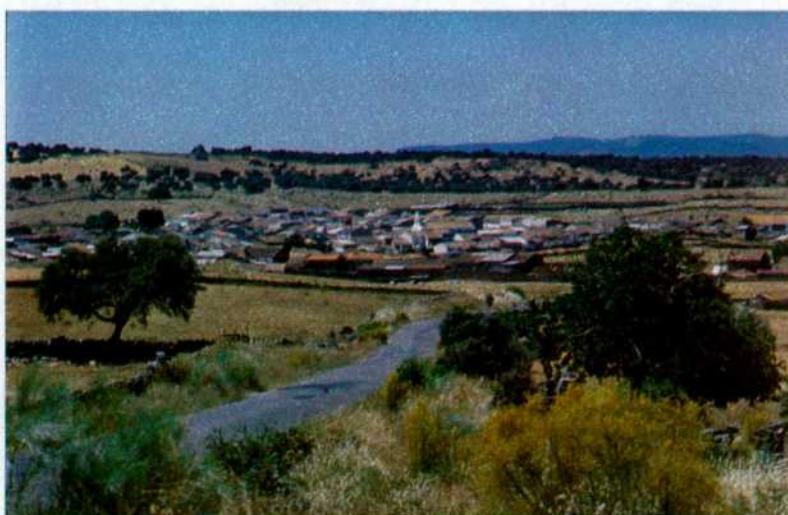
ma de buen gusto y excelente labor de reconstrucción, al mismo tiempo que brinda al viajero sofocado por los rigores climáticos de estas latitudes un fresco respiro en su tarea informativa.

De Villanueva de Córdoba a Conquista se extienden los 22 kilómetros del tercer tramo del nuevo ferrocarril. Si el tendido sigue una alineación más o menos paralela a la de la carretera comarcal, no creo que los ingenieros tengan demasiados problemas técnicos, pues la Loma de Enmedio, haciendo honor a su nombre, no es más que esto: una loma tendida y redondeada entre ambos pueblos. Desde lo alto —si es que se puede hablar de «alto»— se tiene la primera revelación de la sierra de La Garganta, una muralla de granito que se extiende sin solución de continuidad de Este a Oeste, cerrando el horizonte sin atisbo de paso por parte alguna. Se comprende de inmediato que su simple visión haría desistir a los ingenieros del siglo pasado de hacer pasar un tren a través de ella y prefirieran dar la vuelta por Despeñaperros. Es la culminación de Sierra Morena y el límite de Andalucía. Al otro lado empieza Castilla. Entre manchas de encinares se entrevén los pardos tejados y la blanca espadaña de la iglesia de Conquista. El paisaje se ha tornado mucho más agreste y nada recuerda aquí la cuidada campiña del valle del Guadalquivir. Un solo túnel de 750 metros y tres pequeños viaductos, totalizando 292 metros, evidencian la escasa dificultad de este tramo.

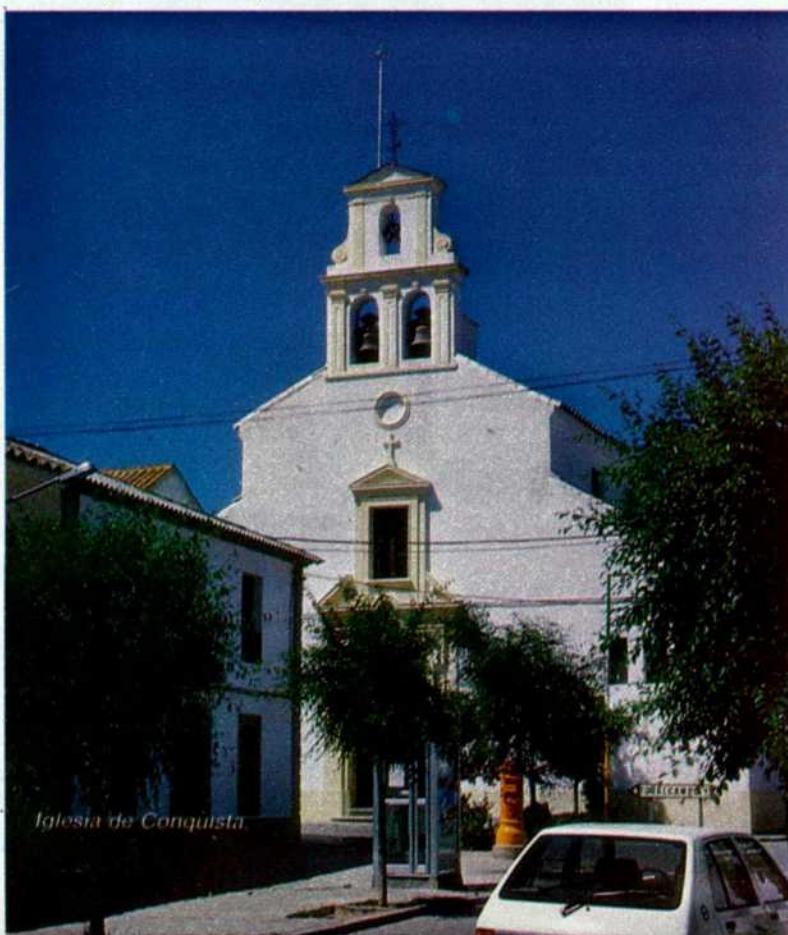
Ni el mapa de carreteras Firestone ni el Michelín, que utilizo normalmente, indicaban ningún camino que se adentrara en las fragosidades de la sierra de La Garganta, por lo que desistí de explorarlas a fondo y dar un rodeo por Fuencaliente. Por otra parte, mi modesto utilitario no es el vehículo más indicado para transitar por trochas montaraces. Pero una vez finalizado el viaje, compré las cuadrículas correspondientes a estas zonas del mapa militar de España a



Pueblo de Conquista, al pie de la sierra de La Garganta, el mayor obstáculo del nuevo ferrocarril Alcolea-Brazartotas.



Vista del pueblo de Conquista.



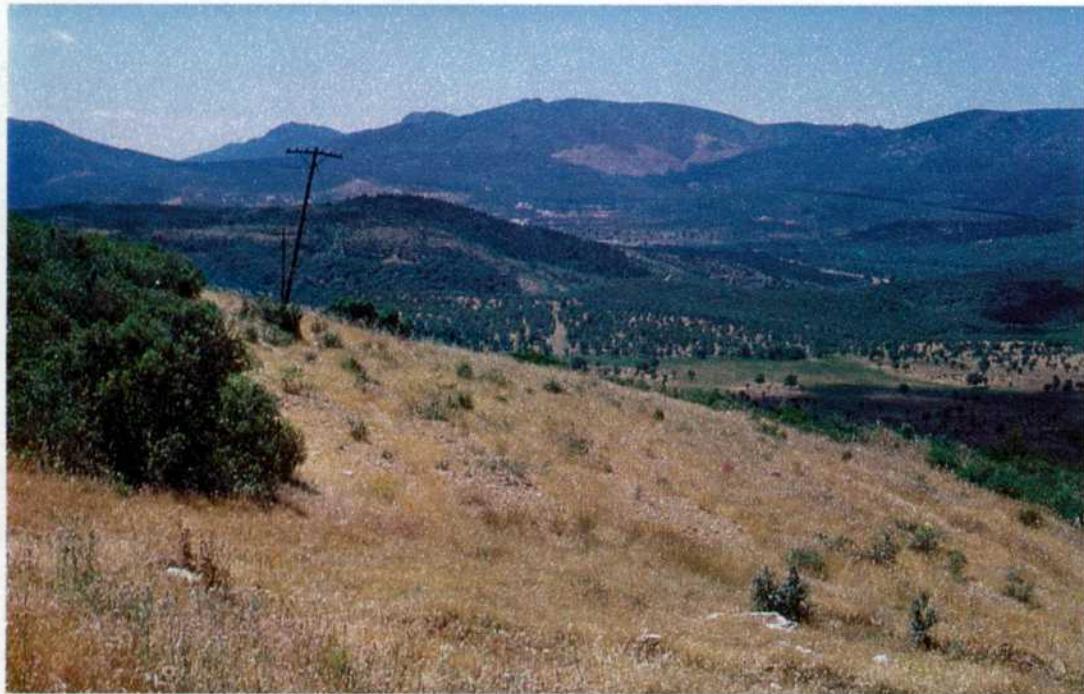
Iglesia de Conquista.

escala 1:400.000 y, con la sorpresa y frustración que uno se puede imaginar, descubrí un camino que se adentraba en la sierra hasta los caseríos de La Garganta y El Horcajo. Ignoro cuál será el estado de su piso, pero ahora pienso que con un poco de suerte, y a velocidad reducida, habría podido llegar a estos remotos enclaves serranos por cuyas cercanías pasará el nuevo ferrocarril de alta velocidad.

Pero las sorpresas no acaban aquí. La cuadrícula 3-5 de Jaén revelaba también la existencia del antiguo ferrocarril de vía estrecha de Puertollano a Peñarroya y Fuente del Arco, que cruzaba el valle de Alcudia y subía hasta el mismo puerto de Niebla. El tendido ahora abandonado es, de alguna manera, el antecedente más remoto del actual Alcolea-Brazartotas.

En el límite de Andalucía y Castilla

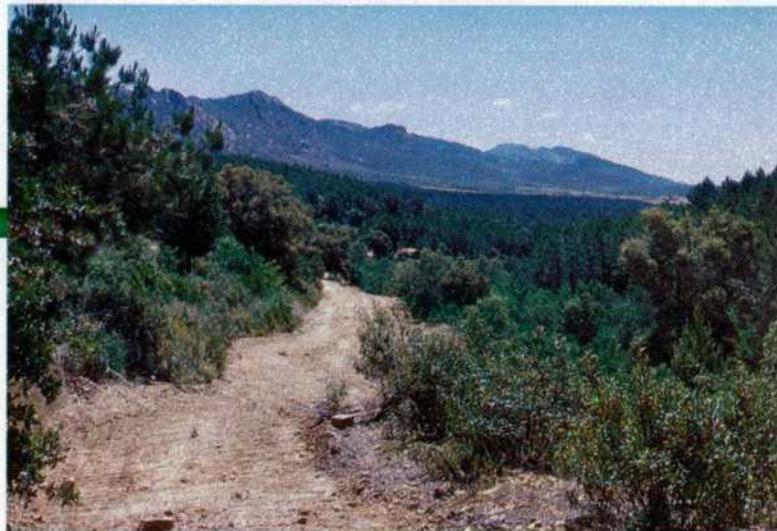
El cuarto y último tramo, Conquista-Brazartotas, se extenderá a lo largo de 37 kilómetros y será, sin lugar a dudas, el más espectacular y pintoresco del recorrido y en el que los ingenieros habrán tenido que dar el do de pecho. Un audaz conjunto de cuatro túneles y tres viaductos, totalizando 5.830 y 1.410 metros, respectivamente, le permitirá cruzar limpiamente la divisoria de Sierra Morena y entrar en la provincia de Ciudad Real. El túnel XV, uno de los más largos de la línea, atravesará por su base la sierra de La Garganta. El XVII alcanzará los 800 metros de altura máxima de la línea y el XVIII franqueará la entrada a Brazartotas. El tren discurrirá por una zona agreste y selvática, de riscos de granito y olorosos pinos que han suplantado a los tradicionales encinares y olivares andaluces. Es un cambio de decoración que confirma al viajero que ha dejado atrás la Tierra de María Santísima y ha puesto el pie en Castilla. Amplios cortafuegos dividen las masas forestales.



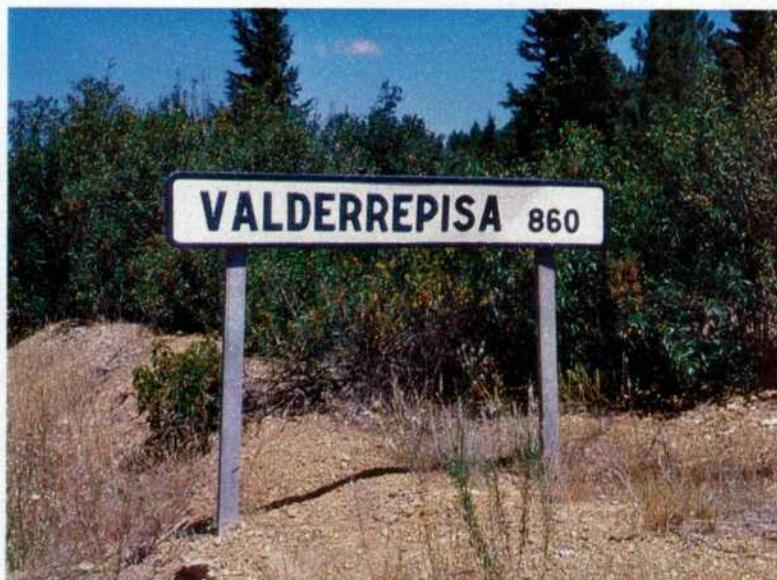
Vertiente Norte
de la sierra de La Garganta,
vista desde el puerto de Niebla.



Cartel indicador del puerto
de Niebla.



Cortafuegos abierto
en los pinares de la
sierra de La Garganta.

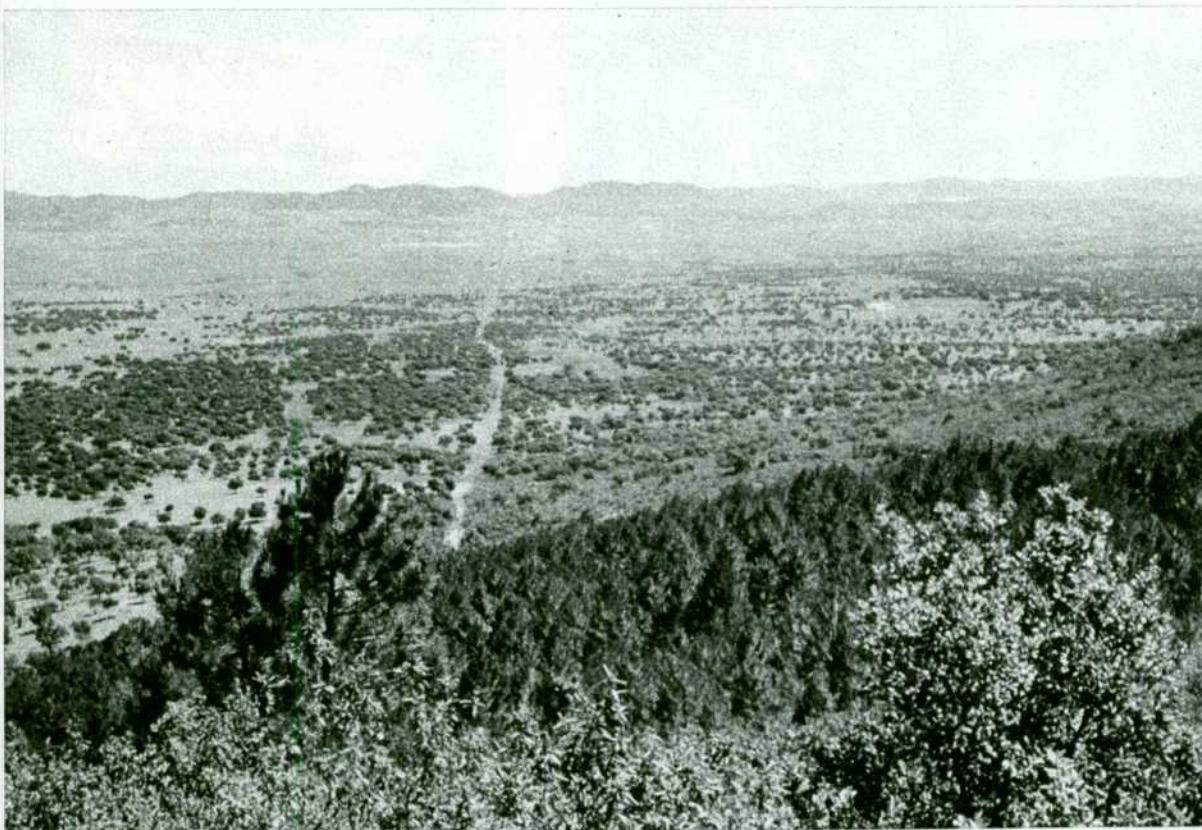


Cartel indicador del puerto de Valderrepisa,
en plena serranía.

Los ecologistas se lamentan del retroceso de la encina a costa del avance del pino. Pero los leñadores de la comarca alegan que éste les proporciona un beneficio inmediato. En cualquier caso, pinos y encinares, en distinta proporción, coadyuvan a reforzar la sensación de estar en pleno corazón de Sierra Morena, a centenares de kilómetros del mundanal ruido. Me imagino que con un poco de suerte podría tener la oportunidad de admirar la rápida carrera de los venados cruzando al galope la pista forestal. O escuchar el lejano latido de las rehalas resonando en el monte. Pero ni una ni otra oportunidad se presentan y me tengo que contentar con paladejar el denso silencio de estas soledades. Hablando de la fauna de esta zona selvática, debo prevenir al futuro viajero del tren de alta velocidad que no confunda los cerdos de pata negra con auténticos jabalíes, como me ocurrió a mí al despertarme de una siesta al pie de una encina

y encontrarme rodeado por una manada de inquietantes suidos de negros pelajes, que resultaron ser domésticos cerdos. De todas formas, rodando a 200 kilómetros por hora, los futuros viajeros no tendrán ocasión de advertir estas diferencias.

A la salida del túnel XVII se asomarán a la dilatada planicie del valle de Alcudia, regada por el río Tablillas, donde pacen toros, pacíficas vacas y corderos trashumantes a punto de iniciar la emigración a las altas tierras castellanas. A los adictos a la televisión es posible que le recuerde las praderas de la serie «Bonanza». Para que la ilusión fuera completa sólo faltarían las siluetas de un par de caballistas galopando entre la alta hierba. Los tres primeros túneles de este tramo caerán más o menos bajo los puertos de Niebla (902 metros de altura) y Valderrepisa (860), y uno de los viaductos cruzará las claras aguas del río o arroyo Montoro. Por el puerto de Niebla pasa la carretera comarcal de Brazator-



El valle de Alcudia, desde el puerto de Niebla, apreciándose el trazado abandonado del antiguo ferrocarril de vía estrecha. Al fondo, la sierra de La Solana.

tas a Fuencaliente. Desde lo alto del mismo se domina una hermosa vista sobre el valle de Alcudia antes citado y la lejana elevación de la sierra de La Solana, que limita este valle por el Norte. También se aprecian los restos de la explanación del antiguo ferrocarril de vía estrecha.

El nuevo ferrocarril de alta velocidad cruzará el valle de Alcudia como una exhalación sin apenas dar tiempo a sus viajeros para admirar sus ricos pastos y el pausado vuelo de las cigüeñas que esperamos gocen del máximo respeto por parte de los constructores del tendido, pues sería una pena que este impagable elemento decorativo desapareciera del paisaje serrano en aras del desarrollo. Las obras, evidentemente, causarán una verdadera revolución, pero bien llevadas pueden guardar intacto el patrimonio ecológico de Sierra Morena. El desarrollo no tiene por qué estar reñido con la Naturaleza. No hace muchos días, la prensa daba la noticia de que la salida

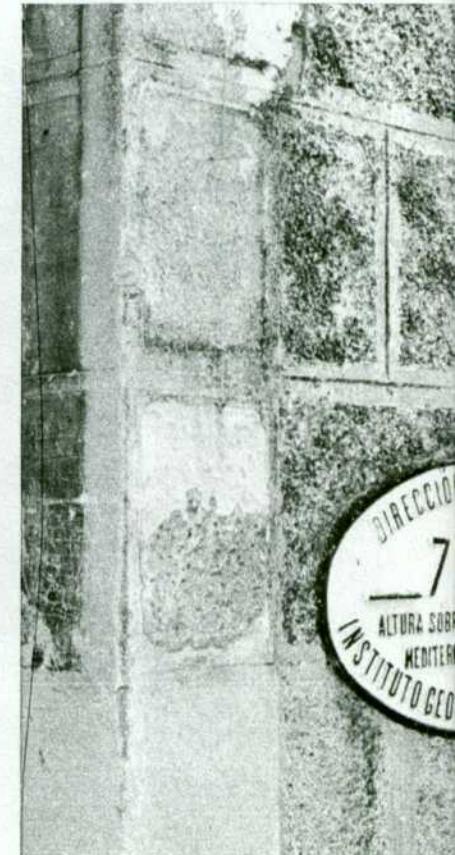
del Gran Premio de Fórmula 1 de Austria, en Salzburgring, había tenido que ser suspendido durante una hora ¡por la intempestiva presencia de un ciervo en la pista!

Finalmente, el nuevo ferrocarril alcanzará la muy modesta elevación de la sierra de La Solana, que atravesará sin mayores problemas por un largo túnel, concretamente el XVIII, el último del recorrido, situado aproximadamente en la vertical del puerto Pulido, de 850 metros de altura, por donde discurre la carretera de Brazatortas a Fuencaliente. Al otro lado se abre la depresión del río Ojailen, que riega las huertas de Brazatortas y cuyo curso sigue parcialmente el ferrocarril de Madrid a Badajoz. Final de trayecto.

Brazatortas

Brazatortas es una característica población casi-manchega que no habrá cambiado

gran cosa desde los tiempos quijotescos y conserva intacta su paz secular. Casas y corrales se agrupan respetuosamente en torno a la torre de su iglesia, coronada por el simpático e inevitable nido de cigüeñas. La vida discurre pausadamente a lo largo de la calle mayor. A la

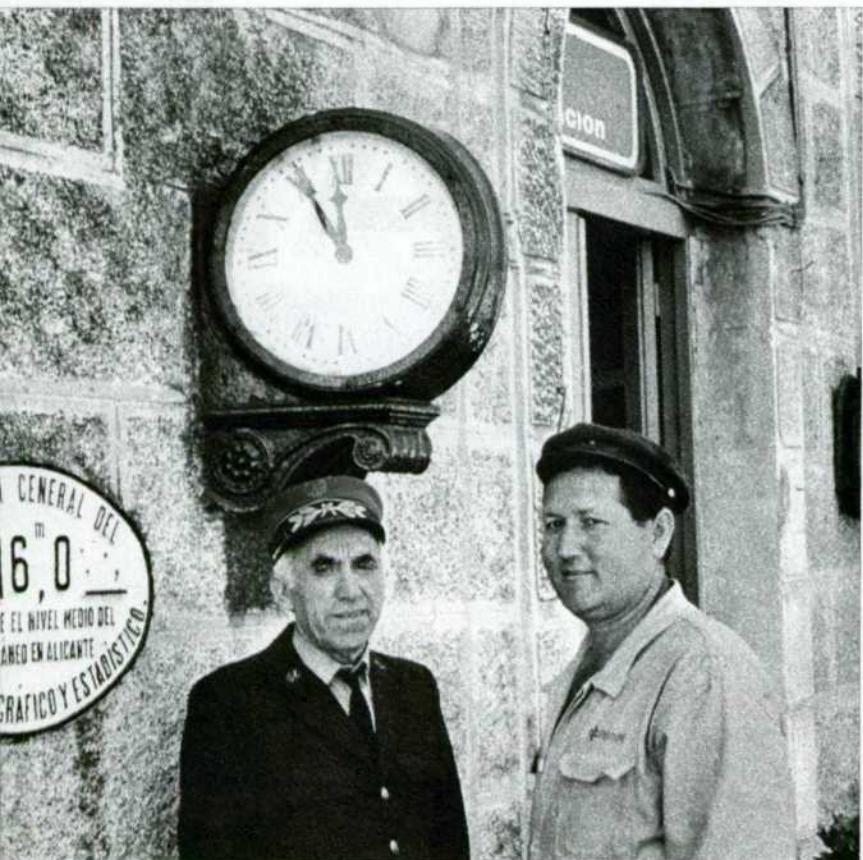


vista de tanta paz no puedo menos de preguntarme si sus habitantes pueden barruntar el huracán que se les va a venir encima dentro de muy pocos días.

La estación del ferrocarril está a unos dos kilómetros del pueblo, hacia la parte de abajo. Flores y enredadera que tre-



El amplio valle de Alcudia es la antesala de Brazatortas.



Son las 11,55 en la estación de Brazatortas, a 716 metros de altura sobre el nivel medio del mar, en Alicante, un día de primeros de junio de 1987.

Equipo de la estación de Brazatortas al completo.



Brazatortas todavía conserva su paz cervantina. De momento.

pan por sus paredes, al mismo tiempo que ponen de relieve la sensibilidad y el buen gusto del jefe de estación. Cavilo que deben de ser reminiscencias de la antigua cortesía cervantina que

ha perdurado a lo largo de los siglos para solaz de los viajeros contemporáneos. En el momento que voy a franquear la puerta, ésta se abre y sale un individuo ataviado deportivamente.

—Usted, primero —ruego, haciéndome a un lado.

—De ninguna de las maneras —me responde al instante—. Primero, usted.

—¿Es usted el jefe de estación? —pregunto no muy seguro.

—El mismo. ¿Puedo preguntarle qué se le ofrece?

Me presento y le explico que soy un enviado de VIA LIBRE para investigar sobre el terreno la problemática del nuevo ferrocarril de alta velocidad y de paso hacer unas fotografías.

—Pues espere un momento que me voy a cambiar. Había acabado mi turno y ahora me ha relevado un compañero... En seguida estoy con usted.

Total, que acabo fotografiando al equipo de la estación al completo junto a una "3300" que hace maniobras. También tengo ocasión de fotografiar la llegada del TER de Madrid. El jefe de estación me invita después a tomar una copa de zumo helado en el bar de la esquina, invitación que acepto al instan-

te, pues no todos los días se presenta la oportunidad de brindar por un nuevo ferrocarril. El jefe de estación me pregunta cuándo van a empezar las obras.

—Nos dijeron que cualquier día de éstos, y ya ve, ni rastro.

—La verdad es que sé tanto como usted.

—Aquí, en el pueblo, la gente está muy impaciente.

Motivos no les faltan. De entrada, gracias al nuevo ferrocarril, media España se ha enterado de la existencia de un pueblecito llamado Brazatortas y del que no tenía la menor idea. La nueva línea le traerá desarrollo, prosperidad y una nueva vía de comunicación —de 60 kilos por metro lineal para ser exactos— que nos permitimos sugerir se llame Ferrocarril de Sierra Morena, nombre eufónico y apropiado que dentro de cuatro años resonará en los ámbitos ferroviarios de todo el mundo como el primer ferrocarril español de alta velocidad.

M. M.