

XILOCA 24
págs. 13-76
1999
ISSN: 0214-1175

EL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN. LÍNEA DE CALATAYUD A TERUEL-SAGUNTO-VALENCIA

María J. Lizama Romeo*
Jesús Martínez Planas*

Resumen.— Línea de la que se publicó su primer informe de construcción en 1869, pero que no vio luz el proyecto de realización hasta 1887. Fue en 1896, cuando la Cia Central de Aragón emprendió en serio la obra, en 1903 tras dos años de prórroga, la línea entró en pleno funcionamiento. Su coste había ascendido a 25 millones de pesetas.

En 1920 la Cia Central de Aragón entró en crisis, pasando a vincularse a la Cia del Norte en 1933. En 1985 concluyó su explotación, cerrándose.

Abstract.— Railroad which its first report of construction was published in 1869, but its project of execution never came to light until 1887. It was in 1896 when the Central Company of Aragón undertook seriously the work, in 1903 after two years of prorogations the line began its complete functioning. Its cost had gone up to 25 million pesetas.

In 1920 the Central Company of Aragón came into a crisis, linking to the North Company in 1933. It finished its operation in 1985, closing out.

“Línea de Calatayud a Teruel”

“Su trazado puede ir desde Calatayud por toda la orilla del Jiloca, pasando por Paracuellos de Jiloca, Maluenda, Velilla de Jiloca, Fuentes de Jiloca, Montón, Villafeliche, Murero, Manchones y Daroca (...). Desde Daroca se continuará toda-

* Estudiantes de Ingeniería Industrial Superior.

vía por un valle más abierto, pasando próximo a Báguena, Burbáguena, Luco de Jiloca, Calamocha, Fuentes Claras, Caminreal, Singra, Torrelacárcel, Torremocha y Villarquemado, además de Monreal del Campo y otras varias poblaciones (...) hasta (...) la Fuente de Cella (...). Como se puede comprobar una línea que transcurre en un valle poblado y productivo, el valle del Jiloca”.

EL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN

La construcción de una línea que uniera la de Madrid-Zaragoza con Teruel y Valencia saliendo de Calatayud no era considerada de necesidad urgente por aquellos días, pero sí para un porvenir no remoto. Este fue el motivo por el cual, ya en 1869, Francisco Herrer y Marco publicara un informe sobre ella.

En 1887 apareció en la *Gaceta* un proyecto Calatayud-Teruel; pero la subasta quedó desierta y sólo cuando se amplió el recorrido hasta El Grao valenciano, al año siguiente, mostraría cierto interés el Crédito General de París, desanimándose al final.

Fue en la Ley del 30 de Mayo de 1888, sancionada en Barcelona, cuando se anunció la subasta de esta línea y se publicó el pliego de condiciones en la *Gaceta* del 5 de Agosto del ese mismo año, señalando al efecto la fecha del 15 de Noviembre, en cuyo día se verificó el acto, bajo la presidencia del director general de Obras Públicas y con el ofrecimiento de 17.700.000 pesetas al mejor postor.

Se presentaron tres proposiciones, adjudicándose al final a Mr. Tomás Arturo Greenhill, inglés y socio de la casa constructora *Presser y Compañía* domiciliada en Madrid. La concesión, por insistencia de Gascón y Guimbao, su gran valedor, tenía franquicia de aduanas para todo el material, tanto fijo como móvil.

Por Real orden del 22 de Noviembre del mismo año se hizo la concesión definitiva al referido Mr. Greenhill, comprometiéndose a comenzar las obras en el término de seis meses y a construir la línea de modo que pudiera hacerse la explotación total al finalizar los cinco años.

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 a Teruel-Sagunto-Valencia.

De las obras ejecutadas aquel día y en los siguientes apenas quedó señal alguna; pero legalmente se dijo que la empresa había cumplido lo dispuesto en la ley.

El 12 de Agosto de 1889 se presentó en Teruel Mr. Tomás Arturo Greenhill. Fue recibido con grandes demostraciones de entusiasmo y prometió que antes de dos años llegaría a Teruel *un ratoncito de cuarenta toneladas*.

El día 26 de Enero de 1891 publicó la *Gaceta* una Real orden autorizando la transferencia en la concesión de esta línea, solicitada por el inglés Mr. Greenhill a favor del francés Mr. Comte.

Esta Real orden llevaba la firma del ministro Sr. Isasa, antiguo abogado de Mr. Greenhill.

El 20 de Marzo apareció publicado en *El liberal* madrileño un artículo de Domingo Gascón en el que defendía los beneficios de este proyecto, alegando:

“Las ventajas del proyecto de ferrocarril de Calatayud a Teruel-Sagunto-Valencia.

La importancia de esta línea debe estudiarse relacionando su estudio con las ya construidas, y sobre todo, con las proyectadas.

Por el artículo 5º de la ley se autoriza al concesionario para prolongar hasta Valencia o el puerto del Grao.

Cuando esté asegurada la construcción de la línea Calatayud, Teruel, Valencia, pues cualquiera que sea el concesionario no ha de darla por terminada en Sagunto, no se aventura nada asegurando que se construirá también en breve plazo, tal vez simultáneamente, la línea de Daroca a Cariñena, resultando entonces enlazadas por la vía más corta posible, Zaragoza, Cariñena, Daroca, Teruel, Segorbe y Valencia.

La necesidad y la importancia de este enlace se imponen hoy más que nunca, por estar ya asegurada la construcción de la línea de Zaragoza a Francia por Canfranc. Podrá llamarse de Valencia a Francia por Teruel y Zaragoza.

Otro de los enlaces más importantes de la proyectada línea es el de Calatayud a Palencia, facilitando su unión con las líneas del Norte y Noroeste, resultando entonces completa la gran transversal de Palencia a Valencia con sólo un recorrido de 590 Km, cien más de los que se recorren hoy, sólo entre Valencia y Madrid. Entonces tendrá Valencia enlace directo con Teruel y Zaragoza, con Huesca y Francia, Con Pamplona y San Sebastián por Casetas y Alsasua, con Logroño, Bilbao y Vitoria por Castejón y Miranda, con Guadalajara por Calatayud, y con Burgos, Santander, Asturias y Galicia por Calatayud y Palencia.

El llamado ferrocarril directo de Zaragoza a Barcelona por Samper de Calanda y Reus será pronto una realidad. La misma Compañía concesionaria, o la que sea llamada a explotarlo, podrá disponer de la concesión del proyectado a las minas de carbón de Gargallo y Utrillas, cuya línea de sólo 58 km está subvencionada en virtud de una ley, como lo está también la que partiendo de Luco (entre Daroca y Teruel) ha de terminar en la misma cuenca de Utrillas y Gargallo.

Entonces tendrá Valencia una nueva línea de enlace con Cataluña, y la facilidad de surtirle de carbón a bajo precio, para las múltiples necesidades de su floreciente industria”.

Ante el abandono del tema, el diputado D. Juan Gualberto Ballesteros, dignísimo representante del distrito de Calatayud, hizo en la sesión del día 21 de Abril una oportunísima e intencionada pregunta al señor Ministro de Fomento, que le contestó en términos tan inesperados, que obligaron al diputado por Calatayud a anunciar una

interpelación que explanaría tan pronto como se estudiara el expediente de concesión.

Ni el Ministerio de Fomento, ni los representantes en Cortes de las provincias interesadas, ni el concesionario, hicieron nada, durante el mes de Mayo.

Pero los diputados Sres. Ballester y Santa Cruz estaban ultimando sus preparativos para llevar este asunto al Congreso.

El Sr. Ballester presentó a éste una solicitud de la Diputación Provincial de Zaragoza en súplica de que las Cortes declararan la caducidad de la concesión.

El Sr. Santa Cruz presentó otra solicitud del Ayuntamiento de Teruel pidiendo por las mismas razones la caducidad de la concesión.

Al continuar sin más noticias, un grupo de diputados visitaron a Cánovas del Castillo: en representación de la provincia de Valencia concurrieron los Sres. Danvila y Reig; por la de Castellón, los Sres. Navarro Reverter y González Chermá; por la de Teruel, los Sres. Santa Cruz y Castel, y por la de Zaragoza, los Sres. Castellano y Ballester.

El Sr. Cánovas del Castillo recibió a esta comisión en el despacho de su casa y ofreció ser inexorable con el concesionario si al expirar el plazo legal no se habían cumplido las condiciones del contrato, y por último, aseguró que recomendaría este asunto con especial interés al ministro de Fomento, buscando entre todos algún medio legal para que la provincia de Teruel, que era la más perjudicada de todas, saliera lo antes posible de la angustiosa situación en que se hallaba.

Entonces no se supo si el Sr. Cánovas del Castillo habló o no de este asunto al Sr. Isasa, pero se aseguró que el ministro de Fomento no estaba dispuesto a modificar lo contestado con respecto a este tema a la intencionada pregunta del digno diputado por Calatayud, Sr. Ballester.

Aunque el señor Domingo Gascón veía muchas ventajas en la construcción de este línea, la realidad era otra y así se expuso en el debate parlamentario del 14 de julio de 1891, donde se habló de la miseria de Aragón: descenso demográfico, sequía, filoxera, heladas que inciden sobre las cosechas vinícolas, de trigo y de aceite, etc. y donde el señor Castelar intervino recordando: Teruel dice que es indispensable la construcción del ferrocarril. El señor Cánovas respondió diciendo que el concesionario no hacía nada y que con su negligencia estaba manifestando ya que era incapaz de cumplir los compromisos que tenía contraídos. El diputado zaragozano Sr. Castellano aseguró que pronto tendría la provincia de Teruel comunicación por ferrocarril con la capital de la Monarquía, mientras que el diputado turolense Sr. Castel habló del estado de incomunicación de la provincia de Teruel al ser la única entre las cuarenta y nueve de España que no tenía unida su capital con la red general de ferrocarriles y tampoco en carreteras gozaba de una buena situación ya que, aparte de otras deficiencias, había regiones en las que no se había iniciado la realización de obras públicas.

El Gobierno dijo no tener medios de llevar la concesión a la caducidad. Se trataba de una obligación a plazo que solamente a plazo era exigible. Y después añadía que

o la empresa desistía ella misma de buena fe, cuando estuviera convencida de que no podía realizar las obras, o perdería sin remisión su fianza al finalizar el plazo de la concesión.

En Octubre de ese mismo año, los representantes de las tres provincias aragonesas gestionaron del Gobierno auxilios especiales ante la grave situación económica. Y entre otros, pidieron que el Gobierno influyera en las Compañías de ferrocarriles en construcción en las tres provincias, para que emplearan el mayor número posible de jornaleros.

A finales de 1891, ya habían comenzado las obras entre Segorbe y Sagunto.

Cuando esta línea fue otorgada, mediante subasta pública, a Mr. Greenhill, por Real orden del 22 de Noviembre de 1888. Este señor hizo muchos ofrecimientos y pocas obras, tan pocas, que no realizó ninguna. Buscando un negocio que, por lo exagerado de sus pretensiones, no podía hallar 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 dijo que el verdadero dueño del depósito para garantizar el cumplimiento de la concesión era Mr. Comte, y al ver este señor que Mr. Greenhill no hacía nada de provecho, exigió la devolución del depósito, y en último caso, la transferencia de la concesión. Mr. Greenhill optó por esto último, y una vez llenados los requisitos legales pasó a ser concesionario Mr. Comte.

Este no se descuidó. Desde el momento mismo en que la concesión pasó a sus manos, pensó seriamente en el riesgo que corría su depósito, y se dedicó a salvarlo. Se puso en relación directa con ingenieros y contratistas; desoyó ofrecimientos de cesión que se le hacían, y después de un maduro examen se resolvió a comenzar los trabajos, bien convencido de que la mayor garantía para su capital estaba en el cumplimiento del contrato que tenía hecho con el Gobierno español.

El ingeniero jefe de las obras ya comenzadas era M. Eugenio Leclín, y el constructor general M. Mingaud, nombre tan conocido como acreditado en Francia y en España. Estos señores salieron de Madrid para Sagunto con el propósito de que en ese mismo año pudiera ponerse en explotación la sección de Sagunto a Segorbe. Así lo declararon ante el ministro de Fomento.

El ingeniero jefe Mr. Leclín escribió una carta, fechada en Sagunto el 22 de Enero de 1892, dando las siguientes noticias:

“Se está construyendo un muro de defensa sobre la orilla derecha del río 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 7 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 aproximadamente 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 a 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, o, lo que es lo mismo, el proyecto definitivo, está hecho hasta Jérica, exceptuando los puntos, donde tenemos que hacer variaciones”.

Prosiguiendo las obras, también entre Calatayud y Teruel. Los Diputados Sres. Ballester y Santa Cruz dirigieron al Sr. Ministro de Fomento sus respectivas preguntas, encaminadas principalmente a conocer el criterio del nuevo Ministro de Fomento con relación a este importante asunto.

El Sr. Linares Rivas estuvo explícito en su contestación:

“Si llegada la época de la caducidad –dijo el señor Ministro de Fomento–, los trabajos no estuviesen concluidos, o por lo menos no estuviesen en disposición tal que se pudiese creer que se concluirían inmediatamente, entonces, si ocupo aún este departamento, no propondré al Congreso la prórroga de la concesión, y, de todos modos, en caso de hacerlo, habría de inspirarme, en primer término, en los deseos y en las manifestaciones que hicieran los Diputados de las provincias interesadas”.

La concesión de esta línea tenía la franquicia de aduanas para todo el material fijo y móvil, concesión importante que se perdería de no aprovecharla en el plazo que restaba antes del 22 de Noviembre del año siguiente, pues toda prórroga que pudiera concederse habría de ser forzosamente con ese beneficio. Los Sres. Leclin y Mingaud tenían la palabra.

Los capitales necesarios ya estaban reunidos. Muy pronto debían llegar al Ministerio de Fomento los documentos legales y la solicitud de Mr. Comte transfiriendo la concesión a la Compañía nuevamente formada.

Con fecha 7 de Marzo de 1892 dijo el ingeniero jefe, Mr. Leclin:

“He dividido en dos trozos el que tenía el contratista de la sección Segorbe-Sagunto para que adelanten más las obras de dicha sección, que espero abrir al público en este mismo año.

La décima parte de las obras de la sección séptima está ya concluida, y esta semana se empezarán:

- 1º La otra boca del túnel en el kilómetro 104.*
- 2º Las dos entradas del túnel en el kilómetro 125.*
- 3º Un puente de tres luces en Estivella.*
- 4º Dos casetas de guarda.*

Pronto irán a Teruel ingenieros para estudiar el enlace de las dos líneas y fijar el emplazamiento de la estación en aquella capital. Sobre este punto se ha hecho ya la oportuna consulta al Excmo. Ayuntamiento”.

No se tenían noticias de que se hubieran empezado aún los estudios de Sagunto a Valencia y al Grao, y esto era muy importante y corría ya mucha prisa.

El periódico conservador *El Estandarte* insertó el 3 de Marzo el siguiente suelto:

“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 a 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 referirse a cualquier género de prórrogas del ya histórico ferrocarril mencionado, cuyos concesionarios vienen tanto tiempo hace burlándose de la credulidad del Gobierno”.

En la Gaceta Oficial correspondiente al día 9 de Mayo se publicó la siguiente orden de la Dirección General de Obras Públicas:

“Ministerio de Fomento.- Dirección General de Obras Públicas.- Ferrocarriles.- Concesión y construcción.- Vista la instancia elevada a este Ministerio por D. Eugenio Comte como actual concesionario de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto, en solicitud de que se autorice la transferencia que de la concesión de los mismos hace a la Compañía Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited, en nombre de la que en dicha instancia suscribe su conformidad D. M. M. Daniel:

Resultando del expediente que por Real Orden de 5 de Enero de 1891 se aprobó la transferencia de dichas líneas a favor de D. Eugenio Comte, y por lo mismo aparece hoy como concesionario de ellas:

Resultando de los documentos aportados a la instancia referida que la Compañía Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited se haya constituida en Londres con arreglo a las leyes de este país e inscrita en el registro de Compañías de aquella capital:

Resultando que dicha Compañía autoriza a D. M. M. Daniel para que en su representación acepte la transferencia solicitada:

Visto el art. 21 de la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que faculta a los concesionarios de estos caminos para transferir sus concesiones, previa autorización del Ministerio de Fomento:

Considerando que tanto el Sr. Comte como el Sr. Daniel, cada cual en el concepto que intervienen, tienen personalidad bastante para llevar a cabo la transferencia pretendida:

Considerando que los documentos expedidos en la ciudad de Londres se hallan debidamente legalizados; S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Obras Públicas, ha tenido a bien autorizar la transferencia de la concesión de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto, hecha por D. Eugenio Comte a favor de la

Compañía Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited, quedando ésta en su consecuencia obligada en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas al otorgarse la expresada concesión.

De orden del Sr. Ministro lo digo a V.S. para su conocimiento y demás efectos.- Dios guarde a V.S. muchos años. Madrid 6 de Mayo de 1892. - el Director general, M. Catalina.

Sr. Gobernador Civil de la provincia de Teruel”.

En la sección de Calatayud a Teruel se hicieron algunos estudios por muy escaso personal, como también se hicieron en Teruel para el empalme de las dos antiguas líneas, que se hará en la Vega y no en la parte alta del Arrabal, como se esperaba.

Reunidos en una de las secciones del Congreso los representantes en Cortes de las provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia se acordó presentar y defender en el Congreso la siguiente proposición de ley:

“Artículo 1.º: Se declara caducado, con pérdida de la fianza que la garantiza, la concesión hecha por Real orden de 22 de Noviembre de 1888 para la construcción y explotación de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto.

Artículo 2.º: La mencionada fianza de 2.161.972 pesetas constituida por el actual concesionario se aplicará en beneficio de la nueva concesión de que los citados ferrocarriles sean objeto, conforme a lo dispuesto en el siguiente artículo, a título de aumento de la subvención legal que a las expresadas líneas corresponde, y que se abonará al nuevo concesionario en iguales plazos y forma que para el pago de dicha subvención determina el artículo 3.º de la vigente ley de concesión de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto.

Artículo 3.º: Se declara subsistente, con todos los beneficios consignados en la ley de su concesión y con el aumento de subvención de que trata el precedente artículo, la autorización concedida al Gobierno para otorgar, previo concurso la concesión necesaria para la construcción y explotación de los ferrocarriles expresados, con arreglo a la ley de 30 de Mayo de 1888 y pliego de condiciones particulares aprobado el 18 de Julio del mismo año.

Artículo 4.º: Para la nueva concesión que se otorgue, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, el Ministerio de Fomento fijará en el pliego de condiciones particulares que sirva de base para el concurso la cantidad de obra anual que el concesionario deba ejecutar, bajo pena de caducidad de la concesión, en cada uno de los años que ésta abarque.

Palacio del Congreso 6 de Junio de 1892. - Juan Gualberto Ballester.- Francisco Santa Cruz.- Francisco Lozano y García.- Juan Navarro Reverter.- Pablo Martínez Pardo.- Carlos Castel.- Eduardo Atard”.

Esta proposición fue redactada por D. Juan Gualberto Ballester, diputado por el distrito de Calatayud. D. Francisco Lozano como diputado por Daroca, D. Pablo Martínez Pardo por Albarracín, D. Francisco Santa Cruz por Teruel, D. Carlos Castel

por Mora de Rubielos, D. Juan Navarro Reverter por Segorbe y D. Eduardo Atard por Sagunto.

Proposición que fue defendida por el Sr. Ballester en la sesión del 2 de Julio último, y discutida por el Sr. Linares Rivas en nombre del Gobierno de la siguiente manera:

“Si pasado el tiempo que falta para la construcción de las obras no están terminadas, si yo ocupo este puesto, tengo el compromiso solemne de declarar la caducidad, y no otorgaré la prórroga sino en el caso de que los representantes legítimos de Aragón y Valencia en esta Cámara y en la otra, en nombre de los intereses del país, hagan consideraciones, que al Gobierno le parezcan atendibles, de que desean que no se aplique esa caducidad”.

La proposición en que se pedía la caducidad inmediata fue desechada por el Congreso en votación ordinaria.

Ya en el último año de la concesión no se sabía nada del concesionario y tampoco que hubiera un sólo hombre trabajando en la proyectada línea.

El 22 de Noviembre de 1893 terminó el plazo de cinco años señalado en el pliego de condiciones para terminar las obras de este proyectado ferrocarril.

En previsión, bien justificada por cierto, de una próxima caducidad, los diputados que representaban los distritos que había de atravesar la línea en proyecto, presentaron al Congreso una proposición de ley para que, caducada la concesión, se autorizara al Gobierno para otorgarla de nuevo mediante concurso público, modificando las condiciones con que se otorgó.

“Artículo 1.º: Se autoriza al Gobierno para que, caducada que sea en el próximo mes de Noviembre la concesión del ferrocarril que, partiendo de Calatayud y pasando por Teruel, ha de terminar en Sagunto o en el puerto del Grao de Valencia, conforme determina el artículo 19, caso 2º del pliego de condiciones con que se otorgó, conceda de nuevo su construcción y explotación mediante público concurso, con sujeción a las prescripciones vigentes en cuanto no resulten modificadas por las de esta ley.

Artículo 2.º: El Estado auxiliará la construcción de esta línea con la subvención de 25 millones de pesetas, la cual será fija, sean las que fueren las modificaciones que en definitiva se hagan en el trazado con aprobación del Gobierno.

Artículo 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 invertirá anualmente en obras o en material acopiado en la línea la quinta parte por lo menos del presupuesto total aprobado.

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones producirá la inmediata caducidad de la concesión.

En este caso procederá el Gobierno a otorgar la nueva concesión en la forma que determina la presente ley.

Artículo 4.º: El concurso se celebrará en el Ministerio de Fomento ante una Comisión compuesta del Director General de Obras Públicas, que la presidirá; el Interventor general del Estado; un senador del reino de cada una de las provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia; los diputados a Cortes de los distritos que ha de atravesar el ferrocarril y dos funcionarios de aquel Ministerio, uno de los cuales será secretario.

Esta Comisión examinará las proposiciones presentadas y significará al Ministro de Fomento, dentro de quince días, la que considere preferible. El Gobierno, en Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento, aceptará la que juzgue más ventajosa a los intereses de dichas provincias y a los generales del Estado, reservándose la facultad de desechar todas las presentadas. Estas proposiciones, como el acta de la Comisión, se publicarán en la Gaceta.

Artículo 5.º: El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para la ejecución de esta ley.

Palacio del Congreso 26 de Junio de 1893. - Juan G. Ballester.- Manuel Ballesteros.- Tomás María Ariño.- Leoncio Torán.- Carlos Castel.- J. Navarro Reverter.- Teodoro Llorente.”

El Congreso aprobó el dictamen con las modificaciones indicadas y otra al art. 4.º agregando a la Junta informadora un Vicepresidente de cada Cuerpo Colegislador y el Director General de lo Contencioso.

El Senado eligió la siguiente Comisión para dictaminar sobre este proyecto: Sres. Sanz, Baamonde, Hope, Gil Roger, Villarroya, España y Corcuera.

Sucedió lo que era de esperar, que la mayoría de la Comisión era contraria al proyecto aprobado por el Congreso, y como consecuencia no daría dictamen hasta la próxima reunión de las Cámaras.

El proyecto de ley que aprobó el Congreso, y en el cual se pedía la inmediata caducidad de la concesión y se autorizaba al Gobierno para hacer una nueva por concurso, mejorando las condiciones de la que debía de ser caducada, es el siguiente:

“Artículo 1.º: Se autoriza al Gobierno para que, caducada que sea, en el próximo mes de Noviembre, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 19, párrafo 2º del pliego de condiciones con que se otorgó la concesión del ferrocarril que, partiendo de Calatayud y pasando por Teruel, ha de terminar en Sagunto o en el puerto del Grao de Valencia, conceda de nuevo su construcción y explotación mediante público concurso, con sujeción a las prescripciones vigentes y a las condiciones que determina de la ley del 30 de Mayo de 1888, en cuanto no resulten modificadas por las de la presente ley.

Artículo 2.º: El Estado auxiliará la construcción de esta línea con la subvención de 25 millones de pesetas, la cual será fija, sean las que fueren las modificaciones que en definitiva se hagan en el trazado con la aprobación del Gobierno.

Artículo 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 invertirá anualmente en obras o en material acopiado en la línea la quinta parte, por lo menos, del presupuesto total aprobado, distribuyéndola proporcionalmente en los dos trayectos generales comprendidos entre Teruel y Calatayud y Teruel a Sagunto o Valencia.

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones producirá la inmediata caducidad de la concesión.

En este caso procederá el Gobierno a otorgar nueva concesión en la forma que determina la presente ley.

Artículo 4.º: El concurso se celebrará en el Ministerio de Fomento ante una Comisión compuesta del Director de Obras Públicas, que la presidirá; un Vicepresidente de cada uno de los Cuerpos Colegisladores designados por su respectivo Presidente; el Director General de lo Contencioso; el Interventor General del Estado; un Senador del Reino de cada una de las provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia; los Diputados a Cortes de los distritos que ha de atravesar este ferrocarril, y un funcionario de aquel Ministerio, que será Secretario.

Esta Comisión examinará las proposiciones presentadas, y significará al Ministro de Fomento dentro de quince días la que considere preferible. El Gobierno, en Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento, aceptará la que juzgue más ventajosa a los intereses de dichas provincias y los generales del Estado, reservándose la facultad de desechar todas las presentadas. Estas proposiciones, como el acta de la comisión se publicarán en la Gaceta.

Artículo 5.º: El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para la ejecución de esta ley.

El 22 de Octubre se verificó en Teruel la llamada *Junta Magna*. Principalmente fueron invitados, como así procedía, los senadores y diputados de las cuatro provincias directamente interesadas en la construcción de la proyectada línea, y de los cincuenta invitados acudieron tres. Algunos excusaron su ausencia y ofrecieron su concurso, y la mayor parte no hicieron ni lo uno ni lo otro.

Las conclusiones aprobadas fueron éstas:

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

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

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

Llegó, por fin, la deseada fecha del 23 de Noviembre último, y con ella terminó el plazo de cinco años que se concedió al concesionario para construir y poner en explotación la proyectada línea.

En ese mismo día se presentaron en el Ministerio de Fomento algunos diputados y senadores de las provincias interesadas, en súplica de que caducase la concesión y el Sr. Moret ofreció publicar inmediatamente en la *Gaceta* una Real orden declarando a la Compañía concesionaria incurso en caducidad, ofreciendo activar el expediente indispensable en estos casos y ejecutar la Real orden de caducidad tan pronto como pueda ser decretada; es decir, anunciar la nueva concesión *sin perjuicio de los recursos que quiera interponer el caducado concesionario*.

Real Orden

“Vista la instancia promovida con fecha 13 del actual por la representación de la Compañía inglesa The Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited, concesionaria del ferrocarril de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto, en solicitud de prórroga para la terminación de las obras:

Resultando que la concesión del citado ferrocarril se otorgó por Real Orden de 22 de Noviembre de 1888, con sujeción a la ley especial de 30 de Mayo de 1888, a la general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y al pliego de condiciones particulares aprobado por Real orden de 18 de Julio de 1888:

Resultando que el art. 2.º de la ley primeramente citada preceptúa que el plazo para la terminación de las obras no podrá exceder de cinco años, contados desde la fecha en que se adjudique la concesión, y el art. 36 de la ley general de ferrocarriles dispone que caducará la concesión si no principian las obras o no terminan en los plazos señalados en la concesión, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados, en los cuales podrán prorrogarse los plazos por el tiempo puramente indispensable, preceptos que se establecieron también en el pliego de condiciones particulares de la concesión, consignando además que, llegado el caso, se procedería en la forma que previenen los arts. 29 y 30 del reglamento de 24 de Mayo de 1878:

Resultando que desde que se otorgó la concesión hasta la fecha, no sólo no se han terminado las obras, sino que los trabajos realizados son insignificantes, según lo demuestran los diferentes oficios del ingeniero jefe de la división de ferrocarriles del Este:

Resultando que los fundamentos en que la actual compañía se apoya para solicitar la prórroga son el poco tiempo que lleva en la posesión de la concesión, la crisis financiera de los principales mercados, la elevación de los cambios, el daño que para sus operaciones financieras han ocasionado las repetidas interpelaciones en las Cortes y los ataques de la prensa, y, por último, el proyecto de ley presentado en el Congreso referente a la caducidad de la concesión, circunstancias que han podido influir en el desarrollo de las obras, alejando al capital y a los constructores con quienes la Compañía había celebrado contratos:

Considerando que aunque se admiten como ciertos estos fundamentos y sus consecuencias, no están comprendidos en los casos de fuerza mayor que taxativamente se determinan en el art. 29 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley de ferrocarriles, y por tanto que siendo indispensable, para tramitar una petición de prórroga, que se funde en alguno de aquellos, requisito que no se llena en la instancia de la Compañía, por cuya razón no puede ser estimada:

Considerando que a virtud de esto es llegado el caso de aplicar el art. 32 del citado reglamento de 24 de Mayo de 1878, promoviendo el expediente de caducidad:

S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien disponer:

1.º Que se desestime la petición de prórroga para terminar las obras del ferrocarril de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto, solicitada por la Compañía concesionaria del mismo.

2.º Declarar incurso en caducidad la concesión del mismo ferrocarril por no haber terminado las obras en el plazo estipulado, que ha fenecido el 22 del actual.

3.º Que de esta resolución se dé cuenta a la Compañía concesionaria por conducto del ingeniero jefe de la división de ferrocarriles del Este, quien la fijará en un plazo de quince días para que alegue lo que estime conveniente a su derecho.

De orden del Sr. Ministro lo digo a V. S. para su cumplimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid 23 de Noviembre de 1893. - El Director General, D. Quiroga.

Sr. Ingeniero jefe de la división de ferrocarriles del Este”.

Procedía oír al concesionario y después a los organismos provinciales que la ley determina, Junta consultiva de Caminos y Consejo de Estado.

Terminados estos trámites, podría cumplir el Sr. Moret la segunda parte de su ofrecimiento, que era decretar la caducidad. La tercera parte, o sea la ejecución de la Real orden anunciando la nueva concesión, no podría cumplirla hasta que las Cortes votaran la nueva ley, la sancionara la Corona y fuera promulgada en la *Gaceta*.

Por otra parte un periódico de Valencia decía que se había otorgado a la Sociedad Valenciana de Tranvías la concesión para construir un ferrocarril de vía estrecha entre Sagunto y Segorbe, prolongación del que dicha Sociedad tenía en explotación desde el puerto del Grao a Rafelbuñol.

El 23 de Noviembre último se declaró a la Compañía concesionaria incurso en caducidad por manifiesto incumplimiento del pliego de condiciones que había servido para la subasta. El mismo día se dictó una Real Orden mandando instruir el expediente que para estos casos estaba prevenido en las disposiciones vigentes y que textualmente decía así:

“El expediente de caducidad de una concesión podrá promoverlo el Ministerio de Fomento por sí o en virtud de reclamación del ingeniero jefe de la división, de la

Diputación o la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de cualquiera de las provincias interesadas, o de los gobernadores de las mismas.

El funcionario o corporación que considere llegado el caso de la caducidad, acudirá al Ministro de Fomento con una exposición razonada, en que se deduzcan los fundamentos de la reclamación. Se pasará esta solicitud desde luego al concesionario para que conteste a los cargos que se le hagan, y después se procederá sobre estas bases a una información que instruirán los gobernadores de las provincias interesadas y en que serán oídos los funcionarios y corporaciones que se mencionan en el párrafo primero del presente artículo, debiendo remitir, por último, las expresadas autoridades el resultado de sus diligencias al Ministro de Fomento.

El expediente pasará de nuevo al concesionario, dándole un plazo que no podrá exceder de treinta días, para que exponga cuanto considere del caso en su defensa y después se oirá a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y al Consejo de Estado en pleno.

En vista de la información, si así procediese, se declarará la caducidad por el Ministro de Fomento, contra cuya resolución podrá el concesionario entablar recurso contencioso en los términos marcados en el art. 34 de la ley de ferrocarriles.”

El expediente fue promovido por el Ministro de Fomento dictando la Real Orden del 23 de Noviembre último. Seguidamente fueron oídos el concesionario y el ingeniero jefe de la división, que es la del Este, con residencia en Barcelona. Después, y en cumplimiento por lo dispuesto en el artículo del reglamento que acabamos de reproducir, se mandó instruir en las cuatro provincias interesadas, que son Teruel, Zaragoza, Valencia y Castellón, la información que en el mismo artículo se previene.

La Real orden mandando instruir la información llevaba fecha del 20 de Abril y sólo estaba cumplimentada en la provincia de Teruel. Algo se hizo en las de Zaragoza y Castellón, y nada se sabía de la de Valencia.

En la tramitación de este expediente se observaban cosas algo raras. Habiéndose promovido, sin excitación de nadie, por el ministro de Fomento, dictando al efecto la Real orden del 23 de Noviembre, contra la que reclamó el concesionario pidiendo una prórroga, se pidió informe al ingeniero jefe de la división del Este, informe que consta en el expediente. Sin embargo, en la Real orden mencionada se disponía que los gobernadores de las cuatro provincias interesadas pidieran informe al ingeniero jefe de la división obligándole a dar cinco informes iguales, pues no era de suponer que hubiera dicho otra cosa distinta al ministro y a cada una de las provincias. Podría alegarse que así lo disponía el art. 32 del reglamento, pero nosotros entendemos que sólo hacía falta pedir el informe al ingeniero jefe de la división, cuando el expediente de caducidad era promovido por cualquiera de las corporaciones mencionadas, pero no en este caso.

Aparece también en el expediente un informe dado por el ingeniero inspector de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto. No sabemos quién había pedido este informe, pues ese funcionario no figura entre los que debían ser consultados, y sin embargo, su informe existe.

El ingeniero jefe de la división del Este cumplió con su cometido informando que procedía la caducidad de la concesión en virtud de haber faltado el concesionario a las condiciones que sirvieron de base para la adjudicación de la subasta. Dijo al ministro que con determinadas condiciones podría concederse la prórroga que el concesionario solicitó, y que fue negada por el Ministerio de Fomento.

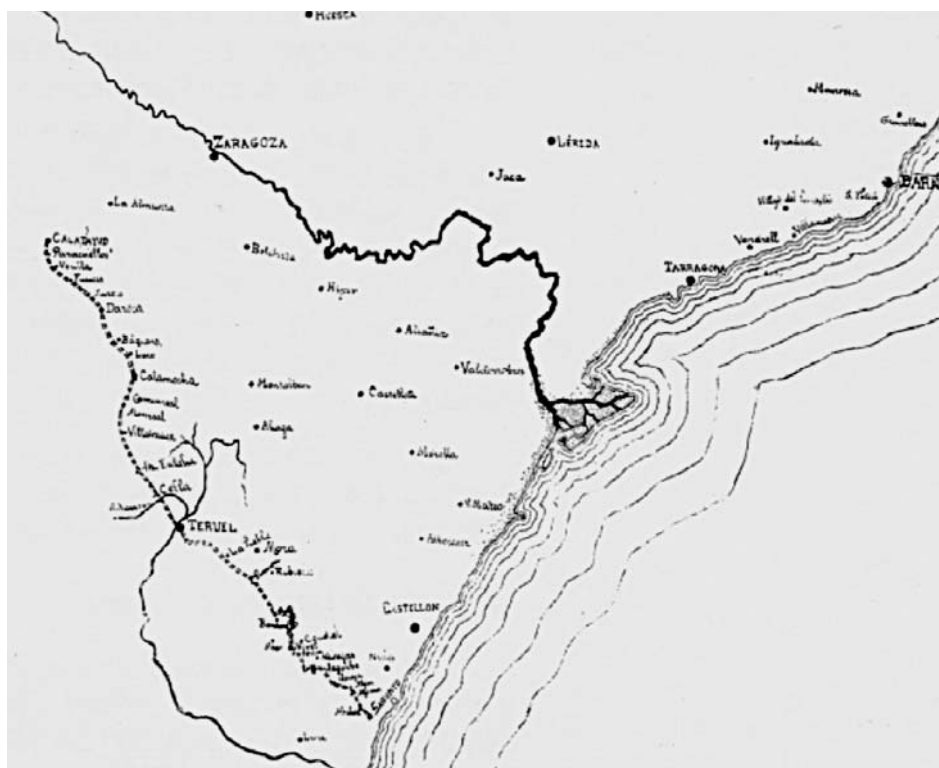
Otro ingeniero, comenzó demostrando que procedía la caducidad por ser evidente el incumplimiento del contrato, pero, a renglón seguido, dijo que si por razones de equidad y de conveniencia se concedía una prórroga debía hacerse con tales y cuales condiciones.

Cuando a finales de Julio del año anterior se cerraron las Cámaras, quedaba el proyecto en la comisión del Senado que debía emitir informe. Al reanudarse las sesiones continuaba en igual estado, y era de esperar que se suspendieran antes de que el informe se hubiera emitido.

En la sesión del Congreso del día 7 de Abril de 1894 fueron aprobados, sin oposición alguna por parte de ningún diputado, los siguientes proyectos, que pasaron ya al Senado para su discusión y aprobación:

Autorizando a D. Juan A. Campillos, vecino de Valencia y representante de la Compañía Valenciana de Tranvías, para construir un ferrocarril de vía estrecha que, partiendo de Los Valles, termine en Segorbe con un ramal a Sagunto.

El otro proyecto, aprobado con la misma fecha por el Congreso, tenía por objeto autorizar a D. Leovigildo Palop para construir un ferrocarril económico que partiendo del Huerto del Almidonero en Segorbe, termine en Sagunto, con estaciones en



Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar, otra común a Alfara, Algimia y Torres y otra en Los Valles.

También sabemos que el proyecto presentado por el Sr. Moreno Campo, de acuerdo con la Compañía del Norte, tuvo la aprobación de la Diputación provincial de Castellón.

En la Gaceta de 7 de Julio apareció lo siguiente:

Ley

“Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º: Se autoriza al Gobierno para que mediante público concurso, y con sujeción a las prescripciones vigentes y a las condiciones que determina la ley de 30 de Mayo de 1888, en cuanto no resulten modificadas o anuladas por la presente ley, otorgue la concesión del ferrocarril que, partiendo de Calatayud y pasando por Teruel y Segorbe, termine o en Sagunto o en el puerto del Grao de Valencia.

Artículo 2.º: El Estado auxiliará la construcción de esta línea con la subvención de 25 millones de pesetas, la cual será fija y con arreglo a las disposiciones vigentes, sean las que fueren las modificaciones que en definitiva se hagan en el trazado con aprobación del Gobierno.

Artículo 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 o 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 a 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 a Sagunto o el Grao de Valencia.

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones justificado por certificación de la inspección facultativa del Gobierno, con informe de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, previo dictamen del Consejo de Estado, producirá la inmediata caducidad de la concesión otorgada con arreglo a la presente ley, llevando consigo la incautación por el Estado de todos los trabajos ejecutados en la línea, sin derecho por parte del concesionario a indemnización alguna.

En este caso, así como en el de no presentarse ninguna proposición al concurso o en el de ser desechadas todas las que se presenten, procederá el Gobierno a otorgar nueva concesión en la forma y condiciones que determina la presente ley.

Artículo 4.º: El concurso se celebrará en el Ministerio de Fomento, ante una comisión compuesta del Director de Obras públicas, que la presidirá; un Vicepresidente de cada uno de los Cuerpos Colegisladores, designados por su respectivo Presidente; el Director general de lo Contencioso, el Interventor general del Estado, un senador del reino de cada una de las provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia, también designados por el Presidente de la Cámara; los diputados a Cortes de los distritos que ha de atravesar este ferrocarril y un funcionario de aquel Ministerio, que será secretario.

Esta comisión examinará las proposiciones presentadas y significará al Ministro de Fomento, dentro de quince días, la considere preferible.

El Gobierno, en Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento, aceptará la que juzgue más ventajosa a los intereses de dichas provincias y a los generales del Estado, reservándose la facultad de desechar todas las presentadas. Estas proposiciones, como el acta de la comisión, se publicará en la Gaceta.

Artículo 5.º: El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para la ejecución de esta ley.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a seis de Julio de mil ochocientos noventa y cuatro.- YO LA REINA REGENTE.- El Ministro de Fomento, Alejandro Groizard”.

Lo que no pudieron o no quisieron hacer las Comisiones respectivas del Congreso y del Senado lo hizo a última hora la comisión mixta.

El expediente indispensable para la caducidad de la actual concesión seguía los trámites ordinarios con la misma lentitud con que empezó. Después de los informes de la División de Ferrocarriles del Este, que era a la que correspondía, informaron también las autoridades y corporaciones de las cuatro provincias interesadas, designadas por la legislación vigente, y después informó también la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Todos los informes eran desfavorables al concesionario.

Faltaba el informe del Consejo de Estado, y en aquel elevado centro consultivo estaba el expediente, habiéndose correspondido el número 77.639 de orden y en turno de despacho al ilustrado oficial de la sección de Fomento, señor Sánchez Ocaña.

Emitido este informe, pasaría el expediente a conocimiento del ministro de Fomento, y decretaría la caducidad de la concesión. Entonces llegaría el caso de anunciar el concurso para la nueva concesión.

Muchas fueron las Compañías y entidades financieras que se propusieron tomar parte en el concurso.

Llenados todos los requisitos legales, pudo llegarse a decretar la caducidad de la anterior concesión, y después de vencidas las dificultades, apareció en la *Gaceta* del 21 de Enero de 1895 la deseada Real orden sacando a concurso la concesión de esta línea.

La línea sería de ancho normal; partiría de Calatayud, y pasando por Teruel y Segorbe terminaría en Sagunto o Valencia.

El Estado auxiliaría la construcción con la subvención fija de 25 millones de pesetas, abonada en cinco años, que eran los mismos que se señalaban para la construcción. Disfrutaría la franquicia de aduanas para el material fijo y móvil que fuera necesario introducir para la construcción y para su explotación en los diez primeros años.

El concurso se verificaría en el Ministerio de Fomento el 22 de Abril próximo, y se admitirían proposiciones hasta el 17 del mismo mes.

El depósito previo para tomar parte en el concurso era de 432.395 pesetas.

La concesión se haría sobre los proyectos aprobados que eran dos: uno de Calatayud a Teruel, y otro de Teruel a Sagunto.

PROYECTO DE CALATAYUD A TERUEL

Estaba hecho por D. Francisco Herrer y Marco y D. Juan Antonio Atienza, y fue presentado para su aprobación en 1 de Febrero de 1870.

Se dividía en tres secciones:

	<i>Kilómetros</i>
1ª - De Calatayud al límite de las provincias de Zaragoza y Teruel	38,430
2ª - Desde el punto anterior a Monreal del Campo	40,270
3ª - De Monreal a Teruel	50,400
Longitud de Calatayud a Teruel	129,100

Presupuesto general por secciones

	<i>Pesetas</i>
1ª sección	5.689.203
2ª ídem	6.240.500
3ª ídem	6.351.680
Total	18.281.283

Distribución del presupuesto general

	<i>Pesetas</i>
Expropiación	1.178.495
Explanación	1.289.321
Obras de fábrica	1.836.269
Túneles	788.237
Pasos a nivel y variaciones	404.657
Estaciones	717.157

Casillas de guardas	168.879
Accesorios generales	341.294
Telégrafo	125.518
Gastos imprevistos	313.201
Gastos de Administración y Dirección	798.662
Vía	5.185.803
Material fijo.	
Material de Estaciones	206.260
Material móvil	3.388.158
Beneficio industrial e interés del capital de construcción	1.509.472
Suma	18.281.383

Teniendo la línea 129 kilómetros 100 metros, resultaba el coste de cada kilómetro a 141.607 pesetas.

Las obras principales consistían en dos puentes de 30 metros de luz y tres túneles, uno de 175 metros, otro de 260 y el mayor de 480.

Cinco sextas partes del trazado estaban en línea recta, y la pendiente mayor no pasaba de 12 milésimas.

Con la sola enumeración de estos datos se veía que la línea de Calatayud a Teruel era de muy fácil y económica construcción.

PROYECTO DE TERUEL A SAGUNTO

Estaba hecho por el distinguido ingeniero de Caminos D. Ramón García, de la provincia de Teruel. El proyecto llevaba la fecha de 1887.

La longitud era de 145,138 kilómetros.

Presupuesto total, 24.958.050 pesetas.

Distribución del presupuesto general

	<i>Pesetas</i>
Expropiación	1.144.887
Explanación	4.516.319
Obras de fábrica	2.306.646
Túneles	1.021.849
Estaciones	1.740.360
Casillas de guardas	235.558
Vía	5.120.768
Material fijo.	
Material de Estaciones	1.119.980
Pasos de nivel	134.460
Material móvil	5.522.160
Accesorios	68.700
Telégrafo	70.080
Gastos imprevistos, 5%	1.148.288

Gastos de Administración, Dirección, valor del proyecto, etc 843.992
Total general 24.985.050

Siendo 145 los kilómetros, corresponden a cada uno 172.000 pesetas.

Esta línea tenía 14 túneles, siendo su longitud total de 2.060 metros. El mayor tenía 279 y el menor 52.

La pendiente máxima era de 23 milésimas.

RESUMEN DE LOS DOS PROYECTOS QUE CONSTITUYEN ESTA CONCESIÓN

Longitud: 274,238 km.

Presupuesto, 43.239.333 pesetas, correspondiendo a cada kilómetro 157.000 pesetas.

El proyecto de la línea de Teruel a Sagunto era propiedad de la Diputación Provincial de Teruel, y estaba tasado oficialmente en más de 150.000 pesetas, y la Diputación tenía acordado no cobrar su importe si el nuevo concesionario cumplía el pliego de condiciones.

Las regiones que habían de resultar beneficiadas con el ferrocarril de Teruel eran las siguientes: la mitad de Portugal con su importante puerto de Oporto, Galicia, Asturias, Santander, Salamanca, Zamora, León, Provincias Vascongadas, Burgos, Valladolid, Medina del Campo, Soria, Guadalajara, Rioja, Navarra, Aragón y el Sudoeste de Francia.

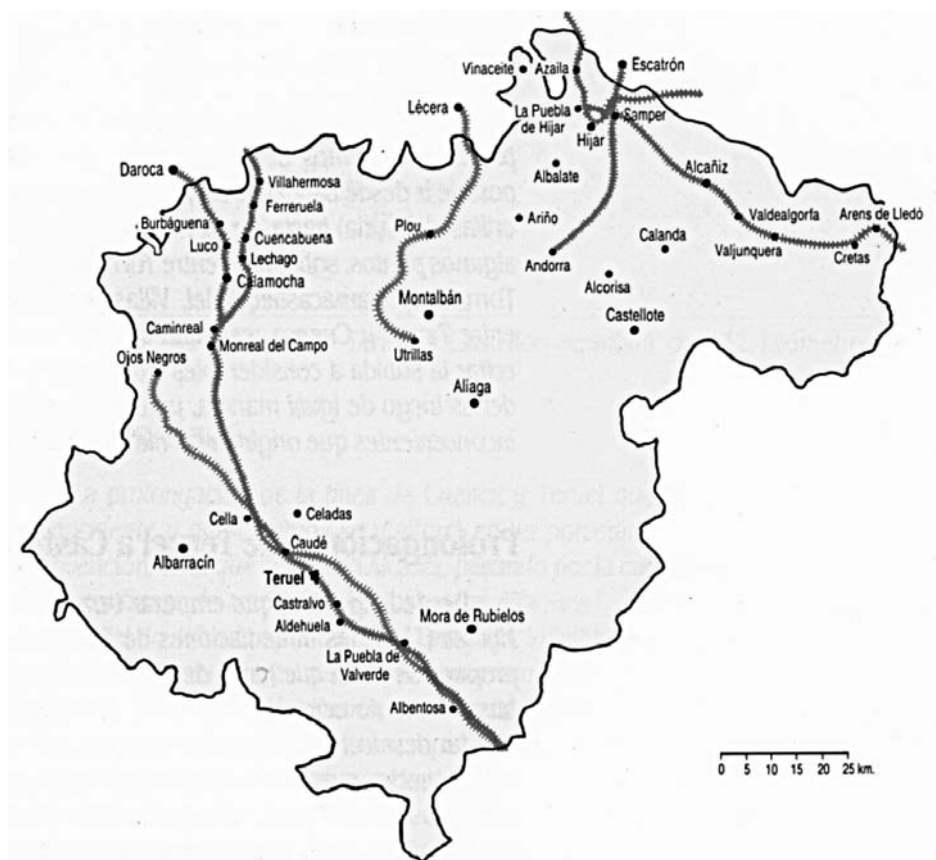
Las regiones indicadas con relación a Castellón, Valencia, Murcia y toda la parte de la costa de Levante obtendrían las siguientes ventajas:

- Zaragoza, Pamplona, San Sebastián, Vitoria, Bilbao, Logroño y Burdeos, 214 kilómetros.
- Medina del Campo, Salamanca, Zamora y Oporto, 48 km.
- Valladolid, Palencia, Burgos, León, Asturias y Galicia, 138 km.
- Huesca y Canfranc, 98 km.
- Guadalajara, 59 km.
- Alcalá de Henares, 13 km.
- Soria, 237 km.

Conocidos estos datos, no podía dudarse que el nuevo ferrocarril tenía una buena explotación asegurada. Y por cuenta de la provincia de Teruel que atravesaba esta línea se contaban con los propósitos que en la memoria o folleto acababa de publicar, el distinguido abogado de Teruel D. José M. Gómez.

RIQUEZA MINERA

Existían muchas pertenencias mineras, algunas en explotación constante y otras que la tendrían cuando fuera más económico el arrastre de productos.



Hierro. Había zonas dentro de la provincia donde abundaba rico mineral de hierro, pero la principal era la que se extendía desde Ojos Negros hasta los confines del partido de Albarracín, bordeando siempre los límites de la provincia de Guadalajara por la llamada Sierra Menera.

Manganeso. Este mineral abundaba en los pueblos Crivillén y Camañas, poco distantes del ferrocarril y de Monreal.

Calamina. Eran las minas más productivas de la provincia. Existían varios términos de Linares y Valdelinares; dos de ellas se explotaban hacía muchos años, no obstante lo costoso del arrastre y la baratura de este metal en el mercado durante esos últimos años.

Plomo. Lo había en abundancia y de buena calidad. Se explotaban las minas de Armillas y Segura.

Azufre. Apenas se explotaban las ricas y abundantes minas de Libros, pero con la facilidad de comunicaciones competirían con las de Italia.

Había también *cobre* y *cinabrio* en las sierras de Albarracín, *azabache* bueno y abundante en la cuenca de Utrillas, *antimonio* en Lanzuela, *pizarra* bituminosa en Rubielos de Mora, *fosfato calizo* en Concud, sal en Armillas, Arcos, Ojos Negros y Valtablado, *mármoles* y *jaspes* en Alcañiz, Andorra, Aliaga, Camarillas, Rillo y en muchos pueblos más.

La provincia de Teruel tenía trigos y harinas que exportar a la región valenciana, como tenía también muchas y buenas frutas de invierno tan apreciadas en todos los mercados. Tenía también vino para la exportación.

Entre los artículos de exportación podían incluirse las maderas, de las que se hacía un gran consumo en Valencia para la fabricación de envases para naranjas.

También eran de alguna importancia los productos de la industria turolense, como las bayetas, mantas, estambres y otros muchos.

LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN QUE HABÍAN DE ENLAZAR CON LA DE TERUEL

En Calatayud enlazaría con la línea general de Madrid a Zaragoza y, por consiguiente, en la estación de Casetas con las líneas de Pamplona, Castejón, Miranda y Alsasua.

En Ariza, a 40 kilómetros de Calatayud, enlazaría con la directa a Valladolid, y de allí a León, Santander, Galicia y Asturias.

En Alcuneza con la de Soria.

En el supuesto de que el concesionario realizara el proyecto aprobado, enlazaría en Sagunto con la de Valencia a Tarragona; pero era de desear, que la cabeza de línea fuera el puerto del Grao de Valencia.

Líneas que estaban en proyecto y eran de segura o probable realización

Se consideraba segura la de Daroca a Cariñena, de sólo 38 kilómetros, que pondría en comunicación directa a Zaragoza con Valencia, y después a Valencia con Canfranc, que sería la línea más corta en mucho tiempo de Valencia a París.

Parecía muy probable que se buscara la necesaria compensación a los enormes sacrificios hechos para construir la línea llamada de los directos, y esa compensación sólo estaba en terminar el proyecto primitivo, que consistía en prolongar la línea ya construida, hasta Madrid desde Samper de Calanda o el punto que se eligiera, y pasando por Utrillas y Luco se fuera a Madrid mismo o enlazar en un punto cualquiera de la línea general de Madrid a Zaragoza. Esta sería, de todas las líneas en proyecto, la que más ventajas habría de reportar al ferrocarril de Teruel, pues acortaría considerablemente el recorrido entre Madrid, Teruel y Valencia.

Había que tener presente que los 120 kilómetros de Samper a Utrillas y Luco tenían subvención del Estado, lo cual había de facilitar mucho su construcción.

Otra línea proyectada era también la de Monreal a Setiles, de 28 kilómetros, y un presupuesto de 4.500.000 pesetas.

La de Soria a Castejón era de esperar que se construyera pronto, y como consecuencia de esa construcción surgiera la conveniencia de pensar en la prolongación de la línea de Teruel desde Calatayud en dirección al Norte.

LÍNEAS EN PROYECTO QUE PUDIERAN PERJUDICAR EL TRÁFICO DE LA DE TERUEL

Sólo se conocía la de Utiel a Cuenca, y el perjuicio era muy pequeño, pues apenas disminuiría una vigésima parte de la cuadrícula de nuestro mapa, por la parte del Noroeste. Además había pocas probabilidades de que esa línea se construyera.

Entonces podría preguntarse como no se había construido antes un ferrocarril que tantas necesidades venía a llenar, tan poco sacrificio exigía y tan segura tenía la explotación económica.

Primeramente se subastó solamente la línea de Calatayud a Teruel, y fracasaron los intentos del concesionario porque el proyecto era irrealizable. Sin ir a Valencia no había explotación posible.

Reconocido ese error, se subastó la línea general de Calatayud a Teruel y Sagunto o Valencia, pero se adjudicó la subasta a quién sólo buscaba ocasión de traspasar el negocio mediante una prima que no encontró: primero, por ser demasiado exigente, y después, por haber rebajado en el acto de la subasta unos tres millones de pesetas. Además, entonces no estaba construida la línea de Valladolid a Ariza, que tanto había de contribuir a aumentar el tráfico de la de Teruel.

En explotación ya la línea de Ariza a Valladolid, resultaba la transversal de la Península entre Castilla la Vieja y Valencia. Además, la subvención había sido elevada a 25.000.000 de pesetas y la adjudicación había de hacerse por concurso. Habían variado, pues, favorable y radicalmente las condiciones.

LA ADJUDICACIÓN POR CONCURSO

Ya se había publicado por Real orden designando las personas que formarían la Junta encargada de examinar las proposiciones que se presentaran al concurso, y proponer la que considerara más beneficiosa para el fin que se perseguía, que no era otro que asegurar la construcción de este ferrocarril en las mejores condiciones posibles, pues por eso se hacía constar que versaría la licitación no sólo sobre rebaja de la subvención y tarifas, sino sobre cualquiera otra mejora que se quisiera proponer.

La Junta se compondría de los señores siguientes:

Presidente: el Director General de Obras Públicas.

Vocales: Sr. Marqués de Ayerbe, vicepresidente del Senado; D. Cipriano Garijo, vicepresidente del Congreso de los Diputados; el director general de lo Contencioso; el interventor general del Estado; señor marqués de Casa-Jimenez, senador por la provincia de Zaragoza; D. Eugenio Cembrain España, senador por la provincia de Teruel; D. Enrique Villarroya, senador por la provincia de Castellón; D. Amalio Jimeno, senador por la provincia de Valencia; D. Juan Gualberto Ballester, diputado por el distrito de Calatayud; don Manuel Ballesteros, diputado por el distrito de Daroca; D. Tomás María Ariño, diputado por el distrito de Albarracín; D. Leoncio Torán Herreras, diputado por el distrito de Teruel; D. Carlos Castel, diputado por el distrito de Mora de Rubielos; D. Juan Navarro Reverter, diputado por el distrito de Segorbe; D. Francisco de Asís Pacheco, diputado por el distrito de Sagunto; D. Vicente Dualde y Furió, D. Gonzalo Julián Martín y D. Teodoro Llorente y Olivares, diputados por la circunscripción de Valencia, y D. Juan Domenchina, oficial del Ministerio de Fomento, que ejercería las funciones de secretario.

LA JUNTA DE CALATAYUD

La Junta de Calatayud acababa de publicar un folleto proponiendo a los pueblos interesados más directamente en este ferrocarril lo siguiente:

- 1.º Creación de Juntas auxiliares en todos los pueblos.
- 2.º Que se gestionara y obtuviera en cada localidad la cesión gratuita de los terrenos comunales, canteras y demás materiales naturales que en la construcción se necesitaran.
- 3.º Que las Juntas auxiliares se encargaran de promover, proseguir y ultimar las diligencias de expropiación, armonizando con tipos justos los intereses de propietarios y concesionario.
- 4.º Que se facilitaran 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 procuraran fomentar y mantener relaciones de cordialidad con los constructores, y si la Empresa emitía obligaciones con intereses, debían convencer a todos de que su adquisición era obra de ahorro y patriotismo.

El 22 de Abril se verificó el concurso anunciado para otorgar la concesión de este ferrocarril.

La única proposición presentada lo fue por Mrs. Joseph Devolder y Lenaerts y Víctor Stoclet y Demunck en representación de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, de Bruselas (Bélgica), aceptando el pliego de condiciones particulares que había servido de base para el concurso.

Reunida la comisión parlamentaria designada al efecto, emitió informe favorable a la única proposición presentada, y en su virtud, con fecha 3 de Mayo se publicó el correspondiente decreto otorgando la concesión a la Sociedad belga, la que dentro de los plazos legales depositó la fianza de 2.162.000 pesetas en deuda amortizable, y el 4 de Junio último se firmó la escritura de contrato, corriendo desde esa fecha los plazos legales señalados en las leyes especiales y pliego de condiciones.

Por acta complementaria de 25 de Abril quedaba obligada la Compañía concesionaria a prolongar la línea hasta Sagunto y desde el punto más conveniente entre Sagunto y Segorbe al Grao de Valencia.

A finales de Junio recorrió la proyectada línea en toda su longitud el administrador delegado de la Compañía y distinguido ingeniero belga Mr. Foquet, acompañado de los ingenieros a sus órdenes Mrs. Rambeau y Hermes Deysser. En Teruel se detuvieron dos días para hacerse cargo de las dificultades que ofrece el emplazamiento de la estación, y de allí partieron, monsieur Foquet, para Bruselas; Mrs. Rambeau y Deysser, para Sagunto y Valencia, y Mr. Hermes, para Calatayud. Después se habían agregado en Valencia Mr. Chabsi, tres ayudantes belgas, tres españoles y el jefe de contabilidad, Mr. Kessler, y en Calatayud tres ayudantes. Estas comisiones hicieron algunos estudios de replanteo.

Por la parte de Calatayud se notaba que los estudios de replanteo llegarían el 25 de Agosto hasta Morata de Jiloca.

El representante de la Compañía recorrió también la línea en la segunda decena del mes de Junio, con el propósito de recabar de los pueblos y particulares facilidades y ventajas en las expropiaciones. Los pueblos todos estaban en el deber de no oponer resistencias injustificadas a las expropiaciones, y la Compañía concesionaria estaba obligada al previo pago de los terrenos.

Para el trayecto de Calatayud a Teruel había consignados en el presupuesto general 1.178.495 pesetas, o lo que es lo mismo, 4.713.980 reales, y que para eso se abonaban a la Compañía *cien millones* de reales de subvención. Para las expropiaciones de Teruel a Sagunto había consignadas en el presupuesto 1.144.887 pesetas.

La Compañía estaba obligada a:

- Poner en explotación la totalidad de la línea en cinco años, a partir del 4 de Junio último.
- Prolongar la línea hasta Sagunto y el Grao de Valencia.
- Comenzar las obras el 4 de ese mes.

– Invertir el primer año, o sea hasta el 4 de Junio próximo, en expropiaciones, obras o material acopiado en la línea el 15% del presupuesto, o lo que es lo mismo, 6.485.914 pesetas.

– Trabajar simultáneamente entre Calatayud y Teruel y Valencia, distribuyendo el presupuesto en partes proporcionales, es decir, que la Compañía tenía que invertir antes del 4 de Junio 2.742.207 pesetas entre Calatayud y Teruel, y 3.743.707 pesetas entre Teruel y Valencia.

– Presentar antes del 4 de Junio próximo el proyecto de línea desde el punto más conveniente entre Segorbe y Sagunto al puerto del Grao de Valencia.

Se dijo que el día 28 de Agosto comenzaron las obras en Gilet con nueve hombres. Nada se dijo de cuándo, dónde y cómo habían de comenzar los trabajos entre Calatayud y Teruel.

TRANSFERENCIA DE LA CONCESIÓN

En la *Gaceta* correspondiente al día 19 de Enero último se publicó la disposición siguiente:

“DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Ferrocarriles.- Concesión y construcción.

Vista la instancia promovida por la Compañía del ferrocarril Central de Aragón, en solicitud de que se apruebe la transferencia que de la concesión del ferrocarril de Calatayud al Grao de Valencia por Teruel y Segorbe ha hecho en su favor la 'Société générale pour favoriser l'industrie nationale':

Resultando de los documentos ahora presentados con la instancia citada y de los que presentó la “Société générale pour favoriser l'industrie nationale”, al solicitar autorización para transferir la concesión:

1.º Que al constituirse la 'Compañía del Ferrocarril Central de Aragón', cuyo objeto, entre otros, es construir y explotar el de Calatayud al puerto del Grao de Valencia, por Teruel y Segorbe, D. J. Devolder, legalmente autorizado al efecto por la 'Société générale pour favoriser l'industrie nationale', aporta a la nueva 'Compañía del Ferrocarril Central de Aragón' la concesión del citado camino con todos sus derechos y obligaciones.

2.º Que la 'Compañía del Ferrocarril Central de Aragón' se ha constituido con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia.

3.º Que la nueva Compañía ha satisfecho el impuesto por derechos reales correspondiente a la totalidad de su capital social.

4.º Que se halla inscrita en el Registro mercantil de Madrid en el tomo XIX de Sociedades, folio 951, inscripción 1ª.

5.º Que D. Ramón María Lobo, que suscribe la instancia, es secretario general de la 'Compañía del Ferrocarril Central de Aragón' y se halla autorizado por el Consejo de administración de la misma para promoverla.

6.º Que la nueva Compañía acepta en todas sus partes dicha transferencia, obligándose para con el Estado en los mismos términos, y con las mismas garantías, al cumplimiento de las condiciones estipuladas al otorgarse la concesión del ferrocarril de que se trata;

Y considerando que se han cumplido por parte de ambas Compañías las condiciones impuestas en la Real orden del 10 de Diciembre de 1895, que autorizó a la 'Société générale pour favoriser l'industrie nationale', para transferir su concesión:

S.M. el Rey (q. D . g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tendido a bien disponer que se acepte la transferencia verificada, y que, como consecuencia, se considere en adelante como concesionaria del ferrocarril de Calatayud al puerto del Grao de Valencia por Teruel y Segorbe, a la 'Compañía del Ferrocarril Central de Aragón'.

De orden del Sr. Ministro lo digo a V.S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.S. muchos años. Madrid 13 de Enero de 1896.- El director general, E. Ordóñez.- Señor ingeniero jefe de la división de ferrocarriles del Este”.

En virtud de esta disposición ministerial, la concesión de nuestro ferrocarril había pasado de la “Compañía general belga” a la “Compañía del ferrocarril Central de Aragón”. El Consejo de administración de la nueva Compañía se constituía en la siguiente forma:

Presidente, D. Segismundo Moret; vicepresidente, D. José Devolder; vocales: D. José Gutiérrez Agüera, D. Carlos Castel, D. Víctor Stocler, D. Juan J. Ballester, D. Eduardo Despret, D. N. Sierges y D. N. Trese; secretario general, D. R. M. Lobo.

Posteriormente entraron a formar parte del Consejo los Sres. duques de Ripalda y Gobantes Azcárraga, más tres belgas cuyos nombres no conocemos.

La primitiva Compañía concesionaria, es decir, la belga, se apresuró a formar una Sociedad de construcción que se titulaba “Société anonyme de construction de chemins de fer en Espagne”, cuyo domicilio social estaba en Valencia. Se formó con capital suficiente y garantías incuestionables para llevar a cabo en el período legal la ejecución de la línea.

Cuando hubo terminado este contrato, dio el último paso para la organización de su pensamiento constituyendo una Sociedad española, a cuyo Consejo, como nueva garantía para el país, llevó a personas que, representando las provincias interesadas, significaban por su sola presencia en el Consejo la seguridad más absoluta del cumplimiento de sus aspiraciones y de la satisfacción de sus deseos.

La Sociedad concesionaria, llamada del Ferrocarril Central de Aragón, seguía diciendo el Sr. Moret, se había constituido con un capital de 20 millones de pesetas, suscrito en firme por la Sociedad general belga y con la consiguiente facultad para emitir obligaciones si lo creyera necesario.

Cuando en el concurso se le adjudicó la línea, se tuvo en cuenta, según el acta, su gran autoridad financiera, pero de esta autoridad no quedó más realidad que la fianza de dos millones de pesetas. Todo lo demás sería garantía puramente moral.

Pues bien, no sólo subsistía toda aquella garantía moral, sino que por una escritura pública firmada en Bruselas, legalizada en el consulado de España y traducida en el Ministerio de Estado, la Sociedad concesionaria se comprometía a suscribir 39.900 de las 40.000 acciones creadas, siendo suscritas las otras 100 por dos personas de absoluta y completa garantía para todo del mundo.

Se había hecho efectivo el 25 por 100 del valor de las acciones, ingresando en la caja de la Compañía por este concepto cinco millones de pesetas.

Estudiados ya los trozos de Calatayud a Daroca, de Segorbe a Sagunto y de Sagunto a Valencia; presentados los proyectos respectivos; aprobados en parte por la división del Este y sujetos a replanteo y confrontación en la otra, en todo el mes de Enero, podrían iniciarse los trabajos de Calatayud a Villafeliche y desenvolver los ya iniciados entre Segorbe y Sagunto, y que en el de Febrero podrían abordarse los de la sección Sagunto-Valencia, y en el mismo empezar a desembarcar el material fijo, cuya adquisición no había podido hacerse hasta obtener la aprobación de los ingenieros del Gobierno, cuyo trabajo, no había sido ni fácil ni escaso.

DESARROLLO DE LAS OBRAS

Ultimado ya el replanteo entre Segorbe y Sagunto, y hechos los estudios de Sagunto al Grao de Valencia, se conocían ya las estaciones que habría en estos trayectos y las distancias respectivas (en kilómetros), que eran las siguientes: Segorbe (113,800); Soneja (121,900); Algar (127,800); Torres-Torres (131,000); Estivella (140,600); Sagunto (145,000); Puzol (152,300); Puig (154,700); Masamagrell (157,000); Albalat (160,400); Meliana (162,700); Alboraya (165,400); Valencia (169,000); Grao (173,700).

Agregando a estos 173,700 kilómetros de Teruel al Grao los 129 de Calatayud a Teruel, resultaba que la nueva línea tendría una longitud de 302 Kilómetros y 700 metros.

Los 32 km de Segorbe a Sagunto estaban divididos en cuatro trozos de construcción y adjudicadas las obras a los siguientes contratistas:

- Desde el km 114 al 121,500, al contratista D. Indalecio Torcal.
- Del 121,500 al 126, a D. Gustavo Bovio.
- Del 126 al 131, a M. Noirot.
- Del 131 al 145, a D. Luis Vallino.

En estos trayectos estaban explanados los 6 km. comprendidos entre Gilet y Estivella y terminadas las alcantarillas. En este trozo había cuatro puentes. El mayor de todos cercano de Gilet tenía ya terminado el arco central y muy adelantados los laterales. Frente a Albalat había otro puente de dos arco y las obras llegaban ya a las

bóvedas. A cien metros de distancia había otro puente en construcción, de tres arcos, seguido de un terraplén de gran altura, y por último, cerca de Estivella había otro puente de un solo arco que estaban ya terminando.

El trayecto de Segorbe a Sagunto quedaría terminado antes de cinco meses.

Entre Calatayud y Daroca habían comenzado también las obras con dos brigadas, y se anunciaba un mayor impulso para dentro de pocos días.

La Justicia en su número del 11 de Febrero de 1896, decía así:

“La primera reforma que encuentra el visitante es la del camino que conduce a aquel lugar; en pocos días, de una senda estrecha y peligrosa se ha hecho una vía segura y suficiente para que puedan realizar sin dificultad sus viajes los carros de transporte de materiales, que circulan con la frecuencia que puede suponerse, dado el impulso que se viene imprimiendo a los trabajos.

La que dejamos en nuestra última visita pequeña trinchera en el túnel núm. 1, ha tomado grandes proporciones, hasta el extremo de hallarse ya iniciados los trabajos de perforación. También se ha extendido mucho el gran terraplén a la salida de dicho túnel, y numerosa brigada se ocupa en el acopio de las tierras sobre las que se ha montado vía para el servicio de vagonetas.

Encontramos la desviación del Jiloca sumamente adelantada; lo que era surco apenas perceptible, se ha hecho cauce profundo de unos doscientos metros de longitud por ocho o diez de anchura, por lo que ha de correr muy en breve el río que se desliza a poca distancia por su lecho natural.

En esta interesante obra hay ocupados obreros en número de 200 aproximadamente. Aparecen confundidos hombres y niños, los primeros dedicados a la excavación y los otros al transporte de las tierras en carretillas.

Como novedades podemos mencionar las obras ya comenzadas hace unos cuantos días, de los túneles 3 y 4. El primero ha sido atacado por las dos bocas. Como precisa vadear el río para llegar hasta él, nos vemos precisados a contemplar las obras a distancia, so pena de verificar una operación que no permite la escasez de tiempo. A unos cien metros vimos los jirones de la pólvora que despiden los barrenos, pegados un momento en la montaña, hasta disiparse para dejar apreciar el movimiento de las brigadas que cargan las vagonetas con celeridad.

El mismo espectáculo se divisa en la primera boca del túnel número 4. En éste se ha practicado algo de galería; la trinchera es menos alta pero larguísima, y es el sitio donde el terraplén forma extenso trozo sobre el que también se han montado raíles para las vagonetas.

Como podrá apreciarse, el trabajo cunde, pues es preciso añadir a lo descrito los barracones que se construyen, muchos de los cuales ya están casi terminados, para fraguas, almacenes de herramientas y otros servicios análogos, aparte de las casucas destinadas a cantinas, propiedad de particulares a quienes guía una mira industrial, cuyos pequeños edificios se asientan a ambos lados del río en las faldas de los montes que forman el estrecho.

Con tales antecedentes no es de extrañar que en Villafeliche se hagan lenguas de la actividad de la empresa, notablemente secundada por el actual contratista, y que se escuchen los optimismos que inspira la realidad del presente, de labios que siempre articularon la duda. Cuando admirábamos el buen aspecto que ofrecen aquellos cientos de hombres que socavan la tierra dura y prenden la mecha que pulveriza la entraña de la roca, nos explicábamos la cara de pascua de las gentes curiosas que discurrían alegremente por las veredas, atraídas por la novedad del espectáculo. En



Mr. Devolder.

las caras de aquellos buenos vecinos de Villafeliche, poseídos del bullicio de la satisfacción, nos pareció ver dibujada la sonrisa del país.”

A continuación se muestran los retratos de aquellos señores que hicieron trabajos meritorios a favor de esta línea, bien haya sido desde las columnas de la prensa periódica, por su representación en Cortes o como ingenieros:

Mr.Devolder:

Mr. Devolder, miembro en la Junta directiva de la “Sociedad general para favorecer la industria nacional”, en Bélgica, nació en Bruselas en 1842.

Dedicado a la carrera de derecho, terminó sus estudios en 1864, fue nombrado abogado de la audiencia de Bruselas y elegido en 1880 miembro del Consejo de la Orden.

Figurando en la vida activa de la política y dotado de condiciones oratorias de primer orden, fue nombrado para desempeñar la cartera de gracia y justicia en el ministerio presidido por el ilustre Beernaert y la desempeñó desde Octubre de 1884 hasta el mismo mes de 1887, en cuya fecha pasó a ocupar el Ministerio más importante, del Interior o Gobernación, hasta Septiembre de 1890.



Mr. Hermes.

En 1890 fue nombrado por S. M. el Rey de los belgas vicepresidente del Consejo Superior del Estado independiente del Congo.



Mr. Stoclet.

La “Sociedad general para favorecer la industria nacional”, primitiva concesionaria de nuestro ferrocarril, lo eligió miembro de su Dirección General en Diciembre de 1890.

Mr. Hermes:

Fue el primer ingeniero que tuvo la Compañía concesionaria en la sección de Calatayud a Teruel. Carecemos de datos biográficos suyos.

Mr. Stoclet:

MR. Víctor Stoclet nació en Bruselas en 1843.



D. Juan Navarro Reverter.

Estudió la carrera de ingeniero en la “Escuela de Artes y Manufacturas” de Lieja, obteniendo el título correspondiente en 1865.

Desempeñó el cargo de secretario “Gran Central Belga” y de otras Sociedades de construcción y explotación de caminos de hierro.



D. Cristóbal Lahuerta.

En 1880 fue elegido miembro de la dirección de la “Sociedad general para favorecer la industria nacional”, y en este puesto se dedicó especialmente a la construcción y explotación de las diferentes líneas de ferrocarril que la expresada Sociedad tuvo a su cargo.

D. Juan Navarro Reverter:

El Excmo. Sr. D. Juan Navarro Reverter, ministro de Hacienda y diputado a Cortes por Segorbe era uno de los que más han trabajado para conseguir la ley, que era garantía firme de la construcción de nuestro ferrocarril. Su valiosa cooperación no se



D. Constantino Arnau.

paralizó un sólo momento, y en lo sucesivo estuvo llamado a ejercer una gran influencia en la marcha de la sociedad concesionaria.

D. Cristóbal Lahuerta:

Era uno de los veteranos de la defensa de nuestro ferrocarril deseado. Nació el Sr. Lahuerta en la ciudad de Albarracín, y muy joven entró al servicio de la Compañía de los ferrocarriles del Mediodía, tomando activa parte en las obras de construcción de la línea de Madrid a Zaragoza, llegando a ser Jefe de Sección de Vía y Obras, cargo bien merecido por sus méritos y servicios.

El Sr. Lahuerta hizo brillantes campañas en defensa de nuestro ferrocarril, principalmente en la prensa en Calatayud. En sus notables escritos reveló siempre sus grandes conocimientos en la materia y su entrañable cariño a la provincia de Teruel donde nació.

D. Constantino Arnau:

Era un demócrata regionalista, cuya idea respecto al porvenir de España se inspiraba en las tradicionales glorias de la antigua Corona de Aragón, cuya prosperidad consideraba imprescindible para la realización de sus constantes esperanzas. Y tomando por base para el desarrollo de la riqueza nacional los ferrocarriles del desheredado Bajo Aragón, en su infatigable propagandística desde el 16 de Diciembre de 1878, en cuya noche memorable se celebró en Teruel la reunión magna de representantes de los pueblos comprendidos en el plano del ferrocarril Calatayud-Teruel-Sagunto, mereciendo más tarde por sus loables hechos el calificativo de centinela saguntino, que sancionó con entusiasta sinceridad la prensa periódica.

Su propósito inquebrantable consistía en que fuera un hecho la construcción del llamado ferrocarril Central de Aragón. Su sistema conducía a obtener la más firme garantía de los constructores para la seguridad del país, y como compensación a



D. Darío Pérez.

éstos, toda la protección en todos sentidos posible, para que llegaran con facilidad al cumplimiento de su contrato. A este juramento de su fuero interno se ciñó siempre su procedimiento con ejemplar abnegación y valor, tanto que en algunos momentos sintió con resignación la injusticia de que se le tuviera por extranjero.

Los destellos de su segunda campaña, digámoslo así, la más importante, brillaron el 15 de Junio de 1895 en el salón capitular del Municipio de Sagunto, en el banquete solemne celebrado a la llegada de los ingenieros belgas presididos por el honorable



D. Antonio Jalón.

Mr. Arnould Foquet, delegado de la "Société générale pour favoriser l'industrie nationale".

Desde aquel día publicó en periódicos y revistas más de trescientos artículos que merecieron pública aprobación por su oportunidad, levantado espíritu, galanura de su estilo y castizo lenguaje al servicio del país, aportando la general opinión a favor de la Sociedad concesionaria.

D. Darío Pérez:

Prestó muy valiosos servicios en el periódico *La Justicia* de Calatayud, que dirigió con singular acierto. Orador elocuente y escritor abundante y correcto, tuvo condicio-



D. Manuel Tello.

nes verdaderamente envidiables, puestas siempre al servicio de los intereses generales del país.

La compañía concesionaria quiso premiar sus servicios con un empleo retribuido, aunque no tanto como se merecía por sus méritos y servicios.

D. Antonio Jalón:



D. José Garcés.

A las órdenes inmediatas del ingeniero Sr. Martí, y como ayudante de Obras Públicas afecto a la División del Este, figura D. Antonio Jalón.

Desde que ingresó en el Cuerpo al que tan dignamente perteneció prestó importantes servicios en la provincia de Teruel, primeramente en la jefatura de Obras públicas de la provincia, después en la construcción del ferrocarril de Puebla de Híjar a Alcañiz y por último en el de Calatayud a Teruel, Sagunto y Valencia.



D. Francisco de Asís Pacheco.

El Sr. Jalón no se limitó al cumplimiento de sus deberes profesionales. Fue más que eso, pues cooperó activamente en los difíciles trabajos preparatorios que fue preciso realizar hasta conseguir la ley vigente de concesión.

D. Manuel Tello:

Era aragonés de nacimiento, pues nació en Zaragoza en 1854, donde hizo sus primeros estudios, trasladándose después a Valencia, donde fundó la revista profesional que lleva por título *El Agente ferroviario español*, donde publicó muchos artículos relacionados con nuestro ferrocarril, con la competencia que le permitían su ilus-



D. Francisco Santa Cruz y Pacheco.

tración y su práctica en estos asuntos, pues desempeñó cargos importantes en empresas ferroviarias.

D. José Garcés:

Nació en Valencia, donde cursó con gran aprovechamiento la carrera de Medicina, que ejerció siempre en la provincia de Teruel, a la que profesaba singular afecto. Era periodista por temperamento, y alternando con las recetas, publicó periódicos y escribió mucho y bueno en favor de nuestro ferrocarril, pudiéndose afirmar que fue uno de sus apóstoles, pues fue de pueblo en pueblo haciendo activa y provechosa propaganda.



D. Ramón García.

D. Francisco de Asís Pacheco:

Diputado por Sagunto, formó parte de la comisión del Congreso encargada de emitir el dictamen que sirvió de base para la ley de concesión.

El Sr. Pacheco, que era jurisconsulto muy notable, era también peritísimo en asuntos económicos.

Todo esto, y su larga experiencia parlamentaria hicieron que su cooperación fuera muy provechosa en todos los trabajos que se realizaron para conseguir la ley que nos aseguró la construcción de nuestro deseado ferrocarril.

D. Francisco Santa Cruz y Pacheco:

Fue uno de los primeros que trabajaron en favor del ferrocarril.



D. Tomás M. Ariño.

Diputado, senador, ministro y presidente del Senado tuvo influencia bastante para conseguir la realización de muchas de sus aspiraciones. Sin embargo, hasta diez años después de su fallecimiento no comenzaron las obras de nuestra vía férrea. Esto no quiere decir, como algunos suponen, que pusiera poco empeño en este asunto; probaría tal vez las grandes dificultades que hubo que vencer. De todos modos, nosotros cumplimos un deber recordando hoy los trabajos hechos por el Sr. Santa Cruz y Pacheco para conseguir que el ferrocarril fuera incluido en la red general.

D. Ramón García:



D. Dionisio Zarzoso.

Era uno de los turolenses que más honraban al país, por sus grandes merecimientos.

Nación en Villafranca del Campo. Hizo sus estudios de ingeniero de caminos, canales y puertos, revelando desde los primeros momentos sus especiales actitudes para el cultivo de las ciencias.



D. Manuel Ballesteros y Contín.

Con relación al ferrocarril que nos ocupa era autor del Proyecto de Teruel a Sagunto.

Como ingeniero, prestó al país grandes servicios.

Fue diputado a Cortes.

D. Tomás M. Ariño:

A su iniciativa de diputado se debieron los primeros trabajos realizados, que dieron por resultado la ley de concesión vigente.



D. Federico Andrés.

Cuando todos consideraban prematuro ocuparse de este asunto, por no estar caducada la concesión anterior, el Sr. Ariño reunió a sus compañeros de diputación y se tomaron acuerdos.

Después, en la Comisión del Congreso encargada de emitir dictamen, y fuera de la Comisión, trabajó con tanto empeño como el que más, demostrando, como siempre que era un celoso defensor de los intereses del país que le otorgó su representación.

D. Dionisio Zarzoso:

Era director del decano de los periódicos turolenses, *El Eco* de Teruel, y antes había dirigido con singular acierto el *Diario de Teruel*.



D. Santiago Contel y Marqués.

Durante los últimos veinte años, el tema principal de uno y otro periódico fue constantemente el mismo: el ferrocarril. No se puede decir que libró batallas, pues todo su esfuerzo fue confiado a una sola, a conseguir la deseada vía férrea.

D. Manuel Ballesteros y Contín:

Tres veces diputado a Cortes por el distrito de Daroca, uno de los más favorecidos por nuestro ferrocarril, tuvo ocasión el Sr. Ballesteros de intervenir en cuantos trabajos parlamentarios se realizaron durante los últimos quince años hasta conseguir la actual ley de concesión.

Formó parte de casi todas las comisiones nombradas que no fueron pocas, y en todas demostró gran celo y no común inteligencia.



D. Luis Martí y Correa.

De su interés por cuanto redunda en beneficio del país que tantas veces le dio su representación, era buena demostración el verdadero cariño que le profesaban en todos los pueblos del distrito de Daroca.

D. Federico Andrés:

Otro periodista de cuerpo entero. Dirigía *El Heraldo de Teruel*.

De su fuerza de voluntad se tendría idea aproximada sabiendo que consiguió crear y sostener en Teruel, durante algunos años, un Ateneo artístico, científico y literario. Por su iniciativa se verificaron concursos y certámenes de resultados brillantes.

D. Federico Andrés cultivó con provecho las ciencias exactas, licenciándose después en Filosofía y Letras.

Era entusiasta regionalista, y la provincia le debe no pocos trabajos de verdadero mérito.

D. Santiago Contel y Marqués:

Una vida entera, una fortuna, una actividad sin límites y una poderosa inteligencia consagradas al desenvolvimiento de los intereses materiales de la provincia.

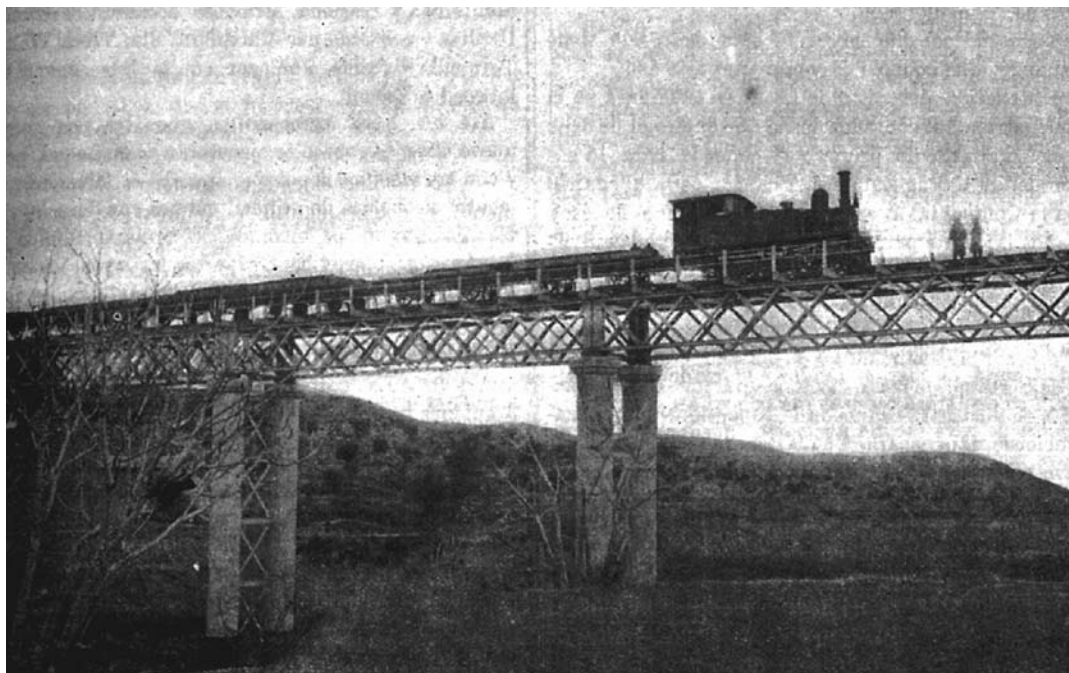
Todo eso representó D. Santiago Contel. Con su nombre y con el seudónimo de Anitorgis escribió tantos artículos, que con ellos podrían formarse muchos y abultados volúmenes.

Su defensa de los carbones de Utrillas era verdaderamente notable. Gastó una fortuna defendiendo los verdaderos intereses del país. Otros las ganaban aprovechando esos sacrificios.

D. Luis Martí y Correa:

La inspección oficial de las obras del ferrocarril en construcción correspondía a la División del Este, que tenía su residencia en Barcelona.

Ingeniero de esa división, encargado de inspeccionar las obras de la sección de Teruel a Valencia, es D. José Martí.



El Sr. Martí tenía bien probada su competencia en esta clase de obras, pues desde que salió de la escuela de su Cuerpo, podría decirse que no se dedicó a otra clase de trabajos que no fuera la construcción de ferrocarriles.

EL FERROCARRIL CENTRAL

Se leía en la prensa regional que continuaban las expropiaciones en toda la línea y que se trabajaba en los túneles de Villafeliche y en algunas obras de fábrica cerca de esos túneles y entre Torres-Torres y Segorbe. En los extremos de la línea no se habían hecho expropiaciones, y por consiguiente no había trabajos de ninguna clase que permitieran abrigar la esperanza de que se pondría en explotación sección alguna; ni siquiera la de Sagunto a Segorbe, que tantos beneficios habría de reportar a la Compañía concesionaria y tantas ventajas a las comarcas interesadas.

La Compañía concesionaria venía obligada a construir esta línea en el plazo de cinco años habían transcurrido tres. Estaban en explotación los 31 kilómetros y 100 metros que separaban a Sagunto de Segorbe. Faltaban por explotar 268. Estaban muy adelantadas las obras de Calatayud a Daroca y se había trabajado bastante entre Segorbe y Sarrión. En los 150 kilómetros que hay de Daroca a Sarrión no se había hecho obra alguna.

Tampoco se tenía noticia de lo que se proponía hacer la Compañía entre Sagunto y Valencia para dar cumplimiento a la ley de concesión, punto éste de la mayor importancia.

El *Eco de Teruel*, que agotados todos los adjetivos encomiásticos, publicó un extenso y detallado artículo reseñando con plausible imparcialidad, no sólo el estado de las obras sino también el valor del material fijo y móvil acumulado y terminó con el siguiente párrafo:

“Según el resultado de los datos anteriores, la Compañía no ha cumplido con las condiciones de la concesión; incumplimiento en nuestro concepto de poca entidad, si trata de subsanarlo dando comienzo durante este mes a las obras comprendidas entre Daroca y Sarrión; pero si desgraciadamente no es así, el país, y por lo tanto sus representantes, sin eliminar de entre éstos a los que tiene la Compañía como consejeros, deben exigir a ésta el exacto cumplimiento del compromiso adquirido y si fuera necesario llegar a un extremo, lo que de veras lamentaríamos, a la Diputación provincial de Teruel corresponde tomar la iniciativa y en prevención de lo que pudiera suceder, no estaría de más nombrar a una Comisión facultativa que mediante una Real Orden pudiera intervenir con el personal correspondiente de la División en la toma de datos necesarios para hacer la liquidación de lo ejecutado durante los tres años transcurridos; cuyos datos le servirían para obrar sobre seguro, en el caso de ser cierta la no continuación de las obras entre Daroca y Sarrión, como asegura el Sr. Fouquet, Ingeniero jefe de la construcción; pronosticó que a pesar de su buen origen, no nos atrevemos a darle crédito”.

Otro periódico de Teruel, *La Opinión*, expresó:

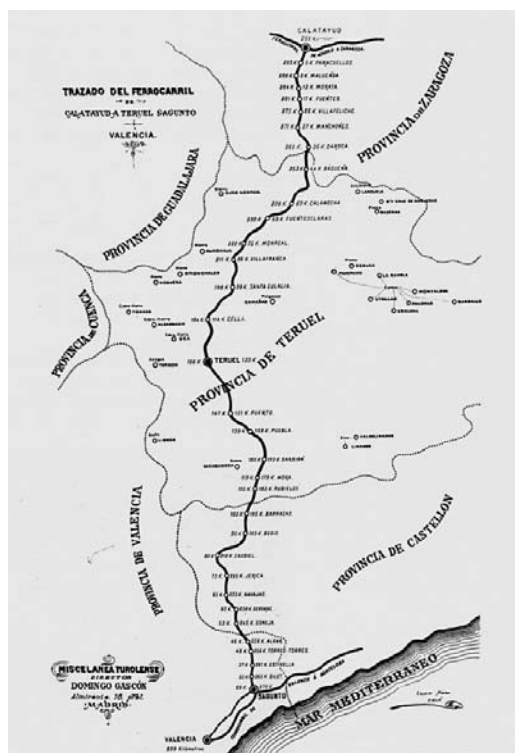
“Pero acaban de transcurrir tres de los cinco años del plazo para la construcción, y apenas están en explotación los 30 kilómetros y terminándose otros tantos, cuando la línea tiene una extensión aproximada de 220 kilómetros, y por este camino es difícil que la empresa cumpla con sus compromisos de terminar la construcción y de poner la línea en estado de explotación dentro del término voluntariamente aceptado por ella, al presentar su proposición en el concurso.

Hemos dicho que por el camino que hoy va el asunto es difícil que la empresa termine su compromiso dentro de los cinco años; pero nos hemos guardado muy bien de decir que fuera imposible, porque realmente no lo es ni mucho menos.

Adelantadísimas las obras hasta Sarrión, que son 60 kilómetros más, y adonde podría llegar la locomotora, a quererlo la empresa, en un término relativamente corto, pues que personas peritas aseguran que podría hacerse este servicio al país dentro de este mismo año de 1898, y teniendo en cuenta que el resto del trazado, o sea la zona que media entre Sarrión y Daroca, es en la que apenas tiene que hacerse obra alguna de importancia, es evidente que la empresa se halla en condiciones de poder cumplir con su compromiso en el término de los cinco años”.

A 15 de Enero de 1901 no estaba terminada la construcción de este ferrocarril, pero ya podía decirse que estaba asegurada por completo.

La Compañía concesionaria no cumplió sus compromisos dentro del plazo legal, y hubo necesidad de concederle una prórroga y aún sería preciso concederle otra. La explotación de las secciones ya terminadas no se hizo en la forma a que obligaba el pliego de condiciones, causándole al país perjuicios y molestias sin cuento.



Los concesionarios encontraron fácilmente la influencia que necesitaban para poder fijar su atención, más que en el cumplimiento de los deberes contraídos, en las conveniencias de su negocio.

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.

En rigor de verdad, el país tenía bien poco que agradecerles. Ni en las expropiaciones ni en las modificaciones del trazado ni en ninguna ocasión se cuidaron de otra cosa que no fuera su conveniencia, aunque al país le causaran perjuicios de gran consideración. Dígalo sino la variante introducida en la huerta de Teruel.

Cuanto se refiere a la explotación en general de la línea estaba, al parecer, en el mayor abandono. Todo indicaba que sólo se perseguía el negocio de la construcción, dejando a otros el cuidado de la futura explotación general de la línea.

De todos modos, la provincia de Teruel estaba unida a la red general de ferrocarriles en el primer año del nuevo siglo, habiendo tenido la desgracia de ser la última de las provincias españolas en disfrutar de ese beneficio.

Al fin, el día 28 de Junio de 1901 se inaugura el tramo Puerto Escandón-Calatayud, con lo que la línea queda finalizada, si bien no está en pleno funcionamiento hasta 1903.

Sin embargo, para junio del año siguiente el puente del ferrocarril que pasaba sobre el río Pancrudo en el término municipal de Luco de Jiloca se hundió provocando la muerte a varias personas, entre ellas un ingeniero de la propia obra, que había estado trabajando en ese lugar, salvándose los dos maquinistas.



Poco después fue reparado, dándole una estructura de aspecto eifelense muy común en la época. Por aquel tiempo era la empresa de fundiciones AVERLY la encargada de este tipo de trabajos pero según datos consultados, ésta no fue una de sus obras.

Para 1920, el capital nominal de la compañía es de 61 millones (de los que 57 están desembolsados), pero sólo diez en acciones ordinarias, otros tantos en privilegiadas y 16 en obligaciones; el resto, éste si desembolsado íntegramente, eran los 25 de subvención. Casi un cincuenta por cien de los dos tipos de acciones pertenecían aún a la compañía belga, presidiendo ahora el consejo Félix Suárez Inclán junto al barón León Janssen, J. Sánchez de Toca, el conde de Albay, el marqués de Lema, Enrique Gadea y Pablo de Rózpide como administrador-delegado (véase apéndice A).

En los años 20 se pretende, para las naranjas valencianas la utilización de la vía Central de Aragón-Calatayud-Casetas-Hendaya, que no perjudicaría en nada el tráfico que, en la actualidad, se hace por Cerbère, pues si bien derivarían algunas de las expediciones que hoy salen por esa frontera de Port-Bou, en cambio aumentaría el tráfico para las expediciones de Europa Central y Este de Francia. Claro que en esa fecha aún no se había terminado la línea de Canfranc ni se había acometido el enlace Zaragoza-Teruel-Valencia por Caminreal, lo que, sin embargo, ya estaba en mente. La línea Zaragoza-Caminreal se inaugura el 2 de Abril de 1933, abreviando notablemente el tráfico y, en cierto modo, dejando como secundario el tramo Calatayud-Caminreal.

Precisamente, en 1933 la Compañía del Central de Aragón pasa a vincularse a la del Norte aunque por el momento como administración independiente.

Al final del período de total independencia, las inversiones –que en 1931 habían alcanzado 76,3 millones (de ellos 56,3 en obligaciones)– dan excelentes resultados a la nueva adjudicataria, la Compañía del Norte. Según su memoria relativa a 1934, sin embargo, la composición del capital había cambiado muy sensiblemente: es ahora de 14,3 millones en obligaciones y 75 millones de acciones del Central, principal capítulo de la Compañía. La situación es problemática, pues los beneficios, que son la mayor parte de los obtenidos en total, alcanzan tan sólo 138.388,78 pesetas, por lo que el Central de Aragón, para atender a los dividendos de sus acciones, echó mano de sus fondos de previsión.

En un último episodio, de gran resonancia, fue la huelga de trabajadores del Central en Mayo-Junio de 1936, casi en vísperas del comienzo de la Guerra Civil: pedían la anulación del contrato de trabajo, disminución del número de temporeros convirtiéndolos en fijos, que se cumpliera la ley sobre los obreros separados por las huelgas y, un sueldo mínimo de ocho pesetas diarias. La huelga muy dura por la negativa empresarial a negociar, suscitó numerosas adhesiones de otros sectores obreros.

Pero la gran causa que llevó al cierre el tramo Caminreal-Calatayud fue la construcción del tramo de línea que une Cariñena con Caminreal y pese a las protestas de las gentes de la línea de San Martín del Río a Fuentes Claras, en Enero de 1985 se cerró al tráfico el tramo Caminreal-Calatayud. En el Apéndice B se puede observar el último estudio que se hizo sobre esta línea en el año 1945.

EL CENTRAL DE ARAGÓN

Nació siendo el ferrocarril que va de Valencia a Calatayud, terminado en Agosto de 1901, y acabó completado con la rama que deriva en Caminreal, hasta Zaragoza. Con ello, a los 295 kilómetros iniciales se añadieron los 123 de la desviación aludida, en servicio desde Marzo de 1933. Sumaban así 418 kilómetros los de esta pequeña red cuando la compañía que lo construyó y explotó cesó en sus funciones, al crearse la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Los capitalistas que intervinieron en el Valencia-Calatayud eran belgas. Trajeron a finales del siglo pasado su personal de técnicos y administrativos para la construcción. La terminaron en la fecha citada, de 1901, y fijaron el domicilio de su estado mayor en Valencia, planta alta del edificio de la estación, situada a la izquierda del Turia, que durante muchos años se conoció entre la gente de la capital levantina por la estación churra.

El perfil de la línea en algunos puntos es duro. Tiene que subir el puerto de Escandón y hacer frente luego a otras rampas menores. Esto explica el empleo de locomotoras Garrat para la tracción de los trenes, a fin de conseguir gran peso adherente. Fue el único de los ferrocarriles españoles que las empleó, y aún perduran, construidas el año 1931 por la Euskalduna de Bilbao. Antes de ellas, las locomotoras más pequeñas, eran de origen belga.

La parte de Caminreal a Calatayud discurre por mejor terreno, menos accidentado, porque el camino sigue el curso del río Jiloca. Tanto en ella como en el resto de lo antiguo, hasta Valencia, se emplearon para la vía traviesas metálicas excepcionales en los ferrocarriles españoles. La compañía de los ferrocarriles de M.Z.A. las encargó en el comienzo de su vida sin resultado, al parecer, porque no pasó del ensayo. Su empleo viene de tiempo antiguo, y con diversos tipos uno de los cuales fue adoptado a fines del siglo pasado por el estado belga de cuyos ferrocarriles tomaron, sin duda, los que crearon el Central de Aragón. Fue este empleo de la traviesa metálica una característica, como después las de las locomotoras Garrat, de este ferrocarril levantino aragonés.

La línea Caminreal-Zaragoza fue terminada en Marzo de 1933, pero hasta Abril no se celebraron las fiestas de su inauguración, que fueron lucidas y tuvieron su base en una invitación de las Diputaciones de Huesca, Zaragoza y Teruel, y sus respectivos Ayuntamientos, a las autoridades y fuerzas vivas valencianas, para que recorrieran el nuevo ferrocarril y visitarán la ciudad de la Virgen del Pilar. El domingo 2 de Abril, en el expreso de circulación regular llegaron a Zaragoza los invitados, con la miss Valencia y la fallera mayor de ese año. Fueron recibidos calurosamente, y en el Ayuntamiento se les ofreció brillante recepción y lo que hoy se llama un vino español. Por la noche función de gala con la espléndida voz de Marcos Redondo cantando una zarzuela. Al día siguiente circuló un tren especial hasta Canfranc, con regreso el mismo día, para asistir al siguiente a un gran banquete en el Gran Hotel. Los Escoriaza, el Vizconde y Don Manuel tomaron parte activa en los agasajos, y las esperanzas de entonces estaban puestas en la nueva frontera de Canfranc, en relación con la exportación naranjera y otros tráficos, con una aspiraciones que luego la realidad no confirmó.

Con su vida independiente, el Central marchaba bien y pasó por buenos momentos. Al quedar sujeto a la Compañía del Norte, su dirección, que antes estaba en Valencia, fue trasladada a Madrid, y en un piso de la calle Arlabán, en el edificio del Banco de Bilbao, estuvo instalada unos años, mientras el mando secundario seguía en Valencia, en aquella estación churra, tan popular en su barrio.

CONCLUSIONES

En 1869 se publicó el primer informe sobre esta línea, iniciándose así un proceso que resultó un auténtico embrollo. No olvidemos que hicieron falta más de veinte años para la realización del proyecto, a cargo de diversas compañías extranjeras, puesto que ninguna de nuestro país fue capaz de acometer la citada obra.

No fue hasta 1887 cuando salió el proyecto a concurso en *La Gaceta*, si bien fue un fracaso total. Al año siguiente, sólo cuando se amplió el trazado hasta el Grao Valenciano, obtuvo Mr. Greenhill, a cargo de la Presser y Compañía, la citada concesión. El presupuesto total era de 17.700.000 pesetas, contando con seis meses para comenzar los trabajos y un plazo de cinco años para concluir los mismos. Se esperó a seis días antes de que se cumpliera el primer semestre, para la inauguración oficial, a pesar de que ésta fue sólo un espejismo.

En 1891 se traspasó la compañía a Mr. Comte. Los diputados insistían en la caducidad de la concesión debido a que los trabajos estaban paralizados. Ésta no tuvo lugar, y en este mismo año comenzaron las obras en Segorbe y Sagunto. Aún así los diputados siguieron reclamando la caducidad de la misma.

En 1893 caducó finalmente la concesión, siendo insignificantes los trabajos realizados hasta el momento. Dos años después salió de nuevo a concurso, y fue Mr. Devolder, a cargo de la *Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, con un presupuesto de 25 millones, quien adquirió la nueva concesión. Ese mismo año comenzaron las obras en Gilet.

En 1896 la *Compañía Central de Aragón*, presidida por Moret, crea la *Société anonyme de construction de chemins de fer en Espagne* con sede en Valencia, con un presupuesto de 20 millones, puesto que cinco millones ya habían sido depositados en la caja de la Compañía, y comenzó la construcción de la línea en Calatayud.

A comienzos de 1901 no está terminada la obra, pero está asegurada su construcción. A mediados del año se inauguró el tramo Puerto Escandón-Calatayud; pero, no será hasta 1903, y tras hacer uso de dos prórrogas, cuando la línea esté ya en pleno funcionamiento.

Los belgas vinieron por los 25 millones de la concesión, y a colocar el material fijo y móvil que tenían almacenado en sus depósitos de Bélgica. Además, en las

expropiaciones sólo se vieron motivados por intereses personales, económicos, y no por lograr un mejor trazado de la línea.

R 40584

Compañía del Ferrocarril Central de Aragón

SUSCRIPCIÓN PÚBLICA
de 40.000.000 de pesetas en 80.000 obligaciones 1.ª hipoteca
de Caminreal a Zaragoza, 5 por 100, efectuada el día 24 de
noviembre de 1927.

CUENTA DE PUBLICIDAD

JUSTIFICANTES

Madrid, diciembre de 1927

COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON

El jueves próximo, día 24, se abre

SUSCRIPCION PUBLICA

de 80.000 obligaciones hipotecarias, de 500 pesetas cada una, emitidas por la COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON, con la denominación de

OBLIGACIONES 1.ª HIPOTECA, DE CAMINREAL A ZARAGOZA

Interés anual: 5 por 100, pagadero por trimestres vencidos en 15 de Marzo, 15 de Junio, 15 de Septiembre y 15 de Diciembre. El primer cupón a pagar es el de 15 de Diciembre próximo.

Con el fin de construir la línea de Caminreal a Zaragoza (116 kms.), subvencionada por el Estado con pesetas 31.411.700, se han creado dichas obligaciones, que se ceden al

TIPO DE 96 POR 100

La suscripción se efectuará a título irreducible, pagándose al suscribir el importe de los títulos solicitados, y cerrándose en el momento de cubrirse.

Un importante grupo bancario, constituido por los Bancos URQUIJO, DE BILBAO, DE VIZCAYA, INTERNACIONAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SOCIEDAD ANONIMA ARNUS-GARI e HISPANO COLONIAL, han tomado en firme los 80.000 títulos indicados.

PUNTOS DE SUSCRIPCION

MADRID: Banco Urquijo, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Internacional de Industria y Comercio.

BARCELONA: Sociedad anónima Arnús-Gari, Banco Hispano Colonial, Banco Urquijo Catalán, Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.

BILBAO: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Urquijo Vascongado.

VALENCIA: Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.

ZARAGOZA: Banco de Bilbao.

La COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON tiene un capital de 20.000.000 de pesetas, y explota el ferrocarril de Calatayud a Sagunto y al puerto del Grao de Valencia, por Teruel y Satorbe (259 kms.). Solamente tiene en circulación 18.210 obligaciones de 500 pesetas, con interés de 4 por 100.

Durante el último quinquenio, la explotación del ferrocarril presenta excelentes resultados, y desde 1922 a 1926, ambos inclusive, los productos pasan de 8.43 millones de pesetas a 9.69; los gastos, de 5.22 a 5.68; las cargas financieras, de 400.300 pesetas a 399.890; los beneficios, de 2.235 millones a 2.634, y el dividendo de las acciones ordinarias y privilegiadas, del 6 al 10 por 100. Estos beneficios, más los que legítimamente son de esperar de la línea de Caminreal a Zaragoza, alcanzan una suma tres veces superior a la anualidad que requiere la nueva emisión.

COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON

SUSCRIPCION PUBLICA

de 80.000 OBLIGACIONES 1.ª HIPOTECA DE CAMINREAL A ZARAGOZA, con interés anual de 5 por 100.

La COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON tiene un capital de 20.000.000 de pesetas en acciones ordinarias, privilegiadas y beneficiarias, explota actualmente el ferrocarril de Calatayud a Sagunto y al puerto del Grao de Valencia, por Teruel y Satorbe (259 kilómetros), y acaba de obtener por Real orden del ministerio de Fomento, de 22 de Septiembre último, la concesión de la línea de Caminreal a Zaragoza, de 116 kilómetros de longitud, subvencionada por el Estado con la suma de 31.411.706 pesetas.

La COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON tiene en la actualidad en circulación solamente 18.210 obligaciones de 500 pesetas, con interés de 4 por 100.

La explotación del ferrocarril durante el último quinquenio arroja los siguientes resultados:

AÑOS	Productos Pesetas	Gastos Pesetas	Cargas financieras	Beneficios	Dividendos	
					Ordinarias Por 100	Privilegiadas Por 100
1922.....	8.428.743	5.225.142	400.300	2.399.508	6	6
1923.....	8.334.880	5.434.511	399.100	2.642.362	7	7
1924.....	8.775.950	5.621.569	397.900	2.852.297	8	8
1925.....	9.171.511	5.415.426	401.650	2.355.628	10	10
1926.....	9.692.505	5.682.730	399.890	2.634.688	10	10

Estos beneficios, más los que legítimamente son de esperar de la línea de Caminreal a Zaragoza, alcanzan una suma TRES VECES superior a la anualidad que requiere la nueva emisión.

Para la construcción de dicho ferrocarril ha creado la del Central de Aragón

80.000 obligaciones de 500 pesetas.

con interés de 5 por 100 anual, pagadero por trimestres vencidos en 15 de Marzo, 15 de Junio, 15 de Septiembre y 15 de Diciembre, venciendo el primer cupón en 15 de Diciembre próximo, y amortizables a la par en setenta y cinco años, a partir de 1922, por sorteo semestral, en 15 de Marzo y 15 de Septiembre de cada año.

CONDICIONES DE LA SUSCRIPCION

Los 80.000 títulos han sido tomados en firme por los Bancos Urquijo, de Bilbao, de Vizcaya; Internacional de Industria y Comercio, Sociedad anónima Arnús-Gari e Hispano Colonial, los cuales los ofrecen al TIPO DE 96 POR 100, en suscripción pública, que tendrá lugar el día 24 del corriente mes.

La suscripción se efectuará a TÍTULO IRREDUCIBLE, pagándose al suscribir el importe de los títulos solicitados y cerrándose la suscripción en el momento de cubrirse.

PUNTOS DE SUSCRIPCION

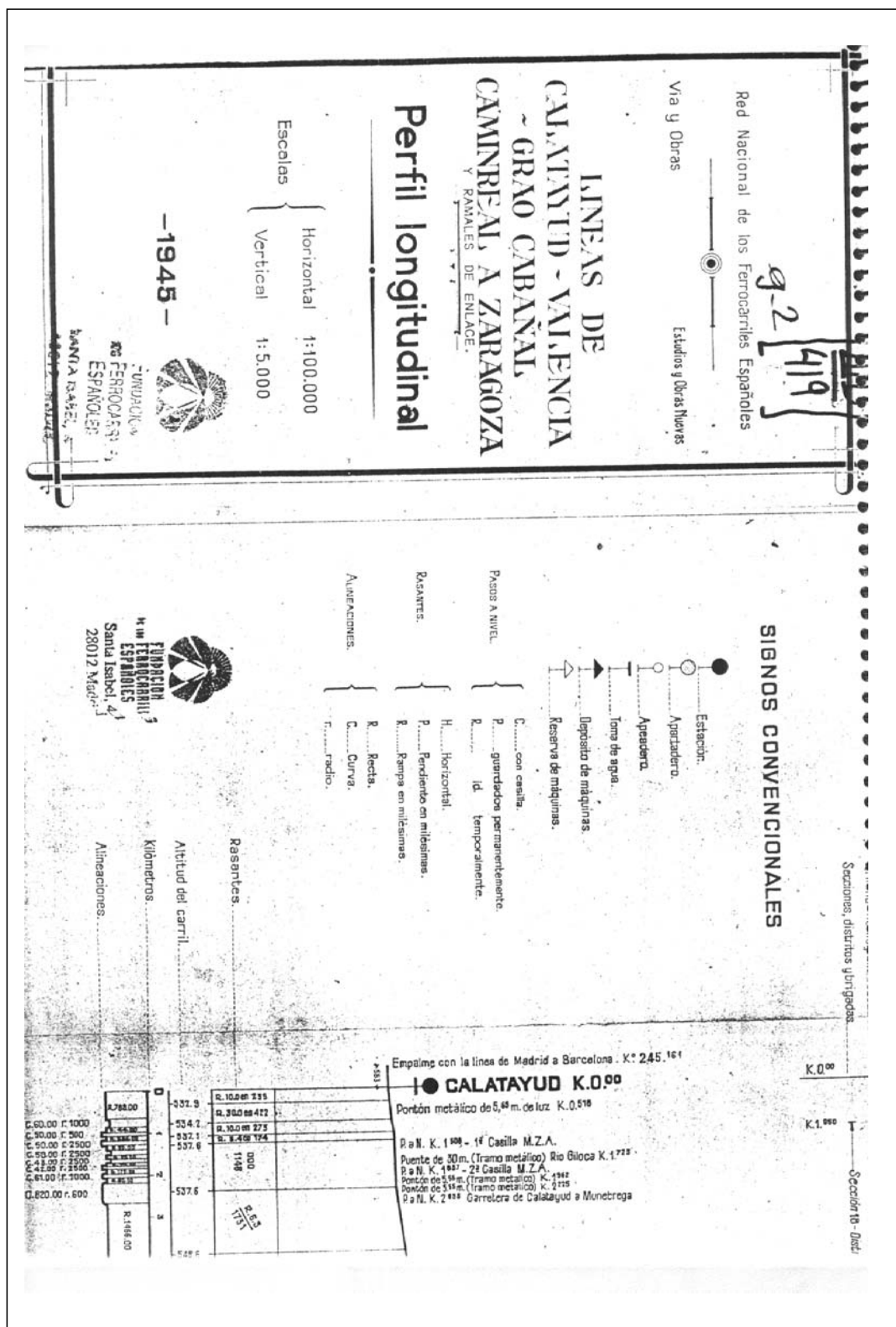
MADRID: Banco Urquijo, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Internacional de Industria y Comercio.—BARCELONA: Sociedad anónima Arnús-Gari, Banco Hispano Colonial, Banco Urquijo Catalán, Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.—BILBAO: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Urquijo Vascongado.—VALENCIA: Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.—ZARAGOZA: Banco de Bilbao.

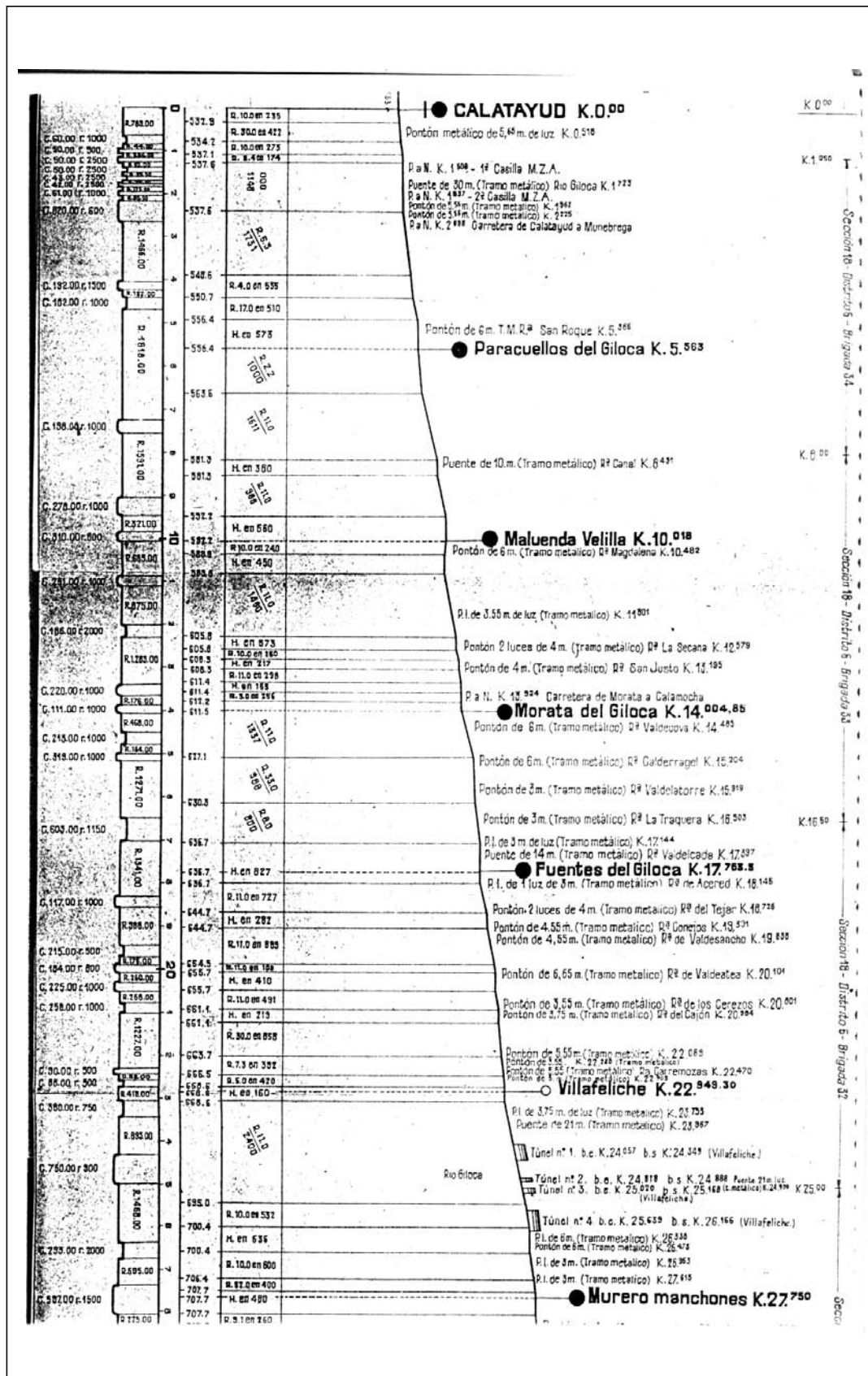
CONSEJO DE ADMINISTRACION

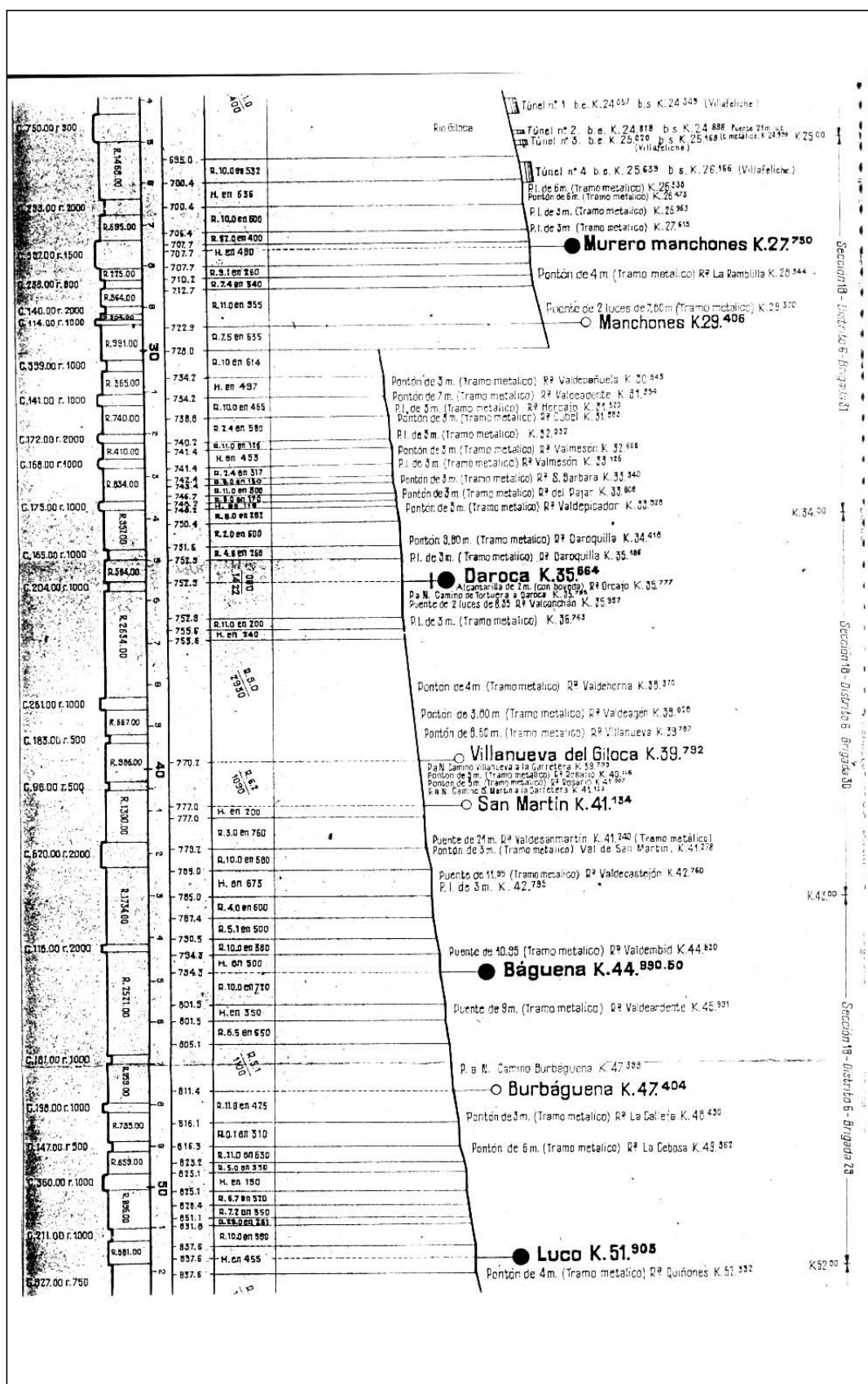
Presidente, Excmo. Sr. Marqués de Alonso Martínez.—Vicepresidentes: Excmo. Sr. Marqués de Urquijo, Excmo. Sr. D. José Joaquín de Ampuero.—Administradores: Excmo. Sr. D. Pablo Ripollés, Excmo. Sr. D. Félix Batz, D. Ramón de la Sota y Aburto, D. Juan Sánchez de Laca, D. Venancio de Echoberría, Excmo. Sr. Vizconde de Escoriala, D. Tomás Urquijo, Excmo. Sr. Conde de Guzmán, Excmo. Sr. Conde de Torrevelilla de Montoli, D. Domingo de Eralza, Excmo. Sr. D. Valentín Ruiz Sanja, D. Julio de Arteche, Excmo. Sr. D. Antonio Valenciano, Excmo. Sr. Barón de Salazar, Sr. Enrique de Gasta, Excmo. Sr. Marqués de Castedo.—Secretario, Sr. Eduardo Serra.—Secretaría, D. José Román.

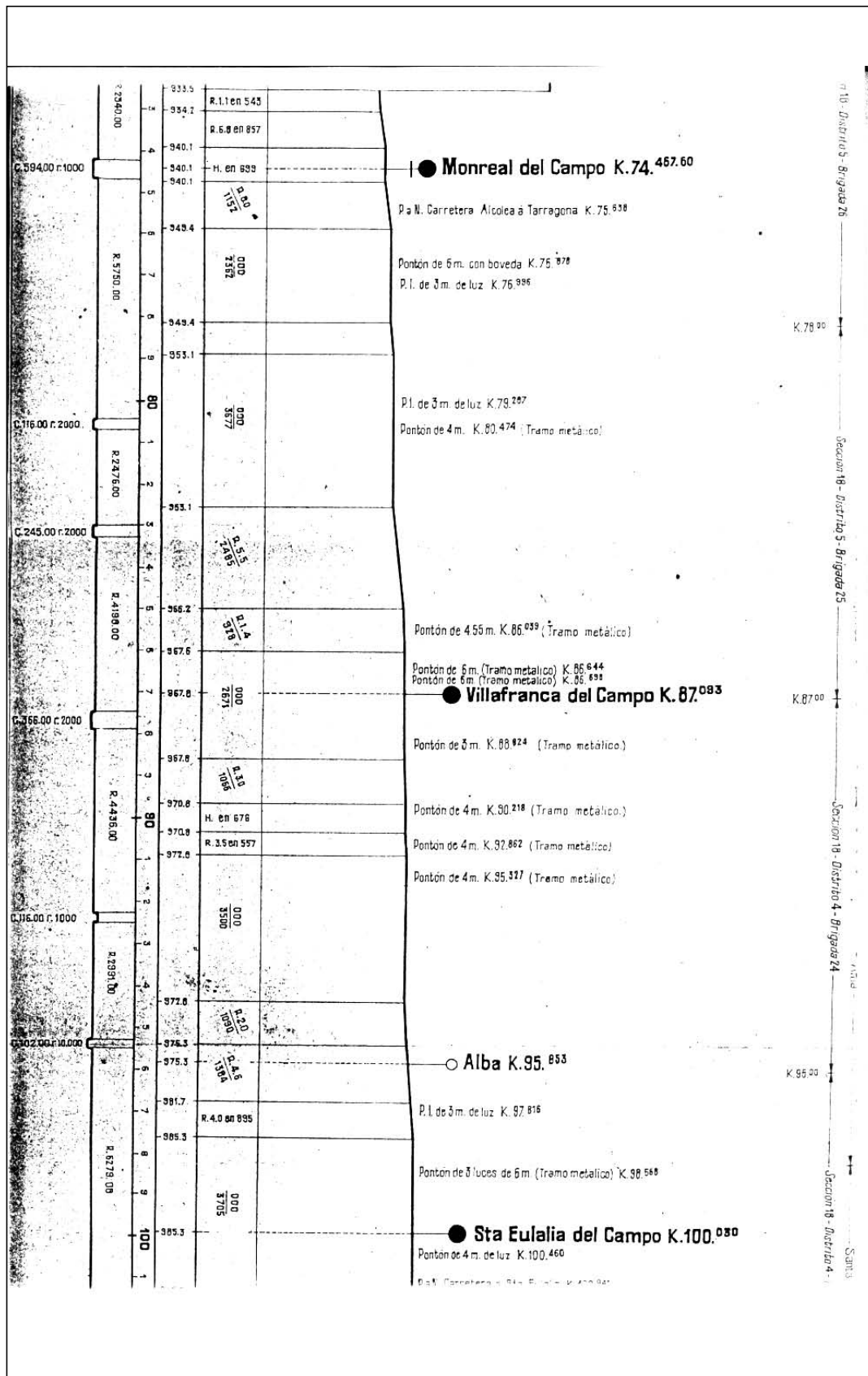
Septiembre de 1927

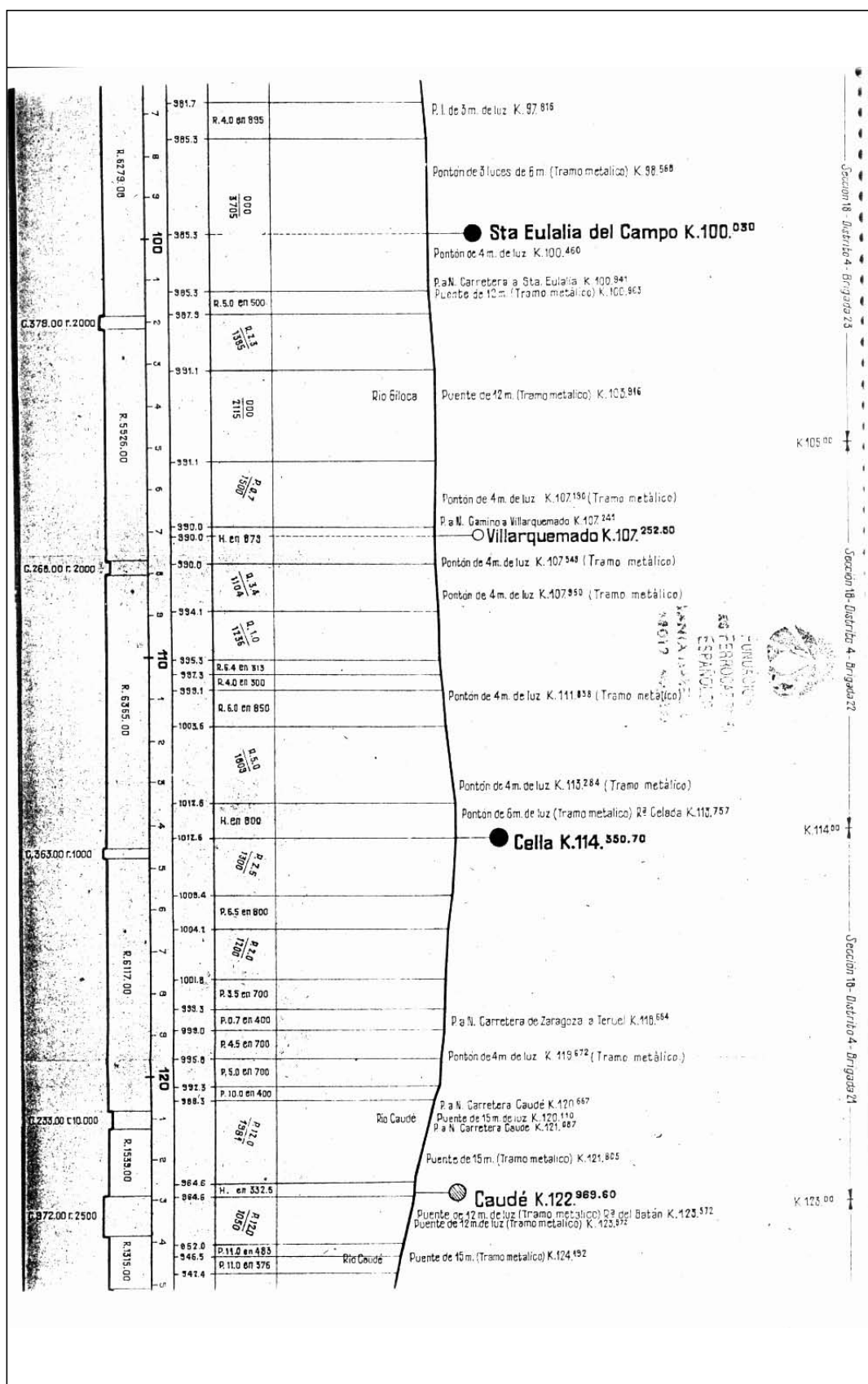
A B C. MARTES 15 DE NOVIEMBRE DE 1927

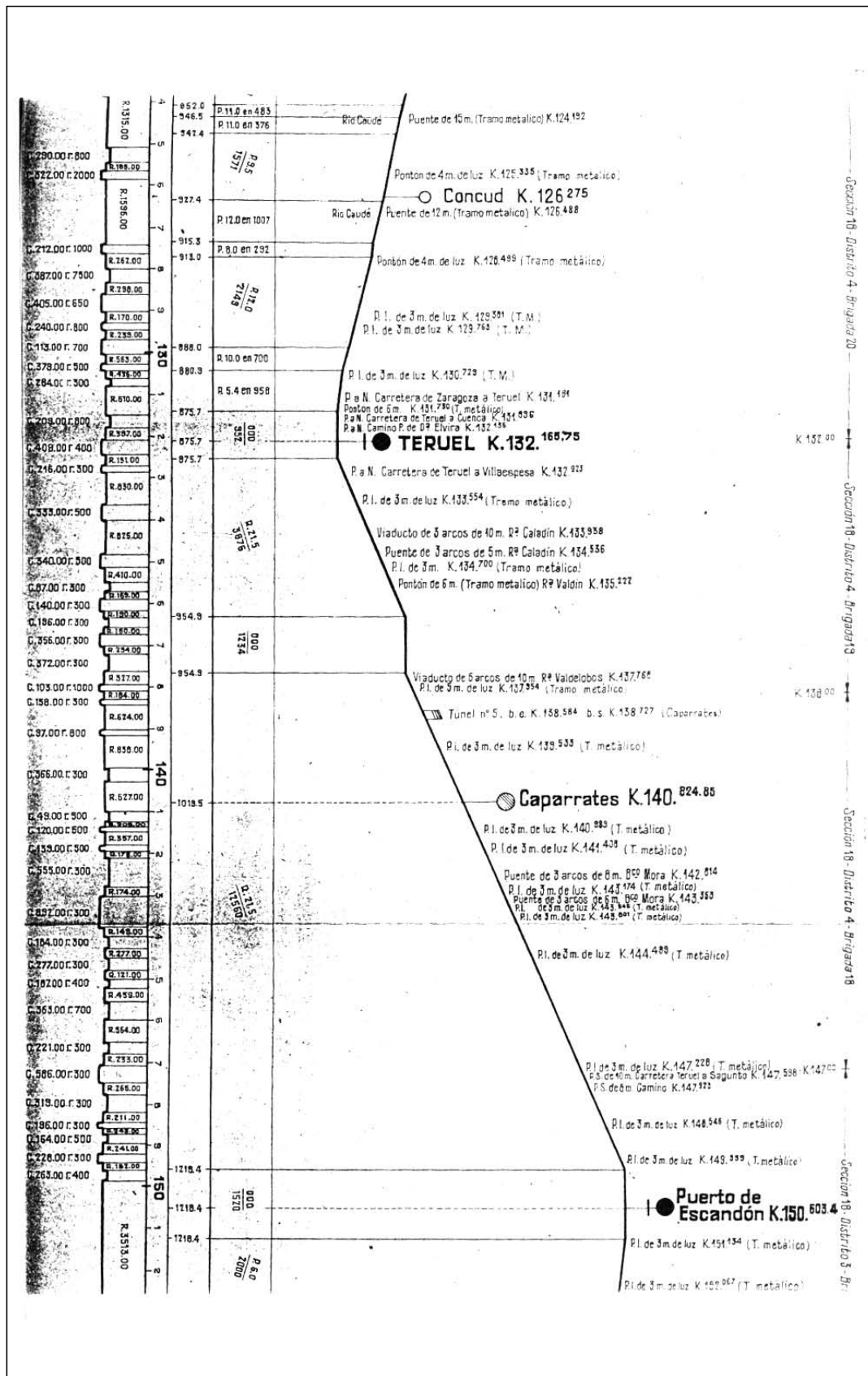


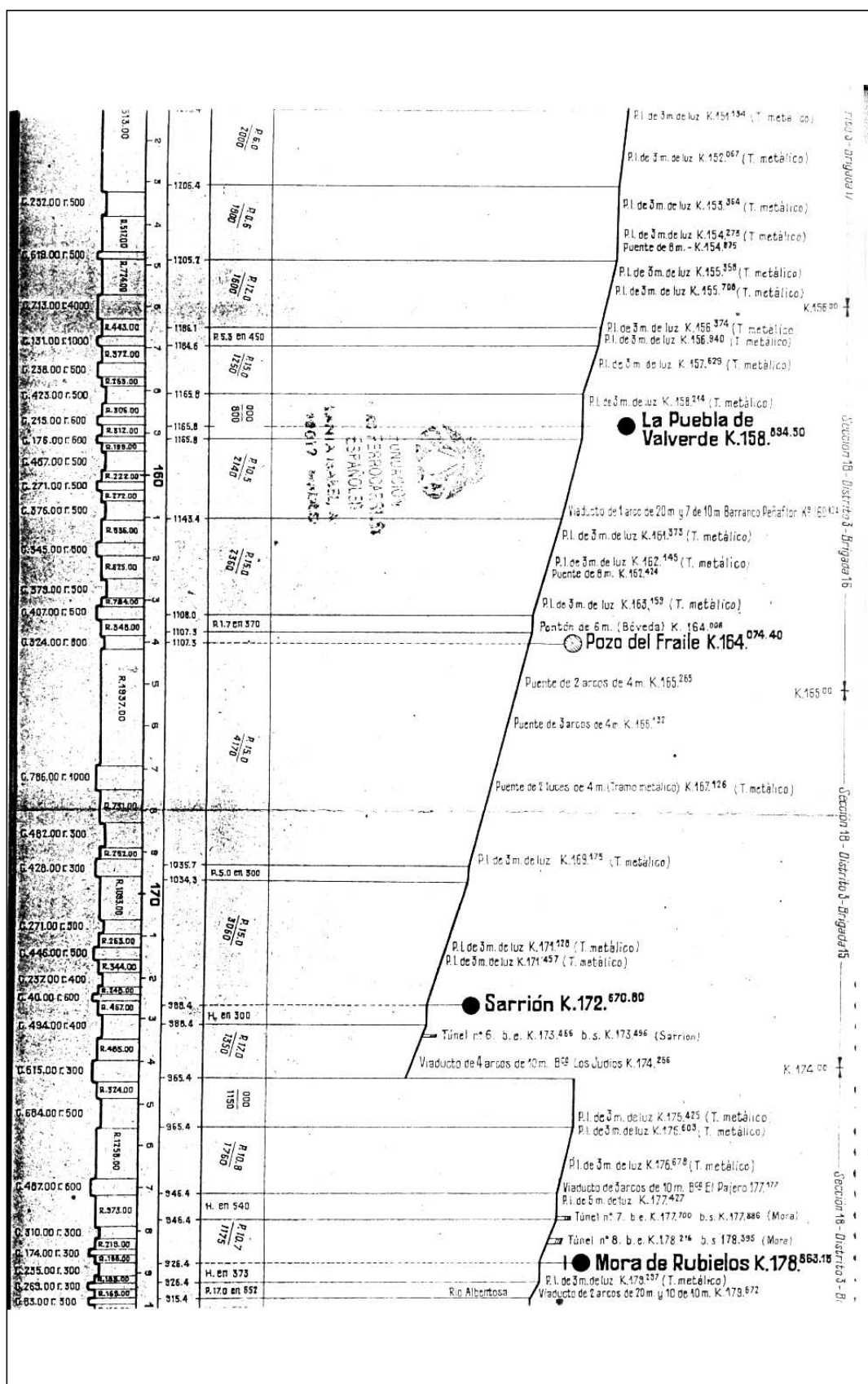




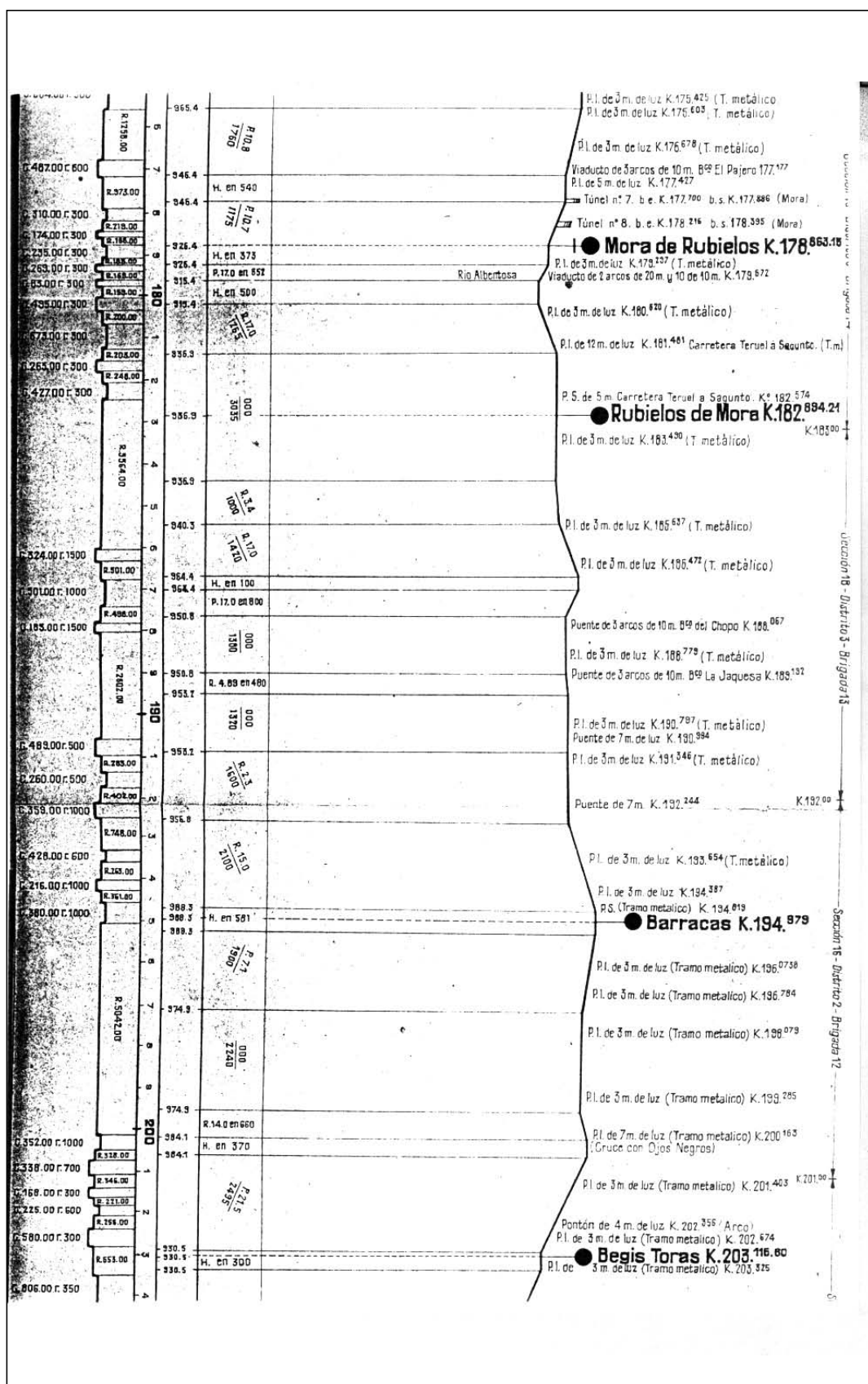


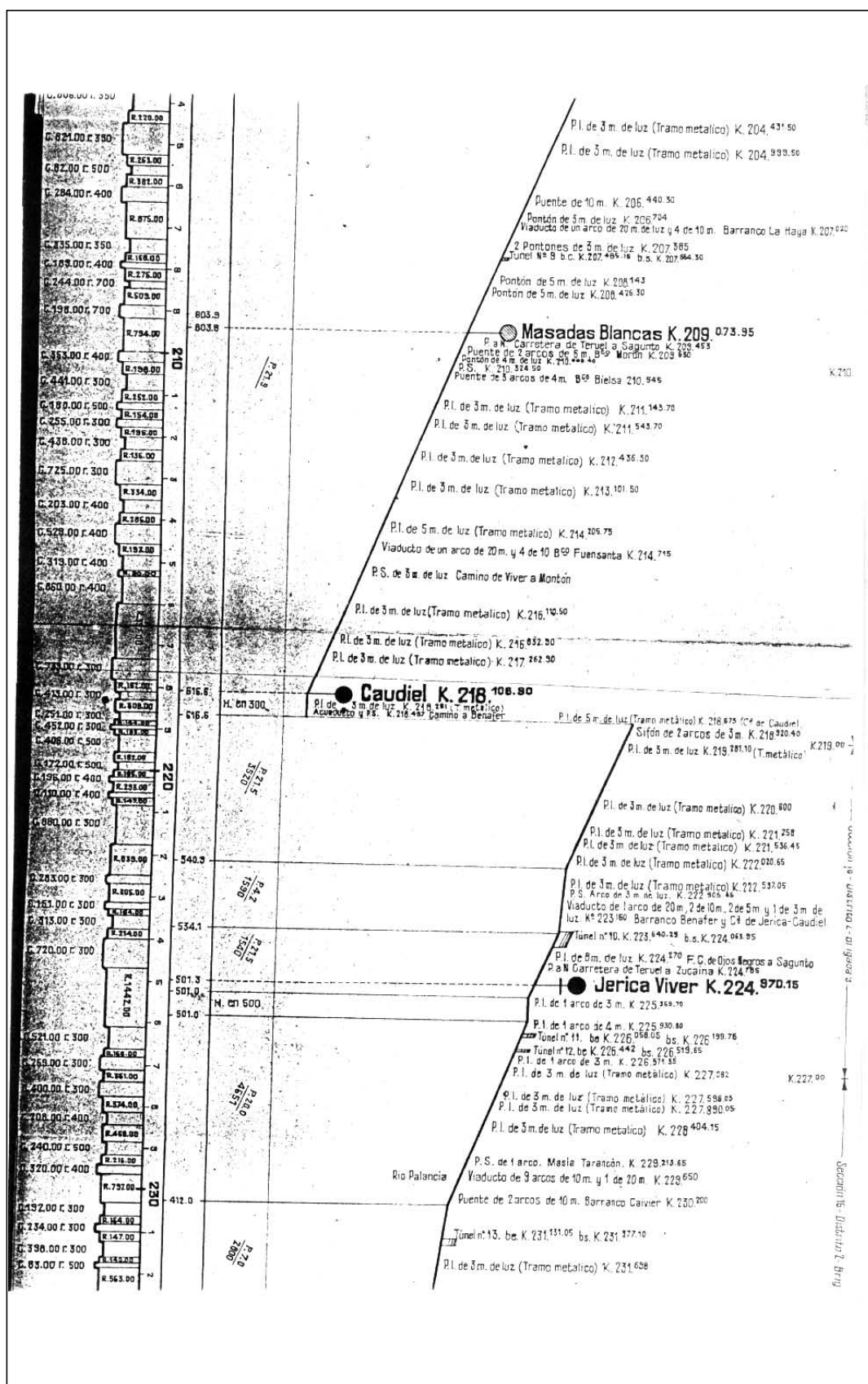




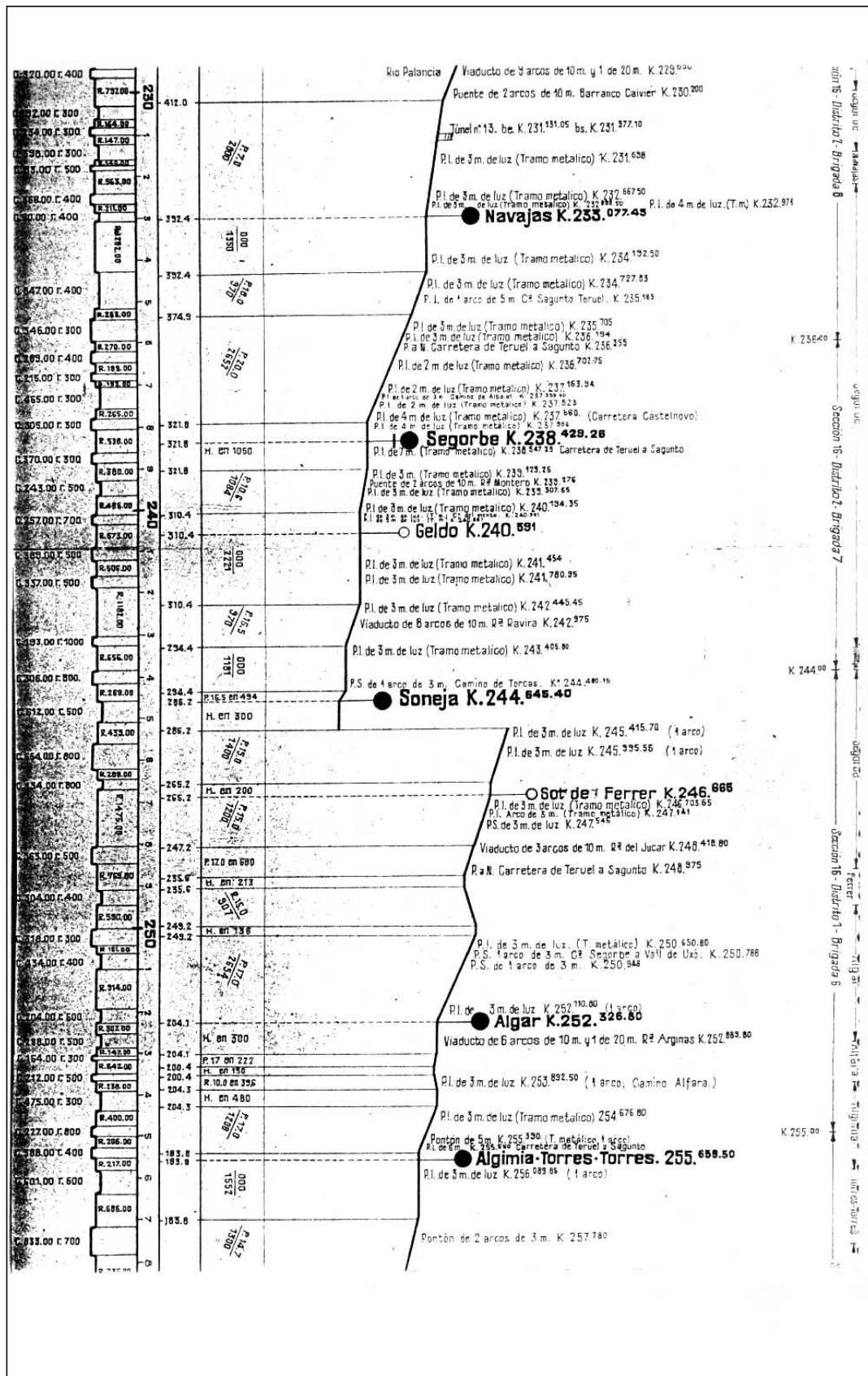


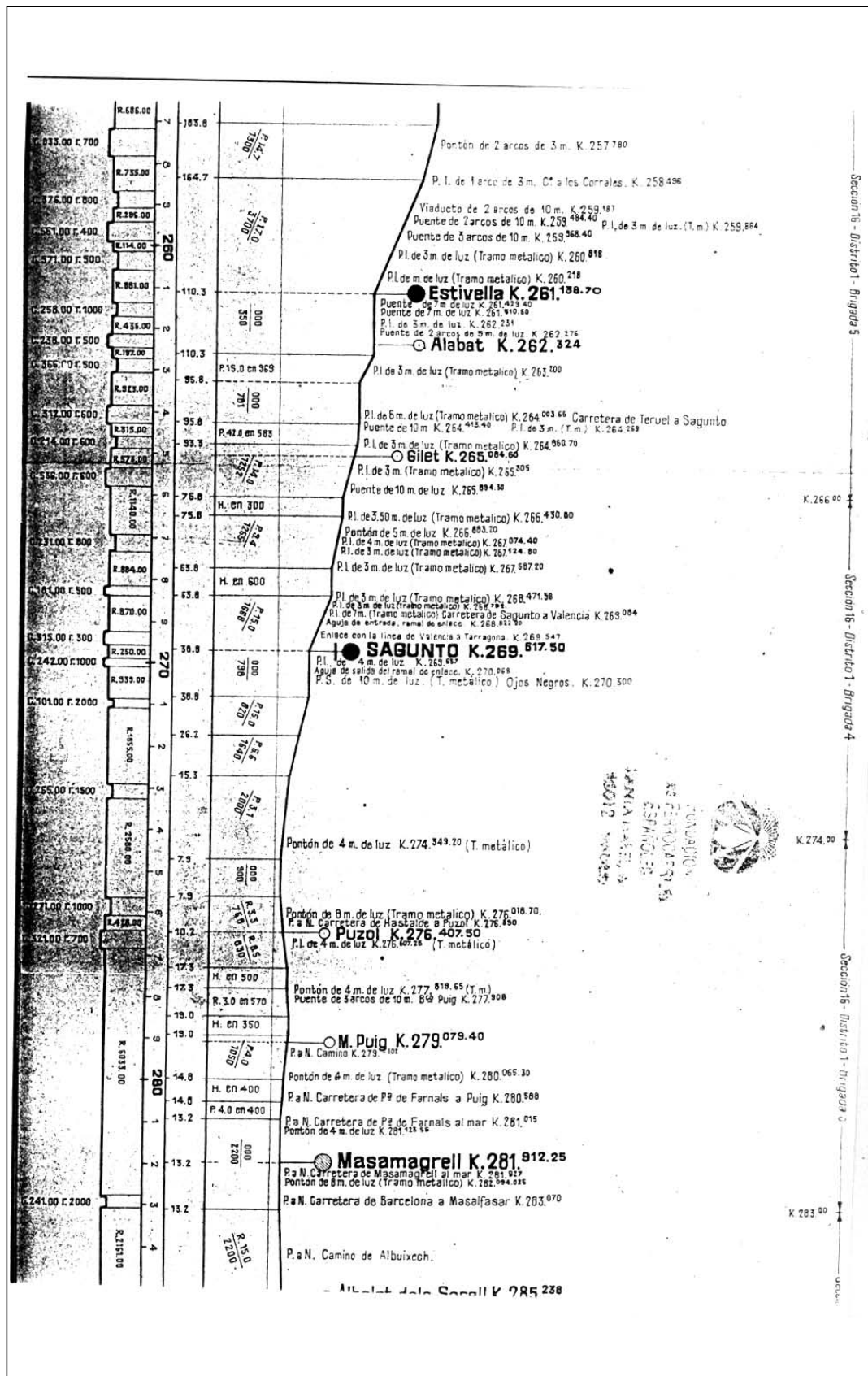
71 / XILOCA, 24. Noviembre 1999

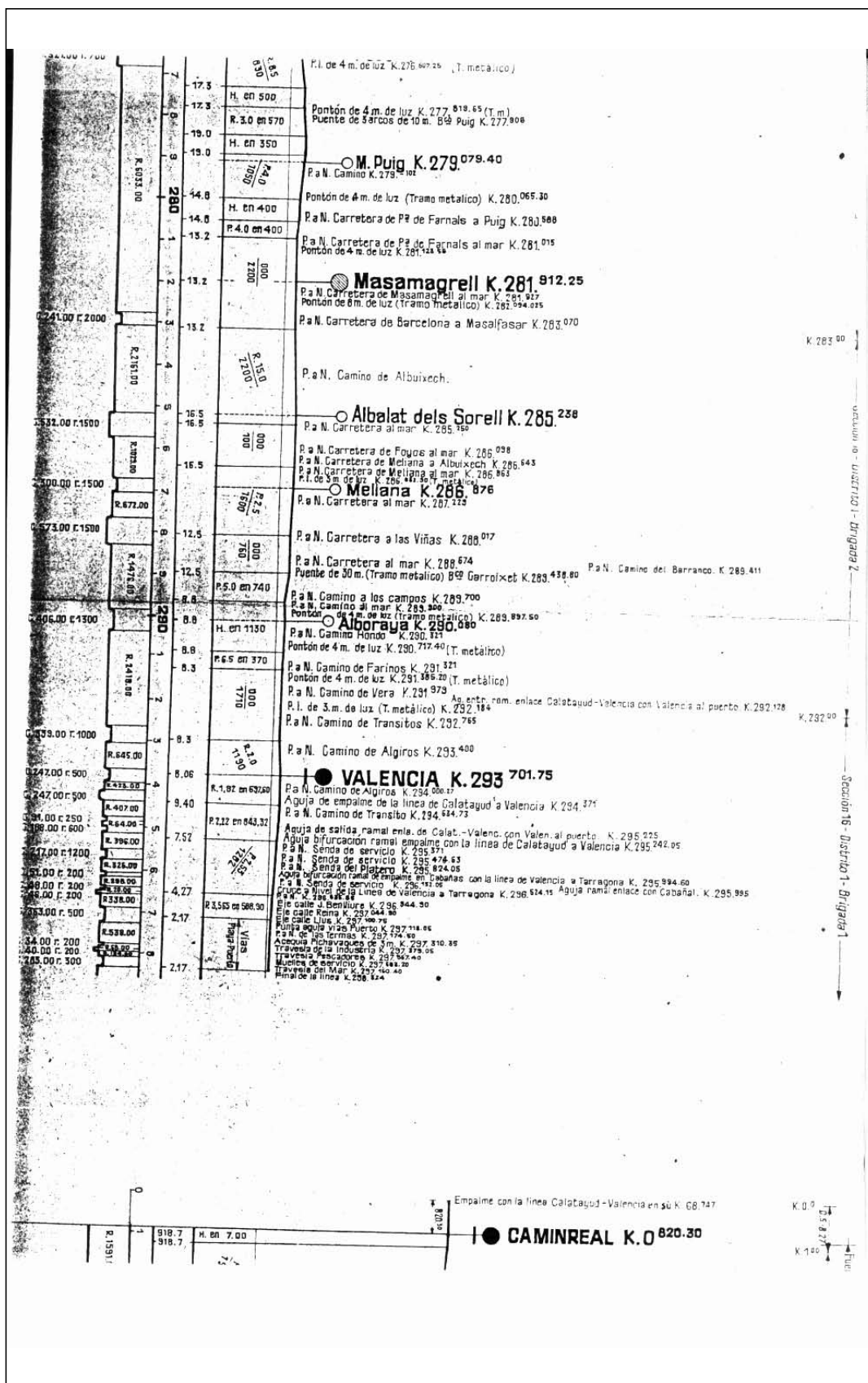




El Ferrocarril Central de Aragón. Línea de Calatayud a Teruel...







En 1920 la Compañía se vio afectada por una crisis; y pasó a vincularse a la *Compañía del Norte*, en 1933, cambiando su sede a Madrid.

En 1985 concluyó la explotación de la línea, cerrándose la misma.

Tras la lectura de las leyes, concesiones y posteriores caducidades de las mismas, se deduce que pese a ser una provincia con gran riqueza minera, y constituir una necesidad urgente la construcción de una línea que uniera la de Madrid-Zaragoza con Valencia, saliendo de Calatayud, el descontrol reinante sobre las distintas concesiones habría hecho imposible la consecución de la misma. Si no hubiera sido gracias al apoyo constante, y desinteresado, de diversos personajes de las comarcas afectadas por la línea, este proyecto jamás hubiera finalizado con éxito. Es por ello, por lo que hemos recogido las fotografías de algunos de ellos, junto con algunos comentarios acerca de cómo contribuyeron a la construcción de la vía, desde sus distintas esferas.

Esta nueva línea que hizo de Teruel la última provincia española a la que llegaba el ferrocarril, fue pionera en algo, pues en ella se emplearon por primera vez las traviesas metálicas.

Todo lo acaecido guarda bastante relación con la situación actual de la provincia de Teruel, así que esperemos que figuras como: Constantino Arnau, José Garcés o Tomás M. Ariño, por citar algunas, no queden en el olvido y sirvan de modelo.

APÉNDICE A

Suscripción pública de 40.000.000 pesetas en 80.000 obligaciones 1ª hipoteca de CAMINREAL A ZARAGOZA, 5 por 100, efectuada el día 24 de Noviembre de 1927.

APÉNDICE B

BIBLIOGRAFÍA

CUADERNOS DEL BAILE DE SAN ROQUE, Revista de Etnología. Centro de Estudios del Jiloca.

FERNÁNDEZ CLEMENTE, ELOY. *Historia del ferrocarril turolense*.

GASCÓN Y GUIMBAO, DOMINGO. *Miscelanea turolense*.

HEMEROTECA 1880 – 1900. *La Gaceta*

ARTOLA, M. (1978). Banco de España. *Los ferrocarriles de España, 1844-1943*. Madrid, 2 vols.