

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL EN EL VALLE DEL PALANCIA

(II PARTE)

- Vicente Gómez Benedito -

La primera parte de este trabajo intentaba analizar los diferentes proyectos ferroviarios, todos infructuosos, que se fueron jalonando a lo largo del último tercio del siglo XIX en el valle del Palancia. En esta segunda entrega, nos centraremos en la concesión definitiva y en su dilatado período de construcción, que tampoco estuvo exento de problemas y polémica.

La historia del ferrocarril Valencia-Calatayud, uno de los más desventurados del panorama español, cambiaba de rumbo en 1894. El día 6 de julio se firmaba la ley que iba a permitir, nueve años después, la circulación de trenes entre Valencia y Aragón. Su publicación se había conseguido bajo una fuerte presión popular. Las comarcas afectadas respondieron con movilizaciones populares a la desidia del Senado que tenía paralizada la ley. Se convocaron manifestaciones y paros el día 3 de junio, suspendidas la noche anterior al recibirse un telegrama de Madrid que notificaba el informe favorable de la comisión del Senado a la nueva ley ⁽¹⁾.

De los puntos más significativos de la ley destacaremos:

“... Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para que mediante público concurso, ... otorgue la concesión del ferrocarril que, partiendo de Calatayud y pasando por Teruel y Segorbe, termine ó en Sagunto ó en el puerto del Grao de Valencia.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construc-

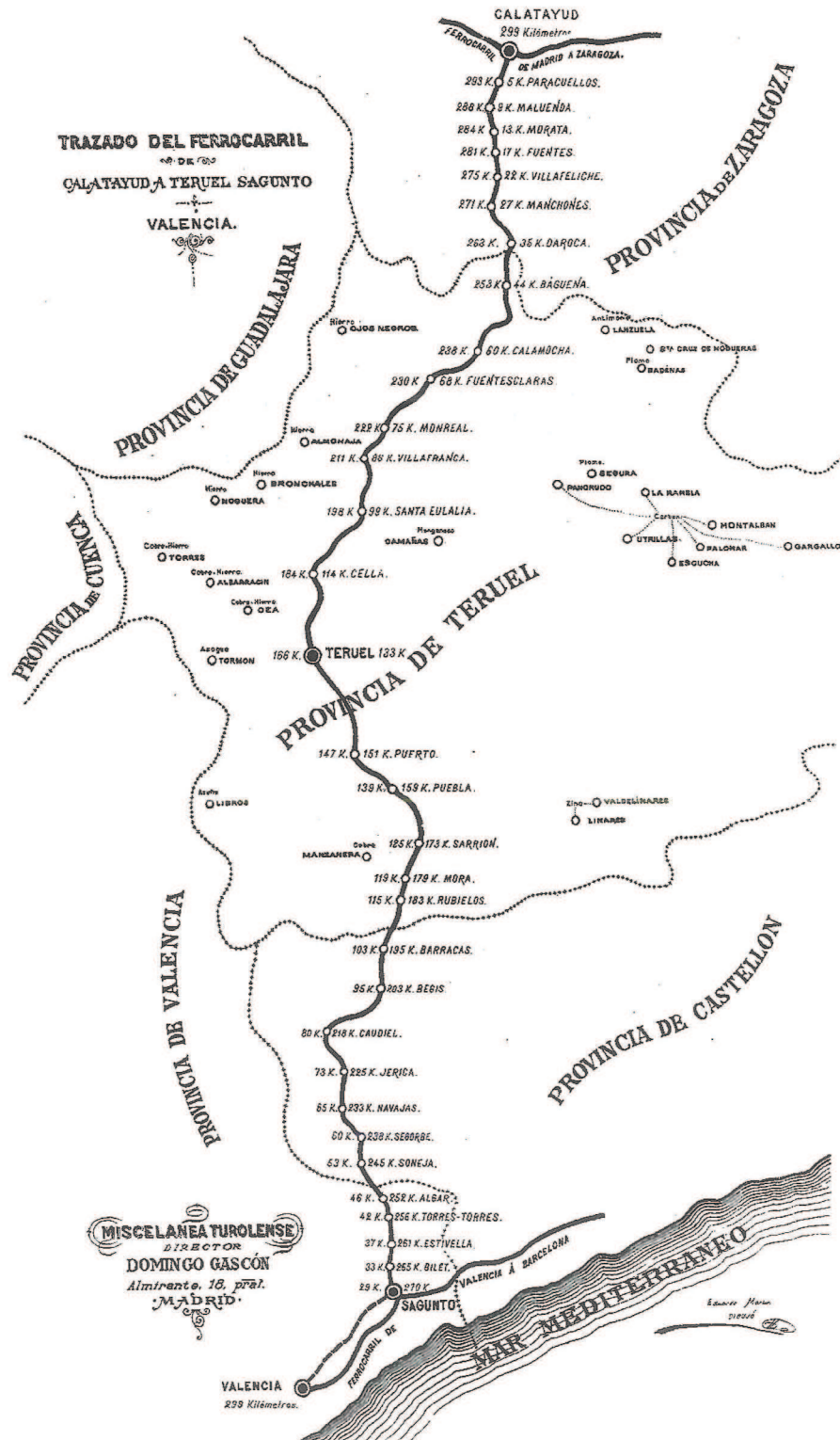
ción de esta línea con la subvención de 25 millones de pesetas, ...

Art. 3.º La línea deberá quedar concluida y dispuesta para la explotación dentro de cinco años, contados desde el otorgamiento de la escritura de concesión.

El concesionario justificará que ha invertido por lo menos en expropiaciones, en obras ó en material acopiado en la línea el 15% del presupuesto total aprobado al finalizar el primer año, el 30% del mismo al finalizar el segundo, el 50% al finalizar el tercero, el 75% al terminar el cuarto y el total á la terminación del quinto, distribuyendo estas cantidades por partes proporcionales, según la importancia de los trabajos en los dos trayectos generales, comprendidos entre Teruel y Calatayud y Teruel á Sagunto ó el Grao de Valencia.

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones ... producirá la inmediata caducidad de la concesión ...” ⁽²⁾.

Los artículos transcritos eran un calco de la proposición de ley presentada el año



Trazado del ferrocarril de Calatayud a Valencia ("Miscelánea Turolense").

anterior en el Congreso por los diputados de las comarcas afectadas⁽³⁾. Por tanto, no es de extrañar su favorable acogida, aunque con el grado de escepticismo que generaba el acopio de tantos desengaños pasados.

Ya sólo faltaba decretar la caducidad de la anterior concesión y anunciar el concurso para la nueva. Pero la celeridad de los trámites no fue, ni por asomo, la prevista.

Recordemos que el gobierno había declarado *“incurso en caducidad”* la anterior concesión el 23 de noviembre de 1893, debiéndose instruir a partir de ese momento el oportuno expediente para poder autorizar el Decreto de caducidad. El expediente fue ralentizado hasta octubre de 1894! ⁽⁴⁾. Y similar iba a ser la decisión sobre el nuevo concurso.

Los ánimos estaban ya tan encrespados que no es difícil entender la dimisión en pleno del Ayuntamiento de Teruel y la manifestación del primer día de 1895, con la posterior constitución de una Junta de Defensa. Iniciativa que secundarían Calatayud, Daroca, Zaragoza, Huesca, Segorbe y otras ciudades.

El periodista Domingo Gascón, enérgico defensor de la línea, se preguntaba: *“La representación legal de la caducada concesión no ha hecho otra cosa en estos últimos meses que negarse á intervenir en la tasación de las obras ejecutadas. No se tiene noticia de ningún otro acto suyo ni de gestión alguna encaminada á dificultar el cumplimiento de la ley.*

¿De donde, pues, han surgido las poderosas influencias que los últimos días se pusieron en juego para que con pretexto de llenar formalidades legales no aplicables á este caso, quedara de hecho incumplida una ley votada en Cortes y sancionada por la Corona?” ⁽⁵⁾.

A estos obstáculos había que añadir, desde hacía unos meses, la irrupción en escena de “padrinos no deseados”. El periódico “El Eco de Teruel”, daba cuenta de la siguien-

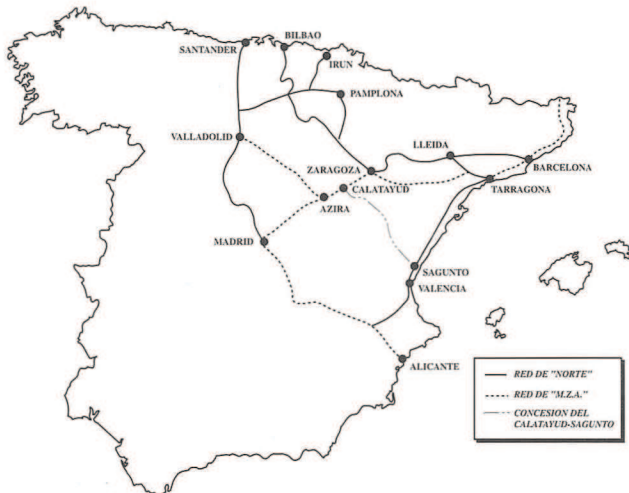
te noticia: *“El ferrocarril en proyecto de Teruel, Calatayud y Sagunto ... parece que podrá muy en breve comenzar a construirse por la intervención de varios capitalistas, constituidos en sindicato. Este sindicato dicese que lo forman banqueros de París, Londres y Madrid y es su representante en esta capital el señor Moreno Campo ... El representante del sindicato no parece inspirarnos confianza alguna; dueño ó constructor del ferrocarril económico de Sagunto á Segorbe, enemigo capital por tanto del normal que ha de reducir á la nada el que está haciendo, no puede á menos que haya variado de plan, proponerse la construcción del que tanto a de perjudicar sus intereses”* ⁽⁶⁾.

Eran manifiestos los perjuicios que el futuro Calatayud-Valencia podía ocasionar al proyecto de tranvía de Sagunto a Segorbe, englobado en los planes de la Compañía del Norte ⁽⁷⁾; pero más aún, podía llegar a poner en peligro intereses mucho más importantes de esa gran empresa ferroviaria.

Es momento de detener nuestro análisis particular de la línea y explicar el contexto de las grandes compañías ferroviarias en España a fines de siglo. A mediados de los años sesenta de la pasada centuria, comenzaba un auténtico decenio crítico para los ferrocarriles, del que emergieron unas pocas compañías. Las dos grandes, Norte y MZA, controladas ambas por capitales franceses ⁽⁸⁾, compartían determinadas líneas de la red para el transporte de mercancías y mantuvieron un acuerdo tácito de no competir excesivamente para poder adquirir compañías menores, llegando a fines de siglo con el control de un tercio del tendido ferroviario español para cada una de ellas.

Esta entente se tambaleó por la anexión de la compañía del Tarragona-Barcelona-Francia (TBF). A dicha compañía pertenecía una parte importante de la red ferroviaria catalana y tras una enconada disputa fue ane-

xionada por la MZA. Como consecuencia, en 1894 la compañía del Norte desató una "guerra de tarifas" para contrarrestar la preponderancia que sobre la red septentrional española pretendía la MZA.



Competencia entre "Norte y "M.Z.A." en el eje Castilla-Mediterráneo, en la época de la concesión del Calatayud-Sagunto.

En este contexto hay que situar la nueva concesión del Calatayud-Valencia. La compañía del Norte ya disponía de una transversal en el norte de España, Barcelona-Zaragoza-Castilla-Galicia, por tanto, no precisaba de un nuevo enlace de Castilla y Aragón con el mar, aunque tampoco podía observar con indiferencia como esa nueva concesión pasaba a la MZA.

La MZA también mantenía una transversal septentrional, Valladolid-Ariza-Zaragoza-Tarragona-Barcelona, pero, en la confrontación que mantenía con Norte, no iba a mostrarse impasible en la futura adjudicación.

Constatemos estas hipótesis con varias noticias. La primera referida a la compañía del Norte: *"al nuevo concurso será posible que se presenten como postores dos Compañías que tienen grandes intereses comprometidos en la industria ferrocarrilera de España, y por consiguiente que ambas cuentan con grandes ele-*

mentos para que les sea otorgada la concesión. Ahora bien; de dichas compañías hay una que no habrá de convenirle la construcción total de la línea, por cuanto está en visperas de explotar otra que ha de poner en comunicación directa el puerto de Barcelona con Castilla la Vieja y Galicia, y sería casi seguro que si aquella obtuviese la concesión, no construyese mas que la sección de Calatayud á Teruel" ⁽⁹⁾.

Y una segunda noticia sobre la MZA: *"Para justificar la prontitud con que se sacará á subasta la concesión del ferrocarril de Calatayud á Teruel y Sagunto, se envían Comisiones y excitaciones al señor ministro de Fomento, como si hiciera falta eso, cuando ya está bastante claro que la concesión de esta línea la quiere directa ó indirectamente la potencia financiera elemento Rothschild como medio para combatir á la Compañía del Norte."* ⁽¹⁰⁾.

Mal presagio para la nueva concesión. El único interés que tenían en ella las dos grandes compañías era que no pasara al contrario, ¿era una buena solución la no participación de ambas en el concurso?, y ya puestos, ¿permitirían que un tercero les disputara el comercio del interior con el Mediterráneo?.

Pero no todo iban a ser sobresaltos. Con fecha 1 de enero de 1895, el abogado turolense José María Gómez y Pérez escribía un folleto de 34 páginas con el título "Ferrocarril de Calatayud-Teruel-Segorbe-Sagunto ó Grao de Valencia. Su verdadera importancia en el orden económico y mercantil". En ese trabajo, el autor describía prolijamente las repercusiones económicas que posibilitaba la vía férrea y las relaciones que permitía establecer con otras vías ya construidas.

Una de las ideas más interesantes que incluye el folleto, es el estudio económico sobre las rebajas que podría conseguir el concesionario sobre el presupuesto inicial. Años después, los detractores de la compañía belga que consiguió la concesión definitiva, incidi-

FERROCARRIL.

DE

CALATAYUD-TERUEL-SEGORBE


SAGUNTO Ó GRAO DE VALENCIA

SU VERDADERA IMPORTANCIA EN EL ORDEN ECONÓMICO Y MERCANTIL

POR

D. JOSÉ MARÍA GÓMEZ Y PÉREZ

Abogado del Ilustre Colegio de Teruel.



MADRID

IMPRENTA DE RICARDO ROJAS

Calle de Campomanes, núm. 5.—Teléfono 3.071.

—

1895

rán en un hecho que ya resaltaba J. María Gómez: la posibilidad de acometer las obras con poco más capital que el aportado por la subvención estatal. Evidentemente, en 1895 J. María Gómez no redactó su estudio con una finalidad crítica, sino para demostrar las excelentes condiciones que permitían la construcción de la línea. Veamos esas posibles ventajas analizadas en el capítulo XVIII de su folleto:

“El presupuesto total de la línea de Calatayud á Sagunto asciende próximamente á la cantidad de 44.000.000 de pesetas, y rebajando de esta suma 25.000.000 de pesetas con que el Estado subvenciona la construcción, queda reducida á 19.000.000 de pesetas, y todavía se podrá obtener considerable economía en esta suma al verificar la construcción,

por las razones siguientes:

Primera. Porque en los presupuestos de obras públicas subvencionadas por el Estado siempre se obtiene grande economía en el interés que se asigna al capital que se va invirtiendo en la construcción, ...

Segunda. Porque en todos los proyectos de obras públicas, y principalmente en los de vías férreas, se consigue alguna economía en los gastos que se fijan para la administración y dirección de las obras, en la disminución de obras que resulta después de verificado el replanteo y en las cantidades calculadas para realizar la explanación y obras de fábrica, principalmente con las máquinas y explosivos que se han inventado recientemente.

Tercera. Porque en el presupuesto de dicha línea tiene la mayor importancia el material fijo y móvil, y ha descendido considerablemente el precio de estos artículos desde que fueron formados los oportunos proyectos, y además se concede la exención de pago de derechos en las Aduanas, si proceden del extranjero, ...

Cuarta. Porque la Diputación provincial de Teruel cede gratuitamente al concesionario el proyecto de la línea de Teruel á Sagunto, cuyo valor asciende próximamente á 165.000 pesetas,

Quinta. Porque los estudios de la línea de Calatayud á Sagunto constan de dos proyectos: uno de Calatayud á Teruel y otro de Teruel á Sagunto, y se proyectaron dos estaciones de primera clase en Teruel, así como también fué incluido el material móvil necesario para el tráfico de ambas líneas, funcionando con separación; por consiguiente, puede evitarse la construcción de una de las estaciones y prescindir de la adquisición de una cantidad considerable de material móvil.

Sexta. Porque las obras de fábrica de la línea de Teruel á Sagunto fueron proyectadas de piedra, y ésta será sustituida por el hierro en gran parte de ellas, ...



Séptima. Porque el Estado cede gratuitamente los terrenos de dominio público que ocupen la vía y sus dependencias, y si los pueblos comprenden que el concesionario procede con formalidad, le han de facilitar considerablemente la expropiación de terrenos, ...

Octava. Porque al fijar el precio del material fijo y móvil para la construcción de la línea de Calatayud á Teruel se tuvo presente la cantidad que se había de satisfacer por el transporte, desde el puerto del Cantábrico en que fuese desembarcado, hasta la estación de Calatayud, y ahora podrá ser introducido con mayor economía por el puerto de Valencia ...

No será, pues, aventurado calcular que una Compañía formal, que administre bien el negocio, ha de economizar el 20 por 100 del presupuesto, ó sea aproximadamente la cantidad de 9.000.000 de pesetas, y por consiguiente, el capital que ha de invertir el concesionario en la construcción de la línea de Calatayud á Sagunto no excederá de 10.000.000 de pesetas; y si prolonga la vía por Valencia hasta el Grao, puede calcularse en 5.000.000 de pesetas el importe de la prolongación, ...”⁽¹¹⁾.

El autor también destacaba la evolución de los tipos de cambio: “*El desnivel tan importante que se observa en los cambios internacionales, ha producido indudablemente un grave trastorno á las Empresas de los ferrocarriles españoles, los cuales emitieron las obligaciones con la condición de pagar los intereses y amortización en moneda francesa ó inglesa, y colocaron las acciones de 475 pesetas como equivalentes á 500 francos, en razón al mayor valor que entonces tenía la moneda española, porque como recaudan el valor de los transportes en moneda española, se ven obligados á sufrir un quebranto considerable al convertirla en francos ó libras esterlinas, con el objeto de satisfacer sus deudas y repartir el correspondiente dividendos á los accionistas extranjeros. Pero estos inconvenientes no revisten tanta gravedad con respecto á las líneas*

férreas que hayan de construirse ahora en España, ... porque el capital que haya de invertir el concesionario, además del importe de la subvención, puede ser colocado por éste en acciones ú obligaciones á pagar su importe en moneda española; las que sean colocadas en España, no sufrirán detrimento alguno, sea el que fuere el curso de los cambios, y las que se tomen en el extranjero podrán disfrutar ahora del beneficio de los cambios, convirtiendo los francos en pesetas, ...”⁽¹²⁾.

La concesión de la línea Calatayud-Valencia a la compañía belga “Société générale pour favoriser l'Industrie Nationale”.

El 16 de enero de 1895 se firmaba la Real Orden ⁽¹³⁾ que fijaba las bases del concurso para la concesión del ferrocarril de Calatayud a Sagunto o al puerto del Grao de Valencia y del pliego de condiciones particulares y tarifas al efecto.

Todo parecía encauzado, pero el temor a un nuevo despropósito hizo que no se disolvieran las Juntas de defensa de las distintas ciudades, cambiando su cometido “*con objeto de facilitar la construcción de tan importante camino de hierro, y proporcionar auxilios á la compañía que la tome á su cargo*” ⁽¹⁴⁾. La Junta de Calatayud publicó un folleto “*proponiendo á los pueblos interesados más directamente en este ferrocarril lo siguiente:*

1.º *Creación de Juntas auxiliares en todos los pueblos.*

2.º *Que se gestione y obtenga en cada localidad la cesión gratuita de los terrenos comunales, canteras y demás materiales naturales que en la construcción se necesiten.*

3.º *Que las Juntas auxiliares se encarguen de promover, proseguir y ultimar las diligencias de expropiación, armonizando con tipos justos los intereses de propietarios y con-*

cesionario.

4.º *Que se faciliten al concesionario peones prácticos, noticias respecto de la historia del país, accidentes naturales, movimiento del terreno, materiales utilizables, etc.*

5.º *Que las Juntas locales procuren fomentar y mantener relaciones de cordialidad con los constructores, y si la Empresa emite obligaciones con interés, deben convenir á todos de que su adquisición es obra de ahorro y patriotismo”* ⁽¹⁵⁾.

Pero hasta el 22 de abril, fecha del concurso para la adjudicación de la línea, todavía surgirían más problemas.

Por un lado, la indefinición legal en el final del trayecto de la línea. La ley de 6 de julio de 1894, a diferencia de la anterior, disponía que la vía, pasando por Teruel y Segorbe, concluyera o en Sagunto o en el Grao de Valencia. Podía, pues, plantearse un trayecto directo Segorbe-Valencia sin pasar por Sagunto, y durante estos meses corrió con insistencia el rumor de posibles proyectos técnicos que defendían el trazado Segorbe-Liria-Valencia.

La Junta de defensa de Sagunto, organizó con celeridad una comisión que se desplazó a las ciudades que atravesaría el futuro ferrocarril, para que defendieran el proyecto de vía pasando por la antigua Morvedre.

La siguiente crónica periodística, fechada en Segorbe el 17 de marzo, extracta la primera reunión organizada por la Junta de Sagunto.

“Ayer salió de Sagunto una comisión de la junta de defensa para conseguir la construcción del ferrocarril de Calatayud-Teruel-Segorbe-Sagunto-Grao. Forman esta comisión el alcalde de Sagunto, don Manuel Agramunt, el diputado provincial ... La acompaña también el constructor de ferrocarriles D. Gabriel Moreno Campo ...

Según nos han referido, examinaron las obras realizadas por el Sr. Moreno desde



Francisco de Asís Pacheco, diputado por el distrito de Sagunto y enérgico defensor de un final de línea que atravesara Segorbe-Sagunto-Valencia, frente a la opción Segorbe-Liria-Valencia. (“Miscelánea Turolense”).

Sagunto á Torres-Torres, entraron en el túnel de Gilet, muy adelantado ya por cierto, pues hay hechos más de 80 metros (tres cuartas partes), los desmontes y diques más de tres kilómetros, entre Estivella y Torres-Torres, y otras muchas secciones y obras de fábrica ...

Anoche llegaron á esta ciudad, en donde han encontrado la favorable acogida que era de esperar dado el objeto de su viaje. ... se acordó convocar para hoy, á las diez de la mañana, á la Junta de Segorbe, y tratar de las pretensiones de los saguntinos en el salón consistorial.

... comenzó la sesión ... a la que asistió la práctica totalidad de las personas de valimiento de esta población, desde el tradicionalismo que presidía hasta los republicanos Sres. Bardon y Ricart.

El Sr. Agramunt expuso el cometido que les obligaba á congregarse, para que, unidos los esfuerzos de los distritos de Sagunto y Segorbe, no se perjudiquen con el problemático é imaginario proyecto, de grave riesgo para Segorbe y de gran interés para Sagunto, si se altera la línea del ferrocarril.

D. Benigno Gil (de Segorbe), uno de los más ricos propietarios, acogió con entusiasmo los propósitos de los saguntinos, y dijo que era desconocer el país, su vida y sus necesidades, pensar lo contrario. ... En vista de la unanimidad de pareceres, el concejal D. Eliodoro Gil propuso se redactasen los acuerdos tomados, ...

El Sr. Moreno Campo pidió la palabra y dijo ofrecía por completo (las obras en curso) por el valor que señalasen los péritos a la Sociedad Aragonesa y Valenciana si llega á constituirse y consigue la explotación y no altera el trazado que pasa por Segorbe y Sagunto. Ofreciendo además contribuir con la novena parte del importe del recorrido total de dicha vía. Es decir, todo lo que corresponde hasta esta ciudad, quedando sólo como accionista por el valor de esta sección. ...

Mañana salen los comisionados con dirección á Teruel y con el encargo de recabar el apoyo de aquella Junta en favor de lo acordado por los de Segorbe y Sagunto”⁽¹⁶⁾.

Pero, ¿cuántas compañías querían, o mejor, estaban en condiciones de acceder al concurso?. La relatada guerra entre Norte y MZA no se tradujo finalmente en la presentación de proposiciones en firme.

Un loable intento fue la creación de una sociedad anónima de capitalistas regionales para tomar a su cargo la construcción de la vía. La idea había partido de la Diputación provincial de Teruel, quien basándose en experiencias anteriores⁽¹⁷⁾, pretendía unir los esfuerzos de municipios, diputaciones, entidades de crédito nacionales y particulares, para poder constituir una sociedad que optase con garantías a la concesión. Con tal motivo, el día 4 de marzo se efectuó una reunión en el Congreso, bajo la presidencia de Segismundo Moret, y entre los acuerdos adoptados se nombró un Comité Central con sede en Madrid para dar unidad a los trabajos que se

realizaran y facilitar las gestiones⁽¹⁸⁾. La primera actuación del Comité fue poner en circulación acciones de 500 pesetas. A los pocos días, la prensa informaba que *“en la sucursal de la Unión Bank fueron ayer depositadas 25.000 pesetas á disposición de la Sociedad Valenciano-Aragonesa que ha de formarse para la construcción y explotación del ferrocarril. Esta cantidad corresponde á la parte de Sagunto, y tenemos entendido que mañana ó pasado se depositará otra cantidad igual por la de Segorbe”⁽¹⁹⁾*. Otra noticia de Teruel hablaba ya de *“250.000, lo cual hace pensar que si todas las poblaciones a quienes interesa la construcción de la tan anhelada vía-férrea contribuyen de igual modo, habrá capital suficiente para constituir la citada sociedad. En la noche del 29 del pasado se verificó en el Ayuntamiento una importante y numerosa reunión, con objeto de interesar al vecindario en la adquisición de acciones”⁽²⁰⁾*. Finalmente, la Sociedad Valenciano-Aragonesa, conocida como la “Sociedad País”, no llegó a cuajar.

Llegado el 17 de abril, último día para admitir proposiciones en el Ministerio de Fomento para el concurso, sólo se había presentado una, la firmada por los señores Joseph Devolder y Lenaerts y Víctor Stoclet y Demunck, en representación de la Société générale pour favoriser l'Industrie Nationale, de Bruselas.

Aceptando las leyes especiales y el pliego de condiciones, los belgas proponían las siguientes mejoras:

“Los solicitantes construirán la línea Calatayud-Sagunto al puerto del Grao de Valencia por Teruel y Segorbe, reservándose elegir el punto de partida entre Segorbe y Sagunto y la dirección general del trazado hasta el Grao de Valencia ...

Los solicitantes se comprometen a poner en condiciones de explotación toda la línea en un plazo de cuatro años ...



J. Devolver y V. Stoclet, representantes de la "Société générale pou favoriser l'Industriale Nationale" y, con posterioridad, consejeros del "Central de Aragón". ("Miscelánea Turolense").

Los solicitantes propondrán al Gobierno mejoras importantes en los elementos para la construcción y explotación, particularmente en lo que concierne al empleo de traviesas de acero, en lugar de las de madera, y de modelos perfeccionados en el material fijo y móvil ...

Los solicitantes se comprometen a unificar las tarifas en toda la línea desde Calatayud al puerto del Grao de Valencia, adoptando para las mercaderías la clasificación de cinco clases, y aplicando en cada caso el precio más bajo que resulte entre los que figuran en el pliego de condiciones, y además una rebaja de un 20 por 100 en la tarifa más ventajosa correspondiente a los cereales"⁽²¹⁾.

El 25 de abril se reunía en Madrid la Comisión nombrada para examinar la proposición y, tras constatar la solvencia de la compañía presentada⁽²²⁾, se centró la discusión en si los proponentes se obligaban o no a llevar la línea férrea a Sagunto. Para esclarecer este punto se pidió a los solicitantes que suscribieran una aclaración que se adjuntaría al expediente. Ese mismo día, la compañía belga manifestaba su compromiso de llegar a

Sagunto. No había sido estéril la presión ejercida por la Junta de defensa de Sagunto, ni la de su diputado a Cortes, Francisco de Asís Pacheco, que como era preceptivo formaba parte de la Comisión examinadora.

El 27 de abril se volvía a reunir la Comisión para emitir su dictamen favorable, basado en la inclusión de importantes ventajas: la obligación de llevar la línea hasta el Grao de Valencia, de comunicar con Sagunto, de construir la línea en cuatro años y de suponer una importante rebaja en los precios del transporte⁽²³⁾.

Oída la Comisión, el 3 de mayo se otorgaba el decreto de concesión y, tras depositar la fianza, 2.162.000 pts. en deuda amortizable, el 4 de junio se firmaba la escritura de contrato, contando desde ese día el plazo legal para la ejecución de la obra.

Tras reunirse el 15 de junio en Sagunto con autoridades valencianas para celebrar la concesión⁽²⁴⁾, los representantes de la Compañía recorrieron la línea con el propósito de recabar de los pueblos y particulares facilidades y ventajas en las expropiaciones. El

19 de junio llegaban a Segorbe y concretaban sus peticiones al Ayuntamiento:

“1.ª Que el M.I. Ayuntamiento garantice a la Empresa la adquisición de los terrenos necesarios para la vía férrea, por la valoración con que están amillarados y le facilite por completo los trámites del expedienteo administrativo para la expropiación de los mismos.

2.ª Que para tal efecto se nombre una Comisión de personas respetables y competentes por el M.I. Ayuntamiento y Junta Municipal, cuya Comisión se encargue de gestionar cuanto sea conducente a la más fácil y pronta expropiación de los referidos terrenos.

3.ª Que se le de copia de los acuerdos que tenga adoptados el M.I. Ayuntamiento respecto a subvenciones a Empresas ferroviarias”⁽²⁵⁾.

No tuvo inconveniente la corporación segorbina en facilitar las expropiaciones, pero observó al Sr. Escoriza, representante de la compañía belga, que no se le iban a otorgar los beneficios prometidos a anteriores empresas ferroviarias, por cuanto aquellas no tenían subvención y, además, habían tomado a la ciudad como cabeza o fin de línea.

Pero festejos, discursos y entrevistas dieron paso a más de medio año de inactividad generalizada, sólo rota por la preceptiva inauguración oficial de obras que debía cumplirse dentro del primer trimestre del plazo de concesión. Y como reflejó la prensa, más que una inauguración de obras fue una burda pantomima: *“La inauguración de las obras se ha hecho en Gilet ... donde los terrenos son de precio más reducido, los propietarios gente rústica y las autoridades locales están menos al tanto de lo que son estas cosas ... comenzaron los trabajos, ocupando los braceros todo el material disponible ... salieron a trabajar nueve jornaleros ... Lo único que abundó en esta inauguración fueron los telegramas á ministros y diputados, á gobernadores y diputados provinciales”⁽²⁶⁾.*

En realidad, durante todo 1895, únicamente se trabajó en un pequeño tramo de vía entre Gilet y Estivella, y más por el empeño de los contratistas, los hermanos Vallino, que por la diligencia de la compañía belga. Los Vallino sólo pudieron trabajar en reducidas zonas donde se habían realizado expropiaciones y siempre con la inseguridad de perder el esfuerzo realizado, puesto que ni tan siquiera habían sido aprobados los planos parcelarios ni el proyecto por el Ministerio de Fomento.

Pero, ¿cómo era posible que la empresa concesionaria dilapidara tan irresponsablemente un tiempo vital para poder cumplir los plazos de ejecución?. Los periódicos regionales atribuían este retraso al representante de la compañía belga, José Pascasio de Escoriza, encargado de realizar las compras de terrenos, que se había grangeado enemistades en todos los municipios de la línea. El fondo de estas críticas tenían mucho que ver con las actividades empresariales de Escoriza. Presidente del consejo de administración de la “Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo”, su dirección de la concesión Val de Zafán-San Carles de la Ràpita, plagada de prórrogas y dilaciones, le supuso una manifiesta enemistad en Aragón.

No obstante, el trabajo de Escoriza en la nueva línea tampoco facilitaba las cosas. La confusión llegó a ser la nota predominante en las actividades de la compañía belga. Un buen ejemplo lo facilitaba el periódico castellonense “El Regional”: *“¿Qué pasa con el ferrocarril de Sagunto-Calatayud y que parte de representación oficial ostentan algunos sujetos que recorren los pueblos de los distritos de Segorbe y Viver, ofreciendo comodidades en el trazado de la vía á cambio de retribuciones más ó menos cuantiosas?”⁽²⁷⁾.*

Otro impedimento importante para el inicio de las obras fue el desinterés o fracaso en las negociaciones para adquirir los terrenos y obras que Moreno Campo ya tenía en el

tramo Sagunto-Segorbe. Ya hemos anotado los ofrecimientos de Moreno para vender, pero no se llegó a un acuerdo o no interesó. En todo caso, supuso un retraso importante para la nueva concesión, porque precisó de comprar nuevas parcelas y se creó animadversiones en algunos propietarios y periodistas de Sagunto afectos a Moreno Campo.

A posteriori, el nuevo presidente de la compañía, Segismundo Moret, justificaba el retraso basándose en razones técnicas: *“Para que este retraso sea debidamente apreciado, baste recordar que esta es la primera vez que funciona una ley que modifica las experiencias anteriores en la materia. Las concesiones de ferrocarriles han solido hacerse sobre su proyecto estudiado previamente por el concesionario... Esta vez la concesión se ha hecho sobre un proyecto oficial, ageno á la Empresa...”*

A esto hay que añadir que la concesión se amplió con la línea de Sagunto al Grao, ó sea 28 kilómetros, que ha sido preciso estudiar absolutamente por vez primera ... Ha habido pues que hacer trabajos de campo y de gabinete y nadie dirá que esto ha podido hacerse en menos de seis meses”⁽²⁸⁾.

Nosotros creemos que ésas no fueron las razones más importantes de la paralización de las obras, sino más bien cuestiones organizativas y de gestión. La compañía belga se sintió extraña en España al comenzar sus actividades, y enfrentada a empresas rivales con influencias significativas en los alrededores del poder. De forma muy inteligente, pensaron que era mucho mejor variar el organigrama de la empresa, dando cabida en el consejo de administración a políticos nacionales, y entre ellos el propio presidente de la compañía, Segismundo Moret⁽²⁹⁾. Surgía así la “Compañía del Ferrocarril Central de Aragón”⁽³⁰⁾.

La “Compañía del Ferrocarril Central de Aragón”.

El 7 de noviembre de 1895 se entregaba la escritura de constitución de la “Compañía del Ferrocarril Central de Aragón”, y en los inicios del siguiente año, el 13 de enero, se transfiere la concesión de la línea Calatayud-Valencia a la nueva compañía. El Central de Aragón disponía de un consejo de administración hispano-belga, con presidente español, Moret, y vicepresidente belga, Joseph Devòlder. De sus once componentes, cinco eran españoles y seis belgas, el secretario general era R.M. Lobo.



La nueva compañía se constituía con un capital de 20 millones de pesetas, que unidos a los 25 millones de subvención estatal cubrían el coste del proyecto de las obras. El capital estaba representado por 40 millones de accio-

nes, de 500 pesetas cada una, que por escritura pública se comprometían a suscribir⁽³¹⁾:

	Pesetas
La "Société générale pour favoriser l'Industrie Nationale", 20.000 acciones privilegiadas.....	10.000.000
La misma, 19.900 acciones ordinarias.....	9.950.000
Juan G. Ballesteros, 50 acciones ordinarias.....	25.000
Joseph Devólder, 50 acciones ordinarias.....	25.000
Total	20.000.000

Este vínculo financiero suponía una garantía incuestionable del compromiso de la compañía para construir la línea férrea, a parte de aquella otra asegurada en los dos millones de la fianza de la concesión. De hecho, a los pocos días se ingresó en la caja de la Compañía el 25% del valor de las acciones, 5 millones de pesetas ⁽³²⁾.

La Compañía se reservaba el derecho de acudir a la emisión de obligaciones, estrategia común a todas las compañías concesionarias de la época. No obstante, precisemos que, mientras otras sociedades habían emitido obligaciones desde el primer momento de la construcción, la compañía del Central sólo realizó una emisión de obligaciones cuando la línea ya estaba terminada y en funcionamiento ⁽³³⁾.

Transformado el organigrama de la empresa, las obras en la vía férrea parecieron tomar un nuevo impulso. A principios de año, ya se encontraban en Madrid los proyectos de explanación y obras de fábrica del tramo Sagunto-Segorbe. A las pocas semanas, el proyecto se aprobaba con ligeras variantes *"una de ellas se refiere al enlace en Sagunto con la línea del Norte, y otra a la variación de emplazamiento de la estación de Segorbe, que debe procurarse colocar treinta metros más elevada que lo está la propuesta, con lo cual quedará aquella ciudad mucho más cómodamente servida"*⁽³⁴⁾.

Rápidamente la Compañía sacó a concurso el contrato de obras de ese trayecto, dividiéndolo en cuatro lotes⁽³⁵⁾:

- De Segorbe a Soneja, que fue adjudicado al contratista Indalecio Torcal.
- De Soneja al barranco del Juncar, a Gustavo Bono.
- Del Juncar a Torres-Torres, a M. Noirot.
- De Torres-Torres a

Sagunto, a Luis Vallino. En realidad, éste ya venía trabajando en la zona desde hacía medio año.

La empresa tenía verdadero interés en avanzar las obras, por lo menos en este primer tramo, y para constatarlo dos datos. Los contratos de obras incluían una condición muy reveladora: las obras debían estar terminadas en seis meses a contar desde el día en que se firmara la escritura y se formalizaran las expropiaciones de los terrenos. En segundo lugar, la compañía del Central facilitaba gratuitamente a los contratistas el material auxiliar, a excepción de un pequeño alquiler que debían satisfacer por el uso de las máquinas locomotoras, como estímulo para que abreviasen su utilización y pudieran cumplir el plazo de ejecución ⁽³⁶⁾.

¿Satisfacía el recorrido viario del proyecto a las poblaciones afectadas?. Difícilmente podía haber agradado a todos. Un trayecto tan largo, 300 kms., abarcaba muchos intereses contrapuestos, no sólo entre empresa y municipios, sino también entre las mismas poblaciones. El caso más flagrante fue el de la ciudad de Teruel, que luchó hasta el final para conseguir que la línea férrea discurreniera por la zona norte y que no se atravesara la zona de huerta, no obteniendo resultado alguno. Pero siguiendo la sucesión cronológica, el primer incidente se producía en Soneja.

"El día 17, poco después de las once de

la mañana llegaron a Soneja el ingeniero Sr. Rambeau con su ayudante, acompañados del alcalde de Segorbe Sr. Navarrete, y del rico propietario de la misma ciudad D. Eduardo Bayo. Se convocó una reunión para enseñar al público el plano de la línea, y exponer las dificultades que se oponen al emplazamiento de la estación en el punto donde desean los vecinos". La empresa proponía que "la estación se levantara 110 metros más lejos de Soneja que lo están las ventas de Santa Lucía. Es decir, cerca de dos kilómetros y medio de distancia del poblado". El pueblo en masa se mostró contrario a la propuesta y decidió nombrar una Junta de Defensa para impedir que la compañía ejecutara sus intenciones ⁽³⁷⁾. Un mes más tarde, la empresa aceptaba el cambio de emplazamiento ⁽³⁸⁾.

Solucionado el problema de Soneja, las obras comenzaron en todo el tramo de vía con profusión de jornaleros, excepto en el término de Sagunto. En esta ciudad, los propietarios no estaban de acuerdo con la tasación de terrenos propuesta por el Sr. Escoriaza, representante del Central, por lo que consideraron los expedientes de expropiación forzosa como la mejor forma de defender sus intereses. Situación que podía dilatar el comienzo de las obras durante mucho tiempo.

A esta contrariedad, habría que unir la presentación de una solicitud de caducidad de la concesión a la compañía del Central por parte de Gabriel Moreno Campo, reclamación fundamentada en los siguientes términos:

"El Sr. Moreno Campo acude a la autoridad en concepto de propietario de terrenos en términos de Sagunto y Albalat de Taronchers, quejándose de que la sociedad constructora no se ajusta a la ley en las expropiaciones que intenta y alegando que ahora se ha puesto dicha sociedad fuera de la ley, porque no ha cumplido las condiciones de la concesión, y ha llegado el caso de que caduque ésta.

Para probarlo recuerda que la ley de 6 de julio de 1894 ... dice ... : El concesionario justificará haber invertido por lo menos en expropiaciones, en obras ó en material acopiado en la línea, el 15 por 100 del presupuesto total aprobado al finalizar el primer año.

Dicha cantidad importa, aproximadamente, 6.400.000 pesetas. El Sr. Moreno Campo calcula que la Sociedad Constructora ha invertido dos millones de pesetas en obras y un millón en expropiaciones. Para cubrir el resto de aquella cantidad, han llegado remesas de material al puerto de Valencia alrededor del 5 de junio, fecha en que se cumplió el primer año del plazo de la concesión. Dice el recurrente que algunas de estas partidas han llegado después de aquella fecha y, por lo tanto, no deben computarse, y cree que todo el material depositado en el puerto debe ser desechado para el cálculo de que se trata, por no hallarse "acopiado en la línea", como exige el citado artículo ...

Alega también el recurrente que el nuevo trazado de la línea no se ha sometido a las informaciones públicas que exige la ley de ferro-carriles, y por lo tanto, no pueden hacerse en él expropiaciones forzosas" ⁽³⁹⁾.

Al tiempo de la reclamación, Moreno Campo volvía a poner obreros a trabajar en su concesión de vía estrecha Sagunto-Segorbe ⁽⁴⁰⁾.

La incertidumbre y el desánimo volvían a adueñarse de las poblaciones afectadas. Obras paralizadas, la concesión en entredicho por un contencioso judicial y del resto del extensísimo trazado entre Segorbe y Calatayud poca cosa que decir. No es de extrañar que ante semejante panorama, Segismundo Moret decidiera realizar en diciembre una visita a Valencia para tranquilizar los ánimos y mantener los compromisos adquiridos.

Una entrevista dada al periódico valenciano "Las Provincias" ⁽⁴¹⁾, nos permite analizar las principales ideas que venía a transmitir. Moret corroboraba el cumplimiento de los

plazos en los gastos realizados por la empresa: *“Hasta el 5 de junio llevaba ya hecho un desembolso de 6.700.000 pesetas, y en 31 de octubre, última liquidación de las que tiene hechas el Sr. Moret, importaba 8.826.000 pesetas, ... En este tiempo sólo se ha percibido un millón de la subvención devengada ...”*. Observando en este punto *“la guerra sorda que se hace á los constructores por gentes interesadas, en contra de los beneficios del país”*.

Sobre el supuesto estancamiento de las obras, Moret aducía la situación de Sagunto *“pues se ve la empresa en la necesidad de acudir á la expropiación forzosa por considerar excesivos los precios que piden los propietarios. Así y todo, como ya está reconocida la utilidad pública, y por su parte está dispuesto á dar la mayor actividad á los expedientes, entiende que no tardará mas de un mes la tramitación, sino hay resistencia de los propietarios... Señaló el mes de mayo como época de la inauguración del ferro-carril hasta Segorbe, pues solo en el término de Sagunto se necesita trabajar cuatro meses para que puedan circular*



Segismundo Moret, presidente del "Central de Aragón".

los trenes”.

Del resto del trazado observaba que *“en la segunda zona, de Segorbe á Barracas, también se trabaja, aunque con menor actividad que en la primera. Promuévense dificultades por parte de algunos propietarios de Segorbe; de otro modo, aseguró que podría abrirse al público un trozo más de vía en octubre”*.

En Aragón, de Calatayud á Daroca no tardará en correr la locomotora, pues se han hecho con mucho acierto las importantes obras de los túneles de Villafeliche, y tal vez en el mes de enero se haga la inauguración.

La Compañía construye á un tiempo en varios puntos, con el propósito de acabar mas pronto su cometido, y que el país vea que se tiene empeño en realizar pronto la obra. Esto le trae un gasto diario de gran consideración, que alcanza á mas de 400.000 pesetas mensuales”.

Finalizaba el presidente del Central exponiendo un obstáculo que, posteriormente, se constituiría como esencial, *“dijo que para el trazado desde Sagunto al puerto (de Valencia) se lucha con los inconvenientes de la Junta del puerto respecto al emplazamiento de la estación, depósitos, almacenes y demás dependencias”*.

La Junta de Obras del Puerto se había negado a concederle o venderle terrenos a la compañía del Central para su acceso al puerto. Y la situación se prolongaría durante un largo período. Pero, tan problemático como el acceso al puerto, acabó siendo la ubicación de la estación en las afueras de Valencia. Se barajaba la posibilidad de situar la estación al final de la calle Sagunto o de la calle Alboraya o tras los cuarteles de la Alameda (que al final sería el emplazamiento de la estación “churra”), pero parecían lugares muy alejados de la ciudad ⁽⁴²⁾.

Todos estos problemas podían haber sido solucionados en conjunto y rápidamente.

En Valencia funcionaba la “Sociedad Valenciana de Tranvías”, con líneas de la capital al Grao, a Liria, a Bétera y a Rafelbuñol. Todas ellas partían de la estación de Santa Mónica, espléndidamente situada en la orilla izquierda del Turia (la actual estación del Trenet). La Compañía del Central pronto vio la conveniencia de comprar la Valenciana de Tranvías, consiguiendo un buen emplazamiento para su futura estación de Valencia, que sólo debería ampliar. Por otra parte, la propiedad de las líneas Valencia-Grao y Valencia-Rafelbuñol, ya construidas por la Valenciana, le permitiría acceder sin problemas al Puerto de Valencia y le evitaba las expropiaciones en estos trayectos.

El 23 de julio de 1897, se reunían los accionistas de la Valenciana, cifrando la transferencia en ¡6 millones de pesetas!. Como alternativa proponían la venta de las líneas Grao a Rafelbuñol (20 kms.) por 3.875.000 pts., manteniendo la propiedad de la tercera parte de la estación. Algunos periodistas calificaron las peticiones de despropósito, teniendo en cuenta la precaria situación económica de la Valenciana⁽⁴³⁾. En la primavera de 1898 se volvió a intentar el acuerdo, se cedía por un millón de pesetas la línea Valencia-Rafelbuñol, pero las negociaciones se rompieron por las disputas en el usufructo de la línea Valencia-

Grao por parte de la Valenciana⁽⁴⁴⁾. De esta forma, se abortaba la posibilidad de la pronta llegada del Central a Valencia.

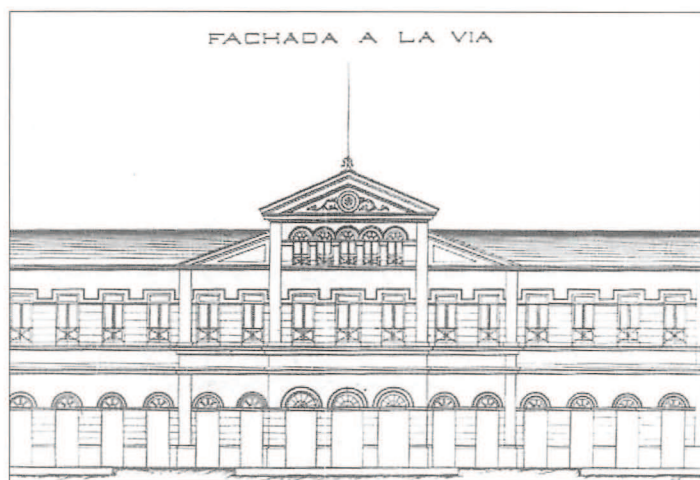
La puesta en funcionamiento del tramo Sagunto-Segorbe.

Como ya hemos comentado, nada más adjudicarse la concesión a los belgas comenzaron las obras en la sección de Gilet a Estivella, explanándose con prontitud los seis kilómetros que separan las dos poblaciones y comenzando las obras de fábrica de la mayor parte de los puentes. Pero, los problemas de expropiaciones en Sagunto estancaron las obras. Pasó entonces la iniciativa a los otros tres sectores en que se había dividido el proyecto.

En Segorbe, las obras habían comenzado en febrero de 1896⁽⁴⁵⁾, culminándose dos meses después la explanación de los 500 metros donde se situaría la estación. No obstante, la obra más importante de la sección, el viaducto de la rambla de Rovira, no se concluyó hasta febrero de 1897, y aún tardaría dos meses más la conclusión de la trinchera de la Media Legua, cerca de Segorbe.

Al unísono avanzaban las obras en las secciones de Soneja y Algar, encontrando su único obstáculo en una pequeña parcela de Moreno Campo por expropiar, que impedía la conclusión del puente sobre la rambla del Juncar. Todo dependía, pues, de las expropiaciones en la zona de Sagunto.

Por fin, en la primavera de 1897 se comenzó a expropiar en los términos de Sagunto y Gilet, explanándose todas las fincas en el momento en que eran adquiridas. A finales del verano le tocaba el turno a la estación de Sagunto, que se ubicaba junto a la de la Compañía del Norte. Con más de 48.000 metros de solar, disponía de un edificio principal de 45 metros de longitud, destinado a despacho de billetes, salas de espera, telégrafos,



Estación de Sta. Mónica.

fonda y habitaciones para los empleados; dos grandes muelles, uno de ellos cubierto; y el resto de dependencias propias de esta actividad: cocheras, pozos, bodegas subterráneas...⁽⁴⁶⁾.

Los plazos prometidos se habían superado, pero parecía que la inauguración del tramo ya estaba cercano. No obstante, algunos sectores, especialmente de la provincia de Teruel, no veían tan claro el compromiso de la compañía concesionaria. El semanario "La Opinión" llegaba a advertir con un titular tan llamativo como el de "Teruel, alerta" sobre la inexplicable tardanza de los trabajos. De igual forma se manifestaba "El Republicano" y la constante "Miscelánea Turolense", que se congratulaba del cambio de orientación de la prensa de Teruel, hasta entonces demasiado complaciente con la actuación de la compañía. En Valencia, "El Correo" y "El Regional" también blandían fuertes críticas. Incluso "El Eco de Teruel", uno de los más significativos apoyos de los belgas, daba un vuelco en el tratamiento de la información⁽⁴⁷⁾.

Otros, desde Valencia, discrepaban de esas apreciaciones tan alarmistas y argumentaban las razones del retraso: *"¿cómo había de convenir á una sociedad que emplea grandes capitales con el fin del lucro, tener invertidos diez ó doce millones de pesetas tanto tiempo improductivos?. En manera alguna; pero bien á pesar suyo se veía obligada á marchar con esa pasividad, producida por la ruda oposición que encontraba en los propietarios de los terrenos, ... sufriendo grandes perjuicios, al tener que sostener á los directores facultativos, adquirir el material fijo y móvil y abonar como alquiler de las ocho máquinas que se hallan desde hace tres años en la línea del Grao de la compañía del Norte, ... Las dificultades para la adquisición de terrenos en la primera sección de Sagunto, impidieron el que pudiera utilizarse desde hace algún tiempo las locomóviles para el transporte de operarios y*

materiales, ..."⁽⁴⁸⁾.

Para contento de todos, en noviembre se sentaban los primeros railes en Sagunto y comenzaban a cubrirse las estaciones⁽⁴⁹⁾, aunque, a los pocos días, las inundaciones que afectaron a una parte importante del País Valenciano, dejaban desperfectos considerables en obras de fábrica y explanaciones. Todavía quedaba la amenaza de paralización de obras si la compañía no cobraba los 4 millones de subvención que le adeudaba el Estado, pero el 17 de marzo de 1898 se realizaba el primer viaje de una locomotora entre Sagunto y Segorbe. Gonzalo Valero reflejaba con estas palabras la llegada del ferrocarril a Segorbe:

"Día de alegría y entusiasmo de los habitantes de esta Ciudad por la llegada de la primera locomotora a la estación, después de cerca de treinta y seis años que esperabase la construcción de una vía férrea que nos uniera a la red general y nos pusiera en rápida comunicación con el mundo civilizado, según los últimos adelantos de la ciencia. Segorbe entero, excepto los enfermos, los que les cuidaban ó precisamente ocupados ó de luto, bajaron a la estación, que ofrecía un golpe de vista precioso y animado en todos sus alrededores. Adornada con banderolas de los colores nacionales que costeó el Ayuntamiento y al toque de la Marcha Real que tocó la Música Municipal, llegó a las cuatro y minutos de la tarde, con el mayor entusiasmo de todos, que unos aplaudían ó agitaban sus pañuelos y daban vivas a Segorbe, a España, a S. M. la Reina, al Ejército Español y alabando al Señor. Fue un espectáculo que no olvidaré en mi vida. Mas, teniendo la satisfacción de encontrándome de Alcalde, a solicitud de los Ingenieros, entré con los mismos montados en la misma locomotora N.º 30, y verdaderamente emocionado. Puede contarse que entre los habitantes de la Ciudad y de los pueblos de Geldo, Castelnuovo, Altura, Navajas y otros,



Llegada del primer tren a Segorbe.

había unas catorce mil almas"⁽⁵⁰⁾.

Un mes después del primer viaje, el 16 de abril, se entregaban las obras a los ingenieros de la red del Este y a fines del mismo mes se realizaba la visita de recepción⁽⁵¹⁾, trámites previos para la autorización de convoyes regulares de pasajeros y mercancías. Mientras tanto, se ultimaban todos los servicios indispensables: instalación de aparatos telegráficos Morse, nombramientos del personal de oficinas y estaciones, ... Y, entre otros, un dato curioso, los precios del billete: 3,35 pesetas para el trayecto Sagunto-Segorbe en vagones de primera, 2,50 pesetas en segunda y 1,50 en tercera⁽⁵²⁾.

Hubo que esperar al 15 de mayo para que se inaugurara al público el tramo construido, sin celebraciones ni grandes fastos, debido a la situación que atravesaba el país. Desde el día 25 de abril España estaba en guerra con Estados Unidos y ya se conocía en la península el desastre de Cavite del día 1 de mayo. El día inaugural concluyó con la muer-

te de un joven en Gilet al intentar subir en marcha al último tren descendente. Muchos atribuyeron este desgraciado accidente a las pésimas condiciones del andén.

No fueron estas las únicas críticas vertidas. Se cuestionó la potencia de las locomotoras, la situación de algunas obras que obligaban a la reducción de la velocidad de los convoyes para evitar accidentes, la escasez de operarios y los bajos salarios que cobraban⁽⁵³⁾,... De las críticas sólo se libraban las estaciones, en especial las de Sagunto y Segorbe, y los vagones. De quince metros de longitud por 3,30 de ancho, llevaban tres pares de ruedas, incorporaban frenos automáticos de aire comprimido, calefacción por vapor, timbres de alarma y lavabos. Los de tercera clase tenían capacidad para 93 asientos. Los de segunda y primera se dividían en departamentos, con ocho asientos forrados de terciopelo carmesí en cada uno de los departamentos de primera y diez asientos forrados de yute en los de segunda⁽⁵⁴⁾.



La compañía estableció *“tres trenes ascendentes y otros tres descendentes ... El correo ascendente sale de Sagunto á las siete y cincuenta y un minutos de la noche y llega á las nueve y cuatro minutos á Segorbe, ... Los dos mixtos tienen la salida de Sagunto á las siete y veinte de la mañana y una treinta y cuatro de la tarde ...*

El correo descendente sale de Segorbe á las cinco treinta y cinco minutos de la madrugada, llega á Sagunto a las seis y treinta y cinco ... Los mixtos descendentes salen de Segorbe á las diez y veinte de la mañana y cuatro y dos de la tarde ...”⁽⁵⁵⁾

Recién inaugurado el tramo Sagunto-Segorbe, volvía a la palestra el proyecto de unir la citada vía con Castellón a través de la Vall d'Uixó. Ya en los inicios de la “Compañía del Ferrocarril Central de Aragón”, en 1895, sus representantes habían entablado conversaciones con la Diputación Provincial de Castellón para abordar una línea que uniera Segorbe con Castellón por Algar y la Vall d'Uixó, obteniendo una respuesta satisfactoria de la Diputación que estaba dispuesta a subvencionar parte de la obra. Incluso, llegó a circular el rumor de la venta de la línea férrea de Onda al Grao de Castellón a la compañía belga, proyectándose un ramal que saliendo de la línea Sagunto-Segorbe y dirigiéndose por la Vall d'Uixó empalmara en Betxí con la línea de Onda al Grao de Castellón⁽⁵⁶⁾.

Tres años más tarde, la propuesta provenía del ya conocido Moreno Campo, pero no obtuvo un compromiso firme de la ciudad de la Plana, enfrascada en esos momentos en sacar adelante los proyectos del puerto, el hospital provincial y la cárcel nueva⁽⁵⁷⁾.

La culminación de los trabajos en territorio valenciano: la llegada del tren a Barracas.

La ley de 1894, sobre la que se fundaba

la concesión del Central de Aragón, decía con claridad en su artículo tercero que las obras comenzarían simultáneamente en el trayecto de Calatayud a Teruel y en el de Teruel a Sagunto o al Grao de Valencia, distribuyéndose proporcionalmente los presupuestos anuales entre los dos tramos.

Sin embargo, la realidad no acompañó al articulado legal. Las secciones Calatayud-Daroca y Sagunto-Segorbe, en los dos extremos de la línea, se comenzaron al mismo tiempo, pero mientras la de Sagunto-Segorbe se ponía en funcionamiento en la primavera de 1898, la segunda tendría que esperar tres años.

1896 se había iniciado con buenas expectativas para el tramo aragonés. La vía debía discurrir por el valle del Jiloca y los principales obstáculos se encontraban en Villafeliche, donde se tenían que construir varios túneles de importancia y había que desviar temporalmente el río para poder acometer las obras. Pero en el mes de mayo las obras ya habían sufrido una significativa ralentización y los numerosos braceros que se habían desplazado a la zona en busca de trabajo se concentraban en Calatayud para demandar empleo⁽⁵⁸⁾.

El Central, aunque no abandonó los trabajos en la zona aragonesa, había optado claramente por avanzar las obras desde Sagunto e ir abriendo secciones para permitir el transporte de material que se descargaba en la costa valenciana. Esta estrategia generó fuertes críticas en Teruel, donde se observaba como se incumplían repetidamente todos los plazos de ejecución, temiendo siempre la paralización de las obras que dejara a la provincia sin ferrocarril.

Consecuente con su planificación, la compañía, concluido el tramo Sagunto-Segorbe, dirigió su atención a la sección de Segorbe a Barracas, la de orografía más tortuosa. Para ejecutar las obras de fábrica y

explanación, se había dividido la sección en varias zonas: en Navajas trabajaba el contratista Sr. Valls, en la zona de Jérica el Sr. Herrero, en Caudiel el Sr. Mino, en las cuevas de Ragudo el Sr. Pérez y, por último, de Bejís a Barracas el Sr. Villaplana⁽⁵⁹⁾. El tramo entre Jérica y Caudiel fue el último en subastarse debido al litigio que mantenían Jérica y Viver por la ubicación de la estación⁽⁶⁰⁾.

En el verano de 1897, ya se encontraban finalizadas las obras de fábrica entre Caudiel y Navajas. Destacaban el túnel próximo a la fuente del Baño de Navajas, con una extensión de 240 metros y dos grandes muros



Los ingenieros belgas en Jérica para realizar los proyectos de explanación y obras de fábrica.

de contención a su entrada y salida, en los que se habían utilizado más de 12.000 metros cúbicos de piedra. A muy corta distancia se encontraba el puente del Hostalejo que cruza el río Palancia y *“tiene 10 ojos de una altura aproximada á la de nuestro Miguelete, y todo él es de mampostería. La piedra azul que constituye el fondo, está tomada del montículo en donde se apoya la estribación cabeza del puente, y la blanca que recubre los bordes formando elegante cenefa, está sacada de una cantera yacente junto á la carretera real de Teruel y sitio denominado Collado-royo; toda la piedra ha sido labrada en el punto de colocación. Del puente a la población de Jérica existe otro túnel de 140 metros de*

extensión”⁽⁶¹⁾.

Más rezagadas se encontraban las obras en el recorrido de Segorbe a Navajas, por dificultades en las expropiaciones con algunos propietarios segorbinos⁽⁶²⁾. Consumadas las compras, durante la primavera de 1898 se imprimió una notable actividad en esta zona, aun cuando existían problemas por *“los desniveles y accidentes del terreno, tanto en el hondo de Agustina, entre el castillo de La Peña y el río, como por la cuesta y desmontes para dar salida a Navajas”*⁽⁶³⁾.

El 1 de junio de 1899 se inauguraban los 13,5 kilómetros que separan Segorbe y Jérica con un convoy de viajeros.

El tramo entre Jérica y Barracas, mucho más largo, 30 kms., se habría al público medio año después, el 29 de diciembre de 1899. En estos meses, el trabajo se centró en el asentamiento de railes y la cubrición de estaciones, porque las grandes obras de fábrica, el túnel de Magallán en Jérica, el viaducto de la Fuensanta en Caudiel o los puentes y el túnel de Ragudo, se habían construido al mismo tiempo que los del Hostalejo o la fuente del Baño.

En realidad, el proyecto originario de la empresa consistía en abrir el tramo Segorbe-Sarrión de forma conjunta, de hecho, las obras de fábrica y explanación ya estaban muy adelantadas. No obstante, diversas dificultades lo



Llegada del tren a Jérica.

impidieron, entre ellas, la inexistencia en el proyecto de una placa giratoria en la estación de Sarrión, que pudiera permitir el cambio de sentido de las locomotoras para el viaje de vuelta.

Pero el impedimento más notorio fue "la era de Barracas". En este municipio, un vecino exigía ¡147.500 pts. por la ocupación de 6,5 áreas de terreno!. El consiguiente proceso expropiatorio paralizó las obras y sirvió a la empresa para justificar su retraso. Justificación poco convincente cuando esta expropiación no atañía a los 43 kms. de Segorbe a Barracas, también paralizados ⁽⁶⁴⁾.



Viaductos del "Central de Aragón" y "Sierra Menera" discurrendo en paralelo sobre el barranco de la Fuensanta (Caudiel).

Más grave para la empresa fue la situación de las obras en el término de Albentosa. En esta zona trabajaba el contratista Sr. Bon, empleando unos materiales de tan pésima calidad que la mayor parte de los puentes se hundieron. En agosto de 1897 se terminaba el viaducto del barranco del Pajero y a los pocos meses hubo que derribarlo por su estado ruinoso. El puente del barranco del Chopo se derrumbó antes de quitar las cimbras e igual ocurría con el de la Jaquesa ⁽⁶⁵⁾.

De esta forma, aun cuando las obras del altiplano de Teruel presentaban menos dificultades, el tramo Barracas-Puerto

Escandón, de 44 kms., no se inauguró hasta el 5 de noviembre de 1900, y el 28 de junio de 1901 se abría al público el último tramo de 150 kms. Puerto Escandón-Calatayud ⁽⁶⁶⁾.

Ya sólo quedaba por concluir la sección Sagunto-Valencia-Grao. A principios de 1902 la línea estaba dispuesta, a expensas de la finalización de las obras de la estación de Valencia, que debido a su envergadura todavía precisaría de medio año más. Por ello, la compañía decidió habilitarla provisionalmente para poder inaugurar la línea.

En las mismas fechas, el Central de Aragón incorporó "cuatro locomotoras del tipo Mallet, de Berlín, especialmente aptas para las fuertes rampas de la nueva línea. Dichas máquinas-ténderes son de tres ejes acoplados, tienen 16 metros de largas, pesan 76 toneladas en vacío, pudiendo cargar 22 toneladas de agua y 10 toneladas de carbón, permitiéndoles su potencia remolcar á lo largo de una rampa continua de 21,5 por mil, por espacio de 20 kilómetros, una carga de 375 toneladas, con la velocidad de 18 kilómetros por hora" ⁽⁶⁷⁾.

El día 12 de febrero se realizaba la recepción de la obras de la sección Sagunto-Valencia por los ingenieros de la división del Este. Como previo a la inauguración del tramo, la compañía elevó al Ministerio una solicitud de nuevo horario, "por el cual sólo habrá un tren ascendente, y otro descendente, suprimiéndose los trenes mixtos que salen o mueren en la estación de Teruel" ⁽⁶⁸⁾.

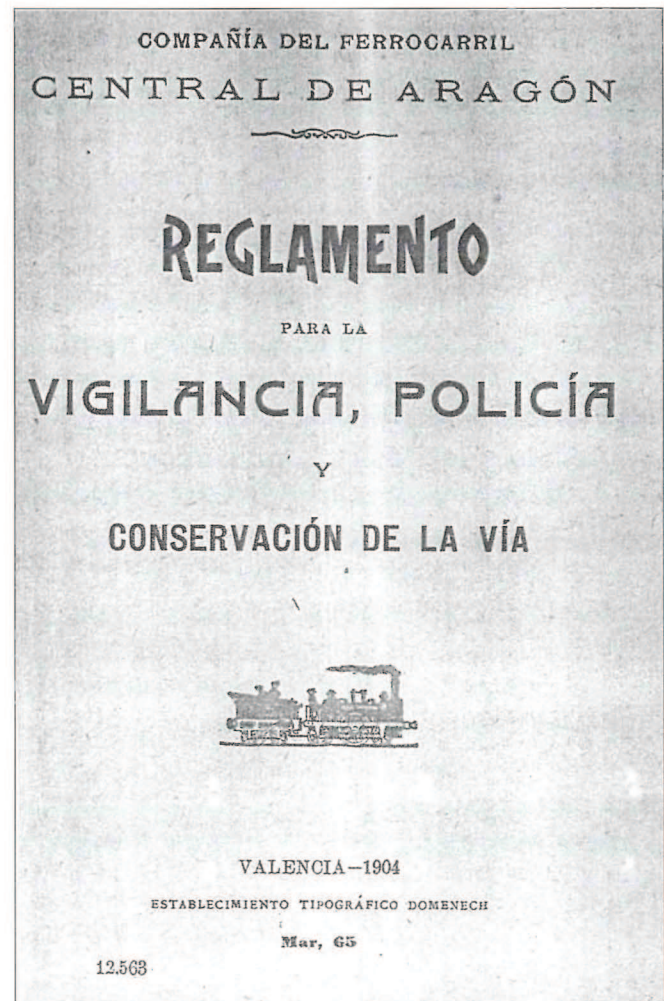
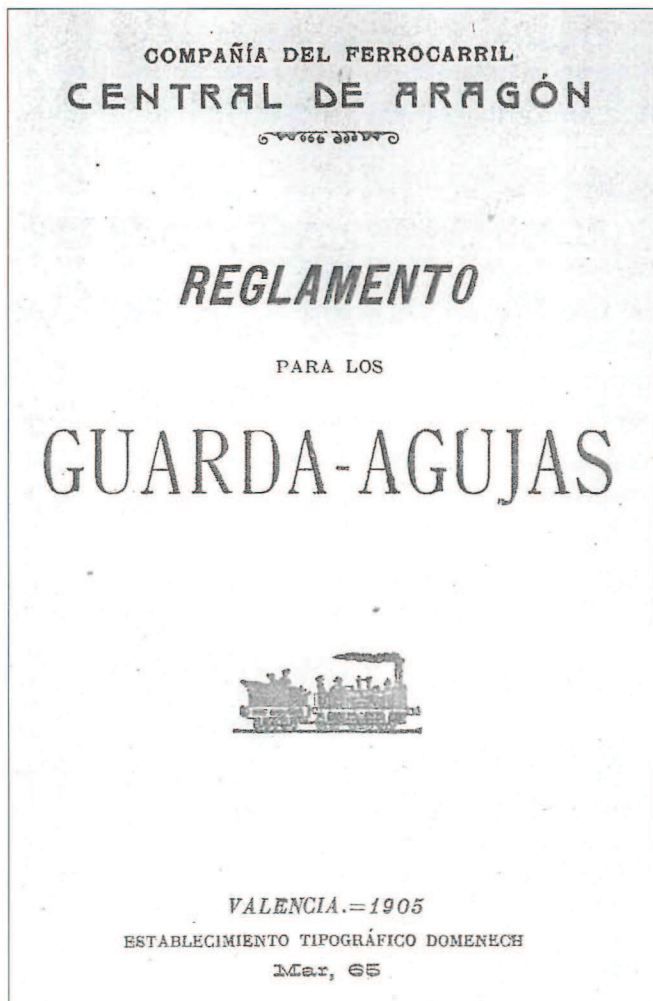
Dicha solicitud provocó una fuerte reacción en la ciudad de Teruel y puso en peligro la inauguración de la línea, al anunciar el Ayuntamiento su dimisión en pleno si la administración aprobaba los nuevos horarios. La compañía del Central defendía sus medidas, que suponían la supresión de los trenes mixtos en el trayecto de Teruel a Jérica, conservándolos sólo en el de Jérica a Valencia, aduciendo que "las necesidades del tráfico no motivan la conservación de los trenes mixtos

por quedar perfectamente servidas con los correos, cuya velocidad actual se aumenta al efecto, y que no es justo hacerle mantener trenes en un trozo cuyo movimiento medio por kilómetro es de 0,45 de viajero⁽⁶⁹⁾. Finalmente se llegó a un acuerdo, inaugurando el 8 de marzo la sección Sagunto-Valencia y el 23 de septiembre se completaba la línea con los escasos cuatro kilómetros del trayecto Valencia-Grao.

Concluía la construcción del Central de Aragón y comenzaba otro proyecto ferroviario que, con el tiempo, acabaría tendiendo sus vías en paralelo a las del Central. A comienzos de 1902, la Compañía Minera de Sierra Menera, concesionaria de la línea Ojos

Negros-Sagunto, subastaba y adjudicaba la construcción de los tramos Ojos Negros-Santa Eulalia y Algimia de Alfara-Puerto de Sagunto. Es decir, los que se separaban del trazado del ferrocarril Central de Aragón. Según "La Gaceta de los Caminos de Hierro"⁽⁷⁰⁾, la subasta de estos tramos dejaba entrever los objetivos de la empresa: llegar a un acuerdo con el Central para utilizar su línea desde Teruel a Algimia. El acuerdo, de gestación muy complicada⁽⁷¹⁾, no llegó a consumarse y la compañía de Sierra Menera tuvo que asumir la construcción completa del trayecto, representándole un coste financiero que lastraría su viabilidad económica en el futuro.

Pero éstas son ya otras cuestiones que





exceden, con mucho, nuestras pretensiones: analizar los orígenes del ferrocarril en el valle del Palancia.

Epílogo.

El valle del Palancia no tuvo demasiada fortuna en la construcción de una vía férrea que lo vertebrara y favoreciera sus relaciones con el exterior. El tren llegó tarde, quizá demasiado tarde. La primera de las concesiones, la de 1888, tuvo el infortunio de coincidir con una grave crisis ferroviaria, caracterizada por el desplome de valores y de los tipos de cambio, aunque tampoco hay que desvincular de este fracaso la poca pericia de los gerentes. La segunda concesión, la de 1895, se encontró un clima económico más sosegado, pero tuvo, en cambio, la oposición de las grandes compañías ferroviarias españolas que perturbaron, siempre que estuvo a su alcance, la consolidación de un proyecto que les habría un nuevo frente de competencia.

El tramo Sagunto-Segorbe se abría el año del cincuentenario del primer tren español, el Mataró-Barcelona. Mucho tiempo, demasiado tiempo incluso para la España del siglo XIX, escasa de presupuesto económico y sobrada de prevendas y clientelismos.

¿Cómo explicar este desfase temporal?. Las tierras que atravesaría el Calatayud-Sagunto no rezumaban la riqueza de la costa mediterránea, ni llegaban a poner en contacto puntos estratégicos como hacía la red radial, pero el tiempo demostró su mayor productividad sobre otras concesiones precedentes.

¿Tuvo, pues, incidencia la presión política?. Sin duda, aunque sería un atrevimiento llegar a jerarquizar su importancia. Aragón, y destacadamente Teruel, siempre defendió una línea que lo atravesara longitudinalmente. ¿Y la otra parte del combinado?, ¿qué hizo Valencia?. Asistir como simple espectadora al vía crucis en que se transformó la concesión

Calatayud-Sagunto. Sólo en 1933, con la inauguración del tramo Caminreal-Zaragoza y su posterior unión con Canfranc, Valencia tomó la justa medida de la importancia que podía llegar a tener una vía alternativa a Port-Bou. No obstante, esa apuesta fue transitoria y prueba flagrante es la situación actual.

¿Sirvió de algo esta nueva línea férrea?. Por supuesto que sí. Aunque en el valle del Palancia la apertura del ferrocarril ya no pudo aprovechar la expansión del cultivo y exportación de la vid, permitió la comercialización de productos hortofrutícolas que fueron cambiando el panorama de una agricultura de subsistencia. Sin embargo, el principal efecto que el tren podía haber generado ya no pudo producirse. La industria textil, básicamente centrada en Segorbe, ya había pasado su época de apogeo y con ella la necesidad de un sistema de transporte barato y rápido que le permitiera competir con otras zonas, especialmente Cataluña.

Por lo que respecta a Teruel, la apertura del ferrocarril se encontró con un sector cerealístico predominante al que ya había pasado factura la crisis de fin de siglo. Y en cuanto al sector minero, poca transcendencia iba a tener, destacando la situación de las minas de Sierra Menera, constructora de una línea férrea propia por desavenencias con el Central.

No deduzcamos de las palabras anteriores una menguada repercusión del ferrocarril. La nueva línea podía haber favorecido la solución de algunos problemas si se hubiera construido veinte años antes, pero eso no ensombrece la importancia que tuvo como vía de comercio entre la costa y el interior. Y en una perspectiva más amplia, la instauración por el Central de unas "tarifas de lucha" para conseguir una parte del mercado existente, obligó a las dos grandes, Norte y MZA, a reducir sus precios.

Como constatación del movimiento de

mercancías y pasajeros, destacar la rentabilidad de la empresa hasta su venta en 1926 a la compañía del Norte.

Pero el Central no sólo destacó por su gestión, las características técnicas de las construcciones y del material fijo y móvil las podemos considerar superiores a las imperantes en el panorama español. Sobresalían sus estaciones, especialmente la de Valencia, aunque también las de menor tamaño como Sagunto o Segorbe; fue la única compañía en España que utilizó traviesas metálicas, propias de las construcciones ferroviarias en Bélgica; los vagones se distinguían por su solidez y prestaciones. Sólo las locomotoras, incapaces de asegurar la subida con tonelaje por las imponentes rampas del Ragudo o Escandón, ofrecían la nota discordante. No obstante, en 1902, coincidiendo con la terminación del último tramo Sagunto-Valencia, la compañía adquiría máquinas articuladas tipo "Mallet", capaces de afrontar con holgura las rampas de la línea. Y en 1933, con la apertura del tramo Caminreal-Zaragoza, se compraban seis locomotoras Doble Pacific, para el transporte de viajeros, y seis Doble Mikado, para el servicio de mercancías. Todas ellas tipo "Garraf", compuestas de dos cuerpos en una y con gran número de ruedas para proporcionar un gran peso adherente.

Faltaría por dilucidar una última cuestión, ¿cuál fue el interés de los belgas al pujar por la concesión del

Calatayud-Sagunto?. Domingo Gascón, al comenzar 1901 y con la línea prácticamente terminada, decía: *"Vinieron por los 25 millones de pesetas de subvención y a colocar el material fijo y móvil que en gran parte tenían almacenado en sus depósitos de Bélgica. ... Cuanto se refiere a la explotación general de la línea está, al parecer, en el mayor abandono. Todo indica que sólo se persigue el negocio de la construcción, dejando a otros el cuidado de la futura explotación general de la línea"* (72).

Estas aseveraciones de Gascón calaron en la prensa y fueron idea común que subsis-

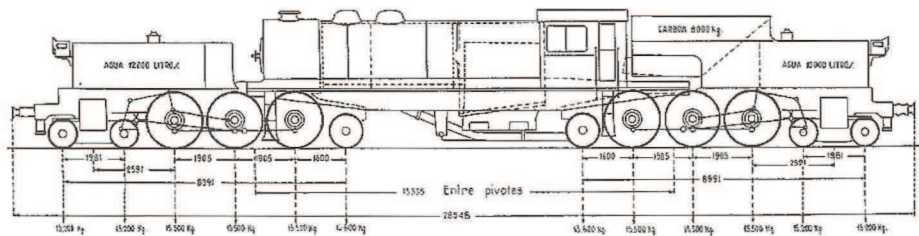


Figura 2.- Esquema de la locomotora de viajeros.



Locomotoras del "Central de Aragón", adquiridas en 1933 y conocidas popularmente como las "Garrafetas".

Arriba: Esquema de una locomotora de viajeros realizada por Talleres de la Euskalduna.

Abajo: Fotografía de una locomotora de mercancías construida por la Babcock & Wilcox.



te en la actualidad. Ahora bien, analicemos la situación, Gascón había emitido su juicio molesto por los continuos retrasos en la construcción y el empecinamiento de la empresa por construir la estación de Teruel en la mejor zona de huerta. Tampoco iba muy desencaminado el periodista y político turolense, pues otras empresas ya habían utilizado la estrategia de construir más que gestionar. Es decir, obtener el beneficio de la construcción de la línea aprovechando la subvención estatal, emitiendo obligaciones para no arriesgar el capital propio.

Dictaminar cuál era el verdadero interés de la casa belga no deja de ser una temeridad, precisaríamos de un exhaustivo análisis de la contabilidad de la empresa. No obstante, algunos datos si pueden darnos luz sobre el asunto.

Ya hemos comentado como aun cuando se rumoreó la emisión de obligaciones en la primavera de 1898, coincidiendo con la inauguración del tramo Sagunto-Segorbe ⁽⁷³⁾, al final no se produjo. Y tampoco cristalizó el supuesto interés de la empresa en 1899, para que los Ayuntamientos del trazado cambiaran sus capitales procedentes de los bienes de Propios por obligaciones hipotecarias de la empresa ⁽⁷⁴⁾. Como también hemos narrado, la primera emisión de obligaciones no se produjo hasta 1903, con la línea ya construída.

Y en cuanto a la planificación de la empresa, desde un primer momento se tomaron medidas encaminadas a obtener una parte del mercado de transportes, controlado por el duopolio Norte-MZA. No parece, pues, que su interés girara exclusivamente en la construcción de la línea, sino también en su explotación y sus resultados económicos así lo corroboran.

Hasta aquí el análisis de un ferrocarril con unos inicios ciertamente complicados, una vida de claroscuros y un final por escribir, en el que los amanuenses oscilan entre el

empeño taciturno de los enamorados del tren, los defensores de un sistema de vida más respetuoso con el medio natural y los habitantes de las comarcas rurales de interior y, por otro lado, los perennes defensores de la rentabilidad, pero ¿qué tipo de rentabilidad?, ¿y en beneficio de quién?.



NOTAS

- (1) "El Eco de Teruel", 10 de junio de 1894.
 - (2) "Gaceta de Madrid", 7 de julio de 1894.
 - (3) Proposición de Ley presentada el 26 de junio de 1893. Véase la primera parte de este trabajo, boletín nº 5 del ICAP, pág. 33.
 - (4) El 4 de noviembre se publicaba el expediente en la "Gaceta de Madrid".
 - (5) "El Eco de Teruel", 13 de enero de 1895.
 - (6) "El Eco de Teruel", 7 de octubre de 1894.
 - (7) Ya comentamos en la primera parte de este artículo, la relación de Moreno Campo con la Compañía del Norte. En buena medida, el tranvía Sagunto-Segorbe había aparecido para contrarrestar la competencia que podía ocasionar el trayecto homólogo propuesto por la Valenciana de Tranvías. Si este último proyecto se extendía hasta Valencia, como era objetivo de la empresa, coincidiría con la línea de la Compañía del Norte entre Sagunto y la capital del Turia.
 - (8) La "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte", surgió del "Crédito Mobiliario Español", controlado por los hermanos Pereire. Y la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante" (MZA), fue creada por la "Sociedad Mercantil e Industrial", controlada por los Rothschild.
 - (9) "El Agente Ferroviario Español", tomado de "El Eco de Teruel", 16 de noviembre de 1894.
 - (10) "Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería" de Madrid, 24 de noviembre de 1894.
 - (11) José María Gómez y Pérez: "Ferrocarril de Calatayud-Teruel-Sagorbe-Sagunto ó Grao de Valencia. Su verdadera importancia en el orden económico y mercantil", págs. 26-28.
 - (12) J. María Gómez: Ob cit., pág. 30.
 - (13) "Gaceta de Madrid", 21 de enero de 1895.
 - (14) "Las Provincias", 22 de febrero de 1895.
 - (15) "Miscelánea Turolense", 20 de febrero de 1895.
 - (16) "Las Provincias", 19 de marzo de 1895.
 - (17) En dos ocasiones se había pretendido formar una sociedad regional, en los concursos de adjudicación de 1880 y 1887, este último sólo para la construcción del tramo Calatayud-Teruel.
 - (18) "El Eco de Teruel", 10 de marzo de 1985.
 - (19) "Las Provincias", 27 de marzo de 1895.
 - (20) "Las Provincias", 5 de abril de 1895.
 - (21) "Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Estatutos", págs. 29-30.
 - (22) Se leyó un telegrama fechado en Bruselas el día anterior, en el que el Ministro de Estado informa que *"la Sociedad general para favorecer la industria nacional belga, es aquí el primer establecimiento de su clase, y goza de tan gran crédito como buena reputación"*. En "Compañía ...", pág. 30
 - (23) La reducción de tarifas, que en aquel momento parecía la más irrelevante, con el tiempo fue muy significativa. El Central de Aragón planteó una fuerte competencia con la Compañía del Norte y la MZA en el transporte entre el Mediterráneo y el interior y norte de España.
 - (24) "Las Provincias", 16 de junio de 1895. En este acto, Gabriel Moreno Campo volvió a ofrecer *"sus trabajos y sus obras por el valor justo que en tasación se les dé"*.
 - (25) Acta de la sesión del Ayuntamiento de Segorbe del 19 de junio de 1895.
 - (26) La inauguración oficial de las obras se produjo el 29 de agosto de 1895. Tomado de "Las Provincias", 31 de agosto de 1895.
 - (27) Transcrito en "El Eco de Teruel", 11 de agosto de 1895.
 - (28) Carta publicada en el "Heraldo de Aragón", 4 de enero de 1896.
 - (29) Entre 1886 y 1902, Segismundo Moret fue 6 veces ministro bajo la presidencia de Sagasta. Posteriormente llegaría a ser Presidente del Gobierno.
 - (30) Como paso previo, la compañía belga había constituido una sociedad de construcción con el nombre de "Société anonyme de construcción de chemins de fer en Espagne", con domicilio social en Valencia.
 - (31) Datos de "El Agente Ferroviario" que publicaba "Las Provincias", 31 de diciembre de 1895.
 - (32) "Miscelánea Turolense", 20 de febrero de 1896.
 - (33) La "Gaceta de la Banca" difundió la noticia de la emisión de obligaciones en la primavera de 1898, coincidiendo con la inauguración del tramo Sagunto-Segorbe y tomando esta sección como garantía hipotecaria. Pero, la primera emisión no se formalizaría hasta el 10 de junio de 1903, con 24.000 títulos de 500 pesetas o francos y un interés del 4%. Cuando la Compañía del Norte compre a la del Central en 1926 se volverán a emitir obligaciones. La noticia de la "Gaceta" fue sacada de "El Republicano" de Teruel, 26 de abril de 1898. Para los otros datos véase "Compañía del Ferrocarril Central de Aragón", págs. 1-2, y el "Boletín Minero y Comercial" de Madrid, 5 de junio de 1903.
 - (34) "Las Provincias", 23 de enero de 1896.
 - (35) "Miscelánea Turolense", 20 de febrero de 1896.
 - (36) "Las Provincias", Ob cit.
 - (37) "Las Provincias", 28 de enero de 1896. El primitivo proyecto de la empresa pretendía construir una estación de uso común para Soneja y Sot, ubicándola en un punto intermedio.
 - (38) "Las Provincias", 26 de febrero de 1896. Según el corresponsal, el ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter, tuvo parte de responsabilidad en este cambio de actitud de la empresa.
 - (39) "Las Provincias", 8 de julio de 1896. Quedaba patente que Moreno Campo ni había podido introducirse en el accionariado del Central, ni les había podido vender los trabajos realizados en el comienzo de la línea. Moreno Campo también disponía de una pequeña parcela en la zona del barranco del Juncar, que también utilizó para dificultar en lo posible los planes del Central.
 - (40) "El Eco de Teruel", 21 de junio de 1896.
 - (41) "Las Provincias", 21 de diciembre de 1896.
 - (42) "Las Provincias", 16 de septiembre de 1897.
 - (43) "El Agente Ferroviario Español", tomado de "El Regional" de Valencia, 29 de julio de 1897.
- Apuntaba el rotativo ferroviario que: *"la Valenciana tiene una deuda total de 12 millones de pesetas ... está en estado de suspensión de pagos, no puede prolongar la línea de Liria á Losa del Obispo, ni de Rafelbuñol a Sagunto"*.
- (44) La Junta General de la Valenciana se reunía el 4 de abril. "El Republicano" de Teruel, 12 de abril de 1898.
 - (45) Relata Gonzalo Valero en sus "Apuntaciones de Segorbe": *"El 5 de febrero de 1896 se empiezan los trabajos de ir formando los terraplenes de la línea de ferrocarril en las partidas del Valadraj, y el Campo en la buerta de esta Ciudad; habiéndose hecho la expropiación de los campos en los días anteriores hasta la partida de Castejón en la que se sitúa la Estación, ..."*. Tomado de J. Faus: "Páginas de la Historia de Segorbe, 1850-1900", pág. 374.
 - (46) Para redactar el desarrollo de las obras se han utilizado las crónicas del periódico "Las Provincias" de los días 3 de abril de 1896 y 15 de enero, 12 de abril y 22 de agosto de 1897.
 - (47) Las críticas turolenses provocaron un artículo en el "Heraldo de Aragón" del 2 de noviembre de 1897, que bajo el título "Seamos justos", defendía a los belgas de los ataques periodísticos. Muy interesante es el caso de "El Eco de Teruel". En este periódico las noticias del ferrocarril Calatayud-Valencia estaban a cargo del saguntino Constantino Arnau, enérgico defensor de la compañía. A partir de junio de 1898, coincidiendo con la noticia de la posible suspensión de las obras entre Sarrión y Daroca, pasa a ocuparse de esa sección periodística Casus, que le imprime un destacado contenido crítico.
 - (48) "Las Provincias", 28 de septiembre de 1897.
 - (49) En Segorbe, el 12 de diciembre, se colocaba *"en el centro de lo que llaman la giratoria de vagones y máquinas en la Estación del ferrocarril, una piedra del peso de 1.200 arrobas de la cantera del Collado Royo"*. Tomado de J. Faus: Ob cit, pág. 374.



- (50) Tomado de J. Faus: Ob cit, pág. 369. "El Mercantil Valenciano" de 22 de marzo de 1898, también daba cuenta del acontecimiento.
- (51) En dicha visita, realizada el 29 de abril, el convoy tardó media hora en recorrer los 32 kms. que separan Segorbe de Sagunto. Tomado de "Las Provincias", 30 de abril de 1898.
- (52) Las tarifas por kilómetro eran: 9 céntimos en primera clase, 6,75 en segunda y 4,05 en tercera; cantidades a las que había que sumar los impuestos estatales. Tomado de "Las Provincias", 6 de abril de 1898.
- (53) Los guardabarreras cobraban cincuenta céntimos diarios, cinco reales los guardaguasas y dos pesetas los jefes de estación. "El Regional" de Valencia, tomado de "El Republicano", 24 de mayo de 1898.
- (54) "Almanaque Las Provincias 1899", pág. 81.
- (55) "El Republicano", 17 de mayo de 1898.
- (56) "Heraldo de Castellón", 5 y 6 de noviembre de 1895. El empalme con Betxí estaba condicionado a la construcción de un ramal de esta población a la línea de Onda al Grao para explotar las minas de mercurio. El ramal nunca se construyó.
- (57) "Heraldo de Castellón", 5 de agosto de 1898.
- (58) "Las Provincias", 14 de mayo de 1896.
- (59) "Las Provincias", 15 de enero de 1897.
- (60) Viver pretendía que la estación, de uso común con Jérica, se construyese cerca de su núcleo urbano. O en su defecto, que se realizase una vía férrea con origen en Viver, donde se ubicaría un apeadero, enlazando con la vía principal a la altura de la Balsa Mayor de Jérica.
- Datos tomados de una carta dirigida el 21 de abril de 1896 a Emilio Pérez Martín.
- (61) "Las Provincias", 28 de septiembre de 1897.
- (62) "Las Provincias", 21 de diciembre de 1896 y 5 de marzo de 1897.
- (63) "Las Provincias", 6 de abril de 1898.
- (64) "Boletín Minero y Comercial" de Madrid, marzo de 1899.
- (65) "El Republicano", 18 de enero de 1898.
- (66) F. Wais: "Historia de los ferrocarriles españoles", pág. 725.
- (67) "Revista de Obras Públicas", 23 de enero de 1902.
- (68) "Revista de Obras Públicas", 20 de febrero de 1902.
- (69) Ibidem.
- (70) Citada en "Rev. Obras Públicas": Ob cit.
- (71) La diferencia en la cuantía del transporte por la que no llegó a un acuerdo con el Central fue de un céntimo por tonelada métrica. La ruptura de las conversaciones entre el grupo financiero vasco de Sota y Aznar, propietarios del coto minero de Ojos Negros, y los belgas del Central, llegó a provocar hasta un incidente diplomático. Ver Eloy Fernández: "La industria minera en Aragón", págs. 161-167.
- (72) "Miscelánea Turolense", 15 de enero de 1901.
- (73) Ver nota 34.
- (74) Noticia del periódico "La Ley", tomada de "El Eco de Teruel", 22 de enero de 1899.

BIBLIOGRAFIA

- "Almanaque Las Provincias", (1899). Valencia.
- CAMPILLOS, J. (1894): "Ferrocarril de Segorbe á los Valles". A.G.A., Obras Públicas, caja 28328.
- "Compañía del Ferrocarril Central de Aragón", (1939). Madrid. Documento mecanografiado.
- "Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Estatutos. Leyes Especiales. Actas del concurso", (1927). Madrid. Soc. Española de Papelería.
- "Estadística de Obras Públicas. 1895 y 1896", (1898). Madrid. Hijos de J. García.
- FAUS Y FAUS, J. (1983): "Páginas de la historia de Segorbe, 1850-1900". Valencia. Marí Montañana.
- FERNANDEZ CLEMENTE, E. (1982): "La industria minera en Aragón (el hierro y el carbón hasta 1936)", en J. Torras, C. Forcadell y E.

- Fernández, "Tres estudios de historia económica de Aragón", Zaragoza.
- FERNANDEZ CLEMENTE, E. (1987): "Historia del ferrocarril turolense". Teruel. IET.
- GIMENEZ LLUESMA, M. (1884): "Ferrocarril de Segorbe á Valencia". A.G.A., Obras Públicas, EE. 280.
- GOMEZ y PEREZ, J.M. (1895): "Ferrocarril de Calatayud-Teruel-Segorbe-Sagunto ó Grao de Valencia. Su verdadera importancia en el orden económico y mercantil". Madrid. Ricardo Rojas.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978): "Los orígenes de la política ferroviaria en España, 1844-1877". En M. Artola, "Los ferrocarriles en España, 1844-1943". Madrid. Banco de España.
- "Memoria presentada por la Comisión Especial encargada de proponer el plan general de ferrocarriles", (1867). Madrid. Imp. de Rivadeneyra.
- MORENO CAMPO, G. (1894): "Tranvía de vapor de Sagunto á Segorbe". A.G.A., Obras Públicas, caja 28570.
- PALOP i GIMENO, L. (1894): "Ferrocarril de Segorbe á Sagunto". A.G.A. Obras Públicas, EE. 272.
- SOCIATS i COLLS, R. (1889): "Ferrocarril de Segorbe á Pueblo Nuevo del Mar de Valencia". A.G.A., Obras Públicas, EE. 181.
- TOMELO LACRUE, M. (1949): "Los ferrocarriles turolenses". Rev. Teruel, nº 1. Págs. 35-62.
- TORINO, J. (1902): "Legislación de ferrocarriles y tranvías. Concesión y Construcción". Madrid. Hijos de J. García.
- VALERO Y MONTERO, G. (1967): "Efemérides de la ciudad de Segorbe". (Publicadas por J. Faus). Segorbe. Instituto Laboral.
- VIDAL OLIVARES, J. (1992): "Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)". Valencia. Alfons el Magnànim.
- WAIS SAN MARTIN, F. (1974): "Historia de los ferrocarriles españoles". Madrid. Editora Nacional.

