

XILOCA 25
págs. 41-58
2000
ISSN: 0214-1175

MONREAL DEL CAMPO Y EL FERROCARRIL: CRÓNICA DE UNA FRUSTRACIÓN

José Serafín Aldecoa Calvo*

Resumen.– Descripción de proyectos del ferrocarril relacionados con Monreal del Campo, que no llegaron a ser realidad. El proyecto a Lérida, para envíos a Cataluña de la riqueza minera de la zona, y uniendo la línea Calatayud-Teruel-Sagunto con la cuenca carbonífera de Utrillas. Otros proyectos de la centuria pasada, que tenían por origen Monreal del Campo y por finalidad la explotación minera de Ojos Negros, fueron a Setiles, a Utrillas y Gargallo, a Molina de Aragón y Sigüenza y a Morella-Vinaroz.

Se hace también revisión histórica de la importancia social del ferrocarril en toda la Comarca de Jiloca. Es una reflexión sobre la exigencia de rescatar de la muerte segura unas instalaciones actualmente abandonadas, que aún se mantiene en pie, y que pueden servir para desarrollar cualquier otro tipo de actividad.

Abstract.– Description of the railway projects related to Monreal del Campo, that did not materialize. The project to Lerida, of deliveries to Catalonia of the zone's mine working abundance, and unifying the line Calatayud-Teruel-Sagunto with the coal basin of Utrillas. Other projects of the last century that had as origin Monreal del Campo and as aim the mine working of Ojos Negros, went to Setiles, to Utrillas and Gargallo, to Molina de Aragón and Sigüenza and to Morella-Vinaroz.

A historic revision of the social importance of the railway in the whole region of Jiloca is also made. It is a meditation about the demand to rescue from a certain death installations abandoned at the present time still standing up and that can serve to develop any other kind of activity.

* Maestro y licenciado en Historia.

En el número 15 de *El Comarcal del Jiloca* de fecha 26 de noviembre de 1999 publiqué un reportaje en torno al ferrocarril Central de Aragón y su relación con la comarca del Jiloca que me ha servido como base para la elaboración del presente en el que se incide, sin dejar de señalar referencias al ámbito comarcal, en diversos aspectos vinculados con Monreal del Campo y su estación.

Por otra parte, no dejo de constatar que el presente trabajo se redacta en un momento de finales de siglo y de milenio en el que el tren está en los medios de comunicación turolenses y de Aragón, despertando el apoyo incondicional de la población a una de las infraestructuras que junto a la autovía Somport-Sagunto son necesarias para que esta provincia no se vaya literalmente a pique. Ya a fines del siglo XIX, en una época de pesimismo finisecular, sobre todo en el último cuarto, el tren levantó expectativas e ilusiones entre las gentes ante su puesta en funcionamiento. Se creía que iba a ser la panacea de todos los problemas de atraso económico y de desarrollo de la zona pero esto no fue así y se produjo una frustración que aunque se manifieste ahora viene de atrás, de los años sesenta por lo menos, y que en estos momentos –por fin y afortunadamente– se hace pública en la calle.

No lleva ni cien años en funcionamiento el camino de hierro y ya se anuncia su defunción. ¿Qué ha pasado con él? En dos días, con cifras en la mano, nos lo cierran y lo desmontan echándonos además en cara su falta de rentabilidad. ¿Quién o quiénes han sido los culpables de este abandono crónico que sufre –y ha sufrido– el tren? ¿Por qué se ha dejado morir lentamente? Nos vienen a la mente numerosos interrogantes cuya respuesta es compleja, pero queremos empezar por el principio y remitirnos a los orígenes para conocer su trayectoria y el progresivo deterioro, así como sus causas y causantes. No vamos a citar datos apabullantes ni números exhaustivos, pero sí que expondremos algunos elementos de carácter histórico que sirvan de puntos de referencia, así como un elogio cariñoso dirigido a este medio de comunicación que, de seguro, suscribirían muchas personas que guardan un recuerdo afectivo del tren, especialmente en la época de la infancia.

Se inicia el siglo XX. Estamos en el primer año: 1901. Monreal cuenta con una población similar a la actual: 2.387 habitantes, mientras que otras localidades próximas como Ojos Negros, donde todavía no se habían empleado a explotar las minas de hierro, alcanza los 1.405 o Calamocha 1.854 personas. Aun sin ser cabeza de partido judicial, pues en la reforma del año 1834, que prosiguió a la división de España en provincias de 1833, no le correspondió este honor con el consiguiente perjuicio para su desarrollo posterior, Monreal podía considerarse en aquellos instantes cabecera de comarca por su población tal como lo pensaron los constructores de la vía férrea y como quedará reflejado más adelante.

La próxima llegada del deseado y ansiado ferrocarril, llamado más tarde *Central de Aragón*, iba a ser un acontecimiento extraordinario en toda la provincia, pero también en las localidades en las que se estaban construyendo estaciones o apeaderos en esos instantes. Pero antes de llegar a esta situación de alegría y de regocijo, el camino había sido largo, duro y penoso. Veamos los antecedentes.

Como ya se sabe, el “ferro-carril”, así se le denominaba entonces, es un invento del siglo XIX. La llegada del tren a España se retrasó considerablemente con respec-

to a Europa, pues los primeros ferrocarriles que se inauguran fueron los de *Barcelona-Mataró* el 28 de octubre de 1848 y el de Madrid-Aranjuez tres años más tarde. Es evidente que el Gobierno no se tomó totalmente en serio el asunto hasta el 3 de junio de 1855, que es cuando se aprobó la *Ley General de Ferrocarriles*. En ella se adoptó un sistema mixto de construcción de ferrocarriles, ya que se admitía capital privado y el Estado aportaba unas subvenciones sustanciosas que completaban las inversiones de las compañías, además de otras ventajas, como importación de materiales libres de aduanas, concesión de las líneas por un número considerable de años, etc. A cambio, los respectivos gobiernos se reservaban el derecho de poder señalar los itinerarios que debían seguirse, o lo que es lo mismo, el Estado planificaba la red viaria, que iba a ser radial y que se pretendía completar con otra serie de líneas transversales.

La entrada de capitales extranjeros, el apoyo oficial a la construcción, el empuje entusiasta de las gentes, las condiciones económicas favorables... y otros factores, que sería prolijo enumerar, contribuyeron a que de los 286 km de vía férrea que había en España en 1855 se pasase a 5.000 km en 1868. Poco a poco se fue configurando el plano desde Madrid hasta las fronteras portuguesa y francesa o hacia Andalucía.

El tema de los inicios del ferrocarril en España es amplísimo: cabría plantearse asuntos como los siguientes: ¿llegó a tiempo a España?, ¿cuál fue su efecto sobre la economía?, o entrar en el tema polémico de la adopción del ancho de vía, pero ello significaría dedicar mucho espacio a un asunto que se sale fuera del enfoque de este trabajo y creemos que esta breve introducción es ilustrativa de los primeros momentos de este medio de comunicación en el siglo XIX.

PROYECTOS DE FERROCARRIL RELACIONADOS CON MONREAL DEL CAMPO Y QUE NO LLEGARON A SER REALIDAD

Antes de entrar de lleno en el Central de Aragón que sí fue una realidad, queremos hacer referencia a una serie de proyectos de líneas férreas que se pensó que pasarán por Monreal o que fuera su origen y que por diversas causas se desestimaron sin llegar a concluirse a pesar de que algunos de ellos ya se encontraban en estado avanzado de estudio como veremos.

Santiago Contel Marqués, natural de Alcañiz y uno de los adalides del carbón de Utrillas y del ferrocarril, como miembro de la Junta de Ferrocarriles del Bajo Aragón, proponía hacia 1895 la construcción de una vía férrea de las transversales que iría desde *Monreal hasta Lérida* para que la abundante riqueza minera de la zona se explotara y tuviera salida hacia Cataluña.

Este trazado partiría en realidad de Ojos Negros y debería tener una longitud de 236 km distribuidos de la manera siguiente:

	Km
De las minas de hierro de Ojos Negros a Monreal del Campo	16
De Monreal del Campo a la cuenca carbonífera de Utrillas	50
De la cuenca carbonífera de Utrillas a Alcañiz	70
De Alcañiz a Caspe	124
De Caspe a Mequinenza	36
De Mequinenza a Fraga	16
De Fraga a Lérida	24
Total	236

Se pretendía que esta línea férrea, que transcurriría por gran parte de Aragón, enlazase en Monreal con la de Calatayud-Teruel-Sagunto, uniendo la cuenca carbonífera de Utrillas con las minas de hierro de Ojos Negros con la propuesta de construir altos hornos de fundición. Además, serviría para importar carbones minerales que entraban por el Mediterráneo. Desconocemos el lugar que proponía *Contel* para ubicar la industria siderúrgica que años más tarde se situaría, como se sabe, en el Puerto de Sagunto, pero por aquellos años de final de la centuria, *Domingo Gascón* planteaba la posibilidad no descabellada de construir los altos hornos en Monreal, como lo refleja en la *Miscelánea* de 20 de febrero de 1895 al apuntar: "...Pero no se ha hecho aún un estudio detenido para apreciar si hay cantidad bastante de mineral de hierro para pensar en la conveniencia de establecer en Monreal del Campo altos hornos de fundición. Hay mucho hierro manganesífero en Ojos Negros, muy ventajoso para ese objeto".

Se ponía en evidencia claramente la fe inquebrantable de *Gascón* en la minería como eje de la industrialización y del progreso. Estos planteamientos concordaban claramente con los aires regeneracionistas de fines del siglo XIX. Pretendía, como buen turolense, que los recursos mineros de la provincia permaneciesen y creasen riqueza en la provincia. Sin embargo, esto no ocurrió así y el proyecto de ferrocarril *Monreal-Lérida* fue a parar a la papelera y sin visos de ser una realidad como ha quedado patente con posterioridad. Una oportunidad perdida que podía haber fomentado el desarrollo económico y que cumplía el objetivo principal que se pretendía con la construcción de las líneas férreas: dar salida a los excedentes de materias primas utilizando un medio más rápido y eficaz.

Otro proyecto de aquellas fechas y del que tenemos escasas noticias fue el de *Monreal-Setiles*. En un principio se calificaba como una línea de segura o probable realización. Se calculaban unos 28 km y un presupuesto de 4.500.000 pesetas. Este trayecto aun siendo corto no llegó a cuajar. Más tarde sí que funcionaría una línea de autobuses entre *Monreal* y *Alustante*.

En 1893 se disolvía la Comisión informadora nombrada por el Ministerio de Fomento y cuya finalidad era el estudio y propuesta de una red de ferrocarriles secundarios. La desaparición de esta institución fue lamentable para los intereses monrealenses porque en esos instantes, entre otros, se debatían dos proyectos:

- De *Monreal del Campo* a *Utrillas* y *Gargallo*.

– *De Monreal del Campo a Molina de Aragón*, enlazando con el de Molina a Sigüenza.

Mientras que en el primer caso, se insistía en la idea de unir la comarca del Jiloca con la cuenca minera, en el segundo se buscaba llegar a Sigüenza y continuar por Castilla. Tampoco esta vez pudo ser y el proyecto no se llevó a cabo. Lo que sí existió fue un servicio de coches/autobuses *Monreal-Molina de Aragón*, cuyo propietario fue *Elías Górriz*, que perduró un número considerable de años: por lo menos hasta los sesenta. Tampoco pudo ser una realidad el ansiado tren.

Carlos Castel, natural de Cantavieja y diputado en Cortes por el distrito de Mora de Rubielos, puede considerarse como otro prohombre de la provincia. Fue nombrado por estas fechas director general de Obras Públicas e integrante de la Comisión designada para proponer el plan general de ferrocarriles secundarios y, como tal, realizó varias propuestas en la provincia. En nuestro caso, citaremos sólo la que nos interesa: *Monreal-Utrillas-Gargallo-Morella-Vinaroz*. Esta línea se basaba en una vieja idea de *León Cappa* otro de los promotores del ferrocarril turolense, y proponía unir el *Central de Aragón*, que por aquellas fechas ya estaba proyectado aunque no realizado, con el Mediterráneo a través de las minas de lignito. Era una propuesta con unos cuantos kilómetros más que la que hemos reseñado anteriormente que concluía en Gargallo. En el fondo subyacía, como queda ya dicho, la posibilidad de dar salida al mar del carbón de las cuencas mineras y del mineral de hierro de Ojos Negros con el fin de exportarlos al extranjero, vía marítima. *E. Fernández Clemente* comentaba al respecto que "...la salida de excedentes agrarios y de la abundante producción minera (...) resultaba casi imposible por otro procedimiento, debido a la intrincada orografía y al mal estado de las carreteras y de los caminos". Años más tarde con la central térmica de Andorra y los altos hornos de Sagunto se daría aplicación a esta riqueza natural.

Con la construcción de esta vía férrea, también se haría realidad la idea de que cruzara transversalmente la provincia y se perseguía que la vertebrara de este a oeste. Como es obvio, este proyecto también se quedó en "agua de borrajas". No es de extrañar que la fe inquebrantable en el tren como motor del desarrollo económico hiciera aflorar en la segunda mitad del siglo XIX un buen número de propuestas y proyectos condenados a no prosperar. También es verdad que en aquella época contrastaba claramente este afán de planificar líneas en la provincia con el escaso interés del Gobierno central por dotar a Teruel de una infraestructura ferroviaria acorde con la existente en otras zonas de España.

EL CENTRAL DE ARAGÓN

Durante mucho tiempo en la provincia de Teruel el transporte se venía realizando mediante carros de mulas con el consiguiente gasto de tiempo y encarecimiento que suponía este sistema. Desde 1843 la *Sociedad de Diligencias La Coronilla de Aragón* realizaba el transporte de tracción animal entre Zaragoza y Valencia a través de la provincia de Teruel. Era perentorio aumentar la velocidad de comunicación entre ambos polos de desarrollo. Por otra parte, había otras necesidades que reseña acertadamente *Fernández Clemente*: "...Vertebrar la provincia, integrar sus comarcas,

comunicar el eje norte-sur a través de la vía natural del Jiloca; el este y el oeste, enlazando las tres grandes cuencas mineras dándoles salida directa o indirecta..." Todas estas razones, además de otras de menor calado, justificaban ampliamente la construcción de una vía férrea de ámbito nacional entre el Mediterráneo y Zaragoza.

Aunque con gran retraso, la llegada del tren levantó grandes expectativas en todos los lugares que se proyectaba. El mayor defensor en Teruel fue el ya mencionado *Domingo Gascón y Guimbao*, que desde Madrid, a través de la *Miscelánea*, periódico de fines del siglo XIX que tuvo una corta vida, prácticamente sólo la última década, publicó numerosos alegatos e informes en favor de la construcción sobre todo del Central de Aragón y del Val de Zafán (Híjar). Imbuido de las ideas regeneracionistas decimonónicas, manifestaba su fe inquebrantable en el progreso económico que iba a suponer para Teruel la llegada del tren tal como manifestaba en su publicación: "Se alzarán hornos y fábricas en abundancia; aldeas hoy miserables serán poblaciones ricas; habrá trabajo para todo aquel que quiera trabajar; afluirán gentes de fuera, porque resultará escasez de brazos; habrá pan, llegará el progreso, y el pueblo de Teruel, hasta ahora en un atraso forzado, se dignificará...". Ahora bien, hasta que se inauguró la línea que en principio iba a unir Calatayud con Sagunto el camino fue tortuoso y con periodos en los que daba la impresión de que el proyecto se iba al traste. Veamos cuál fue la gestación y evolución de este ferrocarril tan importante.

En 1865 la Junta de Evaluación emitió un informe que hacía alusiones a diferentes tendidos ferroviarios, realizables o no. De él hemos extraído parte del referente a la línea Calatayud-Teruel: "Nosotros, que no la consideramos de necesidad urgente por hoy, la creemos sí conveniente en un porvenir no remoto (...) Su trazado puede ir desde Calatayud por toda orilla del Jiloca, pasando por Paracuellos del Jiloca, Maluenda, Velilla del Jiloca, Fuentes de Jiloca, Montón, Villafeliche, Murero, Manchones y Daroca (...) Desde Daroca se continuará todavía por un valle más abierto, pasando próximo a Báguena, Burbáguena, Luco del Jiloca, Calamocha, Fuentes Claras, Caminreal, Singra, Torrelacárcel, Torremocha y Villarquemado, además de Monreal del Campo y otras varias poblaciones (...) hasta (...) la Fuente de Cella (...) La bajada de Teruel ofrece un desnivel de 157 metros, con un desarrollo de unos 15 km pasando por cerca de Caudé y Concud, de suerte que el total de esta línea es de 131 km casi todos extremadamente fáciles y en un valle poblado y productivo".

El Estado, en la segunda mitad del siglo XIX (*Ley de 21 de enero de 1870*), mantenía como aspiración la idea de unir todas las capitales de provincia mediante una línea férrea, no sólo para salir del subdesarrollo y del aislamiento en el que se encontraban inmersas numerosas ciudades, especialmente del interior, sino también para controlar política y militarmente el país. El miedo –justificado o no– a las invasiones exteriores también influyó en la selección del ancho de vía.

Pero una cosa son los deseos e intenciones y otra las realidades. Así, ya en 1891, *Gascón*, que seguía su lucha individual a favor del tren, se quejaba amargamente: "Teruel es la única capital de provincia que no tiene ferrocarril, ni esperanza de tenerlo en algunos años". Este pesimismo ancestral es comprensible sobre todo

por lo que costó sacar adelante el tendido ferroviario y la cantidad de obstáculos que tuvo que superar como vamos a comprobar ahora.

Por una ley de 30 de mayo de 1888 salió a subasta la construcción del ferrocarril de *Calatayud-Teruel-Sagunto-Valencia*. La subvención del Estado era de 17'7 millones de pesetas. En noviembre, de las tres proposiciones presentadas, obtuvo la adjudicación la de *Thomas Arthur Greenhill* que representaba a una empresa de capital inglés y que rebajó la subvención hasta cerca de 15 millones. Sin embargo, a pesar de realizar un simulacro de inicio de las obras, "mister" Greenhill se desentendió del proyecto sin cumplir los plazos previstos. Ante esta situación, en la Gaceta de Madrid –antecedente del actual Boletín Oficial del Estado– se publicó un Real Decreto por el cual se hacía nueva concesión de la obra al francés *M. Comte* con la condición de que "El concesionario se obligara a ejecutar en el plazo de cinco años (...) los trabajos necesarios para el establecimiento de los ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Teruel a Sagunto...". La fecha señalada para la conclusión era la de 22 de noviembre de 1893. Otra empresa extranjera se hacía cargo del proyecto aunque también con la idea que prevalecía en la mayoría: apropiarse de las pingües subvenciones estatales con que se dotaban las vías férreas que estaban en construcción. Hay que señalar, por otra parte, la escasa presencia de capital de origen español en la realización del ferrocarril.

No obstante, a pesar de las buenas intenciones, las obras no se empezaban. La Diputación Provincial de Teruel, en sesión del 20 de marzo de 1891 y en la que se integraba el diputado de Monreal *Pedro Catalán de Ocón*, ya advertía: "... Es matemáticamente imposible que puedan quedar terminadas las obras en los pocos meses que restan para terminar el plazo de cinco años..." .

Otra iniciativa surgió en el Parlamento por parte de los diputados de las cuatro provincias implicadas en el proyecto: Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia. La Comisión que se constituyó *ad hoc* fue recibida por el presidente del Consejo de Ministros, *Cánovas del Castillo*, que manifestó su incondicional apoyo para que el Central de Aragón fuese una realidad lo antes posible. Posteriormente, en julio, se debatió el tema en las Cortes y en él se dejaron en evidencia dos hechos: la empresa concesionaria dejaba pasar el tiempo sin iniciar las obras ante la impotencia del Gobierno, que no podía rescindir el contrato, y el lamentable atraso económico y en materia de comunicaciones que presentaba la provincia de Teruel a fines del siglo XIX.

Guiados por la inquietud de ver como pasaba el tiempo sin que se produjese la llegada del tren y a propuesta de Teruel y Calatayud, los vecinos de algunas localidades por las que iba a pasar el ferrocarril crearon *Juntas Locales de Defensa* de clara ascendencia decimonónica. En el caso de Monreal era presidente *José María Catalán de Ocón* y presentó a la *Miscelánea*: "... Un acabado trabajo sobre su situación con relación al proyectado ferrocarril, distancias, producción actual, importación y exportación de productos y otros muchos datos de verdadero interés (...) Todos los pueblos cuyos términos ha de atravesar la línea deben imitar a Monreal del Campo". Es más, desde estas Juntas se instaba a los vecinos y ayuntamientos a colaborar en la construcción de la obra de diversas maneras como la cesión gratuita de terrenos comunales y canteras, facilitando peones prácticos, noticias sobre el país, accidentes

naturales, etc. En esta línea, en un pleno extraordinario de 10 de febrero de 1895, también el Ayuntamiento, mostrando su preocupación e interés por el tema, acordó “ceder terrenos de la municipalidad por ser de interés general...”.

Sin obras realizadas prácticamente, llegamos a noviembre de 1893 que era la fecha de caducidad de la concesión que es aprobada por el Gobierno. Consecuentemente, el Ministerio de Fomento tiene que publicar, ya en 1894, un nuevo concurso para la construcción de la línea férrea pero con una aportación del Estado superior a la de 1888: 25 millones de pesetas. Lógicamente, el paso del tiempo había encarecido el coste de la vía a pesar de que la inflación fuera muy leve.

Todo el trayecto férreo se hallaba dividido en *dos proyectos*: *Calatayud-Teruel* y *Teruel-Sagunto*. El primero, que es el que más nos interesa, fue realizado por *Francisco Herrer Marco* y *Juan Antonio Atienza* en 1870 y lo dividían en tres secciones:

	Km
1ª De Calatayud al límite de las provincias de Teruel y Zaragoza:	38,430
2ª Desde el punto anterior a Monreal del Campo	40,270
3ª Desde Monreal del Campo a Teruel	50,400
Total	129,100
Presupuesto por secciones	
	Pesetas
1ª sección	5.689.203
2ª sección	6.240.500
3ª sección	6.351.680
Total	18.281.383

Estas pesetas eran las que correspondían a 1870 y no a 25 años más tarde.

Dado que el recorrido era de 129 km, el coste de cada km era de 141.607 pesetas. Las obras más importantes que debían realizarse consistían en dos puentes de 30 metros de luz, tres túneles de diferentes dimensiones, estaciones, pasos a nivel, casillas de guardia, etc. La mayor parte del trazado (cinco sextas partes) era en línea recta y la pendiente mayor no pasaba de 12 m. En conjunto, se trataba de un proyecto económico y fácil de realizar.

Tras el nuevo concurso en abril de 1895, la única proposición presentada y aceptada para quedarse con la construcción fue la de la *Société Générale pour Gavoriser L'Industrie Nationale* con capital belga y con sede en Bruselas (Bélgica). Por una vez la cosa parecía que iba en serio ya que la empresa, aparte de gozar de prestigio y buenas referencias, se comprometía a empezar las obras el 4 de septiembre de este año; a prolongar el trazado viario hasta el Grao y Valencia; a concluir la obra en cinco años...

En enero de 1896 se produjo una novedad: se constituyó la *Compañía del Ferrocarril Central de Aragón*, que contaba con capital de la sociedad belga citada de la que en realidad era una filial e iba a ser la que daría nombre definitivo a la línea férrea además de concluirla. Sin embargo, a fines de 1898 sonaba de nuevo la alarma dado que ya se llevaban tres años de obras, la parte levantina hasta Sarrión estaba avanzadísima como para poder circular ya los trenes y, por contra, en la zona de Teruel y parte de Zaragoza todavía no habían empezado. La prensa de la época guardaba una actitud respetuosa hacia la Compañía sin abundar en el descrédito, pero empezaba a dudar del plazo de cinco años. Así, en la *Miscelánea*, por estas fechas se apunta: “Que hay que pedir uno y otro día que comiencen las obras en la sección de Daroca a Monreal del Campo, que se asegure la prolongación de la línea...”.

En 1900, concretamente en el mes de marzo, la noticia principal era que las obras ya se habían iniciado en Monreal dado que la Corporación Municipal expone las “quejas porque los constructores del ferrocarril Central de Aragón están cortando caminos de uso público y servidumbre pecuarias impidiendo el paso ellos sin poner en condiciones otros caminos provisionales”. A pesar de la alegría reinante algunos vecinos expresaban su malestar por las molestias y trastornos que les ocasionaba la construcción del trazado ferroviario.

Tras una prórroga para concluir la obra, por fin, el día 21 de junio de 1901 se acabó el tramo *Puerto Escandón-Calatayud* con lo que la línea queda finalizada aunque no llegará a pleno rendimiento hasta 1903. Se cumplía el sueño de muchos turo-lenses que confiaban en el tren para aumentar el desarrollo económico de la comarca. Y entre ellos volvemos a citar a *Gascón* que en su última *Miscelánea*, la de enero de 1.901, da por asegurada la línea aunque reprocha a la empresa belga, además del trazado por la huerta de Teruel, el haberse llevado una subvención de 25 millones a cambio de “...colocar material fijo y móvil que en gran parte tenían almacenado en Bélgica...”. Algunos aseguran que las traviesas metálicas existentes en otro tiempo en algunas estaciones de la ribera del Jiloca procedían de dicho país. No obstante, el esfuerzo de miles de trabajadores fue enorme ya que la mayor parte del trabajo de allanar o abrir cerros se realizó mediante pico y pala ayudados en algunos casos con dinamita. Pero por fin se concluía el tren.

La inauguración se llevó a cabo el 2 de julio de 1901 y fue acogida con entusiasmo no sólo en la capital sino en toda los pueblos del Jiloca. *Pérez Rivera* nos lo cuenta así : “... El primer tren en llegar sería el procedente de Calatayud. Un viaje triunfal. Al pasar por cada uno de los pueblos la gente se arremolinaba. Por Daroca hubo disparo de ‘cañones’. En Báguena, Calamocha, Monreal del Campo y Villafranca subieron al tren comisiones de los respectivos ayuntamientos así como diversos personajes locales (...) En Santa Eulalia el pueblo en masa estaba allí con la banda de música. En Cella el júbilo fue desbordante...”. No es de extrañar que la expectación levantadas por el tren fuese enorme ya que la mayoría de las personas, por no decir todas, de la comarca jamás habían visto un tren y el que tenían ante sus ojos se había convertido en el objeto ansiado y deseado por el que habían luchado años y años.

Se dotó de apeadero o estación a las distintas localidades según su importancia. A decir de Javier Garcés: “Calamocha, era una localidad más o menos importante, cabeza de partido, con un censo de casi 2.000 habitantes, pero el Central de Aragón no la consideró mejor que otras del contorno y le otorgó una modesta estación en la zona de la vega. Las localidades de El Poyo y Fuentes Claras contaron con apeaderos, y Caminreal con una estación parecida a la de Calamocha en el paraje denominado “La Caridad”. A muy pocos kilómetros Torrijo del Campo, con su apeadero rozando las casas del pueblo y Monreal del Campo con una estación nada despreciable, ya que a muchos efectos funcionaba como capital de comarca. Y por último, se creó otra estación en Villafranca, aunque ésta algo apartada del núcleo urbano...”.

Las construcciones que integraban la estación de Monreal tenían un aspecto exterior similar a las del resto del camino férreo ya que debió el mismo “molde”. Se levantaron a base de sillares de piedra bastante regulares. Su fortaleza y su resistencia son admirables y más cuando se les ve abandonadas y atacadas vandálicamente a principios del año 2000. El edificio de la estación propiamente dicha, aparte de la sala de espera y de la oficina de expender billetes, contaba a los lados con dos viviendas que durante muchos años ocuparon el jefe y el factor principal. También se elevaron depósitos de agua para las locomotoras de vapor, aseos para ambos sexos, un muelle de considerable superficie, elevado sobre el nivel del suelo, en el que se cargaban y descargaban un buen número de mercancías y los correspondientes andenes.

Es cierto que el ferrocarril supuso un aceptable empuje económico no sólo para Monreal, para las personas que empezaron a trabajar fuera, en las localidades próximas, sino también para los que lo hacían en la propia estación. No olvidemos que en un pueblo de base agraria de pequeños propietarios, sin apenas industria, la entrada de sueldos ofrecía una mayor liquidez monetaria y un alivio para la economía doméstica anclada todavía en muchos casos en el trueque.

Hacia 1915 éste era el personal de plantilla de la estación:

Jefe: *Victorino Juan*

Factores: *José Pascual y Eleuterio Salazar*

Guardagujas: *Manuel Soriano*

Mozos: *Francisco Orea y Francisco Martínez*

Guarda de noche: *Antonio Aparicio*

Capataz Brigada: *Pedro Moreno*

Dentro de este grupo habría que incluir la persona que vigilaba el paso a nivel que existió en el lugar que se cruzaban el ferrocarril con la carretera de Madrid y que fue sustituido en los años 70 por un puente. Allí se situaba la *Casilla* con una barrera que servía para que no chocasen el tren con alguno de los carros y más tarde coches que circulaban. En un edificio anexo, hoy desaparecido, vivía la familia del *Casillero* que también colaboraba en la faena asignada. No se incluye aquí el personal y trabajadores eventuales que faenaban en época de la remolacha o en la del cereal. Es decir, el número de puestos de trabajo de temporeros según la época del año.

Además del mencionado *Victorino Juan*, conocemos el nombre de otros jefes de estación como *Jesús Pascual Palacín* o *Mariano Hernández Hernández* que procedente de Villafranca ocupó el puesto cuando ya el tren empezaba a decaer.

El número de empleados hubiera sido mayor de no haberse construido el ferrocarril que uniría las Minas de Ojos Negros con el Puerto de Sagunto que se inauguró en julio de 1907, es decir, cuatro años más tarde de la puesta en marcha el Central de Aragón. La empresa explotadora de las minas de hierro, *Compañía Minera de Sierra Menera*, entró en negociaciones con la del Central para utilizar el tendido ya construido hasta Sagunto (entonces el Puerto sólo era una playa abierta) y evitar la duplicidad de líneas. En este sentido, *Javier Aranguren* señala la dirección a seguir: “En efecto, desde el emplazamiento de las minas hasta la estación de Villafranca del Campo, que es la más próxima del Central de Aragón, había entre 14 y 15 km de muy buen terreno de tal forma que con la construcción de este insignificante ramal podría haberse hecho el transporte de los minerales...”. Quizá los propietarios de las minas hubieran optado por Villafranca, pero también debió pensarse en que la estación de embarque para el mineral fuese la de Monreal por su mayor entidad dentro de la comarca, por la existencia de del proyecto ferroviario de *Santiago Contel (Ojos Negros-Monreal-Lérida)* así como por la posibilidad ya señalada de construir altos hornos en *Monreal*. Según datos sin confirmar que nos han llegado, se llegaron a comprar terrenos en zonas próximas de la Estación.

Al final, no hubo acuerdo. La Compañía Minera de Sierra Menera “... creyó preferible la construcción de su propio ferrocarril, abandonando la idea de transportar el mineral por el Central de Aragón. Para ello, habilitó un presupuesto de 21 millones de los de principios de siglo, y aparte 4 millones más para la construcción de un importante embarcadero-puerto para carga marítima del mineral en Sagunto” (J. Aranguren).

Aparentemente, parecía anormal por un excesivo gasto la existencia de dos vías que llevaban al mismo lugar y que en algunas zonas corrían paralelas o incluso se cruzaban, sin embargo esto no fue así según las informaciones que poseemos. También parecía ilógico que ambas empresas no cedieran en sus pretensiones acercando posturas. Lo cierto es que las negociaciones fracasaron porque las dos compañías no se pusieron de acuerdo en el precio del transporte: la diferencia fue, según algunos estudiosos del ferrocarril, de 1 céntimo en tonelada por kilómetro. Algunos estudios posteriores demostraban que para Sierra Menera fue más rentable económicamente la construcción de su propio ferrocarril que el pagar al Central por el transporte.

De haberse producido la decisión contraria, el mineral de hierro podía haber sacado del estado de *languidez*, en expresión de algunos autores, en que se encontraba el flamante camino de hierro recién inaugurado, aunque parece ser que su rentabilidad económica por estas fechas era indudable. Está claro que la llegada del tren no cubrió las espectaculares expectativas que algunos habían depositado en él.

A partir de los años veinte se planteó la posibilidad de sacar los cítricos valencianos por el ferrocarril del Canfranc, terminado en 1928, a Europa. Surgió así la idea de unir por medio de vía férrea dos ciudades importantes como Valencia y Zaragoza con

la frontera francesa. Además, favorecía esta iniciativa el que ya existía desde 1887 una línea de vía estrecha (de 1 m) de 47 km que unía Cariñena con la capital aragonesa. Será necesario pues un enlace entre el Central con Cariñena y ampliar el ancho de vía hasta Zaragoza. En un principio se pensó que la unión de ambas líneas se produjera en Daroca pero se descartó siendo sustituida esta localidad por Caminreal. La Compañía del Central de Aragón, que ya había sido absorbida por *Compañía del Norte* mediante la adquisición de las acciones, se encargó de la realización de las obras que duraron tres años.

El día 2 de abril de 1933 se inaugura con grandes festejos *El Caminreal*, una línea modélica para la época, considerada como la más perfecta de España, que unía Caminreal con Zaragoza. Ello supuso una inyección de optimismo y de dinamismo para toda la comarca y, ante todo, para el Central que incrementó considerablemente el tráfico de mercancías y también de personas.

Fernández Clemente escribe al respecto que "... Valencia se queda a 24 horas de París, y en portes de naranja se economizan millón y medio de pesetas por temporada...". Este beneficio se extendió a toda la comarca. En Calamocha se construyó una segunda estación, "La Nueva", pero la localidad más beneficiada sin ninguna duda fue Caminreal que se convirtió en un nudo ferroviario de importancia nacional al juntarse allí los dos tramos: el de Zaragoza y el de Calatayud. La nueva y magnífica estación del arquitecto *Gutiérrez Soto* se convirtió en el símbolo del progreso económico al constituirse como un poblado aparte con numerosos servicios: cantina, fonda, viviendas, estafeta de correos... *Gonzalo Montón* apunta que trabajaban "más de 100 ferroviarios y cargadores de muelle que podían ser fijos o temporeros y, según su cometido, se dividían en Secciones o Servicios...". Muchos de estos obreros procedían de los pueblos cercanos o de Valencia.

También repercutió positivamente la nueva vía en Monreal no sólo por los obreros que se desplazaban a Caminreal todos los días a ganar el jornal (en 1936 figuraban en nómina, entre otros, el ilustre jotero *Joaquín Peribáñez* y *Juan Betés*) sino porque las toneladas de mercancías y viajeros aumentaron considerablemente. Téngase en cuenta que ahora el final de la línea ya no era Calatayud sino una ciudad que crecía continuamente: Zaragoza. Constituyen estos años de la *II República* (1931-1936) la primera edad de oro del Central hasta la célebre huelga de mayo del 36 convocada por los sindicatos, que demandaban mejoras laborales y económicas. Tras dos meses de dura huelga, el inicio del levantamiento militar del general *Franco* y la consiguiente *Guerra Civil* (1936-1939) acabó con el movimiento sindical y con el esplendor de dicho periodo.

Durante los tres años que duró el conflicto bélico, el ferrocarril fue militarizado y se utilizó, cuando se pudo, al servicio de la guerra siendo objeto de numerosos bombardeos que perseguían evitar el transporte de mercancías y suministros al bando nacional que fue el que ostentó el poder en esta zona durante toda la guerra.

En 1941, tras el fin de la Guerra, se crea la *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE)* por lo que el Central, como otras líneas, es nacionalizado convirtiéndose el Estado en el nuevo patrón ferroviario. Llegamos así a los años cincuenta y sesenta que es cuando se produce la segunda edad de oro para el tren en la zona

del Jiloca. Las máquinas de vapor funcionaban con carbón y necesitaban un buen número de obreros para su mantenimiento. La nómina de trabajadores en las estaciones de Monreal y, sobre todo, Caminreal, se hinchan. Es la época en la que el transporte de mercancías está en su máximo rendimiento: los *trenes naranjeros* transportaban cítricos a Francia; los cereales que salían en vagones desde los silos próximos al lugar de embarque; el *Borreguero* no sólo llevaba ganado sino también otras variadas mercancías como pescado, frutas de la ribera del Jiloca...; los miles y miles toneladas de remolacha azucarera que se enviaban a Santa Eulalia cuya fábrica ya funcionaba desde 1911; las cantidades de paquetes que circulaban entre Valencia y Zaragoza... aprovechando la seriedad y seguridad del ferrocarril.

Pero no sólo mercancías, el tren era el medio de transporte de personas por excelencia. Señalaremos aquí algunos de los convoyes que circulaban: el *Chispa*, seguramente el más célebre, madrugador, realizaba el trayecto por la ribera del Jiloca entre Teruel y Calatayud; los *automotores*, más modernos y rápidos; el *Correo*, también muy popular, era el tren que llevaba la correspondencia entre Valencia y Zaragoza; los *expresos* que se desplazaban por las noches... y en los años 70, el *TER*, confortable, moderno y más rápido que llegaba hasta la frontera de Hendaya. En fin, nos quedan todavía algunos nombres más, pero los aquí enumerados son suficientes para ilustrar la vitalidad y el dinamismo del Central de Aragón en esta época.

A finales de la década de los sesenta, por no decir antes, se inicia el declive del tren que vino causado, entre otras muchas razones, por el progreso técnico al sustituirse las máquinas de vapor por las Diesel, ya que éstas requerían un menor mantenimiento, y consecuentemente, la mano de obra era menor. Obviamente, este cambio supuso un avance técnico pero repercutió muy poco en el aumento de velocidad de los convoyes.

El 30 de julio de 1972 se empezó a transportar el mineral de hierro de las minas de Ojos Negros a través del Central de Aragón. El ferrocarril de Sierra Menera no daba para más. Se había convertido en un cuello de botella que encarecía y ralentizaba el transporte, que a partir de ahora se traslada desde el pie de mina hasta Santa Eulalia para continuar posteriormente al Puerto de Sagunto. Este nuevo transporte podía haber servido como inyección para recobrar la fuerza ya perdida pero no fue así. El cierre de los Altos Hornos en el año 1986 acabó con el envío de mineral de hierro y aceleró aún más la decadencia del Central.

El año anterior, en 1985, ya se había cerrado el tramo *Calatayud-Caminreal* por falta de circulación de personas y de mercancías. Es a partir de estas fechas cuando se produce el abandono casi total del ferrocarril que aún quedaba por parte de la Administración. La estación de Monreal del Campo, como otras de la comarca, se cierra por las noches. Llegar en invierno por la noche, a oscuras y en las afueras del pueblo supone un verdadero cabreo aparte de desolación y rabia. Se jubila a un buen número de empleados y se suprimen numerosas paradas de trenes. Los ayuntamientos –entre ellos el de Monreal– protestan, pero la decisión de RENFE es irreversible: varios trenes pasan de largo por lo que hay que ir a otra localidad para poder cogerlos. No sólo afectan a Monreal estas restricciones en la circulación viaria sino a una

serie de pueblos de su comarca que accedían al tren por su estación. Nos referimos a localidades como Ojos Negros, Pozuel, El Pedregal, Blancas...

Las instalaciones empiezan a deteriorarse progresivamente con el paso del tiempo y sin ninguna persona que las controle. Se abandonan y el vandalismo humano va haciendo el resto. Así llegamos a la reciente clasificación de la línea dentro de la *categoría C* en 1992 que son las consideradas como altamente deficitarias y al llamado *Contrato-Programa* mediante el cual la Diputación General de Aragón paga un canon a RENFE, que debe andar por los 500 millones, para que siga funcionando el tren. Por contra, la empresa se compromete a invertir en la mejora de la línea, aunque los acontecimientos recientes y las inversiones previstas en los presupuestos para el 2000 (7 millones) nos hacen pensar en la "crónica de una muerte anunciada".

Las gentes de Monreal y de la ribera del Jiloca siempre vivieron volcadas y de cara al tren hasta finales de la década de los sesenta. La carretera era realmente una desconocida. El "*tempo*" de las diferentes actividades humanas venía marcado por el paso de los convoyes. Los relojes, no muy abundantes por aquel entonces, casi sobraban. Así el pitido agudo del *Correo* por la *Cañada*, que pasaba a eso de la una del mediodía, indicaba la hora de comer, estuvieras en tareas agrícolas (siega, cogiendo azafrán, trillando...) o acabaras la tarea escolar. El *Chispa* indicaba en



Estación de Monreal del Campo: aspecto reciente (noviembre de 1999). Obsérvese el abandono y deterioro actual: no existe ya el cartel con el nombre de la localidad y el reloj, tan interesante en otra época, ha desaparecido. Además, una de las entradas que fueron tapiadas ha sido agujereada para entrar dentro. Al fondo, el silo de cereales (foto: J. Serafín Aldecoa Calvo).



Aspecto del depósito de agua. En este caso el tapiado del acceso ha servido para que se respetase el interior (foto: J. Serafín Aldecoa Calvo).

muchos casos la hora del almuerzo especialmente para la gente del campo. El chiflido de la máquina era inconfundible: resonaba por todos los términos y anunciaba su paso espectacular con su estela de humo. Viajar en estos trenes era una formidable aventura que nos subyugaba. Aunque no con la asiduidad que hubiéramos deseado, bajábamos al “Reino” (Valencia), nos acercábamos a Teruel o viajábamos a Zaragoza para que nuestros padres nos “pasaran” por el Pilar. Siempre era una experiencia única e inolvidable. ¿Y jugar en la estación? ¿Cuántos días la noche se nos imponía entre los vagones detenidos en el muelle? ¿Cómo saber la cantidad de horas que disfrutábamos en el terraplén de la vía o en el Puente de la *Cañada*? Con la acción de pegar la oreja al rail sabíamos si el tren estaba próximo. Pero no sólo colocábamos dicho apéndice cartilaginoso, sino también monedas y tachuelas para que las

ruedas de los convoyes las aplastaran y deformaran. Qué decir de la cantidad de mercancías y de personas que purulaban por los andenes, por los muelles...

Hernández Benedicto, autor de una columna en el *Diario de Teruel* titulada “De Chispa a Chispa” nos lo cuenta así: “La propia Estación tenía su vida: el Jefe ordenando entradas, cargas, almacenajes. Los Factores numerando expediciones. Los Guarda Agujas, con banderines negros, dando bienvenidas. Los Mozos de Estación, sufridos Peones de la Brigada de Vías y Obras, Maquinistas, Guardafrenos, Fogoneros, Vigilantes, Recorridos, todo un amplio conjunto humano que configura la variada familia ferroviaria...”.

Pero la estación no sólo servía como salida al exterior de las personas y los excedentes de la comarca de Monreal, sino que también se recibían y se embarcaban mercancías de Molina de Aragón y de los pueblos vinculados al Señorío.

Toda esta exposición lleva a plantearnos el porqué de esta situación de abandono del ferrocarril que en estos momentos parece irreversible y más cuando se invierten cantidades multimillonarias en el Tren de Alta Velocidad (AVE). A lo largo de este escrito ya se han venido esbozando algunas de las razones de este desastre pero intentaremos dar algunas más.

La primera –y creemos que la más determinante– ha sido la exasperante lentitud de las locomotoras que incurrían en unos retrasos considerables aunque menores en la actualidad. A lo largo de los años la progresión en la velocidad fue casi nula. Éste no es un problema de ahora, sino que persiste desde hace muchos años. En los años cincuenta y sesenta se admitía como algo natural el que los convoyes llegaran con retraso de media hora o más. Era normal que los viajeros tardaran horas y horas para un trayecto Monreal-Valencia en el *Correo* del mediodía. Se salía a la hora de comer y se llegaba casi a la de cenar. En este caso el recurso fácil era echarle las culpas al Puerto de Escandón... Zaragoza-Valencia, en el *Borreguero*, suponía para las mercancías de todo tipo un viaje de más de doce horas, esto es, se salía a las 6 de la tarde y se llegaba al día siguiente bien entrada la mañana. Claro, el chivo expiatorio no puede ser el Puerto sino la falta de inversiones y, por tanto, de mejoras en el tendido y en las viejas locomotoras.

En esta pérdida generalizada de tiempo influía notablemente la *descoordinación general* existente en la circulación de los trenes especialmente al programar los distintos recorridos. Por ejemplo, era corriente que los pasajeros tuviesen que esperar en una estación varios minutos hasta que llegara un mercancías u otro tren cualquiera para poder proseguir la marcha. Ello acarreaba una pérdida sustancial de tiempo que podía ir acumulándose a otra anterior. Aunque pensándolo bien, estos retrasos siguen produciéndose actualmente.

La batalla estaba perdida antes de haberla disputado. Cuando se inició el desarrollo económico en los años sesenta, esta velocidad anacrónica espantaba a los viajeros más pacientes y al transporte de productos y los empujaba hacia la carretera que iba a ser la más beneficiada y, a su vez, la más atascada con el paso del tiempo, por el tráfico intenso con su correspondiente deterioro. Van a ser los camiones de un tonelaje cada vez mayor los que transportarán lo que antes se realizaba por medio del tren. Las empresas de autobuses hacen el agosto ya que son más rápidas y ade-

más tiene parada en el centro de los pueblos. A ello hay que añadir el “boom” del automóvil como útil de transporte individual o familiar. La dejadez y abandono del medio ferroviario por parte de todos los gobiernos, fuera bajo el franquismo o con la democracia, no es contestada con movilizaciones y protestas para reclamar las mejoras ausentes en tantos y tantos años. La gente asiste con resignación a la lenta agoría que desembocará en la situación actual en la que los presupuestos en infraestructuras ferroviarias van para el AVE. Podemos resumirlo brevemente: *a la aceleración de los tiempos no le ha correspondido la del tren* por una descarada falta de inversiones que fueron orientadas casi exclusivamente a las carreteras.

Uno de los más claros errores que cometieron los ingenieros del tramo Teruel-Calatayud, en la planificación del trazado y que ha contribuido decisivamente a la decadencia del Central de Aragón, ha sido la *pésima ubicación de las estaciones* en casi todas las localidades de la ribera del Jiloca. A finales del siglo XIX el mencionado Gascón se quejaba –y con razón– del mal emplazamiento de la de Teruel al situarla en la fértil huerta, algo apartada del casco urbano y con un desnivel considerable, pero es que la mayoría de estaciones de la provincia de Teruel y, por tanto de la zona del Jiloca, se construyeron bastante lejos del casco urbano, en algunos casos pueden estar cerca de dos kilómetros. Ello acarrea un serio problema para las mercancías pero sobre todo para los viajeros al tener que desplazarse hasta ellas cargados de equipajes. Si exceptuamos las de Santa Eulalia o la de Torrijo, próximas al pueblo, el resto de estaciones como las de Monreal, Calamocha o Villafranca se edificaron a una distancia considerable. En el caso de Monreal aún conservamos en la retina la imagen de personas cargadas con maletas, cajas, sacos... con carretillos cruzando la senda de la *Cañada* o con carros de tracción animal a través del *Barrio Bajo*. La verdad es que el desplazamiento hasta la estación constituía una tarea ardua y laboriosa. Por ello se crearon empresas que, entre otras actividades, realizaban la función de taxi como los carruajes de *Elías Górriz* que a principios del siglo XX salían a todos los trenes, o la célebre y más reciente *Diligencia* de los hermanos *Lahoz* donde se cargaban el correo, bolsas, maletas, cajas atadas con cuerdas. Este alejamiento dio lugar en algunas localidades a la formación de barrios con cierto número de servicios como es el caso del Santo en Fuentes Claras o el populoso de Caminreal que ya hemos citado.

Otra consecuencia de la separación entre las estaciones y los pueblos, aparte de dificultar el acceso a los trenes, ha sido el desarme y la destrucción de los edificios, especialmente las dependencias interiores a las que han accedido personas irresponsables, una vez abiertas a la fuerza las frágiles paredes que tapiaban las puertas y ventanas. Este hecho se ha reproducido en toda la comarca y también en Monreal donde han desaparecido hasta el reloj exterior y el rótulo con el nombre de la localidad. Da grima pasearse por estos edificios: sillares de piedra robados, papeles rasgados por los suelos, tabiques partidos... La sensación de abandono causa tristeza y rabia. La situación es verdaderamente lamentable y terminal. Una vuelta por las estaciones de Caminreal, Villafranca o Monreal es verdaderamente deprimente para todos, pero especialmente para aquellos que conocimos el esplendor del tren y que de vez en cuando hacemos un ejercicio de nostalgia. Es verdad que ha existido van-

dalismo humano desde el cierre de RENFE pero también es cierto que su deterioro hubiera sido menor si estos edificios se hubiesen construido próximos al pueblo.

Ello nos lleva a subrayar una de las conclusiones principales de este trabajo: no sólo es necesario realizar inversiones en el tendido ferroviario, aunque sea lo más urgente, sino que *hay que rescatar de la muerte segura unas instalaciones que aún se mantienen en pie* y que pueden servir para desarrollar cualquier tipo de actividad posterior. Además, forman parte del patrimonio histórico-artístico de nuestros pueblos como es el caso de la estación de Caminreal, obra original y casi única en su género. En este sentido sabemos que se ha creado la *Asociación para la Defensa de la Estación de Caminreal* que pretende rehabilitarla reutilizarla posteriormente con fines culturales, mediante la instalación de varios centros de interpretación y museos, entre otras cosas. El caso del Ayuntamiento de Monreal también es significativo y ejemplar: ha firmado un convenio con RENFE por el que se compromete a pagar un canon a la empresa y a cambio puede aprovechar los edificios (muelles, viviendas, oficinas...) para diversas actividades, después de haberlos restaurado dado su pésimo estado de conservación.

Tras el análisis anterior, nos vienen a la mente estas preguntas: ¿se puede recuperar aquél antiguo esplendor? ¿Se revitalizará y se potenciará el tren por lo menos como medio de transporte de mercancías en esta provincia? Es difícil responder brevemente y con acierto a estas cuestiones porque no deja de ser un ejercicio de futurología, pero lo que sí reivindicamos es un *tren digno con una mejora global* y una potenciación de la línea para unos pueblos y una comarca que siente nostalgia de un tiempo en que la esperanza en un progreso económico y social pasaba por el ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (1987):** "Historia del ferrocarril turolense". Instituto de Estudios Turolenses. Teruel. "*Col. Cartillas Turolenses*".
- GASCÓN Y GUIMBAO, Domingo (1993):** *Miscelánea Turolense (1891-1991)*. Edición facsímil. Ed. I.E.T. Teruel.
- PÉREZ RIVERA, Manuel (1998):** "El Central de Aragón y la estación de Teruel". *Diario de Teruel*.
- MONTÓN MUÑOZ, Gonzalo (1996):** *Réquiem por la estación de Caminreal*. Ed. Centro de Estudios del Jiloca. Calamocha.
- HERNÁNDEZ BENEDICTO, José (1977):** *Monreal, trono de Dios*. Edición del propio autor. Teruel.
- GARCÉS PERIA, José:** "Cien años del ferrocarril en la comarca de Calamocha". *Revista Xiloca*, nº 20. Ed. Centro de Estudios del Jiloca.
- ARANGUREN, Javier (1988):** *El ferrocarril minero de Sierra Menera*. Ediciones Aldaba. Madrid.
- CATALÁN, Joaquín (1915):** *Guía de la villa de Monreal del Campo*. Edición del mismo autor. Zaragoza.
- **Archivo Municipal del Ayuntamiento de Monreal del Campo.** Libro de Actas.