

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL EN EL VALLE DEL PALANCIA

(I PARTE)

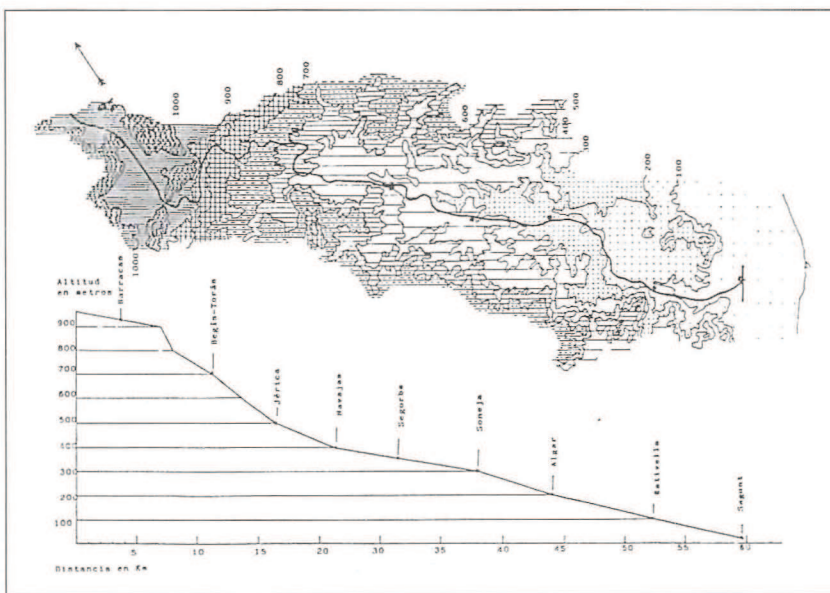
- Vicente Gómez Benedito -

El siglo XIX se cerraba en el Alto Palancia con un acontecimiento que concitó entre sus ciudadanos un cúmulo de esperanzas y sueños como pocas veces antes se había logrado. El 17 de marzo de 1898 nuestros antepasados se aprestaron a recibir el símbolo de la modernidad y del tan anhelado desarrollo económico: el ferrocarril.

Dentro de unos meses se cumplirán cien años de aquel evento y el Instituto de Cultura del Alto Palancia quiere conmemorarlo, sirva este artículo de investigación como preámbulo de las actividades que pretendemos desarrollar.

Tradicionalmente se ha considerado el río Palancia como la vía natural de acceso de Valencia hacia Aragón y el norte de España. Esta frase tan manida puede conducir al engaño haciéndonos pensar que hablamos de un camino relativamente

fácil. Más bien al contrario, el camino que discurre por el valle del Palancia debe salvar un notable desnivel, ascendiendo desde la línea de costa en Sagunto hasta los más de 900 metros de Barracas, y todo ello en menos de 60 kms. de orografía ciertamente tortuosa.



Trazado de la línea de ferrocarril entre las estaciones de Barracas y Sagunto (C. Sanchís: "El Transporte en el País Valenciano").

Ahora bien, quizá el epíteto de vía natural entre Valencia y Aragón se deba a la falta de intervención humana, y en este punto sí que tendría razón. Hasta los años cincuenta de la pasada centuria no se dieron mejoras dignas de mención en esta vía de comunicación, seguían vadeándose ríos y barrancos, afrontando interminables cuestas, etc. No es de extrañar que ante un panorama tan desolador el tráfico comercial valenciano prefiriera la carretera de Morella como eje de comunicación con Aragón y la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia se decantara en 1821 por la mejora de esta última vía de comunicación, "... la obra más urgente

de este género y cuya empresa merece la singular atención del Gobierno es sin duda alguna la carretera desde Valencia a tierra baja de Aragón por Morella, la que se halla abierta habiendo los franceses transitado por ella con ruedas: solo se trata de habilitarla, construir arrecifes, dar la oportuna dirección a las aguas y bombear su firme. Las copiosas cantidades de aceite y otros productos que se conducen a Valencia por este camino con ruedas y el arroz y los demás géneros ultramarinos que de esta provincia salen para tierra baja de Aragón del mismo modo; en fin, el continuo tráfico que las dos provincias hacen por esta carretera... reclaman su habilitación que disminuiría de una mitad los gastos de transporte...⁴.

Este era el traje que lucía el camino del Palancia cuando en el segundo tercio del siglo XIX comenzó a hablarse en España del ferrocarril. Pocas oportunidades iba a tener compitiendo con las grandes redes comerciales españolas que, además, ponían en contacto ciudades con elevado peso político.

En este contexto es interesante la aparición en 1845 de un proyecto del financiero valenciano Vicente Bertrán de Lis para construir un ferrocarril entre Zaragoza y Valencia por Murviedro, Segorbe y Teruel². No era mal padrino el citado empresario ferroviario³, aunque la propuesta no pasaba de ser una mera anécdota si tenemos en cuenta a lo poco que comprometía su presentación y la multitud de proyectos que surgieron en toda España durante esta época.

La realidad era bien distinta, en 1848 sólo estaban en explotación los 29 kms. del pionero Barcelona-Mataró.

Sin embargo, la situación comenzó a cambiar significativamente a fines de los años cincuenta. La redacción de la ley de 1855 sobre ferrocarriles que puso coto al caos dominante y los importantes flujos de capitales extranjeros que comenzaron a llegar a España, fruto de una coyuntura económica favorable en Europa, permitieron construir la llamada red radial con una rapidez que ya no se repetiría, 5.000 kms. en menos de un decenio.

Primeros intentos: el Plan General de 1867. Castellón y Segorbe a la greña por un ferrocarril que nunca llegó.

Una vez conformada esta estructura ferroviaria radial que unía Madrid con las principales ciudades españolas ubicadas en la periferia, la Administración se vio en la necesidad de emprender un plan que completara racionalmente la red existente. De esta forma, el 13 de abril de 1864 se dictaba una Ley para la formación del Plan General de caminos de hierro. Una *Comisión de Ingenieros* redactaría el anteproyecto y sería puesto a debate por la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos*. Posteriormente se sometería a una amplia encuesta nacional para que las corporaciones provinciales y locales respondieran a un preciso cuestionario. Realizado este proceso y reunidos los datos convenientes se nombraría una *Comisión Especial* con representación de los elementos sociales afectados, que debía remitir al gobierno el anteproyecto definitivo, con el fin de que éste lo presentase a las Cortes en la siguiente legislatura⁴.

Para organizar el trabajo se dividió el país en seis grandes redes regionales. *La red del este y su enlace con la del nordeste*, en la que se incluía el valle del Palancia, era probablemente una de las peores atendidas en aquel momento. En ella se encontraban dos capitales de provincia, Cuenca y Teruel, sin enlace con la red general. Como que una de las premisas básicas del anteproyecto era comunicar todas las capitales con Madrid, la discusión se centró en la conexión de estas ciudades intentando atravesar las regiones que se pudieran considerar más productivas, segunda premisa del anteproyecto.

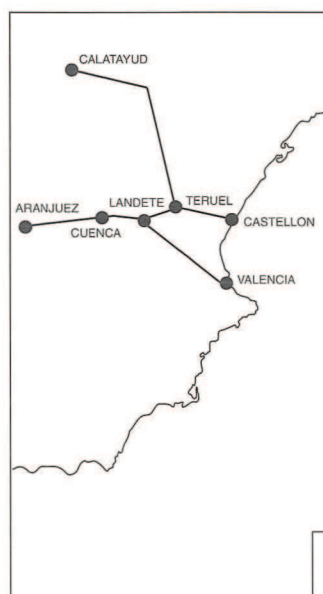
La propuesta de la Comisión de Ingenieros establecía en la red del este y su enlace con la del nordeste cinco líneas de las que tres tienen gran interés para nosotros. La primera, la de mayor recorrido, partía de Aranjuez hacia Cuenca para buscar, a la altura de Landete, el río Turia y subir por su curso hacia Teruel, bajando, por último, en dirección a Castellón por el valle del Mijares. La segunda línea era un ramal de la anterior y unía Landete con Valencia, posibilitando el enlace directo entre Valencia y Madrid. Por último se establecía la línea Calatayud-Teruel, que enlazaba

en la ciudad bilbilitana con la vía férrea Madrid-Zaragoza-Barcelona. Como se puede observar en el mapa, esta articulación viaria dejaba fuera del entramado ferroviario al valle del Palancia.

Una vez perfilado el documento por los ingenieros se discutió en la *Junta Consultiva* donde sufrió importantes cambios. Respecto de la primera línea, se partía de Quintanar de la Orden hasta Cuenca y siguiendo la propuesta de los ingenieros se llegaba a Teruel, pero variaba el trayecto al descender por el valle del Palancia hasta Sagunto. Desaparecía el ramal Landete-Valencia y continuaba igual la línea Calatayud-Teruel. Resultaba así una línea en dos sectores idéntica a la que se pondría en funcionamiento cuarenta años después, Calatayud-Teruel-Sagunto, con ampliación a Valencia.

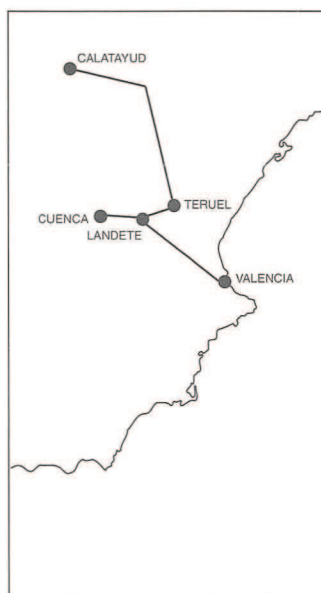
Los dos anteproyectos redactados por la *Comisión de Ingenieros* y la *Junta Consultiva* fueron enviados, junto a un cuestionario elaborado por el último organismo, a los gobernadores provinciales para que lo pusieran en conocimiento de corporaciones y otras entidades para su discusión.

En la sesión del Ayuntamiento de Segorbe del 17 de septiembre *"Se leyó la circular inserta en el Boletín Oficial n.º 105 referente á que los pueblos situados en las cuencas del Mijares y del Palancia faciliten al Ingeniero encargado por el gobierno de S. M. los datos estadísticos veraces, a fin de fundar su opinión para demostrar la conveniencia e importancia de establecer por una de ambas cuencas la travesía de la línea férrea que ha enlazar esta provincia, la de Teruel y Cuenca"*. En vista de ello, la corporación acordó elevar *"a la Superioridad una exposición en solicitud de que los pueblos de la provincia de Valencia, comprendidos en la cuenca del Palancia, y que son muy importantes por su riqueza, se tomen en consideración para la realización del asunto de que se trata, disponiendo sean comprendidos en el expediente al efecto"*, y dirigir *"una comunicación al Ayuntamiento de Valencia y otra al de Murviedro para que, como interesados, se sirvan secundar las gestiones de este Municipio, en favor del proyecto por la cuenca del Palancia, y por último, excítese el interés de los pueblos del partido, por medio de una Circular"*.



PROPUESTA DE LA
"Comisión de Ingenieros"
(1864)

PROPUESTA DE LA
"Junta Consultora"
(1864)



PROPUESTA DE LA
"Comisión Especial"
(1866)

El 15 de noviembre llegaba a Segorbe una comisión de *“ingenieros para practicar los primeros estudios de la línea férrea de Teruel a Sagunto”*⁵. Con antelación el Ayuntamiento ya había nombrado un grupo de concejales *“á fin de prestar á dicha comisión cuantos ausilios necesite y poner en conocimiento del Municipio cuanto sea procedente”*⁶.

La cuestión suscitó rápidamente una viva polémica entre las ciudades más afectadas por la resolución del anteproyecto. El periódico *“La Crónica de Castellón”* dedicó prácticamente todo su primer número del 23 de noviembre de 1864, a combatir una hoja suelta suscrita por el diputado provincial por Segorbe el Sr. de Ocon en la que, tras relatar una comida con asistencia de numerosas personalidades favorables a la opción de la cuenca del Palancia, aducía las ventajas que implicaba su propuesta. Según el diputado segorbino, la opción del Palancia permitiría trasladar las producciones del interior al puerto de Valencia; sería mucho más económica que la del Mijares al no precisar de la construcción de innumerables túneles y viaductos que aquella necesitaba; y transitaría por una zona más densamente poblada, si se excluían del proyecto de la cuenca del Mijares a *“Nules, Vall de Uxó, Onda, Burriana, Villareal y Castellón, por que tienen a su disposición la vía férrea de Valencia á Tarragona”*.

Ante ello *“La Crónica de Castellón”* argumentaba: *“La Junta Consultiva, iniciadora del proyecto de ferro-carril por la cuenca del Palancia, funda la importancia de esta línea en que tiene como objeto principal facilitar la comunicación de Cuenca y Teruel con Cataluña y el exterior, y nosotros, abundando en la misma idea, vamos á demostrar que la del Mijáres satisface más cumplidamente estas necesidades.*

Teniendo en cuenta que desde Landete, ú otro punto análogo, ha de venir un ramal directamente á Valencia - lo cual olvida por completo el Sr. de Ocon - todo el mundo comprende que esta será la comunicación más fácil con el Mediterráneo y por consiguiente con el exterior.

Por otra parte, y sin que por esto demos una gran importancia a nuestra playa, hay que reconocer que siendo Castellón puerto habilitado para el embarque de algunos géneros y siendo

probable que con el tiempo, y especialmente si se hace el trazado por el Mijáres se hagan algunas obras para el abrigo de buques, podrá servir a los pueblos de la cuenca sin necesidad de llegar á Valencia.

En cuanto a la comunicación con Cataluña y Francia por tierra, claro está que es más corta, y, por consiguiente, mejor por Castellón que por Murviedro.

La línea del Mijáres atraviesa por su centro, digámoslo así, tres provincias y pone en comunicación sus capitales, al par que la del Palancia pondrá en comunicación á Cuenca y Teruel con Segorbe y Murviedro, pueblos sin importancia, salvo la opinión del articulista, y que tendrán mucho menos el día en que cualquier ferro-carril sustituya á la carretera de Valencia á Teruel”.

Concluía el periódico castellonense argumentando que la cuenca del Palancia tendría parecidas dificultades de ejecución, y por tanto de costes, que la del Mijares. *“A pesar de todo lo expuesto, no sostenemos que sea más barata la del Mijáres, pero en cualquier caso la diferencia será corta, é infinitamente menor de lo que supone el escritor segorbino”.*

A los tres días respondía el diputado segorbino en el periódico valenciano *“La Opinión”*. Entresacamos de una larga disertación eminentemente técnica, el siguiente párrafo: *“Por otra parte, la ribera del Palancia, en comunicación abierta con el puerto de Valencia, recibirá con menos trayecto marítimo, los algodones de los Estados del Sur, de modo que las materias primeras se recibirán con mejores condiciones económicas, por hallarse entre ellas los carbones que solo distan unos 20 kilómetros de la línea: y la producción agrícola y manufactureras de esta cuenca, con las redes del anteproyecto, acudirán á los mercados de Teruel, Cuenca, Madrid, Valladolid y provincias del Norte y Este con mas ventaja que las producciones de Cataluña. Tales son, pues, las condiciones que favorecen el desarrollo industrial del Palancia, iniciado ya en Segorbe, donde se ostentan ya magníficas fábricas impulsadas por el agua y el vapor de filatura y tegidos de seda, hilo, lino, algodón, que están ocupando una buena parte de operarios de ambos sexos; de modo que á los pocos años de construido el ferro-carril, con el aumento*

de la población consiguiente á la industria fabril, Vivel y la estensa y antiquísima villa de Gérica con sus saltos de agua, se considerarán una sola población, y Segorbe, Altura, con los baños de Navajas están llamados a ser lo mismo”.

Había dibujado De Ocon la importancia que tendría una vía de comunicación rápida y barata para un núcleo textil que estaba prefigurando la revolución industrial, probablemente el único del País Valenciano en aquellos momentos junto a Valencia y Alcoy. Proceso que se abortó dos años después con la crisis de 1866. Los industriales del textil intentarían mantener la capacidad productiva durante unos cuantos años más, pero ya sin el dinamismo del final de la década de los cincuenta y comienzos de los sesenta.

Pero volvamos a la polémica suscitada por el anteproyecto. El 7 de diciembre de 1864 “*La Opinión*” insertaba un artículo del médico segorbino Carlos Lúcia en respuesta al rotativo “*La Crónica de Castellón*”. De una larga exposición donde Lúcia relataba la importancia histórica y política de Segorbe y la trascendencia económica del valle del Palancia, entresacamos los siguientes párrafos:

“...Sin culpa de Castellón, me complazco en reconocerlo, y aun acaso sin intervenir su voluntad, pero también sin merecerlo Segorbe, ha cabido á esta población la desdicha, sí, la desdicha, ¿para qué ocultarlo? de tener por capital á aquella, que cuenta entre otros inconvenientes la carencia de relaciones de caminos directos.

El considerable y dispendioso aumento de centros administrativos que se diera la nación en nuestros tiempos, con el principal objeto de aproximar á los pueblos el conveniente influjo del gobierno, produjo un efecto contraproducente en Segorbe, que, dependiendo antes de Valencia, con quien siempre la han unido los mas estrechos vínculos sociales y una frecuentadísima carretera, fue violentamente arrancado de su natural matriz para hacerle dependiente de Castellón, pueblo situado á mayor distancia, dividido de este país por la formidable sierra de Espadán, tan ageno á su vida social y política como pueda serlo el mas remoto de Extremadura, y molesto para las relaciones oficiales por la falta de una vía directa,

... Si pues Segorbe fue por su mala estrella

separado de su natural y antiquísimo centro político-administrativo, para contribuir al engrandecimiento que en este sentido cupo en suerte á Castellón, no es tan extraño que los segorbinos miremos con disgusto el intento de rebajarnos, y el desig-nio de arrastrar á Castellón la importancia que no pudo llevarse con la capitalidad...”.

Replicaba el día 10 “*La Crónica de Castellón*” comparando la ciudad del Palancia con otras de La Plana. Decía el periódico castellonense que la ciudad del Palancia tenía una riqueza imponible de 1.511.000 reales y Burriana o Villareal disponían de una riqueza superior; que Segorbe satisfacía 71.435 reales de contribución industrial y Villareal, Burriana, Vall de Uxó y Onda pagaban crecidas cuotas; y que los 7.958 habitantes de Segorbe eran superados por dos poblaciones de La Plana y otras tantas estaban muy cercanas. Y finalizaba: “*No nos ocuparemos para nada de Castellón, que ni siquiera debe compararse con Segorbe*”.

Los cuestionarios enviados por el Ministerio para sondear opiniones y recabar información habían derivado en agrios debates en la mayoría de las regiones, pero en el caso que nos ocupa agudizaba un viejo enfrentamiento entre dos ciudades provocado por las divisiones administrativas que trazó el nuevo estado liberal⁸.

Sin embargo, una línea que debía unir Madrid con la costa mediterránea no podía circunscribir la discusión a una pequeña parte de los interesados⁹. El 12 de Enero de 1865 suscribía su informe la Sociedad Aragonesa de Amigos del País incluyendo la línea Calatayud-Teruel-Valencia pasando por Murviedro¹⁰. Más significativo para esta vía sería el decidido apoyo de la ciudad de Teruel¹¹. Pero faltaba por oír la parte más influyente de la red del este y su enlace con la del nordeste: la provincia de Valencia y, en especial, su capital.

En esta provincia habían consensuado opiniones Gobierno Civil, Sociedad Económica de Amigos del País, Diputación Provincial, Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, Ayuntamiento de Valencia y otros municipios y organismos técnicos. Su dictamen tendría un peso decisivo.

Escrutemos su opinión a través del informe de la Junta provincial de Agricultura, Industria y

Comercio¹². Al plantearles la conveniencia de los dos anteproyectos presentados manifestaba la Junta provincial que *“el anteproyecto de la junta (consultiva), no llena las necesidades, ni sirve á los intereses generales de gran parte de la nación, ni á los particulares de nuestro país”*, demandando *“una línea principal de primera categoría entre Madrid y Valencia que pase por Cuenca, como propone la comisión”*. Aducía la Junta de Agricultura el ejemplo histórico de la carreteras donde primero se construyó el camino de Madrid a Valencia por Albacete y Almansa, *“pues con un solo gasto se facilitaba la comunicación con la corte á Andalucía, á Murcia y á nuestro antiguo reino”*, creándose posteriormente *“la carretera de Cabrillas; ambas pueden vivir mutuamente, porque cuentan con recursos propios para su vida, y en una palabra hemos de pedir que en este negocio se sigan los mismos pasos que se siguieron con las carreteras mencionadas”*.

Seguía criticando el anteproyecto de la Junta Consultiva *“porque teniendo una larga extensión (la provincia de Valencia) del Sur á Norte, se la desposee en el reparto de una vía férrea directa hácia el interior de la Península; pues ni la que se explota desde Fuente la Higuera hasta Murviedro, ni la nueva que se propone desde Teruel á Murviedro pueden tener semejante consideración; el centro de nuestro país, donde se sientan comarcas productoras como las que mas, y de estensa población, carece de la comunicación tan necesaria en los tiempos presentes”*. También comentaba como en su propuesta *“la distancia de Madrid al litoral se disminuye en mas de 100 kilómetros, comparada con la línea que hoy se explota, por ser la mas corta que puede trazarse desde el centro á las costas. Teruel bajando por una perpendicular de unos 70 kilómetros, que cortarían en ángulo recto el tronco principal, queda en comunicación directa con la corte y con Valencia...”*.

Ahora bien, cuando el cuestionario oficial inquiría sobre posibles modificaciones de alguno de los anteproyectos, la Junta de Agricultura

decía: *“Habiendo abrazado y adoptado la designación de la línea proyectada por la comisión de la junta consultiva... nos vemos en el caso de indicar una modificación que apoyaremos en razones evidentes... hemos de abogar porque sea la línea desde Valencia á Madrid principal y de primera categoría, porque sea tronco y no ramal y porque su designación sea absoluta y definitiva. Esto reclaman imperiosamente la importancia de la capital, la consideración de que Castellón de la Plana y Murviedro, sin comercio, sin puerto y con un población que no puede consumir cuanto se les aporte, no pueden ser principio ni fin de tráfic...”*.

En realidad, la provincia de Valencia estaba optando sólo por el enlace directo Madrid-Valencia por Cuenca, excluyendo las redes radiales que tuvieran como fin de trayecto Castellón o Sagunto, y criticando al mismo tiempo la radial ya existente que ponía Valencia en contacto con Madrid por Albacete¹³.

No obstante, la burguesía de la ciudad de Valencia no veía con malos ojos un futuro enlace con Teruel por Sagunto, siempre y cuando no supusiera un unión con Madrid, sino una continuación del Calatayud-Teruel que la pusiera en comunicación con Aragón y el norte de España. Buena prueba de ello es el artículo que insertaba el periódico valenciano *“La Opinión”*:



Inauguración, el 28 de octubre de 1848, del primer ferrocarril en España, el Barcelona-Mataró.

“... Desechado como absurdo el proyecto de aquella línea como radial de la corte, no por eso deja de tener razón de ser la línea de Cuenca a Teruel, solo que en vez de formar parte de la supuesta radial, la formará de la importantísima transversal que arrancando de los Pirineos centrales ha de terminar en su día en Extremadura y Portugal por un lado, en Andalucía por otro y en Valencia por otro...”

Pero veamos si bajo este aspecto es conveniente que la línea partiendo de los Pirineos y pasando por Teruel, en lugar de terminar en Valencia ó mejor en Murviedro, termine en Castellón.

Toda vía de comunicación que no siga la dirección de las corrientes generales de tráfico será siempre un mal negocio...

En tal caso se halla la que defiende “La Crónica de Castellón” por la cuenca del Mijares, pues ni el paso que atravesaría es suficientemente rico, ni Castellón se halla en buenas condiciones para dar salida á los carbones, maderas, minerales, granos y demas productos con que Aragón y las comarcas contiguas pueden brindarle. Pueblo meramente agricultor, elevado no se por qué á la categoría de capital de provincia, sin industria, sin población, sin puerto, ni puede consumir aquellos artículos, ni proporcionarles otra salida que la plaza de Valencia. Y siendo así, si á Valencia habían de venir los productos que se transportaran por la indicada vía y de Valencia habían de salir los productos agrícolas o manufacturados... ¿a qué conduciría hacer un rodeo por Castellón...”¹⁴.

Finalmente, la Comisión Especial aprobaría las líneas Cuenca-Landete-Valencia, Landete-Teruel y Teruel-Calatayud, calcando los intereses prioritarios de la burguesía valenciana y dejando sin ferrocarril a las cuencas del Palancia y el Mijares.

Ahora bien, los acontecimientos político-sociales previos a la Revolución Gloriosa de 1868 hicieron imposible la conversión en ley del proyecto, aunque el plan serviría de guía para las posteriores intervenciones de la política ferroviaria española. Así, cuando a comienzos de 1870 se elabora un proyecto de ley de ferrocarriles será en realidad una ampliación del plan general de 1867.

Cambio de trazado: leyes de 1870 y 1877. La aparición del Calatayud-Sagunto.

El proyecto de ley de 1870, considerado como “la segunda red española”, incluía una serie de aspectos muy interesantes. Aun cuando los políticos de la Revolución Gloriosa abogaban por la no intervención del Estado en economía, también eran conscientes que dejar en manos privadas los asuntos ferroviarios era condenar a las provincias más pobres a no disponer del ferrocarril. Por esta razón, se pensó que debería establecerse una serie de actuaciones estatales que permitieran partir a todas las provincias en similares condiciones y posteriormente pudiera actuar la iniciativa privada siguiendo las pautas del mercado.

De esta forma, se estableció un tipo máximo de subvención de 60.000 pts./km. para afrontar la construcción de esa segunda red ferroviaria. Sin embargo, la estrechez de las arcas del Estado obligó a la catalogación de líneas según prioridades. En un primer grupo estaban las vías férreas que debían unir las capitales de provincia que todavía no disponían de ferrocarril, entre ellas se encontraba la Calatayud-Teruel. En un segundo grupo estaban las líneas en construcción. Y, por último, se conformaba un tercer grupo que incluía las líneas transversales que completarían definitivamente la red y que se realizarían en un plazo de veinte a treinta años.

Este primer proyecto cambiaría sensiblemente al ser enviado a las Cortes para su aprobación. Allí los diputados presentaron una gran cantidad de enmiendas en favor de sus respectivas provincias y municipios. Entre ellas se encontraba la promovida por la ciudad de Teruel “*a fin de que se dignen otorgar con la correspondiente subvención, la concesión de la línea ferrea de Murviedro a Teruel, en vez de la concesión de la línea de Calatayud a Teruel, según propuso el Ministro del ramo en sesión del 3 de febrero*”, y la de Segorbe al acordar “*que en su nombre y en el de los demás Municipios del Partido, se eleve a las Cortes una exposición en idéntico sentido*”¹⁵. Defendieron la enmienda segorbina los diputados en Cortes de esta ciudad D. Julián Martínez Ricart y D. José Jimeno Agius¹⁶.

Finalmente, la ley de 2 de julio de 1870

incluía en su artículo 11 la línea “De Teruel á Sagunto por Segorbe, cuando quede terminada la línea de Gargallo á Teruel ó la de este punto á Calatayud”¹⁷. La nueva línea quedaba encuadrada en el tercer y último grupo de prioridades y se veía condicionada, como todas las de su grupo, a la previa construcción del tronco principal para evitar que intereses locales no respetaran la prioridad marcada en el plan.

La gran profusión de líneas debida a la presión política ejercida por los diputados en favor de sus distritos fue duramente criticada por los ingenieros al declarar que eran “líneas sin plan ni concierto, ni proyecto, sin enlace y sin que se conozca para muchas de ellas su posibilidad, votadas a granel por la liga de todos los interesados”¹⁸.

Creemos que la línea Teruel-Sagunto no participaba de las críticas esgrimidas por los ingenieros, ya que:

- Todavía hoy puede comprobarse como es la única línea que cruza buena parte del extenso Sistema Ibérico, enlazando varias grandes zonas económicas: Valencia, Aragón y Euskadi.

- Teruel, una de las pocas capitales de provincia en aquella época sin enlace ferroviario y por tanto núcleo prioritario del plan de actuación, siempre prefirió su enlace con la red a través de Sagunto y Valencia, debido a su mayor contacto con la región levantina y, sobre todo, a la posibilidad de utilizar sus puertos para sus exportaciones agropecuarias y mineras.

Cuando las Cortes de la Restauración elaboraron su ley de ferrocarriles de 1877, las innovaciones serán ya muy pocas. En su artículo cuarto se incluían las líneas que ya se habían estipulado en la ley de 1870, la novedad era la inexistencia de prioridades que condicionaran la construcción de unas líneas a la conclusión de otras. De esta forma, las líneas “Teruel á Sagunto. Calatayud á

Teruel y Luco á Utrillas.”¹⁹ se disponían en igualdad de condiciones. Al igual también que la ley de 1870, el Estado se comprometía en su artículo 12º a auxiliar a las compañías concesionarias mediante subvenciones y la exención de los derechos de aduanas al material de construcción y explotación de ferrocarriles.

Al año siguiente se aprobaba el proyecto de obras de la línea Teruel a Sagunto, firmado por el ingeniero turolense D. Ramón García y sufragado por la Diputación Provincial de Teruel. El proyecto presupuestaba la obra en 24.958.050 pts., que al dividirlos por los 145 kms. de longitud daban un coste de 172.000 pts. el kilómetro. Destacar como datos curiosos que la pendiente máxima de la línea era de 23 milésimas y que se deberían construir 14 túneles, el mayor de 279 mts. y el menor de 52, siendo su longitud total de 2.060 mts. Por su parte, el tramo de Calatayud a Teruel ya había sido proyectado en 1871 por D. Francisco Herrer y Marco y D. Juan



Don Ramón García. (“Miscelánea Turolense”).

Antonio Atienza, presupuestando un coste de 141.607 pts. para cada uno de los 129 kms., debido a las menores dificultades orográficas. El coste total de los dos tramos ascendía a 43.239.333 pts.²⁰. Estos dos proyectos de obras serían el referente de las no pocas leyes y concesiones posteriores y serían ejecutados con muy escasas variaciones veinte años después.

Parecía todo preparado a falta de la aparición de una ley especial que estableciera las condiciones con que debía otorgarse la concesión de esta línea. Y esta ley llegaba el 9 de enero de 1880. En el pliego de condiciones para la concesión de los ferrocarriles de Calatayud á Teruel y de Teruel á Sagunto²¹ se dotaba al conjunto de las

dos líneas de una subvención de 10.809.857 pts., cantidad muy poco satisfactoria si la comparamos con otras muchas concesiones anteriores (la subvención por kilómetro resultaba a 39.417 pts.), y se obligaba a ejecutar las obras a la empresa concesionaria en un plazo máximo de ocho años.

Llegó el mes de septiembre y nadie se presentó a la subasta. Comenzaba el auténtico vía crucis de esta línea férrea. Un año después y ante los constantes fracasos de las subastas de líneas férreas, el Gobierno publicaba un Real Decreto²² prohibiendo el anuncio de subastas para concesiones de ferrocarriles sin que existieran proposiciones previas de compañías, garantizándolas con el depósito que señalara la ley. Mal presagio para una línea férrea poco atractiva comercialmente en buena parte de su trazado si previamente no se anunciaba una subasta con una subvención prometedor.

Entraba así la línea Calatayud-Sagunto en el cajón del olvido del Ministerio y se comenzaba a presagiar como una entelequia para los habitantes de las regiones que debía atravesar.

Cambio de ancho: el aletargamiento del Calatayud-Sagunto y la irrupción de los ferrocarriles económicos. Proyectos ferroviarios y trastienda política.

No fue, a pesar de todo, estéril la década de los ochenta para la presentación de proyectos ferroviarios. El valle del Palancia y en especial el trayecto Segorbe-Sagunto y su prolongación a Valencia, era moderadamente tentador a nivel económico por el flujo comercial y la densidad demográfica que representaba en aquellos momentos. Si las inversiones a realizar no eran elevadas podría resultar una línea rentable.

Los ferrocarriles económicos o de vía estrecha precisaban de una inversión significativamente menor. Por otra parte, la longitud a plantear se reducía considerablemente al limitarse al trayecto Segorbe-Sagunto o Valencia, precisamente el que tenía mayor potencialidad económica. No es de extrañar que el aletargamiento del proyecto Calatayud-Sagunto coincidiera con la irrupción de varios planes para desarrollar un ferrocarril económico entre Segorbe, Sagunto y/o Valencia.

El primero del que tenemos constancia, en

noviembre de 1883, se debe a D. Manuel Giménez Llesma y pretendía unir Segorbe y Valencia, solicitando al Ayuntamiento del Palancia un préstamo de 50.000 pts. como depósito para presentar su trabajo al Ministerio de Fomento²³.

Pero será en las postrimerías de 1885 cuando el tema del ferrocarril adquirirá mayor relevancia en Segorbe. Relevancia y polémica. En la sesión del Ayuntamiento del 10 de octubre D. Juan Bautista Grau presentó un *“proyecto de un ferrocarril económico, que partiendo del puerto de Valencia y atravesando la cordillera del Monte Mayor termine en esta ciudad”*. El autor del proyecto era el ingeniero Rafael Sociart.

Unos meses después el conocido ingeniero Navarro Reverter presentaba al Ministerio de Fomento *“un proyecto de ferrocarril económico de Valencia á Segorbe, con un ramal á Sagunto”*²⁴. Y en el mes de marzo de 1886 se conocía que *“se ha mandado ya por el Ministerio de Fomento instruir el expediente de utilidad pública para la concesión del ferrocarril económico de Valencia á Segorbe, con ramal á Sagunto, presentado por el ingeniero valenciano D. Juan Navarro Reverter. Comprende el trazado 48 kms., pasa por ricos pueblos de la cuenca del Palancia, para recoger en la ciudad de Segorbe los productos del Bajo Aragón. Una vez construido, el tiempo que se invertirá en ir desde el puerto de Valencia á Segorbe, será una hora; hoy se invierten ocho con dos trasbordos. La construcción comenzará en cuanto se firme la concesión”*²⁵.

En las elecciones de abril, Navarro Reverter se presentaba por el distrito de Segorbe como candidato a diputado por el partido liberal, partido que según el sistema de turnos debía acceder ese año al poder. Muchos ciudadanos entendieron el proyecto ferroviario como mero aparato propagandístico de la campaña electoral. Excelente reflejo de la polémica suscitada es el artículo publicado por el semanario *“El Segorbino”*²⁶ en réplica a una hoja que se había distribuido por la ciudad:

“Ferrocarril de Segorbe á Valencia.

No queremos ocuparnos mucho de una hoja suelta, sin firma, que con este epígrafe se ha circulado, tratando del proyecto del ferrocarril, porque es un libelo electoral. Pero, á fuer de honrados y amantes de Segorbe, cúmplenos decir y afirmar solemnemente:

1º. *Que D. Juan Navarro Reverter ha sido tan delicado y tan caballero en sus manifestaciones, que en ninguna parte "ha prometido, ni ofrecido mejora alguna para Segorbe", y que se ha negado ha hablar del ferro-carril, diciendo que negocio tan sério no debía mezclarse con la política, ni tratarse en estos momentos.*

2º. *Que si el proyecto del Sr. Gimenez²⁷ era malo, y el Sr. Reverter lo ha hecho bueno, "remendándolo", reconocemos en esto un mérito.*

3º. *Que efectivamente, un señor don Juan Bautista Grau se presentó en nuestra ciudad con un proyecto de ferrocarril de Valencia á Segorbe, por Serra y Náquera, que todos los que conocen el país consideraron como un DISPARATE, por su gran longitud, sus muchos túneles y sus extraordinarias dificultades, mientras que el proyecto del Sr. Gimenez es sencillo, corto el trayecto y facilísima su ejecución.*

4º. *Que ese mismo Sr. Grau, tan alabado en el liberalismo, y á quien acompañaba alguno que tira la piedra y esconde la mano, pretendió "sacar dinero" de Segorbe para poner el depósito de tan absurdo proyecto, y no lo encontró ni en Segorbe ni en Valencia, ni en Madrid. Tales son proyecto y autor.*

5º. *Que conocemos los móviles que han producido ese erupción y que, tratándose de los intereses de Segorbe, hablaremos muy claro y muy alto si se nos provoca. El camino decoroso y formal de entablar competencia entre los dos proyectos, es que ponga el Sr. Grau el depósito que ha constituido ya el Sr. Reverter, y que la junta facultativa de ingenieros decida cuál es el mejor como ordena la ley.*

Todo lo demás son pataleos de la impotencia. Nosotros, por de pronto,

tenemos proyecto y "depósito constituido" en bien de Segorbe por el Sr. Reverter, y á éste debe Segorbe este HECHO. Que el señor Grau haga lo mismo, y entonces tendrá derecho á hablar.

Todo lo que ahora hace no es más que procurar herir por la espalda, y con careta, y perjudicar á un país que no ha creído... ni le creerá, porque sí".²⁸

A los pocos días Navarro Reverter se imponía holgadamente como vencedor en las elecciones del distrito de Segorbe a los candidatos del partido conservador, el segorbino Arnau, y del partido republicano, Pi y Margall, presentado por el sistema de acumulación. Del proyecto ferroviario del ingeniero valenciano no se volvieron a tener noticias.

Quien sí volvió a intentarlo fue Juan Bautista Grau. El 30 de septiembre de 1889 el Ayuntamiento de Segorbe convocaba una sesión extraordinaria urgente para tratar del ferrocarril de Pueblo Nuevo del Mar (Grao) de Valencia a Segorbe. En ella Grau daba a conocer el Real

Decreto de 10 de mayo por el que se declaraba de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa el ferrocarril mencionado y del que era concesionario, enunciando su propósito de comenzar las obras antes de que concluyera el año. Discutida la propuesta la corporación segorbina acordó "hacer franca del pago de la expropiación de los terrenos necesarios para la línea de ferrocarril, desde que entre en este término municipal hasta su llegada a esta Ciudad, y construir de cuenta de este Ayuntamiento el edificio Estación que haya de emplazarse en esta localidad, a la primera Empresa que establezca el ferrocarril de Valencia á Segorbe,



D. Juan Navarro Reverter. ("Miscelánea Turolense").

sea quien fuere el concesionario, pero si, completamente autorizado; si... empiezan los trabajos dentro del año natural presente y emplean con preferencia los braceros que en igualdad de condiciones se presenten de esta Municipalidad, y... la Estación del ferrocarril de esta Ciudad se há de emplazar en el punto, que de acuerdo con la empresa constructora de la vía, designe una comisión compuesta de una representación de este Ayuntamiento”.

No obstante, a pesar del interés que esta tentativa concitó entre los representantes del Ayuntamiento, el proyecto de Grau iba a contar con un importante elemento en contra, la vuelta a la escena de la línea Calatayud-Valencia.

Historia de un desatino: la ley de 1888 y la primera concesión del Calatayud-Valencia.

El Gobierno español después de casi una década de silencio, retomaba la iniciativa para paliar una flagrante discriminación, conectar ferroviariamente a Teruel, la única capital de provincia junto a Soria que en 1887 no tenía enlace ferroviario. El veinticinco de junio de ese año una Real Orden “*autoriza al Ministro de Fomento para anunciar la subasta de los ferrocarriles de Calatayud á Teruel y de Torralba á Soria, sin las formalidades prescritas en el art. 2º del Real Decreto de 10 de junio de 1881*”, es decir, se podrían anunciar las subastas sin que existieran proposiciones previas²⁹.

Rápidamente se anuncia la subasta pero nadie acude a ella, como era de esperar. El tramo Calatayud-Teruel salía como resultado de un compromiso político pero sus perspectivas económicas eran ínfimas. Sólo cuando la línea se prolongue hasta el litoral valenciano cambiará la potencialidad económica del proyecto.

Así sucede con la ley de 30 de mayo de 1888, en ella no sólo se vuelve a proponer el trayecto íntegro Calatayud-Sagunto, sino que además se autoriza al concesionario para prolongar la línea hasta Valencia o al puerto del Grao. Con anterioridad, al finalizar la vía en Sagunto, se convertía en tributaria de otra empresa, en este caso



Cabecera de la Miscelánea Turolense, pertinaz defensora del ferrocarril Calatayud-Valencia.

la Compañía del Norte que disponía del trayecto Almansa-Valencia-Tarragona. La autorización del tramo Sagunto-Valencia permitía a la concesionaria plantear una estrategia empresarial sin condicionantes previos. Otros puntos importantes que marcaba la ley eran: el mantenimiento de la exención de aranceles para los materiales que se importaran, el recorte a cinco años del límite temporal para la conclusión de las obras y el aumento de la subvención que se fijaba en 17.700.000 pts. en metálico.

Aun cuando la subvención todavía distaba mucho de otras que se habían concedido para líneas menos problemáticas, es evidente que las condiciones habían mejorado y fruto de ello fue la presentación por primera vez de proposiciones.

El día 15 de noviembre de 1888 se verificó la subasta y de las tres propuestas se adjudicó la concesión a Mr. Tomás Arturo Grenhill, que había rebajado 2.706.000 pts. sobre la subvención marcada, quedando ésta al final en 14.994.800 pts. Mr. Grenhill, inglés y socio de la casa constructora Presser y Compañía, constituyó a los pocos días el depósito fianza que ascendía a 2.161.972 pts., el 5% del presupuesto del proyecto. El 22 de noviembre se le daba la concesión definitiva, comprometiéndose a comenzar las obras en el término de seis meses y a construir la línea en cinco años.

Las muestras de júbilo y alegría en todas las comarcas implicadas fueron intensas nada más conocerse la noticia, tantos años de espera parecían tocar a su fin. En Segorbe se conocía la noticia el mismo 15 de noviembre por dos telegramas de Juan Navarro Reverter y José Jimeno Agius envia-

dos al Alcalde. Música, hachones encendidos, volteo general de campanas y serenata conmemoraron el acontecimiento.

Pero la alegría duró bien poco. La *"Miscelánea Turolense"*, excelente cronista de los hechos, nos cuenta: *"El 15 de mayo de 1889, siete días antes de finalizar el plazo de seis meses concedido por la ley, se presentaron en la viña denominada Lafraga, del término municipal de Villafeliche, Mr. Presser, en representación de la empresa constructora, y el ingeniero D. Raimundo Camprubí, en representación de la Dirección general de Obras públicas, acompañados de numerosas personas. Con el ceremonial acostumbrado en estos casos se levantó acta, haciendo constar oficialmente que estaban comenzadas las obras del ferrocarril de Calatayud á Teruel, Sagunto y Valencia. De las obras ejecutadas aquel día y en los siguientes apenas si queda señal alguna; pero legalmente se dice que la empresa ha cumplido lo dispuesto en la ley"*³⁰.

Pasan los meses y la concesionaria del ferrocarril no da señales de vida, hasta que el 5 de enero de 1891 una Real Orden autoriza la transferencia de la concesión de la línea al francés M. Comte. Domingo Gascón, director de la *"Miscelánea Turolense"* dice: *"Buscando (Mr. Grenhill) un negocio que, por lo exagerado de sus pretensiones, no podía ballar en ninguna parte, dejó pasar los dos primeros y mejores años de la concesión y, lo que es más sensible, una buena época para esta clase de negocios. Se dice que el verdadero dueño del depósito para garantizar el cumplimiento de la concesión era Mr. Comte, y al ver este señor que Mr. Grenhill no hacía nada de provecho, exigió la devolución del depósito, y en último caso, la transferencia de la concesión"*³¹.

Cambio en los nombres pero no en la actividad. En la primavera de 1891 la opinión

pública ya es consciente que la concesionaria no ejecutará las obras en el plazo establecido de cinco años, ha transcurrido la mitad del período y todavía no se ha comenzado a trabajar. Y lo que es peor, parece que tampoco podría hacerlo aunque se firmaran sucesivas prórrogas. Mucha gente piensa ya que la única alternativa es demandar la caducidad de la concesión.

Así lo hace en mayo ante el Congreso Juan G. Ballestero, diputado por Calatayud, presentando una solicitud de la diputación provincial de Zaragoza, a la que seguirán las del Ayuntamiento de Teruel, Zaragoza, Cámara de Comercio,... La respuesta del Ministro de Fomento Sr. Isasa fue muy simple, hasta que no se cumplan los cinco años de plazo que marca la ley no se puede otorgar la caducidad de la concesión. Se rumorea sobre el trato de favor que el ministro estaba concediendo a la empresa, ya que Isasa había sido el abogado de Mr. Grenhill, sin embargo, a parte de las preferencias personales que pudiera tener el ministro, lo cierto es que estaba cumpliendo la ley.

La tensión va subiendo de tono, se forma una comisión de diputados de las cuatro provincias afectadas: Valencia, Castellón,

Teruel y Zaragoza que visitan al Presidente del Gobierno, Canovas del Castillo, y el 14 de julio se produce una memorable sesión en el Congreso de los diputados sobre la miseria de Aragón. En ella el presidente Canovas dice sobre la línea Calatayud-Valencia: *"Hay una empresa que deja pasar el tiempo, que no hace nada, y que á estas horas manifiesta ya con su negligencia que es incapaz de cumplir los compromisos que tiene contraídos. Pero no tiene el Gobierno en aquel contrato medios suficientes para llevar á la caducidad la concesión; no los tiene, por desgracia; no puede incurrir en ningún acto ilegal, en primer lugar, por ser ilegal, y en segundo lugar, porque acaso la empresa que no cumple con sus compromisos encontraría en ese acto una base cierta para que se le devolviera su fianza"*³².



D. Juan G. Ballestero. (*"Miscelánea Turolense"*).

La situación varía al comenzar 1892, Mr. Comte nombra constructor general de la línea a M. Mingaud e ingeniero jefe a M. Eugenio Leclin, profesionales muy prestigiosos tanto en Francia como en España. Se afirma que en ese mismo año se pondrá en explotación la sección Sagunto-Segorbe. El 30 de enero el director de la "Miscelánea Turolense" publica una carta enviada por Leclin:

"Se está construyendo un muro de defensa sobre la orilla derecha del rio Palancia para proteger un puente oblicuo en construcción en el mismo punto. Este muro de defensa será una obra muy bonita, muy fuerte y costosa. El puente oblicuo, todo de sillería, de una sola luz de siete metros de ancho y 10 de altura. A la distancia de 200 metros de esta obra estamos haciendo los cimientos de un muro de contención de 200 metros próximamente de longitud y 15 de altura.

La próxima semana empezaremos un túnel en el kilómetro 109, cerca de Navajas, y al mismo tiempo otro túnel en el kilómetro 125, y en el kilómetro 105 un puente sobre el Palancia de 150 metros de longitud y 25 de altura.

La explanación está ya hecha á la salida del puente oblicuo antes indicado, en unos 200 metros de longitud. En este trozo está ya terminada la casilla del guarda. Además de esto, el replanteo y los planos, ó, lo que es lo mismo, el proyecto definitivo, está hecho hasta Jérica, exceptuando los puntos, donde tenemos que hacer variaciones".

De haber sido cierta la febril actividad y el empeño de la empresa, no sólo podían haber puesto en explotación el tramo Segorbe-Sagunto en ese mismo año, sino que podían haber concluido prácticamente toda la línea hasta Calatayud, y quién sabe si no hubieran llegado al Cantábrico. Mientras tanto, los diputados de las provincias afectadas siguen manteniendo en el Congreso su petición de caducidad. Se piensa que el tan cacareado inicio de los trabajos es una estrategia de la compañía para evitar la caducidad y no perder los más de dos millones del depósito.

En este clima de confusión algunos sectores piden la sustitución por un ferrocarril económico del proyecto de vía ancha tan complicado de desarrollar:

"Los diputados de Valencia, Teruel y

Calatayud esperan que pronto se decretará la caducidad del camino de hierro de Valencia-Teruel, cuyos concesionarios, no habiendo podido procurarse fondos cuando el exterior estaba á 74, menos podrán hacerlo hoy, cuando el barómetro de los valores nacionales está más bajo.

La solución práctica sería la sustitución de la línea de Valencia-Teruel-Calatayud, que relativamente sólo tendrá poco tráfico y costaría 15 millones de subvención al Estado, por otro camino de hierro económico que haría igual servicio y costaría en cambio poca cosa al Estado.

*Pronto, se nos dice, se presentarán proposiciones que deben preferirse á cualquier género de prórrogas del ya histórico ferrocarril mencionado, cuyos concesionarios vienen hace tanto tiempo burlándose de la credulidad del Gobierno"*³³.

Eugenio Comte, al tiempo que pregonaba la vuelta a la actividad de su empresa, reveló el interés de una nueva compañía que estaba reuniendo los capitales necesarios para llevar adelante la concesión. El 6 de mayo aparece una Real Orden que autoriza la transferencia de la concesión de la línea Calatayud-Valencia de E. Comte a la compañía inglesa "*The Valencia and North Eastern of Spain Railway Company limited*", representada por D. M. M. Daniele. Pero y nadie estaba dispuesto a confiar y un mes más tarde, el 6 de junio, los representantes en Cortes de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia presentaban en el Congreso una proposición de ley declarando la caducidad de la concesión. El Congreso la rechazó en votación ordinaria aduciendo las mismas razones que expuso Cánovas ante la cámara el verano anterior.

Los diputados no cejaron en su empeño y un año después, el 26 de junio de 1893, y ante la inminencia del final del plazo de ejecución fijado en la concesión, se presentó otra proposición de ley para que una vez caducada la concesión se otorgara de nuevo mediante concurso público, pero con algunas modificaciones, entre ellas: aumentar la subvención a 25 millones de pts. e invertir en cada uno de los cinco años del plazo de ejecución la quinta parte por lo menos del presupuesto total aprobado, produciéndose la inmediata caducidad sino se cumplía esta obligación.

El Congreso aprobó la propuesta, pero la

comisión elegida en el Senado para dictaminar sobre el proyecto alargó incomprensiblemente su resolución. Decía el 6 de agosto el diario valenciano "Las Provincias":

"Las Cortes han suspendido sus tareas sin que el Senado aprobara la proposición de ley discutida en el Congreso con objeto de facilitar la construcción de esa línea férrea, una vez declarada en fecha próxima la caducidad de la actual concesión.

No puede ciertamente atribuirse á falta de tiempo para ocuparse en asuntos de esta índole lo ocurrido, porque precisamente en las últimas sesiones de la Cámara ha votado sin discusión - y no nos atrevemos a decir que sin examen -un buen número de proposiciones relativas á carreteras y ferrocarriles, cualquiera de los cuales interesa menos al país en general que la vía de que ahora tratamos.

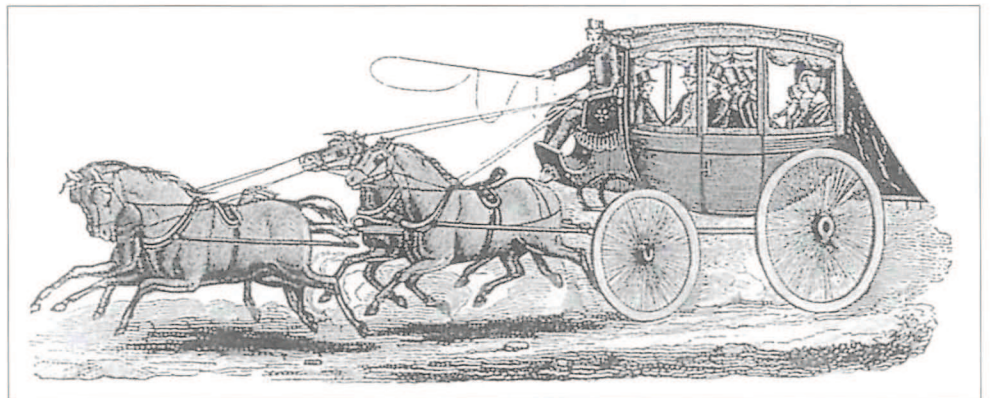
De un artículo que ha publicado en El Globo el conocido periodista D. Domingo Gascón, pudiera inferirse que todo ha obedecido á indicaciones hechas por el gobierno á la comisión de senadores ministeriales, encargada de dar dictamen acerca del proyecto remitido por el Congreso".

Dos factores explican el estancamiento del proyecto en el Senado, por un lado la intervención del embajador de Francia, Mr. Roustan, a petición de E. Comte³⁴, y por otro el ánimo de los senadores que creían muy elevada la subvención ante la delicada situación de la hacienda pública. Este argumento fue motivo de ardua polémica en los meses siguientes, constatémoslo en la carta de Navarro Reverter que apareció en "Las Provincias":

"...Es en efecto, irritante que cuando las comarcas aragonesas y valencianas han dado resignadas el fruto de su trabajo para contribuir al pago de los 818 millones de pesetas de subvenciones concedidas por el Estado á los otros ferrocarriles españoles, se regateen y se disputen al suyo los recursos absolutamente indispensa-

bles para construirlo. Y no es que pidamos algo que no hayan disfrutado ya con largueza los demás; ni siquiera pedimos las holgadas generosidades con que á otras regiones más afortunadas se ha favorecido. Podríamos, con perfecto derecho, con mayor derecho, por ser los preteridos y los últimos, pedir que se concediera a nuestra línea la subvención de 94.000 pesetas que ha cobrado la de Córdoba á Sevilla; la de 100.000 pesetas que percibe la de Huesca á Francia por Canfranc; la de 107.000 pesetas que disfruta nuestra compañera en desgracia hasta hace poco, de Torralba á Soria; la de 128.000 que se concedió a la de Linares á Almería, ó en fin, la enormísima de 196.000 pesetas por kilómetro que percibió la del Grao de Valencia á Játiva, cuyo presupuesto siendo de menos de nueve millones, alcanzó del Estado un auxilio superior á doce millones de pesetas, ó sea una subvención mayor casi en tres millones que el coste total de la línea !!!Deberíamos ser exigentes, animados por estos y por otros muchos ejemplos, y aguijoneados por la necesidad; pero siempre en el camino de las prudencias, ya próximas á agotarse, solo hemos pedido á las Cortes el pequeño aumento que voy á explicar.

Tenía concedida nuestra línea una subvención de 17 millones de pesetas para sus 274 kilómetros hasta Sagunto, que pueden estimarse en 300 por su necesaria prolongación al puerto de Valencia. Es decir, que se le otorgó la reducida subvención de 57.000 pesetas por kilómetro, insuficiente para remunerar los capitales empleados, como lo prueba el desdichado éxito de las repetidas subastas verificadas.



La diligencia era el medio más rápido de transporte hasta la llegada de los trenes. Los relevos de los tiros y unos coches más ligeros permitieron que lograsen una velocidad media de 11'3 Km. por hora.

Pues bien, lo que nosotros hemos solicitado y el Congreso y el Gobierno concedido, es que se eleve esa subvención por kilómetro á 83.000 pesetas cantidad que en las competencias del concurso puede ser todavía rebajada"³⁵.

Se complicarían más todavía las cosas cuando *"El famoso concesionario, después de apurar todos los recursos y engañarnos con cien promesas de emprender las obras, después de todas esas inútiles emisiones hechas en París de obligaciones con garantías imaginarias, cuando faltan solamente dos meses y medio, trata de emprender las obras con el único objeto de entorpecer el nuevo giro que ha tomado el asunto y de procurar salvar el depósito"*³⁶.

El 22 de octubre se celebraba en Teruel la que se conoció como Junta Magna, a la que fueron invitados los senadores y diputados de las cuatro provincias interesadas, así como alcaldes, representantes de las diputaciones provinciales,... Aun cuando la reunión fue muy concurrida, faltaron las personalidades más influyentes: de los cincuenta senadores y diputados invitados sólo acudieron tres, excusando su ausencia y ofreciendo su apoyo sólo unos pocos. En representación de Segorbe acudió su alcalde, D. Celso Crespo ³⁷.

Las conclusiones aprobadas en la reunión fueron éstas:

"1º. Que terminada en plazo próximo la concesión otorgada para la construcción del ferrocarril Calatayud-Teruel- Sagunto, el Ministro de Fomento ordene se instruya inmediatamente el expediente de caducidad de dicha concesión, usando las atribuciones que la ley le concede.

2º. Expresar al Gobierno el asentimiento unánime del país con el proyecto de ley presentado por los representantes de las provincias interesadas, á fin de que pueda convertirse en ley tan pronto como se reúnan los Cuerpos Colegisladores, con las modificaciones que hagan necesarias las circunstancias por el transcurso del tiempo.

*3º. Que para el caso poco probable de que estas gestiones resultaran infructuosas é inútiles también los esfuerzos de los representantes del país, éste se verá en el caso de hacer valer sus derechos para el logro de sus justos deseos"*³⁸.

Embrollos y desilusión: entre la caducidad de la concesión del Calatayud-Valencia y la vuelta de los ferrocarriles económicos.

Como era de esperar el 13 de noviembre, nueve días antes de expirar el plazo de la concesión, Mr. Daniele, representante de la compañía *"The Valencia and North Eastern of Spain Railway Company limited"*, solicitaba prórroga de la concesión ante el Ministerio de Fomento alegando: la crisis financiera de los principales mercados europeos, la elevación de los cambios, la depreciación de la plata, el corto plazo de que disponía la última y actual compañía concesionaria para la ejecución de las obras, la hostilidad manifiesta del país y sus representantes, que dificultaban toda operación de crédito, y las dificultades de construir la línea por no hallarse aprobados los planes de replanteo. Respondía el Gobierno que *"estos fundamentos y sus consecuencias, no están comprendidos en los casos de fuerza mayor"* y declarando *"incurso en caducidad la concesión"* ³⁹.

Argumentaba muy bien en contra de las alegaciones presentadas por la compañía, uno de los informes suscritos posteriormente para informar sobre el expediente de caducidad:

"Rebate el informe la primera de las razones diciendo que todas las líneas en construcción, como la de Valladolid á Ariza, la de Linares á Almeria, etcétera, utilizan capitales extranjeros, sin que la crisis financiera de Europa haya hecho paralizar sus trabajos, y que, por tanto, el fracaso de la recurrente debe achacarse solo á su torpeza, ó á no haberse sabido inspirar la confianza de los centros financieros; opone a la segunda y la tercera la consideración de que, no habiendo alterado los precios de las diversas unidades del material fijo, obras de fábrica y explanaciones, lo cual consume la mayor parte del presupuesto, aún resultarían beneficiados los capitales extranjeros que se hubieran empleado con dicha diferencia de cambios y la depreciación de la plata, supuesto que los pagos tenían que hacerse en España. Respecto al corto plazo de que ha dispuesto la última Compañía, dice que, aunque hubiera sido difícil construir la línea en tan poco tiempo, no hubiera sido imposible, citando como ejemplos de ello los ferrocarriles del Canadá y de la Rusia meridional, reconociendo que para esta Compañía si que era

imposible por no haber estado nunca en su ánimo el hacer los sacrificios necesarios, ni contar con los elementos precisos para ello; pero que el Estado no puede hacerse responsable de las vicisitudes de la Compañía, porque ¿qué hubiera dicho esta si el Estado hubiera alegado un cambio de política ó una modificación en la forma de gobierno, para retrasar el pago ó reducir el importe de la subvención?. Dice luego que las manifestaciones hostiles del país, prensa local y representantes en Cortes, solo tuvieron lugar al finalizar el plazo de la concesión, y que todos estaban en su derecho al defender sus intereses, pidiendo la caducidad de una empresa que tan abiertamente había faltado al contrato. Por último, contra lo que alega, de no estar aprobados los planos del replanteo, opone el informe la sencilla razón de no haber sido estos presentados en tiempo oportuno⁴⁰.

Un día después de la presentación de la solicitud de prórroga por parte de Mr. Daniele, aparecía en el diario "Las Provincias" bajo su rótulo de cabecera, a toda página y en letras muy grandes el siguiente anuncio:

"FERROCARRILES DE CALATAYUD A TERUEL, SAGUNTO Y VALENCIA.

Los señores Villetel, Chaumont y Fonade, contratistas generales de estas líneas, tienen el honor de avisar al público que solo ellos están reconocidos como tales ante la compañía "The Valencia and North of Spain Railway Company limited" y de la inspección de ferrocarriles del gobierno de España para la ejecución de los trabajos de dichas líneas.

Dichos señores manifiestan á todos los contratistas y destajistas que todo contrato hecho con otra persona que con su único representante en España el ingeniero jefe S. P. de Termes, domiciliado en la calle de Lauria, 16, Valencia, no tendrá ningún valor para ellos, y prohiben terminante-

mente todo principio de trabajos en estas líneas, sin previa autorización suya, so pena de persecución ante los tribunales.

El ingeniero jefe de la Empresa General, - De Termes".

Este anuncio, amenazando judicialmente a quien intentase comenzar a trabajar en la línea ferroviaria, demuestra que la compañía inglesa no iba a contemplar con pasividad como perdía la concesión. Su estrategia de actuación fue muy clara. Primero recurrir la Real Orden de 23 de noviembre que declaraba incurso en caducidad a la compañía concesionaria, así lo hacía los días 14 y 26 de diciembre.

Y a continuación, presionar sobre los organismos provinciales, Junta Consultiva de Caminos y Consejo de Estado que debían instruir el expediente de caducidad para que ésta no se decretase, o al menos que los trámites se ralentizasen. Este último aspecto era de suma importancia porque ¿hasta qué punto era operativo autorizar una nueva concesión mientras la anterior todavía no había caducado judicialmente?

Al comenzar la primavera de 1894 la situación era ya desesperante: el expediente

de caducidad estancado, la gestación parlamentaria del nuevo proyecto en el Senado paralizada, y, por si fuera poco, comenzaron a surgir diferentes proyectos de ferrocarriles económicos entre Segorbe y Sagunto que hacían peligrar la futura vía ancha Calatayud-Valencia. Ocupémonos brevemente de estos últimos.

En diciembre de 1893, "Las Provincias" daba cuenta "de haber sido firmada la concesión del ferrocarril de Sagunto á Segorbe, vía estrecha, prolongación del de Rafelbuñol a Sagunto, á favor de la Sociedad Valenciana de Tranvías, que será la constructora, y hoy se nos hace una indicación que bien pudiera ser materia de estudio para dicha Sociedad.



La Sociedad Catalana General de Crédito tiene en explotación el ferrocarril económico de Zaragoza á Cariñena, y en tramitación los estudios desde esta última población á Daroca, cuya construcción se propone llevar á cabo sin demora.

De Segorbe á Daroca hay 150 kilómetros próximamente, y si la Sociedad Valenciana, sola ó en combinación con la Catalana de Crédito, enlazara estas líneas, al ponernos en comunicación directa con Zaragoza, abriría una nueva fuente de riqueza para ambas provincias, pues sabidas son las antiguas relaciones comerciales que existen entre la capital de Aragón y Valencia”.

Ocupándose del mismo asunto el periódico valenciano “El Agente Ferroviario”, dirigido por el zaragozano Manuel Tello y dedicado como su nombre permite intuir a los asuntos ferroviarios, decía:

“No sólo estamos conformes con la indicación del colega, sino que en nuestro concepto es la mejor solución que podría darse á éste al parecer arduo problema. ...esos mismos diputados que han venido trabajando con verdadero abinco... deben ser también los mismos que, como hijos del país por donde ha de atravesar el trazado de esta línea, apoyen ante el Gobierno la solución anunciada, recabando al propio tiempo del Sr. Ministro de Fomento, en la actualidad diputado á Cortes por Zaragoza, población hermana é interesada grandemente en el asunto, á que la línea directa entre Valencia y la capital de Aragón venga á ser beneficiada, si no con la suma total de la subvención otorgada á la de Calatayud, por ser la que se proyecta de vía estrecha (ya que la de vía ancha habrían de transcurrir muchos años sin verla construida), AL MENOS CON LA MITAD DE AQUELLA; de este modo saldrían altamente beneficiados el Estado y el país: el primero, porque guardaría en sus arcas, hoy po desgracia exhaustas, una cantidad nada despreciable, y el segundo, porque en un plazo relativamente breve tendría construido su deseado ferrocarril. Y conste que el beneficio que dejamos consignado en favor de las empresas constructoras es lógico y justo á todas luces; por cuanto las entidades bancarias que habrían de tomar parte en la construcción de dicha línea férrea eran españolas, y, por consiguiente, acreedoras á que, tanto nuestro Gobierno como el país, les auxilia-

ran moral y materialmente en todos sus actos”⁴¹.

En la sesión del 7 de abril de 1894 del Congreso de los Diputados se autorizaba a D. Juan A. Campillos, representante de la Compañía Valenciana de Tranvías, a construir un ferrocarril de vía estrecha que partiendo de Los Valles terminara en Segorbe con un ramal a Sagunto. La autorización fue aprobada sin oposición alguna, ni tan siquiera de los diputados que habían elaborado el nuevo proyecto Calatayud-Valencia, en aquel momento paralizado en el Senado. La autorización a la Valenciana de Tranvías pasaría al Senado para su discusión y aprobación, concediéndose el 21 de julio de 1894⁴². El citado proyecto nunca se llevó a cabo.

En la misma sesión del Congreso del 7 de abril, se autorizaba a D. Leovigildo Palop y Jimeno para construir un ferrocarril económico que partiendo del Huerto del Almidonero en Segorbe terminara en Sagunto, con estaciones en Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, otra común a Alfara, Algimia y Torres-Torres y otra en Los Valles. El proyecto había sido declarado previamente de utilidad pública⁴³, pero no tenemos noticias de que se le concediera la concesión definitiva. Tampoco se llevó a término.

Por último, se encontraba el proyecto de Gabriel Moreno Campo para construir “*un tranvía con motor de vapor de Sagunto á Segorbe*”. Era la empresa más rezagada de todas, el proyecto de obras, que había presupuestado la línea en un millón de pesetas, se aprobó el 22 de julio de 1894 y la subasta pública para la adjudicación de la concesión se fijaba el 23 de agosto de 1895. Sin embargo, también fue el más decidido, suponemos que debido al aval que tenía a sus espaldas⁴⁴.

En febrero de 1894, cuando ni tan siquiera tenía aprobado el proyecto de obras, ya se encontraba Moreno Campo “vendiendo” su tren a los pueblos del Palancia, como refleja un artículo del diario “*Las Provincias*” sobre la visita a Soneja del empresario:

“...Acompañaban al Sr. Moreno Campo, en representación del gobierno, el ingeniero de caminos jefe de primera clase, D. Francisco Cristobal Porta, y el ayudante D. Julián Benedito, pertenecientes a las oficinas de Castellón...”

El tranvía de vapor correrá sobre una vía

de un metro de ancho, y será como los utilizados en clase de militares estratégicos en Francia para la frontera alemana, y como el que la Compañía del Norte tiene en explotación para el servicio de las minas carboníferas de Langreo, en Asturias.

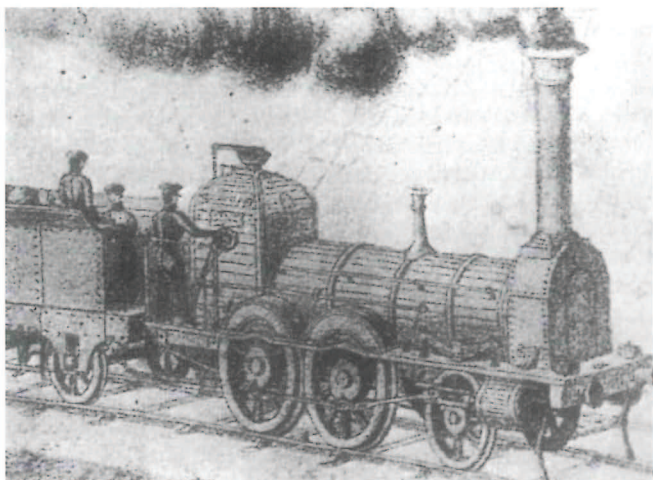
El recorrido tiene 32 kilómetros, de los cuales, 12 se utilizan en la carretera general de Aragón.

Las estaciones cuyo emplazamiento ya está acordado son las siguientes: Sagunto (junto a la del Norte), Gilet, Santi-Spíritus (junto al convento), Albalat de Taronchers (con travesía por el río), Estivella, Torres-Torres, Alfara de Algimia (con travesía), Argenas (Venta Rochina), Sot (con travesía), Soneja y Segorbe.

La empresa tiene ya expropiados casi todos los terrenos que necesita en esa provincia, habiéndose hecho escrituras para la adquisición, y de aquí dos meses creo realizará los que le faltan.

El trazado no es de grandes dificultades. Creo que no hay mas que un puente y un túnel. Sale de Sagunto por el punto indicado, y bordeando la falda de la montaña del castillo, sale á la carretera pasado el molino de Gama, y sigue por aquella, ó muy cerca y paralelo á ella, hasta su término.

La estación de Sagunto, cuyos terrenos pertenecen ya al Sr. Moreno, ocupará el mismo lugar que se había designado para la del ferrocarril de vía ancha, á Teruel Calatayud, ofrece la ventaja de la continuación por dentro de la actual vía de Valencia, hasta el Grao⁴⁵, cosa que cree el activo



Locomotora del trayecto Madrid-Aranjuez inaugurado en 1851. "La Ilustración Española y Americana".

constructor fácil de hacer y de gran utilidad para los transportes, porque evita el trasbordo.

Para terminar los estudios de la continuación de esta línea, D. José Moreno seguirá su excursión por Altura, Navajas, Jérica, Caudiel y Viver, hasta la cuesta de Rabudo, donde comienza la provincia de Teruel, á la que piensa dotar dicho señor de su vía llegando á la capital.

La empresa, que al parecer lleva muy adelantados sus trabajos cuando de este modo compra el terreno y que cuenta con capitales, asegura correrá la locomotora hasta Estivella en este año, y entiendo muy factible la terminación de sus proyectos, porque tiene capital y no pide subvención⁴⁶.

Y, en efecto, como sugería el articulista de "Las Provincias", el tranvía de Moreno Campo no tendría problemas para comenzar a trabajar, de hecho en el mes de mayo ya lo estaba haciendo, y por cierto no era el único, como ponía de manifiesto el corresponsal en Segorbe del mismo diario:

"Nadie por aquí se explica lo que está sucediendo, ni creo que satisfactoriamente pueda nadie hacerlo. La compañía inglesa concesionaria, á unos tres kilómetros y á la vista ya de esta población, está haciendo desmontes y esplanaciones con una brigada de unos cincuenta braceros, en terreno flojo y de poco valor; otra brigada hace lo propio cerca de la villa de Soneja, con igual número de trabajadores, y entre Sot y Algar, en el punto donde el proyecto está marcado el túnel, también para abrir la boca del mismo se está trabajando; todo esto sin que por esta empresa se vean otras operaciones de mayor importancia, ni como prudentemente pudieran hacerse, al principio de la línea general, para desde dicho punto facilitar materiales y hasta, si se quiere, explotar algún pequeño trozo.

Por otra parte, por cuenta del Sr. Moreno Campo, en las vertientes donde está situado el castillo de Sagunto, se hace una esplanación para vía estrecha⁴⁷.

No era para menos el asombro del corresponsal segorbino. Por un lado se encontraba trabajando la concesionaria incurrida en caducidad, buscando únicamente influir en la decisión de los organismos competentes para evitar el definitivo decreto de caducidad. Por otro, una empresa que no disponía de la oportuna concesión.

Creemos que pocos trazados ferroviarios en la historia han tenido un devenir tan azaroso, y todavía no había terminado. El 6 de julio de 1894 se firmaba la ley para la nueva concesión del ferrocarril de Calatayud a Sagunto o al Grao de Valencia. Esta ya sería la definitiva, ¡por fin!, aunque no por ello estuvo ausente de problemas.

NOTAS

- (1) "Memoria de los caminos, canales y demás obras públicas de la Provincia en cumplimiento de la Real Orden de 6 de Enero de 1821". Citado en J. Vidal: "Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)". Pág. 54.
 - (2) *Ibidem*, pág. 55.
 - (3) Betrán de Lis conseguía ese mismo año la concesión de la línea Sama de Langreo a Gijón, uno de los tres trazados junto al Madrid-Aranjuez y Játiva-Valencia que acompañaron durante muchos años al pionero Barcelona-Mataró en el escuálido panorama ferroviario español.
 - (4) Véase D. Mateo del Peral: "Los orígenes de la política ferroviaria en España, 1844-1877". Vol. I, págs. 106-122.
 - (5) G. Valero: "Efemérides de la ciudad de Segorbe". Pág. 71. En el mismo libro, págs. 31 y 32, aparece una anotación revelándonos que no era la primera vez que se planteaba un estudio técnico: "5 de mayo de 1862. Se hizo el primer reconocimiento del terreno para hacer los estudios de un ferrocarril por el Ingeniero D. Javier Urti". Sr. Witi según un artículo de "Las Provincias" del 3 de agosto de 1894.
 - (6) Acta de la sesión del Ayuntamiento de Segorbe del 22 de octubre de 1864. Formaban el grupo de concejales Gonzalo Valero, Pedro Mashbou y Lorenzo Frígola.
 - (7) "La Opinión", 26 y 27 de noviembre de 1864. Citado en "La Crónica de Castellón", 7 de diciembre. En este número el periódico castellanense incluía uno de los informes presentados al Gobierno en el que se comparaba estadísticamente la cuenca del Mijares y la del Palancia: 52 pueblos frente a 40, 105.029 habitantes frente a 56.727 y 15.000.000 de reales como riqueza imponible frente a 11.600.000.
 - (8) La polémica entre Segorbe y Castellón no sólo se alimentaba de los agravios provocados por la división provincial de 1833. Los castellanenses esperaban desde el Concordato de 1851 la traslación de la diócesis de Segorbe a Castellón, objetivo que constantemente veían incumplido. No obstante, hay que calibrar la polémica en su justa medida, el otro periódico de la capital de la Plana, "La Revista Castellonense", también trató profusamente el anteproyecto, pero no suscitó en ningún momento la rivalidad entre poblaciones.
 - (9) Es extraño que, a pesar de la polémica descrita, de los 653 informes recibidos en la Dirección General de Obras Públicas en Madrid, sólo 2 pertenecían a la provincia de Castellón, el del Gobernador y el del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, convirtiéndose en la provincia con menor número de informes presentados. En el otro extremo figuraba Valencia con 32. A los dos informes reseñados habría que unir el de la "Comisión de Ingenieros encargada de los reconocimientos de las líneas de Cuenca a Teruel y Calatayud, Teruel a Murviedro y Teruel a Castellón", del que hace referencia el Ayuntamiento de Segorbe el 22 de octubre.
- Véase "Memoria presentada por la Comisión Especial encargada de proponer el plan general de ferrocarriles". Tomo II, págs. 95-119.
- (10) M. Tomeo: "Los ferrocarriles turolenses". Págs. 41-42.
 - (11) En el acta de la sesión del 22 de julio de 1865 del Ayuntamiento de Segorbe se lee: "Se dió cuenta de una comunicación que el Sr. Alcalde de Teruel, dirige al de esta Ciudad, a la que acompaña copia de una Exposición que la Municipalidad de dicha población elevó a las Cortes en favor de una línea férrea de Teruel a Murviedro".
 - (12) Transcrito en "La Opinión" de los días 23 y 24 de diciembre de 1864.
 - (13) La burguesía de la ciudad de Valencia siempre había preferido el llamado *directo* Madrid-Valencia por Cuenca, frente al trazado que prevaleció: Madrid-Albacete-Almansa- Játiva-Valencia. El *directo* acabó siendo una quimera, finalizando su construcción en 1947, debido primero a las presiones que ejerció cerca del poder la compañía de Almansa-Valencia-Tarragona para evitar la competencia y, después, a su escasa potencialidad económica.
 - (14) El artículo aparecido en "La Opinión" del 13 de diciembre de



1864, no aparecía firmado, aunque reproducía las tesis de la Sociedad de Amigos y la Junta de Agricultura.

(15) Acta de la sesión del Ayuntamiento de Segorbe del 19 de febrero de 1870.

(16) En el Acta del 25 de junio de 1870 del Ayuntamiento de Segorbe se refleja *"la aceptación de la enmienda"* y el reconocimiento de la corporación *"por el gran interés que en obsequio de esta población se han tomado"* los diputados segorbinos Jimeno Agius y Martínez Ricart.

(17) La última redacción del trazado se debe a la enmienda presentada en la sesión del Congreso del 14 de junio por Jimeno Agius cambiando *"De Teruel á Sagunto cuando termine la de Calatayud"* por la definitiva *"De Teruel á Sagunto por Segorbe, cuando quede terminada la línea de Gargallo á Teruel, ó de este punto á Calatayud"*. El cambio no era baladí, durante el trámite parlamentario se había conseguido incluir la línea *"Teruel á Gargallo por Utrillas"* como trazado de primer orden. La enmienda propuesta por Jimeno doblaba así las posibilidades de construcción de la vía Teruel-Sagunto. La enmienda ha sido copiada de la transcripción de la sesión del Congreso que hizo el diario "Las Provincias" el 16 de junio de 1870.

(18) Revista de Obras Públicas, 1870. Pág. 143.

(19) Ley de 23 de noviembre de 1877.

(20) Véase la "Miscelánea Turolense", 20 de febrero de 1895.

(21) El pliego de condiciones se firmaba el 28 de mayo de 1880. Gaceta de Madrid de 1 de junio de 1880.

(22) Real Decreto de 10 de junio de 1881.

(23) Acta de la sesión del Ayuntamiento segorbino del 12 de noviembre de 1883.

(24) "La Provincia" de Castellón, 18 de febrero de 1886. Es muy curioso que en esa misma noticia se reflejara: *"Tan pronto como se conceda la autorización, darán principio las obras, por cuenta de una respetable casa belga"*. Nueve años después, con Navarro Reverter como Ministro de Hacienda, una compañía belga consiguió la concesión de la línea férrea Calatayud-Valencia.

(25) "La Provincia" de Castellón, 21 de marzo de 1886.

(26) "El Segorbino" y "La Provincia" de Castellón eran afectos a la estrategia del cossi y, por tanto, a sus candidatos, en este ocasión Navarro Reverter para el distrito de Segorbe.

(27) Como ya hemos relatado, este proyecto fue presentado a la corporación segorbina en noviembre de 1883. Posteriormente *"dichos estudios han sido adquiridos, según nuestras noticias, por un importante capitalista de nuestra ciudad, y modificados por el Sr. Navarro Reverter han sido presentados á la aprobación del ministerio de Fomento"*. Tomado de "El Mercantil Valenciano", 16 de febrero de 1886.

(28) Reproducido en "La Provincia", 4 de abril de 1886.

(29) En el mismo Real Decreto también figura *"el propósito inquebrantable que el Gobierno ha manifestado y sostiene de apelar inmediatamente a la ejecución directa... si las subastas quedasen desiertas"*. Sin embargo, el Gobierno nunca accedió a ejecutar directamente las obras aun a pesar de los problemas que irían surgiendo.

(30) "Miscelánea Turolense", 10 de marzo de 1891.

(31) "Miscelánea Turolense", 30 de enero de 1892.

(32) Citado por la "Miscelánea Turolense", 31 de agosto de 1891.

(33) "El Estandarte" de Madrid, 3 de marzo de 1892. Citado por la "Miscelánea Turolense", 20 de marzo de 1892.

(34) Opinión de D. Gascón expresada en "La Justicia" de Calatayud, 31 de agosto de 1893.

(35) Carta de adhesión de Navarro Reverter a la Junta Magna en defensa del ferrocarril celebrada en Teruel el 22 de octubre de 1893. Reproducida en "Las Provincias" el día 24.

(36) "Las Provincias", 6 de septiembre de 1893.

(37) Actas Municipales del Ayto. de Segorbe del 7 y 28 de octubre de 1893.

(38) "Miscelánea Turolense", 1 de enero de 1894.

(39) Real Orden de 23 de noviembre de 1893.

(40) Recesión del Informe del Gobierno Civil de Teruel, inserto en "Las Provincias", 22 de marzo de 1894.

(41) Copiado en "Las Provincias", 22 de diciembre de 1893.

(42) "Estadística de Obras Públicas. 1895 y 1896". Tomo II, cuadro 2.

(43) "Boletín Oficial de la Provincia de Castellón", 20 de noviembre de 1893.

(44) Gabriel Moreno Campo era sobrino del Marqués de Campo, promotor de la compañía Almansa-Valencia-Tarragona. Trabajó en la estrategia de expansión de la compañía, primero como gerente en la línea Gandía-Denia cuando fue adquirida y, posteriormente, en las negociaciones de compra de otras líneas, entre ellas la de Lérida-Reus-Tarragona. La construcción del tranvía Sagunto-Segorbe hay que contextualizarlo en esa estrategia de expansión, evitando al mismo tiempo la competencia que podría sufrir en el tramo Sagunto-Valencia si otra compañía llegaba a construir el ferrocarril de vía ancha Calatayud-Valencia.

(45) La posibilidad de utilizar la vía existente de Sagunto a Valencia, perfilaba con claridad la conexión entre el tranvía de Moreno Campo y la compañía Almansa-Valencia-Tarragona.

(46) "Las Provincias", 13 de febrero de 1894.

(47) "Las Provincias", 24 de mayo de 1894.

