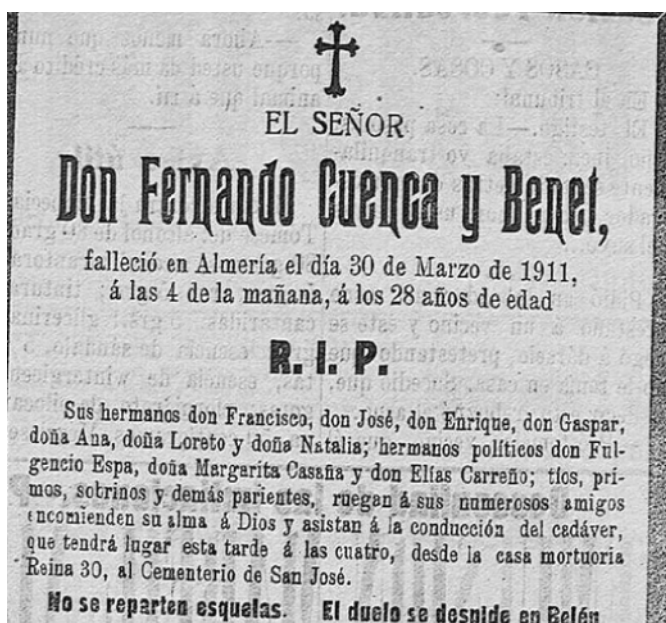


Regreso a Almería

Francisco Cuenca regresa a Almería hacia 1909 y se incorpora a la actividad cultural de la ciudad como secretario del Círculo Mercantil e Industrial que dirige José Sánchez Entrena. Ese mismo año publica el libro *"Contribución al estudio de los Presupuestos Municipales"*.

Como periodista colabora con publicaciones como *"El Popular"*, diario Republicano fundado el 10 de enero de 1910, *"El Radical"* y *"La Crónica Meridional"*. A finales de marzo se produce un hecho triste en la vida del escritor y periodista: fallece su hermano Fernando Cuenca el 30 de marzo a la edad de 28 años. En ese momento Cuenca ya ha contraído matrimonio con Margarita Casaña.



Esquela de Fernando Cuenca Benet

Cuenca sigue siendo un periodista comprometido con Adra. Desde las páginas de *"El Popular"* participa activamente en defensa de la construcción del puerto de esta ciudad con una serie de artículos publicados en el verano de 1911.

Francisco Cuenca dirige desde su fundación *"El Estratégico"* a finales de noviembre de 1911. Se trata de un periódico del que era director, encargado de promocionar la idea de un ferrocarril por la costa y por la Alpujarra que uniese Almería y Málaga.

Su gran sueño fallido en el que puso su empeño más de tres años fue en el semanario *"El Estratégico"*. Se trata de un periódico de cuatro páginas que salía los lunes y cuyo primer número aparece el 27 de noviembre de 1911.

Este semanario era la contribución de Cuenca Benet al apoyo incondicional que desde diversos sectores empresariales y sociales de Almería se hizo con respecto al proyecto de un ferrocarril estratégico que uniese tanto para viajeros como para mercancías las provincias de Almería, Granada y Málaga a través de Las Alpujarras. La línea era la Zurgena-Torre del Mar.

Esta publicación se convierte pronto en un periódico combativo e influyente que impulsa la creación de una comisión de influyentes hombres de la política y la sociedad almeriense que apoyasen el proyecto ferroviario



Portada del Estratégico del 4 de noviembre de 1912 con el mapa del proyecto

Cuenca aboga por este medio de transporte, como forma de detener el torrente espantoso de la emigración, que en la primera década del siglo XX provocó un descenso notable de la población de las provincias de Granada y Almería. Señala también que Las Alpujarras son una enorme masa de ciudadanos aislada del mundo civilizado por la brutal indiferencia del Estado.

En el primer número del semanario Cuenca describe minuciosamente el proyecto del ingeniero almeriense Francisco Javier Cervantes, que sería presidente de la Cámara de Comercio y tendría un protagonismo activo en la ejecución de las obras del puerto de Almería, como redactor del proyecto y presidente de la Junta de Obras del Puerto almeriense. El Ferrocarril Estratégico se componía de un total de 60 estaciones, tenía una longitud total de más de 493 kilómetros y estaba conectado a su vez con otras cuatro líneas férreas existentes ya en ese momento.

El proyecto arrancaba de Torre del Mar en la provincia de Málaga, que estaba conectada entonces por ferrocarril con la capital malagueña, y terminaba en Zurgena en la provincia de Almería, que estaba enlazada como el ferrocarril de Lorca a Baza conectado a su vez con Murcia. Además de esta línea transversal que

recorría las provincias de Málaga, Granada y Almería el proyecto contemplaba dos ramales: uno desde Granada a Motril y otro desde Tabernas al puerto de Almería.

El Ministerio de Fomento firmó una Real Orden devolviendo el proyecto al ingeniero peticionario para realizar las rectificaciones propuestas por el Consejo de Obras Públicas.

En el año 1912 la redacción del semanario se traslada al nº 6 de la calle Sagasta. El ejemplar del lunes 4 de marzo de 1912 publica en portada el trazado rectificado del ferrocarril, así como la noticia de que el proyecto ha sido suscrito por el Estado.

El semanario confirma que el Ministro de Fomento acaba de firmar la Real Orden aprobando el proyecto de Francisco Javier Cervantes, cuya foto aparece en portada acompañando a un mapa de la línea con las estaciones del recorrido.

Cuenca anuncia también en este número una reunión con la Cámara de Comercio para pedir a las administraciones competentes la puesta en servicio de una línea diaria por barco entre Almería y Melilla, ciudades comunicadas entonces dos veces por semana.

En estos años Francisco Cuenca simultanea el periodismo económico como director del *Estratégico*, con el de propietario de una Agencia Marítima Internacional. Francisco Cuenca tiene una agencia de aduanas y despacho de buques y mercancías y representa en Almería a casas de Hamburgo, Londres y Amberes.

Entre estas actividades se incluía el embarque de minerales y frutas para todos los puertos del mundo. Cuenca Benet tiene una dirección telegráfica y anuncia que recibe y contesta correspondencia en inglés y francés. Todo ello aparece como anuncios publicitarios en las páginas del *Estratégico*, junto a los anuncios de moda de la época: empresas navieras que transportaban a miles de emigrantes a los distintos puertos de Sudamérica.

El 17 de marzo de 1913 aparece en la portada del semanario el pliego de condiciones de la subasta del Ferrocarril *Estratégico*, publicando el anuncio de la Gaceta de 11 de marzo que hacía referencia al anuncio de la subasta de dicho ferrocarril. Se fijaba la fecha para la subasta el 14 de julio de 1913 a las 12,00 horas del mediodía, para la adjudicación de la concesión de la línea de Torre del Mar a Zurgena, que quedaría conectada a través de esta última estación con la línea Guadix –Almendricos.

En dicho pliego se establecía que el material móvil estaría compuesto por 36 locomotoras, 24 coches de viajeros de primera clase, 32 coches de viajeros de segunda, 50 de tercera, 20 furgones, 150 vagones de mercancías cerrados y 250 abiertos. El capital de construcción del proyecto quedaba fijado en algo más de 126 millones de pesetas de 1913.

Aquella subasta quedó desierta. Lo cierto es que el último número conocido del *Estratégico* como semanario es del 12 de mayo de 1913, unos dos meses antes de la fecha fijada para la subasta de la obra ferroviaria que no llegó a realizarse.