

INFRAESTRUCTURA DEL FERROCARRIL BAEZA – UTIEL EN EL TÉRMINO DE VENTA DEL MORO

**Ignacio Latorre Zacarés
José Alabau Montoya**

RESUMEN

El Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción (1926) incluyó un proyecto estrella entre Baeza y Utiel como parte de otro más ambicioso que intentaba comunicar Algeciras con el Sur de Francia enlazando importantes zonas desasistidas en comunicaciones. Una de las poblaciones afectadas por aquel proyecto fue Venta del Moro. La ilusión creada entre la población en torno a las obras del ferrocarril por las potenciales posibilidades de desarrollo económico fue tan grande como la decepción al decidirse la suspensión definitiva de las obras después de estar construida una parte importante de las infraestructuras.

PALABRAS CLAVE: Baeza-Utiel, Venta del Moro, ferrocarril, infraestructuras.

JUSTIFICACIÓN DE LA LÍNEA “BAEZA A UTIEL”.

A mediados del siglo XIX, mientras la comarca de Utiel – Requena modificaba por intereses económicos su filiación histórica conquense y se agregaba a la provincia de Valencia, Francia incrementaba las inversiones en la Península Ibérica, sobre todo en ferrocarriles, para extender su proyección económica e intentar contrarrestar la influencia política y económica de Gran Bretaña en Portugal y en España. Los principales grupos inversores galos pugnaron por conseguir el mayor número de concesiones ferroviarias españolas, sobre todo las que enlazaran ambos países a través de los Pirineos. El gobierno francés aspiraba a conseguir una conexión por ferrocarril con sus posesiones en el Magreb a través de los puertos de Málaga, Algeciras o Cartagena. Pero no fue hasta la publicación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de Marzo de 1908 cuando se contempló con cierto fundamento esta posibilidad mediante la unión de una serie de líneas inconexas de ferrocarriles secundarios que más tarde formarían parte del proyecto global de la línea Baeza - Saint Giron. Los motivos que justificaban su construcción eran los de mejorar la comunicación entre Andalucía y el País Valenciano, facilitar la explotación de algunas minas de hierro y plomo de la provincia de Jaén, así como intentar llenar un vacío de unos 32.000 Km² en comunicaciones entre Albacete y el norte de Andalucía.

EL FERROCARRIL DE REQUENA A BAEZA. 1913.

Los antecedentes de este proyecto ya han sido expuestos en otros trabajos (Alabau, 1985) pero básicamente la idea tomó forma a partir del presentado por Juan Isla (1913) para la construcción de una línea Requena – Albacete – Alcaraz y de la que partiendo de esta ciudad llegaba a Baeza pasando por Villacarrillo y Úbeda, en base a la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908.

En el tramo 1º, el trazado partía de una estación independiente en Requena y cruzaba el río Magro por un puente metálico de 20 m. de luz. Otro de obra de 40 m. salvaba la rambla de Casas de Eufemia y un gran viaducto de 80 m. cruzaba el río Cabriel. Después, la línea bajaba hasta el valle a través de 7 túneles con curvas de hasta 150 m. de radio. El material móvil previsto en el tramo entre Requena y Alcaraz era de 8 locomotoras, 5 coches de viajeros de 1ª clase, 7 coches de 1ª y 2ª clase, 12 coches de 2ª clase, 4 furgones y 100 vagones de mercancías (Prieto y Enguix, 1994, p. 122). Queda clara su justificación preferentemente comercial.

En 1925 el gobierno de la dictadura de Primo de Rivera incluyó en un anteproyecto del Plan de Ferrocarriles un trazado modificado de esta línea, pero pasando por La Roda en vez de por Albacete y Casas Ibáñez. En la “Memoria” del nuevo proyecto, el ingeniero Vicente Rodrigo justificaba aquel trazado *“como una segunda solución fácil y económica para mejorar las relaciones entre Madrid y Valencia acortando esa distancia en 56 Km.”*¹. Hubo protestas desde Albacete y al año siguiente en el R.D.L. de 5 de Marzo de 1926 apareció, formando parte del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, una línea denominada *“Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel”* (sin indicar dónde) junto con otra que discurría *“desde el empalme anterior por Teruel y Caspe a Lérida”*.

Existía una oportuna indefinición sobre el lugar donde debía “empalmar” con la línea de Cuenca a Utiel. Surgieron muchas interpretaciones y recelos entre las poblaciones afectadas tanto por el trazado por Casas Ibáñez que ahora ya no quedaban incluidas (sobre todo Albacete) como por algunos pueblos manchegos potencialmente afectados por el nuevo trazado (por La Roda) que sintieron legítimas aspiraciones de progreso. El resultado del polémico trazado se siguió intensamente también en Requena y Utiel. Mientras la Diputación de Valencia alentaba la ruta por estas poblaciones indistintamente, desde la de Cuenca se apoyaba el trayecto por La Roda porque suponía su paso por Mira.

La Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías pidió (23-3-1926) que se estudiaran dos trayectos alternativos por Mira: uno desde Albacete y el otro desde La Roda. Se concluyó que ambas opciones eran muy caras. El ayuntamiento de La Roda y otros muchos afectados encargaron otro estudio comparativo al ingeniero Antonio Franco

1 Anteproyecto Plan de Ferrocarriles de 1926 y Memoria explicativa.

(20-7-1926) para demostrar que el trazado por esta población era mucho más directo. Pero en aquel Plan Preferente se decía algo de sumo interés (Artº 3º):

*“Para el orden de preferencia en la ejecución de estas líneas ha de establecerse teniendo muy en cuenta su importancia y las facilidades que ofrezcan las regiones interesadas, tanto en lo relativo a la ocupación de terrenos como en los auxilios económicos que presten, ya con subvenciones directas o con suscripciones de la emisión de Deuda Ferroviaria...”*²

La Diputación de Albacete reaccionó pronto y respaldó de manera firme y argumentada el trayecto original por esta ciudad y por Casas Ibáñez en vez de por La Roda. Ofreció la suscripción de 20.000.000 ptas. en deuda ferroviaria a condición de que el trazado de la línea de Baeza a Utiel pasase por esta capital.³

Antes de realizar los estudios definitivos, se encargaron otros previos al ingeniero Luis San Gil Coronel (R.O. 28-1-1927) sobre la conveniencia de efectuar el trazado por Casas Ibáñez o por Villamalea, para poder compararlos con los efectuados por la extinguida Jefatura Centro y Sur pasando por esta última población, pues aunque ambos tenían aproximadamente la misma longitud de superficie, no ocurría lo mismo con el número y longitud de puentes y túneles a construir. Había menos puentes y viaductos por Casas Ibáñez, pero el doble de túneles. Finalmente, el Consejo Superior de Ferrocarriles se decidió por el trayecto por Casas Ibáñez sin pasar por Mira (*“el trazado de peores condiciones técnicas y económicas es el que pasa por Mira”*) y proponiendo el trayecto por Utiel (23-4-1927)⁴, pero creando un nuevo proyecto ligeramente distinto al de Juan Isla: el “Ferrocarril de Baeza al de Cuenca a Utiel”. Esta fue la razón de que se eligiera finalmente Utiel como punto de cruce con la vía de Cuenca a Valencia.

LA PROYECCIÓN DEL FERROCARRIL BAEZA A UTIEL

El Consejo de Ministros acordó que el trazado fuera Albacete – Casas Ibáñez – Utiel (R.O. 1-7-1927) y el proyecto pasó a denominarse definitivamente “Baeza a Utiel” (R.O. 8-2-1927). El 3 de julio se recibió en la comarca con gran satisfacción la noticia de la firma de la concesión definitiva del trazado, que propició una gran manifestación de júbilo celebrada en Utiel el día 22 con la asistencia de altas personalidades políticas, culturales y mercantiles de Valencia, Albacete y Utiel, y representaciones de Requena, Venta del Moro, Casas Ibáñez, Caudete, Fuenterrobles y Sinarcas. En representación de Venta del Moro asistió el Conde de Villamar, exdiputado provincial por el distrito de Requena – Ayora y muy vinculado al municipio venturreño, donde era propietario de terrenos que resultaron afectados por el trazado de la vía.

Esta vez el proyecto se dividió en cuatro secciones:

² Gaceta de Madrid. Nº 65. 6-3-1926.

³ Actas Diputación de Albacete. 5-3-1927.

⁴ AGA. 24/11650

1ª Baeza a Villanueva del Arzobispo (70 km.)

2ª Villanueva del Arzobispo al límite provincial de Jaén (70 Km.)

3ª Límite Provincial de Jaén a Albacete (106 Km.).

4ª Albacete a Utiel (116 Km. 250 m.).

Centraremos nuestra atención sólo en la 4ª sección. Su trazado se basó en el proyecto del ingeniero Luis San Gil redactado el 3 de febrero de 1928 y aprobado el 15 de mayo del mismo año, utilizando los estudios técnicos de Mauro Serret. El replanteo fue llevado a cabo por el ingeniero Francisco Pinto. Se proponía como paso del Cabriel el tramo entre los molinos de Abellán y Los Cárcelos por tener una cuota de solo 17 m. y 75 m. de longitud. Estaba pensado para doble vía (como en las otras tres secciones) en ancho ibérico, aunque posteriormente la idea de la doble vía fue modificada para esta sección y para las del resto de trazado entre Utiel y Saint Giron dada la gran cantidad de túneles proyectados en las mismas y necesitar éstos un espesor uniforme mínimo de 0,60 para el revestimiento de sus paredes, al parecer insuficiente para aguantar el empuje de la tierra arcillosa. Los ingenieros estimaron que habrían de pasar entre 60 y 80 años hasta que se sintiera la necesidad de instalar una doble vía en esta línea, y para entonces sería mucho menor el coste de construcción por existir medios más desarrollados. Se decidió reducir a vía sencilla los túneles situados en terrenos consistentes, debiendo mantenerse la doble vía para el resto de obras de fábrica y los túneles donde las condiciones del terreno permitiera su ampliación futura. Pero, posteriormente acabó planteándose el trazado para una sola vía en todo el recorrido de esta sección⁵, y esto explicaría porqué encontramos los viaductos dispuestos para una sola vía aunque los pilares tienen amplitud suficiente para instalar dos (imagen 1).

El proyecto comprendía todas las obras de fábrica, explanación y túneles sobre un trayecto subdividido en 14 tramos comprendidos en 3 zonas sobre un recorrido de 112,18 Km. El trazado en nuestra comarca comprendía los trozos 10º al 14º, que abarcaban los cerca de 36 Km. que separan el río Cabriel de Utiel y contemplaba la construcción de las estaciones de Los Cárcelos (apartadero), Venta del Moro, El Cerrito (apeadero) y Utiel. Los apeaderos de Los Marcos y Casilla de Moya aparecieron más tarde⁶. El itinerario transcurría por un terreno bastante accidentado a lo largo de 41.587,90 m. que obligó a la proyección de numerosos túneles, puentes, pontones, pasos inferiores, increíbles terraplenes, profundas trincheras, etc.

Trozo 10º. Longitud 5.079,10 m.⁷

5 AGA. 26/21823. Estimamos que esta decisión final se debió producir hacia Agosto de 1929 según se desprende de un escrito del ingeniero de la 6ª Jefatura Francisco Pinto a un tal José Navarro (fechado el 10 de Agosto) donde le decía que las obras de fábrica como puentes y viaductos, por instrucciones del ingeniero, debían hacerse con vía única (Archivo autores. Fondo O. Montoya).

6 Estos apeaderos no aparecen en el plano del proyecto inicial de 1928, pero sí lo hacen en documentos posteriores.

7 El trozo 10º empezaba antes de cruzar el río Cabriel. Aproximadamente la mitad correspondía al término de Venta del Moro.

Trozo 11º. Longitud 7.291,30 m.

Trozo 12º. Longitud 7.151,80 m.

Trozo 13º. Longitud 9.188,05 m.

Trozo 14º. Longitud 12.877,65 m.

La rampa máxima prevista era de 0,01499%. El radio mínimo de 300 m. El ancho de explanación 5,50 m. entre arista de terraplén y 6,80 m. en desmante, dando 65 cm. a cada cuneta. Se evitaban los pasos a nivel utilizando pontones para habilitar pasos inferiores. El presupuesto estimado de ejecución material era de 48.030.352,98 ptas. lo que suponía un coste de 428.164,68 ptas/Km. El presupuesto de contrato ascendía a 55.234.905,01 ptas.



Imagen 1. *Puente del Rebollo sobre la rambla Albosa*

El 5 de octubre de 1928 la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías anunció para el 19 de Diciembre la celebración de la subasta de las obras de explanación, fábrica, túneles y edificios de esta 4ª sección (Albacete a Utiel). El presupuesto aprobado en Cortes (19-5-1929) para esta sección fue de 54.560.731,33 ptas.⁸ Las obras se adjudicaron a la empresa “Valentín Vallhonrat S.A.” por 40.620.464 ptas. con un plazo de ejecución de 3 años y 6 meses. Esta empresa cedió la contrata el 9 de Agosto de 1930 a Manuel Díaz Hidalgo de Jerez de la Frontera⁹. Oficialmente, la construcción de la Sección 4ª dio comienzo el 8 de Julio de 1929, pero en nuestra comarca las obras se

⁸ AGA. 26/22123.

⁹ Gaceta de Madrid. Núm. 291. 18-10-1930.

iniciaron el 15 de Julio entre el Corral de Cañas y la Estación de Los Marcos (Venta del Moro). Fechas de inicio:¹⁰

Trozo 10º (Km. 74 al 78): 1 Octubre de 1929, en el Km. 74.

Trozo 11º (Km. 79 al 86): 2 de Noviembre de 1929, en el Km. 79.

Trozo 12º (Km. 87 al 93): 15 de Septiembre de 1929, en el Km. 91.

Trozo 13º (Km. 94 al 102): 15 de Julio de 1929, en el Km. 95.

Trozo 14º (Km. 103 al 115): 10 de Agosto de 1929, en el Km. 103.

En aquella memoria inicial del proyecto de la sección 4ª se contemplaba la construcción de 4 puentes, 7 viaductos, 21 túneles de vía sencilla (sumaban 4447 m.) y 6 de doble vía (1280 m.). En el término de Venta del Moro las obras de fábrica más importantes eran: el paso del Cabriel; el “apartadero” en Los Cárceles, para el cruce y gestión de mercancías; la estación de Venta del Moro; los pasos del barranco del Moro y del barranco Malo, así como 12 túneles. El cruce del Cabriel se efectuaba mediante un puente de 152,60 m. de longitud, con un arco de medio punto de 30 m. de luz y una altura de rasante de 18 m. capaz de superar el cauce normal del río más las posibles avenidas. En la margen derecha otro arco de medio punto y en el de la izquierda 6 arcos de la misma luz, que podrían reducirse a dos. El cruce del barranco del Moro se realizaba mediante un viaducto en curva de 400 m. de radio, 3 arcos semicirculares de 12 m. de luz con cota de 25,78 m. y longitud de 70 m. de longitud (imagen 2). El barranco Malo se solventaba mediante un puente de dos arcos de hormigón de medio punto de 30 m. de 123,20 m. de longitud, con una altura de rasante de nada menos que

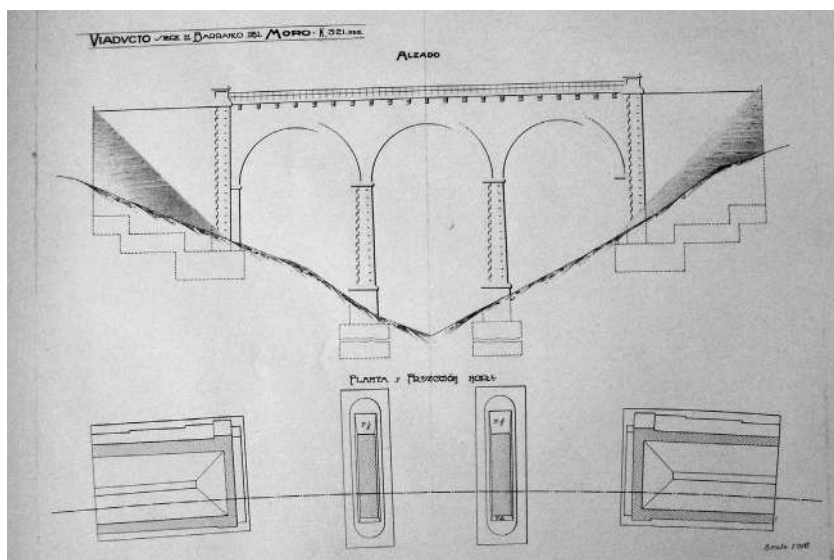


Imagen 2. Proyecto puente sobre el barranco del Moro. (AGA. 26/21824)

43,50 m. (la mayor elevación de todo el trazado de la sección) llevando a cada estribo un arco de 12 m. de luz (no se llegó a construir. Imagen 3). Para el barranco Varejo y las ramblas de Bullana y Albosa se había previsto 2 pontones de medio punto de 6 m. de luz para Varejo y un grupo de 3 pontones del mismo tipo para las otras dos ramblas.

En mayo de 1930 el ingeniero Francisco Pinto, al visitar las obras presencié una avenida en la rambla de Albosa que, según decía, alcanzó los 3,5 m. de altura en el camino de Venta del Moro a Casas de Moya. Esto, unido a que el terreno es arcilloso “*de calidad muy deficiente*”, le hizo pensar que los pontones proyectados para estos barrancos no debían ejecutarse por no ser adecuado su diseño y propuso suprimir apoyos intermedios sustituyéndolos por un gran arco central y otros laterales más pequeños, similares a los del viaducto sobre el Cabriel. El presupuesto se reducía así en 734.311,81¹¹ ptas. En sustitución de los pontones se proyectaron el puente Varejo de unos 81 m. de longitud, con 5 arcos de 12 m. de luz y 7,80 m. de radio. (Imagen 4); el de la rambla de Bullana de unos 104 m. con un gran arco central de 30 m. de luz y 16,50 m. de altura y 4 arcos laterales de 12 m. de luz, dos a dos (Imagen 5) y el viaducto de Rebollo sobre la rambla de Albosa de idénticas características al de Bullana.

La estación de Venta del Moro se emplazó “*en el único sitio que se encuentra conveniente, a unos 2 Km. del pueblo, pero con camino vecinal ya construido a 400 m. de la estación*”. Estaba previsto que constara de un edificio de viajeros, pabellón de retretes y lampistería, muelle cubierto de 30 m.; muelle descubierto de 50 m.; andenes; cochera para locomotoras y 3 grupos de 2 viviendas para empleados. La construcción de la cochera estaba pensada con idea de disponer de dos estaciones intermedias en la sección con depósitos de máquinas, aunque se decía que podría ser obviada¹².

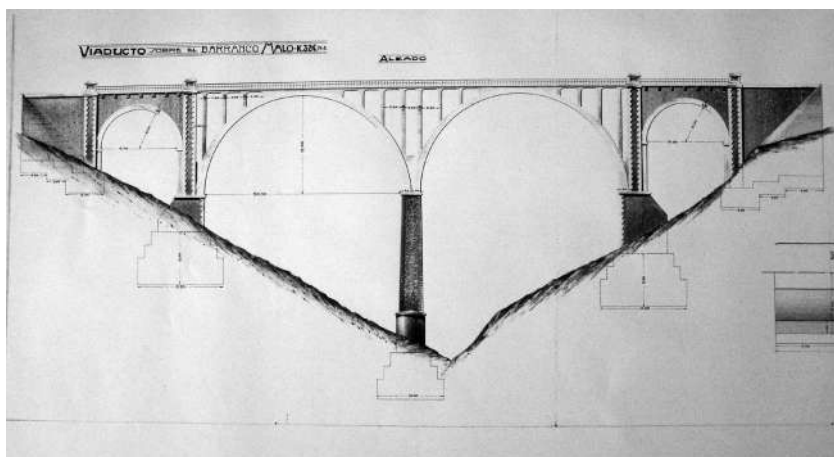


Imagen 3. Proyecto viaducto sobre barranco Malo. (AGA. 26/21824)

11 AGA. 26/22108

12 AGA. 26/21823

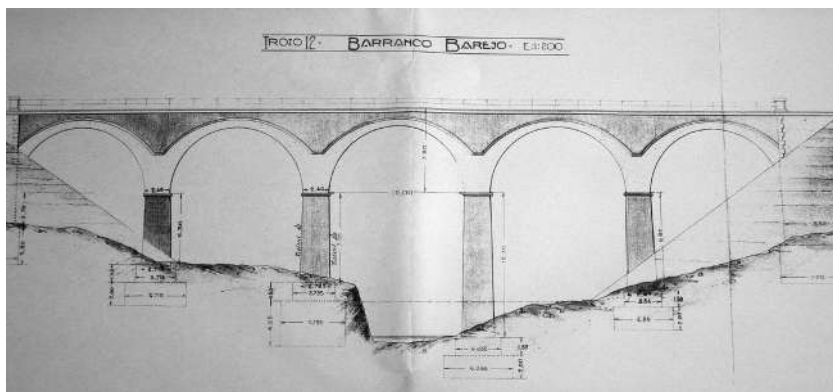


Imagen 4. *Proyecto original puente del barranco Varejo. (AGA. 26/22108)*

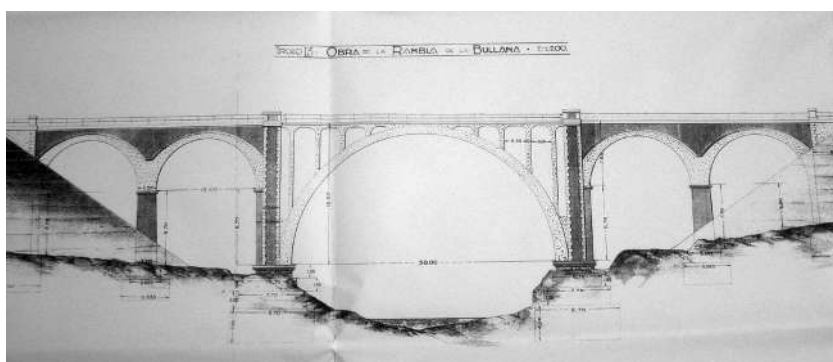


Imagen 5. *Proyecto modificado puente sobre rambla Bullana (AGA. 26/22108)*

LA INFRAESTRUCTURA DEL FERROCARRIL BAEZA-UTIEL EN VENTA DEL MORO

El ferrocarril Baeza-Utiel debía atravesar el extenso término de Venta del Moro (272 km²) de suroeste a noreste, tras cruzar el Cabriel en Los Cárcelos procedente del término de Villamalea (Albacete). Se trata de 28 kilómetros aproximadamente que incluyen parte del trozo 10, los del 11 al 13 completos y parte del 14 que finalizaba ya en Utiel, tras introducirse en el término municipal de Requena. El itinerario transcurre por un terreno bastante accidentado que obligó a la construcción de numerosos túneles, puentes, pontones, pasos inferiores, terraplenes, trincheras... Las dificultades orográficas más importantes eran salvar el río Cabriel, avanzar entre los grandes barrancos de la Derrubiada, sortear el escalón orográfico de la Sierra de Rubial y proseguir hacia la Meseta salvando barrancos (Lombardo, Varejo) y ramblas (Bullana, Albosa).

En el momento del inicio de esta investigación existía un gran desconocimiento de toda la obra construida en el término de Venta del Moro. A petición de la alcaldía



Imagen 6. *Trazado e infraestructura del Baeza Utiel en Venta del Moro*

de Venta del Moro se ha confeccionado un inventario de la infraestructura que se acompaña como anexo electrónico a este artículo. La **metodología** aplicada ha sido:

- Ampliar el **trabajo de archivo** realizado en anteriores trabajos: Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares; Archivo Municipal de Venta del Moro; Archivo de los Ferrocarriles Españoles de Madrid; archivos de las diputaciones de Valencia y de Albacete y archivos particulares de los autores.

- Se ha realizado un minucioso **trabajo de campo** recorriendo todo el trayecto del término de Venta del Moro localizando toda la infraestructura.

- Se ha **georreferenciado** toda la infraestructura con Google Earth y Terrasit, se ha señalado en fotos satélite, se ha clasificado según su funcionalidad y se ha nombrado de acuerdo a la toponimia local.

- Se ha elaborado y clasificado un **archivo fotográfico** de un millar de fotografías seleccionadas de toda la infraestructura.

- Se ha recurrido a **información oral** de antiguos trabajadores.

Destaca la perfección y calidad de la fábrica, presente hasta en las infraestructuras más modestas que demuestra un afán de perdurabilidad, fácil mantenimiento y orgullo de obra pública bien realizada. Incluso en pequeñas tajeas se repite el modelo de los grandes viaductos con mampostería concertada de aparejo poligonal o rústica de cara vista y aristas más o menos vivas o el llagueado para fingir dovelaje o sillería. Esta mampostería, además de en el paramento y enjutas, suele aparecer también en el interior de la obra hasta media altura.



Imagen 7. *La marca de calidad de la obra del Baeza-Utiel está presente hasta en la infraestructura más modesta.*

En total se han localizado y descrito **131 infraestructuras** en el término de Venta del Moro que se han clasificado del modo siguiente:

- **Viaductos:** 5. Puente de varios arcos para salvar una profundidad grande de un río, rambla o barranco. Son las obras de mayor monumentalidad y se encuentran casi todas inacabadas, excepto el del barranco del Moro y prácticamente el del barranco Varejo. Este último es una seriación de pontones, pero el resto fueron proyectados con pontones a ambos lados de unos 12 metros de luz y cuyo número depende de la dimensión del accidente geográfico a salvar y un gran arco central de 30 metros de luz.



Imagen 8. *Viaducto barranco del Moro*

Los ojos son de hormigón armado en arco de medio punto y el paramento y enjutas suele presentar mampostería concertada de aparejo poligonal, mientras en los pilares intermedios hay una sillería fingida resaltada en las esquinas. Los mampuestos suelen aparecer con cara vista y aristas muy vivas. Los pilares están recrecidos como preparación para el ancho de doble vía ibérico.

- **Túneles:** 9. Paso subterráneo para el tren. Se previeron doce en el término de Venta del Moro: dos en los Huertos de Los Cárcelos (nº 15 de 60 m. y nº 16 de 302 m.); en el barranco Malo (nº 17 de 76,60 m.; circulable); el del barranco de la Marusa (nº 18 de 392,09 m.); el del Pino LLano (nº 19 de 713,96 m.); el de Hoya Quemada (nº 20 de 45 m. sin hacer); el de Peñón Hundido (nº 21 de 121 m.; circulable); el del Peñón (nº 22 de 74,80 m. sin hacer); el de Fuente Felipe (nº 23 de 631,90 m.; circulable); el de Varejo (nº 24 de 150,47 m.; circulable); el de Cañada de las Majadas (nº 25 de 289,40 m.; circulable); y el nº 26 (230 m. sin hacer). Su boquera suele ser una bóveda de medio cañón de hormigón rematada con una sillería fingida y paramento de mampostería concertada de aparejo poligonal.



Imagen 9. Túnel 25. Las Covatillas

- **Puentes de carretera:** 3. Paso elevado del tren por debajo del cual discurre una carretera. Realizados con la intencionalidad de no instalar pasos a nivel. Los puentes de la carretera de Tamayo a Casas de Pradas CV 459 en Casilla de Moya y el de la carretera de Los Marcos a Caudete CV-452 son adintelados, mientras que el denominado “Puente la Vía” en la carretera CV-475 de Venta del Moro a Los Isidros el ojo es una bóveda de cañón de medio punto. Poseen estribos laterales adaptados a la orogenia y el talud.



Imagen 10. *Puente la Vía en carretera de Venta del Moro – Los Isidros*

- **Puentes de camino:** 7. Son pasos elevados del tren por debajo del cual discurre un camino. Algunos son de cierta magnitud. Suelen ser de ojo de bóveda de cañón de medio punto repitiendo la tipología de la mampostería de la obra del Baeza-Utiel.

- **Puentes de paso inferior para el tren:** 3. Los tres responden al mismo tipo de fábrica que destaca por su ojo adintelado y su baranda de hierro, lo que les lleva a conocerlos como “puentes de hierro” en algún caso, a pesar de que el resto de la fábrica sea de hormigón.



Imagen 11. *“Puente de Hierro” en la Trinchera de Caña Grande*

- **Puentes de alcantarilla:** 5. Puentes realizados para el paso inferior de corrientes de agua de vano superior a 3 metros. Mismo tipo de ojo y mampostería del Baeza-Utiel.

- **Alcantarillas:** 15. Infraestructura para paso de agua de vano de 1 a 3 metros. Su longitud puede ser considerable.

- **Tajeas:** 7. Pequeña alcantarilla de vano de 40 cm. a 1 metros, cuya longitud puede llegar a ser considerable. En el tramo de Casilla de Moya se encuentran en profundos barrancos que debían dar a lugar a terraplenes muy elevados.

- **Caños:** 2. Alcantarilla de vano inferior a 40 cm. A pesar de la humildad de sus dimensiones, reproducen en lo posible la marca de calidad de la obra.

- **Vías Trinchera:** 25. Desmante o vaciado de tierra hecho en el terreno para el paso del tren con taludes a ambos lados. Es la forma de vía más abundante. Su longitud varía de los 50 metros hasta los casi 700 y su anchura también desde un mínimo de 6 metros hasta los 18. Especialmente profundas son la de Cañá Grande o Bullana.



Imagen 12. *La forma más abundante de vía es la de trinchera. Corral de Cañas.*

- **Vías terraplén:** 9. Amontonamiento de tierra para elevar el paso del tren. Suelen estar cercanos a los puentes de carretera y de caminos.

- **Vías Explanada:** 12. Espacio allanado de terreno de ancho de la vía.

- **Estaciones:** 3. Estaban proyectadas las de la Casilla de Moya, Venta del Moro y Los Marcos. No se ha construido nada y actualmente son explanadas cultivadas.

- **Apartaderos:** 1. Lugar para intercambio de trenes y vagones proyectado nada más cruzar el Cabriel. No se llegó a edificar y en la actualidad es un arenal.



Imagen 13. *Vía explanada en Peñón Hundido*

- **Mojones:** 7. Señalizadores de cemento y piedra que marcan el deslinde y ancho de la propiedad de la vía. Algunos están desplazados y derribados.

- **Canteras:** 2. Lugar de extracción de piedra, greda u otro material para la obra. Una pequeña en Los Cárceles y otra grande en el Puntal de los Caracoles.

- **Acueducto:** 1. Dos pilares de gran anchura elevan un conducto de agua por encima de la trinchera del tren a la salida del túnel 24.

- **Desaguaderos:** 4. Conductos que encauzan el agua que discurre por la vía.

- **Polvorín:** 2. Lugar para guardar pólvora y otros explosivos. Uno frente a la entrada del túnel 19 de Pino Llano y otra ha dado el nombre al Cerro del Polvorín a la altura del túnel 25.

- **Muros de contención:** 3. Muros que rodean túneles y alcantarillas con el fin del desvío de aguas y para garantizar la perdurabilidad de la obra.

- **Oficinas:** 2. Locales donde trabajan los empleados que gestionaban la ejecución de las obras. Unas eran estructuras temporales en Los Cárceles y otras se ubicaron en un edificio de la calle Montera de Venta del Moro.

Otro tipo de infraestructura son los corrales expropiados, balsas, fondas o cantinas. Como delegados de la Administración en la zona se nombraron “vigilantes encargados” de la obra para esta 4ª sección: desde el origen hasta la salida del túnel 19 se nombró a Antonio Sanz, de Mahora; desde este punto hasta el inicio del municipio de Utiel a José Martínez López, de Venta del Moro; y en el término de Utiel y como encargado general de las obras en la provincia de Valencia a Otiliano Montoya, con las oficinas en una planta baja de la calle Ruiz Zorrilla nº 7 (actual calle Camino) de Utiel.

LAS EXPROPIACIONES

Para la construcción de esta importante obra se expropiaron los terrenos a 90 propietarios. Sólo 59 nombraron perito (Avelino Ortiz) para que les representase en la firma del contrato de expropiación, aunque hubo algunos que firmaron en nombre de otros. En Venta del Moro se expropiaron un total de 849.539 m². de terreno:¹³

Pinar: 518.467 m²

Cereal: 160.122 m²

Olivos: 77.963 m²

Viña: 73.359 m²

Huerta: 17.796 m²

Almendros: 1.285 m²

Monte bajo: 1.248 m²

Terreno inculto: 584 m²

El pinar y el cultivo de cereal abundaban sobre todo en la parte de Los Cárceles y en la de Los Marcos, donde se concentraba además la gran propiedad. La huerta y labor aparecen en los terrenos aldeaños a humedales, apreciándose una gran cantidad de pequeñas propiedades de este tipo de tierras en las cercanías de Venta del Moro y del camino de Los Isidros, donde encontramos también terrenos con plantación de olmos. Dos de los propietarios acumulaban 3.138,82 m² en su mayoría de terreno dedicado a pinar (37% del total expropiado): los Herederos de María Amat en las cercanías del Cabriel (1.821,66 m²) y de Joaquín Díaz López (1.317,16 m²). Seis propietarios tenían parcelas expropiadas entre 200 y 600 m² y el resto no llegaban a 200 m². Los importes resultantes a pagar en Venta del Moro y Utiel fueron liquidados el 28 de Noviembre de 1949 sin que nos conste que hubiera liquidaciones en fechas anteriores.

EL PROGRESO LLEGA A VENTA DEL MORO

Desde que llegaron a Venta del Moro las primeras noticias sobre la llegada del ferrocarril una gran manifestación de alegría y esperanza en un futuro mejor invadió las calles y las vidas de este municipio del interior valenciano (Yeves, 1997; Latorre, 2008 y Latorre y Salinas, 2008). Decía un veterano vecino que cuando se supo que hacían falta terrenos para el ferrocarril: “¿Qué iba a decir la gente?. Si hace falta que nos expropien terrenos para que pase el tren, pues que lo hagan”¹⁴. Y así fue. Además, habían oído que estaba prevista una estación en “la Venta” y otra en Los Marcos. Aquello suponía indudablemente progreso y salir del aislacionismo económico, pero también un cambio radical en la concepción vital de un municipio sin buenas comunicaciones, vinculado

13 Plano parcelario de expropiaciones F.C. Baeza a Utiel. Archivo Ayto. Venta del Moro (15-3-1948), y Archivo autores. Elaboración propia.

14 Diario “Las Provincias”. 17-8-1998. Muchas poblaciones aceptaron ceder gratuitamente el terreno para la construcción del ferrocarril como Venta del Moro, Utiel, Albacete, Úbeda...

desde sus orígenes a la tierra y sus frutos. Las perspectivas eran muy esperanzadoras porque era evidente que se iba a necesitar mucha mano de obra: obreros, dinamiteros, técnicos, listeros, arrieros, transportistas, administrativos, picapedreros, etc. sin olvidar las actividades auxiliares que se crearían para abastecer de alimentos, alojamiento y ocio. Surgieron tabernas, peluquerías, carpinterías, herrerías, zapaterías e incluso lugares de retozo sexual. Se trazaron nuevos caminos rurales para comunicar las distintas obras de infraestructura. Muchos de sus vecinos no dudaron en abandonar la vida agrícola, por un puesto de trabajo “en la vía” que ofrecía un salario muy superior y en mejores condiciones. Muchas cosechas se dejaron perder, los campos se abandonaron y la plantación de viñedos quedó en suspenso. Años más tarde lo lamentarían. Algunos parece ser que no dudaron en afiliarse al partido de la Unión Patriótica en Venta del Moro con tal de conseguir un puesto en las obras del ferrocarril “Baeza a Utiel”¹⁵. Recordaba Jesús Haba que en las obras del ferrocarril los jornaleros trabajaban ocho horas al día cobrando cada quince días dieciocho reales diarios ya fuese en labores de “*pico y pala*”, cargando vagonetes o de barrenero. En los túneles se trabajaban tres turnos de ocho horas con 20 minutos de descanso para comer. Los sábados y domingos no se trabajaba (Latorre y Salinas, 2008).

Además de los vecinos, multitud de gentes llegadas de Castilla, La Mancha, Andalucía, Extremadura e incluso Portugal se establecieron en el municipio, incluidos algunos presidiarios. El censo municipal aumentó pronunciadamente. Los trabajadores foráneos se alojaron en fondas y casas particulares de Venta del Moro y sus aldeas. Con aquellas gentes forasteras llegaron también otras costumbres y otros gustos. El cronista



Imagen 14. *Viaducto del barranco Varejo*

15 Diario “Levante”. 11-1-2015. Entrevista a J. López Iñíguez, autor de “El gatopardo valenciano”.

Yeves narró con gran elocuencia la repercusión social que provocó aquel proyecto ferroviario en Venta del Moro y su término (Yeves, 1997, p. 165).

Mientras duraron las obras hubo una gran animación y movimiento en las poblaciones y en los caminos del municipio. El dinero corría abundante y con facilidad. Se produjeron matrimonios de algunas vecinas con forasteros y se llegó a crear un equipo de fútbol formado forasteros y locales. También hubo momentos tensos por tragedias, muertes accidentales, rencillas o disgustos. Sin olvidar que cuando empezaron a ralentizarse las obras se produjeron los primeros conflictos laborales. Un concepto reivindicativo capitalista totalmente nuevo para una sociedad rural como aquella.

LAS OBRAS SE ATASCAN

En 1929 el Ministerio de Hacienda del Directorio Militar, acuciado por la crisis económica, hubo de frenar la deuda ferroviaria y pausar las obras en curso. Dámaso Belenguer quiso ponderar la continuación de esta obra y encargó un nuevo informe. A finales de 1930 ya se producían importantes retrasos por falta de financiación que provocó inquietud laboral. En enero de 1931 el Estado dejó de abonar a la compañía constructora los gastos de los trabajos de esta sección, ocasionando en los últimos meses de 1931 el despido de casi la mitad de los trabajadores. En 1932 la alarma fue mayor, pues no aparecía consignada ninguna cantidad en los presupuestos generales del Estado. La Dirección emitió un comunicado en Casas Ibáñez (29-5-1932) informando que éstas quedaban paralizadas provisionalmente hasta que el gobierno resolviera la situación económica de los contratistas, ya que no cobraban desde enero de 1931, pues el Ministerio de Hacienda no certificaba la obra ejecutada¹⁶. No obstante, durante la II República, Indalecio Prieto, como ministro de Obras Públicas (Cortes 17-3-1932), aunque expuso su criterio restrictivo a la construcción de nuevas líneas volvió a apoyar la construcción de la línea Baeza a Utiel por considerarla como de utilidad para la economía nacional. Fue clasificada como de interés local a cuya construcción debían contribuir las entidades locales. Pero el tramo Utiel – Teruel quedó suspendido.

Hasta ese momento en el tramo Albacete – Utiel, de un coste total estimado de 48 millones de ptas. se llevaban gastados 11,1 millones (23,1%), quedaban por invertir 28,5 millones y no se había contratado todavía 19,5 millones (40,6%)¹⁷. Tan sólo un mes más tarde (Ley 13-4-1932) se derogó el Plan Preferente de Urgente Construcción de 1926, alegando escasa rentabilidad debido a la competencia de la carretera y se vio obligado a establecer un orden de prelación apoyando más a los que tenían más interés o eran más urgentes, y ralentizando el resto: se dejó sin financiación estatal el Baeza – Utiel. Debían ser los ayuntamientos quienes termi-

16 Archivo autores. "Ferrocarril Baeza a Utiel. 4ª Sección". Aviso.

17 "Ferrocarriles y Tranvías". Madrid. Vol. II. nº 13. 1932. Pág. 100.

naran su construcción, pero los municipios no disponían de dinero para continuar y los trabajos continuaron paralizados. Se estimaba que estaba construido el 60% de las obras de la totalidad de la línea, aunque en nuestra comarca el porcentaje era muy inferior (apenas un 23%). Se produjo una gran decepción en todos los pueblos y ciudades afectados. El “El Defensor de Albacete” informaba que en el tramo entre Albacete y Utiel habían unos 1.000 obreros trabajando. Decía el alcalde de Albacete Virgilio Martínez Gutiérrez en una entrevista: *“El peor recuerdo que conservo de 1932 es la suspensión de las obras del ferrocarril de Baeza a Utiel”*¹⁸. La consecuencia fue una nueva movilización general para que el gobierno reconsiderara aquella decisión.

Por Decreto de 23 de Junio de 1932 se propuso la continuación por cuenta del Estado de algunos ferrocarriles del Plan de 1926 con “empalmes útiles” (como el Cuenca – Utiel) cuyas obras se encontraran más adelantadas y aquellos otros a los que debían contribuir los intereses locales (caso del Baeza – Utiel) siempre que por los beneficios locales que hubiera de producir estuviera justificada su construcción¹⁹. Para el pago de las obras realizadas en esta 4ª sección hasta el 31 de Diciembre de 1932 se asignaron sólo 250.000 ptas., cantidad muy insuficiente. El Consejo estimó que solo debía proponerse la construcción por el Estado de las líneas férreas con rentabilidad asegurada o de interés público y que se debían abandonar las obras de los tramos Teruel – Alcañiz – Lérida y Albacete – Utiel – Teruel.

En agosto de 1932, los vecinos de Venta del Moro afectados se reunieron en asamblea y se negaron a ceder gratuitamente sus tierras para la construcción del ferrocarril tal y como se habían comprometido. Al parecer la reclamación prosperó ya que unos años más tarde recibieron un importe compensatorio (Yeves, 1978, p. 239). En marzo de 1933 la cantidad asignada en los presupuestos para la línea Albacete – Utiel volvía a reducirse a sólo 100.000 ptas. (un 0,57% del presupuesto para ferrocarriles). El 18 de mayo de 1933 los diputados de las cuatro provincias interesadas acordaron insistir ante la Comisión de Obras Públicas para que se emitiera un nuevo dictamen sobre el Plan de Construcción de Ferrocarriles y gestionar la obtención de un crédito extraordinario para que los ferrocarriles en construcción pudieran funcionar al mismo ritmo que en 1931.²⁰

Un Decreto de 16 de febrero de 1934 volvió a dar esperanzas de solución al autorizar al Ministerio de Obras Públicas a que presentase un proyecto de Ley disponiendo que todas las líneas de ferrocarriles del Plan de Urgente Construcción más las acordadas por el Parlamento e iniciadas antes de 1926, se prosiguieran por cuenta exclusiva del Estado *“dado el avanzado estado de las obras y el escaso éxito que ha tenido*

18 Suplemento fin de año “El Defensor de Albacete”. 1932.

19 Ley 13-4-1932. Artº 2º. Apts. a) y b).

20 Ferrocarriles y Tranvías. Madrid. Nº 27. Mayo de 1933.

la cooperación de los intereses locales, además de la lentitud y exiguas cantidades”²¹. Pero las obras no siguieron al mismo ritmo que en los años veinte. El 14 de Febrero de 1935 la Comisión de Parados Forzosos de Venta del Moro pidió al Pleno del Ayuntamiento que se les informará sobre los motivos por los que se estaban rescindiendo contratos en las obras del “Baeza”²². El 26 de septiembre de 1935 un dictamen del Consejo Superior volvió a recomendar el abandono de las líneas desde Albacete a Lérida por considerar que no servían a los intereses generales. Fue un nuevo mazazo, pero las obras no se paralizaron del todo. En agosto de aquel mismo año en la sección 4ª entre Albacete y Utiel sobre un coste valorado de 75,5 millones de ptas. había invertidos sólo 17,3 (22,9% del total). El coste por kilómetro terminado se estimaba ya en 650.000 ptas.

El golpe definitivo sobre las obras fue el estallido de la guerra civil en 1936, pues aunque oficialmente no se paralizaron durante la contienda, de hecho prácticamente sí lo estuvieron y ya no se volvieron a recuperar. Parece ser que durante aquel periodo los túneles fueron utilizados como almacenes y depósitos de armas y algunas estaciones habilitadas para necesidades de tropas y evacuados (García, 1994). Los locales del laboratorio en Utiel y el coche oficial fueron incautados por la C.N.T. a primeros de Septiembre de 1936. La decepción y la desilusión invadieron los ánimos de la población venturreña. Muchas labradores habían perdido su trabajo y al haber abandonado las tierras tampoco tenían con qué subsistir. Se produjo un intenso éxodo poblacional que afectó sensiblemente al censo municipal que pasó de tener 4.566 habitantes en 1940 a 2.204 en 1981.

En 1940 la empresa constructora adjudicataria “Sociedad Peninsular de Construcciones” solicitó y consiguió la rescisión del contrato por no poder afrontar la continuación de las obras. La liquidación fue aprobada el 18 de marzo de 1943²³. En el informe elaborado en febrero de 1937 ya se había propuesto que las obras fueran continuadas por la Administración. Curiosamente se decía en aquel informe que se encontraban “terminados” los viaductos sobre el Cabriel y barrancos del Moro, Varejo y Bullana, así como 11 túneles; que estaban pendientes de acabar el viaducto del barranco Malo, el puente sobre el Magro, 6 túneles y las estaciones intermedias y que se hallaban en construcción 4 túneles²⁴. En la realidad sólo uno de los viaductos citados estaba totalmente acabado en su estructura (barranco del Moro) más 9 túneles prácticamente terminados. En 1946 todavía se redactó un proyecto de “Terminación de obras de explanación y fábrica” de la sección 4ª, pero sólo para los trozos 1 al 7. El Plan General de Reconstrucción de 1949 ya no contempló la continuación de esta línea y los planes desarrollados a partir de 1950 sólo pudieron satisfacer parcialmente

21 Gaceta Madrid. 21-2-1934.

22 AMVM. Libro de Actas de 1929-1935. Sign. C/28/1.

23 AGA. 24/9996.

24 AGA. 26/22267

las necesidades acumuladas durante las etapas anteriores. En un informe de 8 de mayo de 1958 del encargado de las obras en Utiel al ingeniero director Ullastres sobre el estado de las diversas obras de fábrica en los trozos 11º al 14º (desde el Cabriel a Utiel) quedaba claro el deficiente estado de conservación que presentaban ya algunas de ellas.

Luego vinieron los conocidos informes del Banco Mundial (1962) que recomendaban la suspensión de las obras durante 5 años y volver a examinar los resultados y el de la consultora francesa Sofrerail (1963) de parecida opinión, que tampoco aconsejaba abandonar el proyecto definitivamente. Un estudio del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (1963) continuaba apoyando su terminación diciendo que sería *“la vía de comunicación idónea para extensas zonas agrícolas y mineras cuya escasez actual de medios de comunicación impide el desarrollo de industrias basadas en las riquezas mineras y agrícolas”*²⁵. Pero el trazado era muy complicado y las infraestructuras ya construidas para entonces estaban muy deterioradas. El plan decenal de modernización de RENFE (1964 – 1973) tampoco incluyó esta línea en su estudio. Aunque desde Albacete, Utiel, Valencia y Jaén se intentó forzar una solución política con estudios que defendían su viabilidad no se pudo conseguir evitar la paralización definitiva y el abandono del proyecto el 8 de Febrero de 1984 como resultado de un estudio económico y técnico realizado por el M.O.P. sin que una vez más se descartara una posible reanudación de las obras y recomendando el mantenimiento de las infraestructuras más importantes. Finalmente, el 20 de Julio de 1988 se acordó la reversión de los terrenos expropiados entre 1928 y 1932 y la enajenación de las instalaciones. La sección 4ª (Albacete – Utiel) se empezó a dismantelar en 1991 y un año más tarde se informaba a los causahabientes de los terrenos expropiados sobre sus derechos a recuperar las tierras. Fue el fin de una ilusión que había durado casi 60 años de aquel proyecto esperanzador por las indudables expectativas de desarrollo económico que prometía. La línea pasó a ser no solo una vergüenza nacional e internacional sino, como fue calificada en su momento: uno de los mayores despilfarros ferroviarios de la historia.

¿QUÉ PASÓ CON LAS OBRAS ABANDONADAS?

En el momento de la suspensión de las obras en la sección 4ª estaban acabados 16 de los 29 túneles y la mayor parte de los puentes, pasos elevados y canalizaciones. También en Venta del Moro, a pesar de ser el tramo más atrasado, prácticamente estaban acabadas muchas de las explanaciones y trincheras. Quedaron pendientes de finalizar en mayor o menor grado los grandes viaductos, y no se llegó a construir el del barranco Malo, tres túneles ni ninguna estación ni apeaderos. Algunos de los terrenos expropiados fueron aprovechados por los dueños de campos colindantes. Al principio mediante el pago de una cantidad anual al Ministerio por su utilización y en

25 Diario “Crónica de Albacete”. Extra. 5-5-1973.

los últimos años simplemente recuperando los terrenos mediante ocupación. Algunos túneles de esta sección fueron arrendados como almacén, corral de ganado o para el cultivo de champiñón.

No hubo demasiado interés por conseguir la reversión de los terrenos expropiados por parte de sus antiguos propietarios o sucesores. Sólo aquéllos que tenían sus propiedades en terrenos que podían ser aprovechados lo solicitaron, entre ellos dos importantes propietarios de tierras: un empresario del cereal y otro del juego. La apatía del resto, al tratarse de un terreno rústico y muy quebrado, aumentó a partir de los años 50 como consecuencia de la crisis demográfica rural comarcal. En 1998 en Venta del Moro todavía quedaban unos 500.000 metros cuadrados de terreno rústico en poder del Estado (156 parcelas del término)²⁶.

Actualmente, casi la totalidad de aquellas recias obras de fábrica permanecen en pie como vestigios de lo que un día motivaron tantos “ajetresos y trajines” y que todavía llenan de nostalgia a los venturreños más mayores. Causa verdadera pena contemplarlas dispersas en medio de “la nada”. Ver algunos de los túneles anegados o malolientes utilizados como corrales de ganado o como almacén. En las trincheras la vegetación salvaje ha recuperado su hábitat natural arrebatado. La cantera del Puntal de los Caracoles, de donde se sacó la piedra para construir muchas de aquellas obras que hoy se ven como monumentos a la estupidez humana, permanece solitaria añorando la pasada actividad frenética. Los mojones parecen querer esconder su vergüenza en medio de la naturaleza. Los pasos elevados solitarios se yerguen orgullosos como convidados de piedra “ornamentando” carreteras y caminos, como falsos arcos de triunfo, o perdidos entre barrancos olvidados.



Imagen 15. *Puente del camino de los Vallejos cerca de Los Marcos*

26 Diario “Las Provincias”. 17-8-1998.

CONCLUSIÓN

La pretensión de unir Andalucía con el País Valenciano, Aragón, Cataluña y Francia por una línea que empalmara a la altura de Utiel o Requena con la de Madrid – Valencia se mantuvo en el ideario de los distintos ministerios de Fomento durante más de un siglo. Casi todos ellos reservaron importantes cantidades de los presupuestos nacionales para este ambicioso proyecto no exento de ventajas económicas para las zonas afectadas. La constante falta de liquidez presupuestaria, las crisis económicas, las vacilaciones políticas sobre su conveniencia, los largos trámites burocráticos con muchas lagunas y paralizaciones a menudo provocadas por la guerra o desde intereses políticos, las dudas y pugnas suscitadas sobre los trazados definitivos que llegaron a enfrentar a municipios y a políticos, llevaron consigo un sinfín de problemas que ralentizaron y obstaculizaron aquel proyecto del “Baeza a Utiel”, ya fraccionado en cuanto a prioridades e inversión desde su concepción, hasta congelarlo y paralizarlo definitivamente. En aquellas vacilaciones también tuvieron mucho que ver las dificultades del trazado, sobre todo topográficas, que obligaron a realizar importantes y numerosas obras de fábrica encareciendo considerablemente los proyectos y causando que las obras no avanzasen al ritmo aconsejado, pues la constante dilatación temporal iba dejando obsoletos los presupuestos y obligaba a realizar otros nuevos o a trazar nuevos itinerarios más económicos.

Hay quien opina que en el Plan General de Ferrocarriles de 1867 la provincia de Albacete figuraba a la cabeza entre todas las demás en cuanto a la cantidad de kilómetros de línea férrea construida (14.555 Km.) y esto pudo influir en el poco “entusiasmo” estatal de realizar este proyecto (Casado y González, 1984, p. 387). Muchos de los trazados proyectados no eran rentables y sólo buscaban los intereses personales lucrativos de sus creadores y desde un enfoque económico actual se planeó un excesivo número de estaciones y apeaderos, algunos inverosímiles; pero también es cierto que en su conjunto este enlace entre Andalucía y Francia, aprovechando líneas ya construidas o en proceso de construcción sin tener que utilizar el sistema radial pasando por Madrid, acortaba distancias, generaba riqueza y un innegable potencial de desarrollo económico de los territorios que atravesaba, basado en el transporte e intercambio de mercancías. Existió la intención, pero faltó decisión y financiación para acabar de construir el proyecto. Pero entonces cabe preguntarse ¿por qué la Administración lo mantuvo veinte años en “vía muerta” hasta decidir su abandono definitivo, desperdiciando los 1.211 millones de ptas. que oficialmente se calculaba se habían invertido hasta ese momento?

BIBLIOGRAFÍA

- ALABAU MONTOYA, José, “Historia e importancia de las comunicaciones en el desarrollo económico de Utiel y su comarca”, en *Memoria de la I Asamblea Comarcal de Cronistas, Investigadores y Escritores*, Utiel, Ayuntamiento, 1985, pp. 43-68.
- ALABAU MONTOYA, José, “El Baeza-Utiel. Un ferrocarril que nunca llegó a ser”, en Inmaculada Aguilar (coord.) *Historia del Ferrocarril en las comarcas valencianas. La Plana Utiel-Requena*, Valencia, Conselleria d’Infraestructures i Transports, 2008, pp. 79-98.
- CASADO MORAGÓN, M.F. y GONZALEZ GOMEZ, J. “Revisión de los proyectos de ferrocarril no realizados en la provincia de Albacete”, en *Actas Congreso de Historia de Albacete*. Vol. IV. I.E.A. 1984, pp. 367 – 393.
- DIPUTACIÓN ALBACETE. *El ferrocarril de Baeza a Utiel. Fundamentos técnicos y económicos en que las fuerzas vivas de Albacete apoyan la petición hecha al gobierno de Su Majestad para que el proyectado ferrocarril de “Baeza a empalmar con el de Cuenca a Utiel” pase por esta ciudad*. Albacete. 1927.
- GARCÍA GRAU, Luís, “Recuerdos de un setentón. El ferrocarril en la comarca Requena – Utiel. Proyectos y realidades”, *El Trullo*. Diciembre 1994.
- INVENTARIO: Patrimonio de bienes inmuebles. Utiel. Mancomunidad del Interior “Tierra del Vino” (s.a.).
- LATORRE ZACARÉS, I. y SALINAS ROBLES, S. “Jesús Pérez Haba, el último del Utiel - Baeza”, *El Lebrillo Cultural*, Venta del Moro, nº 25, Agosto 2008, pp. 23-25.
- LATORRE ZACARÉS, Ignacio, “Cuando el tren irrumpe en el interior”, en Inmaculada Aguilar (coord.) *Historia del Ferrocarril en las comarcas valencianas. La Plana Utiel-Requena*, Valencia, Conselleria d’Infraestructures i Transports, 2008, p. 201-220.
- PRIETO TUR, LL. y ENGUIX PEIRÓ, J.C. *El Transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril LLeida - Teruel - Baeza*, Monografies del Ferrocarril 1, Barcelona, LLuís Prieto, 1994.
- YEVES DESCALZO, Feliciano, “Cuando lo del ferrocarril Baeza – Utiel”; en *Cuentos y Leyendas de Venta del Moro*, Venta del Moro, Ayuntamiento, 1997, pp. 165-171.
- YEVES DESCALZO, Feliciano, *Geografía e Historia de Venta del Moro*, Venta del Moro, Ayuntamiento, 1978.

INFORMANTES

Luis Martínez Ruiz (Los Cárcelos), Jesús Pérez Haba (Venta del Moro), Benito Lozano y Daniel Lozano (Los Cojos), Dionisio Berlanga y Victorio Olmo (Casas del Rey).