

XILOCA 25
págs. 59-78
2000
ISSN: 0214-1175

UN VIEJO PROYECTO DE VERTEBRACIÓN FERROVIARIA E INDUSTRIAL DE LA CUENCA DEL JILOCA DE 1869. ¿PRIMERA GRAN OPORTUNIDAD PERDIDA O EL INICIO DE UNA SECULAR MARGINACIÓN Y OLVIDO INSTITUCIONAL?

Pascual Diarte Lorente*

Resumen.— *El estudio de un antiguo proyecto ferroviario de 1869 que, de haberse hecho realidad en aquel momento, hubiera cambiado posiblemente la vida de las gentes del Jiloca y la estructura productiva de estas tierras, sirve de motivo para el análisis y la reflexión histórica del pasado y del presente de unos pueblos, los nuestros, unidos, en su conjunto, por los seculares fantasmas de la marginación y el abandono institucional y por una peligrosa decadencia económico-demográfica.*

Abstract.— *The study of an old train project of 1869 that, if it would have been done at that moment, it would have changed maybe the life of people from Jiloca and the productive structure of those lands, serves as a motive for the analysis and the historic meditation of the past and the present of some people, our people, joined, in a group, by the secular ghosts of margination and institutional abandon and by a dangerous economic-demographic decadence.*

Las actuales movilizaciones populares de nuestro entorno territorial (“Teruel existe”, “Autovía por Daroca”)¹, reivindicando mejores servicios e infraestructuras, plena-

* Profesor de Enseñanza Secundaria.

mente justificadas, histórica y políticamente, por el más absoluto olvido, casi inmemorial, de la Administración hacia la mayor parte de estas tierras del sur de Aragón, reflejan crudamente el insostenible estado anímico de unas gentes que, con talante pacífico, educado y racional, como no podía ser de otra forma en un pueblo curtido durante generaciones en el hiriente olvido institucional, el aislamiento geográfico-natural y las duras condiciones climáticas, reclaman en voz alta el respeto y consideración que, como pueblo, se merecen. Es el clamor manifiesto, largamente guardado y controlado, del hondo sentir de unos hombres y mujeres que, calladamente, han ido acumulando en su interior un aguante enrabiado que, en momentos de plena libertad como los que hoy día gozamos, emerge espontáneamente al exterior para manifestar clara y contundentemente un ¡¡Ya está bien!! La situación de nuestros pueblos es crítica. La sangría demográfica iniciada en los años 60, la mínima diversificación económica agro-ganadera, siempre condicionada por las deficientes estructuras viarias, la tradicional pobreza de nuestras tierras y de nuestras gentes y las duras y adversas condiciones naturales han hecho posible que muchos de nuestros pueblos contemplen ya con resignada aceptación su lánguida y terminal existencia, sus tierras yermas y su amenazante porvenir. Ésta es la imagen fija de la mayoría de nuestros núcleos de población², invadidos de un envolvente aire de tristeza melancólica, silenciosos, sin niños, sin escuelas, sin servicios, rodeados de edificios hundidos y con el único impulso revitalizador, ocasional y pasajero, de algún fin de semana y de unos días en verano. Son las tierras de los campos de Bello, Langa y Romanos, de las sierras de Fombuena, Cucalón y Fonfría, de Torrecilla, Godos y Barrachina, de Segura, Pancrudo y Cosa, de Pozuel, Almohaja y Peracense, de Berrueco, Castejón, Santed y San Martín. Y así una lista demasiado larga que todos lamentablemente conocemos. No, no creo que haya habido conformismo, como algunos apuntan, sino dominio de la visceralidad de un duro y realista pueblo, que se ha sentido desprotegido y abandonado por las elites y centros de poder nacionales, territoriales y, a veces, hasta locales, y que es consciente de poseer una buena dosis de orgullo innato personal y localista, rayando, a veces, en el cainismo. Tampoco entiendo a quienes nos acusan de victimismo, dando a entender que desconocen la verdadera realidad y el ser de nuestras gentes y de nuestros pueblos. Esperemos que, en esta ocasión, se mantenga la llama de la constancia y del compromiso en la conciencia colectiva de nuestras gentes para no caer, una vez más, en el desaliento que el paso del tiempo ha impuesto cruel y machaconamente en nuestra memoria histórica. Tenemos en contra, eso sí, algo que hoy día se ha convertido, desafortunadamente, en un difícil y casi insalvable obstáculo para que te escuchen y valoren como pueblo en los frecuentemente poco sensibles centros de decisión: un mínimo peso político-demográfico ("votos"). ¡Somos tan pocos! ¡Nuestro futuro demográfico es tan desalentador! ¡El poder es tan prepotente y frío con los débiles y tan flexible, atento y considerado con los fuertes!

1. Escribo este artículo en el mes de marzo del año 2000.

2. Sólo dos pueblos situados en el eje del Jiloca, Calamocha y Monreal, muestran hoy día una notable actividad económica, convirtiéndose, así, en la positiva y alentadora excepción dentro del pobre panorama económico general de esta zona de Aragón.

Me uno desde aquí al esfuerzo común de todos los anónimos turolenses y aragoneses que se rebelan contra el inmovilismo y la resignación y comparto plenamente el deseo y la original y certera imagen del problema que Juan Antonio Usero nos muestra en “El Comarcal” del 3 de marzo pasado: “Teruel es una tortuga boca arriba y quiero formar parte de los que tratan de levantarla y echarla a andar”.

La actual decadencia económica y demográfica de nuestros pueblos se encuentra en una situación límite, de transición entre la difícil supervivencia y la amenazante desaparición como entidad significativa, impotente y olvidada. Podemos y debemos cambiar, entre todos, esta tendencia tradicional.

¿Siempre se han dado estas constantes socioeconómicas y demográfico-políticas desfavorables? No. En los tiempos medievales y modernos, las tierras del Jiloca y su entorno, aun teniendo las mismas o parecidas condiciones naturales (áspero clima y suelo), lograron cierto equilibrio económico-demográfico y un relativo peso sociopolítico en las instituciones políticas aragonesa y española. La singular experiencia histórica de la Comunidad de Daroca, verdadera historia común de nuestros pueblos, debe hacernos recordar, con orgullo, la imaginación y madurez política y social de nuestros antepasados, que supieron darse un avanzado sistema de autonomía plena, política y teóricamente casi utópica para su época, y se hicieron respetar, con personalidad propia, en las más altas instituciones del Reino de Aragón (representación propia en Cortes, participación en la Diputación del Reino, bolsas propias en la insaculación de los oficios de “diputados”, “inquisidores” y “judicantes”, etc.). Las reformas centralistas de la nueva dinastía borbónica introducida por Felipe V limitaron considerablemente, a comienzos del siglo XVIII, la autonomía político-administrativa de la Comunidad de Daroca, hasta ese momento verdadero oasis de libertad en un mundo, el de entonces, de indudable atmósfera feudo-absolutista. En el siglo XIX, la desaparición de la Comunidad de Daroca y el escaso o nulo éxito de la industrialización que, en general, no se detuvo mucho por estas tierras, provocó su marginalidad geográfica y política y el inicio de su decadencia económica y demográfica.

Hubo momentos, sí, en los que la ilusión de progreso y modernización económica volvió a impregnar temporalmente estas tierras, que hasta pudieron ser pioneras en un desaprovechado y único momento crucial de la modernización económica y de infraestructuras de todo el país: el “boom” del ferrocarril, auténtico motor de desarrollo económico y bienestar en la segunda mitad del siglo XIX español y europeo en general. Pudo ser, pero no fue. ¿Fue nuestra gran oportunidad perdida? Intentar dar respuesta a esta pregunta es uno de los objetivos del presente trabajo.

Hace ya algún tiempo, cayó en mis manos un interesante y revelador documento, “Memoria sobre la cuenca carbonífera de Utrillas y los proyectos de ferrocarril de Calatayud a Utrillas, Teruel y criaderos de hierro de Setiles”, escrito por D. Francisco Herrer y Marco, concesionario oficial de los estudios, en el temprano año de 1869³. Una fotocopia del citado informe me fue facilitada por mi buen amigo José Antonio

3. A tener en cuenta que la primera línea férrea construida en España, la de Barcelona-Mataró, se inauguró en 1848; la segunda, Madrid-Aranjuez, en 1851; y la tercera, Gijón-Sama de Langreo, en 1855. A Zaragoza llegó el ferrocarril en el año 1864.



Lavilla, de Villanueva de Jiloca, estudioso sincero y constante de la historia y costumbres de estas tierras, una de esas personas que se preocupa calladamente y de forma desprendida, pero intensa, por la verdadera cultura, por simple satisfacción personal y de los suyos. Desde aquí mi más profundo agradecimiento, hacia ti y lo que representas, José Antonio.

Aunque, como ya he adelantado, la inauguración de las tres líneas pioneras de los ferrocarriles españoles tuvo lugar entre los años 1848 y 1855, el verdadero arranque, auge y especulación del ferrocarril en España se dio entre 1855 y 1865. La Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, que daba todo tipo de facilidades a las compañías para atraer inversiones, contribuyó decisivamente a impulsar la fiebre por la construcción de ferrocarriles y, en general, a dinamizar la economía española. En nuestro país, como dice Josep Fontana, “no se adoptó ni el sistema de que el

Estado construyera las líneas férreas, como en Bélgica, ni el británico que las confi6 por entero a la iniciativa privada, sino el sistema franc6s, mixto, en que confluyen el capital privado y las subvenciones oficiales”⁴. El Estado se limit6, por tanto, a proporcionar el marco legal, a controlar las concesiones y ayudas econ6micas oficiales (subvenciones) y a orientar sobre los trazados. La Ley de 21 de enero de 1870, por ejemplo, se6alaba claramente que debían construirse l6neas de ferrocarril que conectaran todas las capitales de provincia con las l6neas generales e, indirectamente, con Madrid, para evitar, en opini6n de Eloy Fern6ndez Clemente, “un subdesarrollo mayor del que padecían y, sobre todo, para controlar pol6tica y militarmente un pa6s con obsesiva tradici6n de pronunciamientos y sublevaciones”⁵. A la ciudad de Teruel, sin embargo, el ferrocarril no llegaría hasta 1901, lo que permite pensar que los gobernantes no tenían ning6n inter6s especial en que el ferrocarril llegara r6pidamente a la tranquila capital turolense, y m6s teniendo en cuenta que, en el temprano a6o de 1868, el tren ya llegaba a 33 capitales de provincia.

Cuando, en 1869, Francisco Herrer y Marco termina el informe objeto de este estudio, el negocio de la construcci6n de ferrocarriles en Espa6a pasa, sin embargo, por un prolongado y agudo declive, debido, sin duda, a la inestabilidad pol6tico-militar del momento y a la crisis financiera provocada por la reducci6n de inversiones y el bajo rendimiento de las l6neas. En la memoria, que consta de 30 p6ginas impresas y un plano general a dos p6ginas, Herrer y Marco defiende la necesidad de construir una l6nea de ferrocarril que una las ciudades de Calatayud y Teruel, con los ramales de Luco a Utrillas y de Monreal a Setiles, como la forma m6s l6gica y sensata de dar salida al carb6n de la cuenca de Utrillas y al hierro de Sierra Menera y de modernizar el Valle del Jiloca con una diversificada instalaci6n industrial.

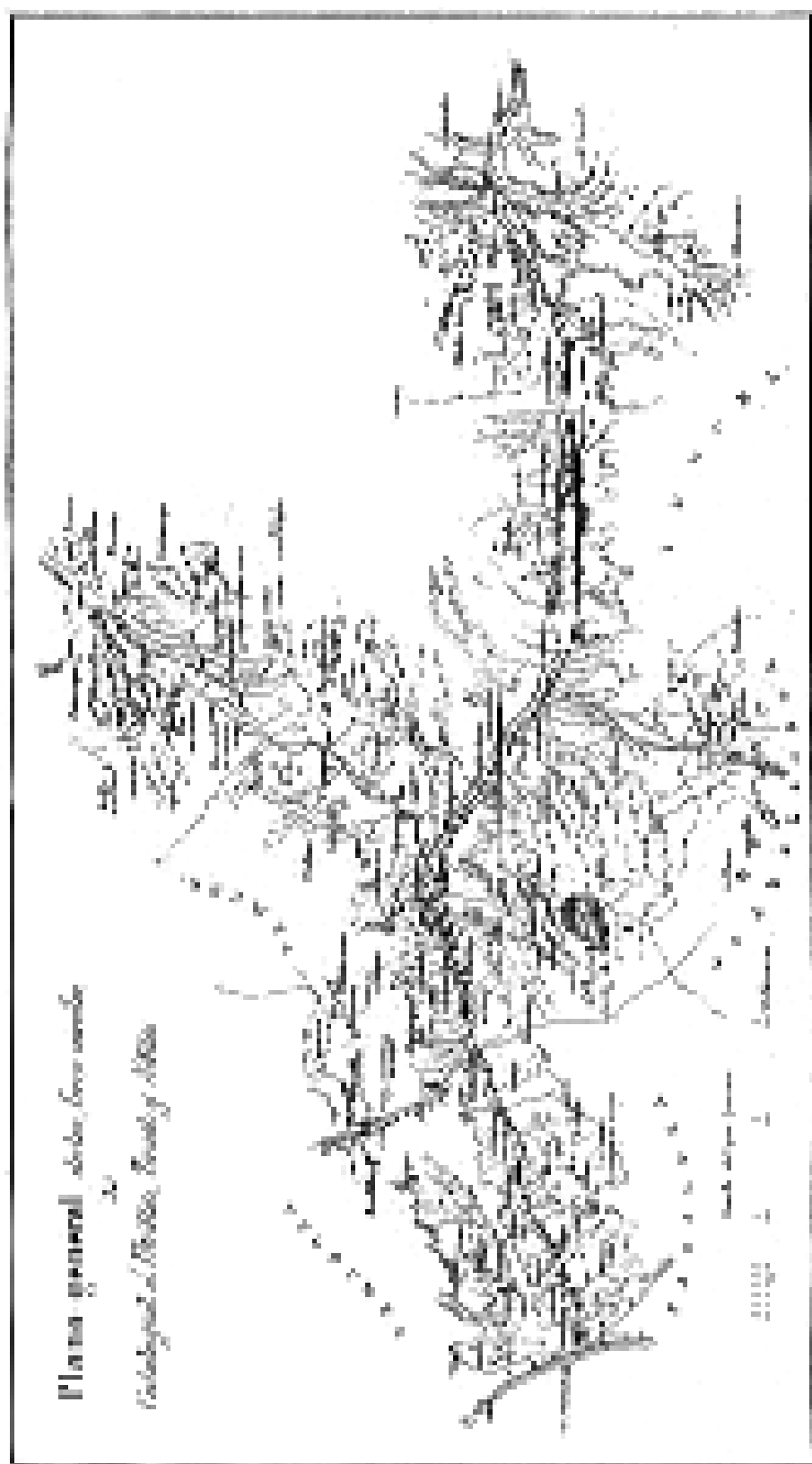
El estudio es detallado, muy documentado y profundo. Comienza con un an6lisis cr6tico de la situaci6n de los ferrocarriles espa6oles existentes en aquel momento, a los que califica de caros y deficientemente contruidos, debido especialmente, subraya, a las prisas y a la impaciencia de la 6poca. M6s adelante, destaca el negativo efecto que, para los intereses de las compa6as ferroviarias, tenía la utilizaci6n generalizada de carbones extranjeros como combustible de las locomotoras, para, posteriormente, entrar de lleno a defender los, seg6n 6l, excelentes y abundantes carbones espa6oles que estaban sin explotar (“en el mismo estado en que plugo a la naturaleza colocarlos en sus dep6sitos”), debido, especialmente, al rudimentario, complicado y antiecon6mico sistema de transporte imperante entonces, que hacía imposible que los carbones nacionales llegaran a cubrir, eficazmente y a precios competitivos, la demanda de los centros de consumo interno. Esta lamentable situaci6n hacía necesaria, seg6n Francisco Herrer, la construcci6n prioritaria, incluso antes que las l6neas generales, de los ferrocarriles que permitieran la explotaci6n de las minas de carb6n.

4. Citado en “Historia del ferrocarril turolense”, de Eloy FERN6NDEZ CLEMENTE (“*Cartillas turolenses*”, n6 10, 1987, p. 5).

5. Eloy FERN6NDEZ CLEMENTE (1987): *o. cit.*, p. 5.

Utilizando un razonamiento lógico, Herrer defiende con firmeza y con datos técnicos y científicos la privilegiada y apenas aprovechada riqueza mineral de la provincia de Teruel, especialmente de carbón y de hierro, y la necesidad de construir una red de ferrocarriles que facilitara la salida de dichos minerales a los mercados interior y exterior. Con este fin, inicia su argumentación con un meticuloso y erudito estudio global de la cuenca carbonífera de Utrillas (precisión geográfica, condiciones geológicas, líticas y de relieve, posición, cantidad y grosor de las capas de carbón, etc.) y el análisis de la situación en que se encontraban las nueve minas que por entonces estaban en explotación: situación de las concesiones mineras, técnicas de extracción del mineral, producción y trabajo de los mineros, gastos de herramientas y transporte, costes finales, utilidades tradicionales de estos carbones, etc. Francisco Herrer llega a la conclusión de que, en la cuenca de Utrillas, sólo entre las cordilleras de la Muela y Loma de San Justo, sin contar sus prolongaciones, existían unos 280 millones de toneladas de carbón de fácil explotación y reducidos costes y de gran calidad como combustible para la industria metalúrgica y para el alumbrado de gas. Para corroborar tal afirmación adjunta los resultados de unos análisis y “ensayos docimásticos” practicados en la Escuela Especial de Minas por los ingenieros D. Cirilo Tornos y D. Lino Peñuelas. Hasta ese momento, resalta el autor, las anticuadas técnicas de extracción y el inadecuado y rudimentario sistema de transporte (“a lomo”) encarecían el mineral en los centros de consumo (12 reales el quintal en Zaragoza y 8 reales en Teruel). Con los oportunos cambios técnicos y el traslado rápido, por ferrocarril, a los centros de consumo, el coste podría reducirse a la mitad, calculando un beneficio de 10 reales la tonelada para las empresas mineras. De ahí su encendida y calculada defensa de la necesidad de construir un ferrocarril que diera fácil salida a este mineral. Descartado el transporte del carbón de Utrillas hasta el Ebro, por Escatrón, por sus grandes inconvenientes (sucesivas cargas y descargas y supeditación continua a los problemas de caudal propios de un río irregular como el Ebro), propone transportarlo a través de una vía férrea continua que, por el valle del río Pancrudo, salga al Jiloca y de éste hacia el interior, por Calatayud, y hacia Teruel y Levante por el Guadalaviar. De esta forma, los carbones de Utrillas tendrían una fácil salida y un seguro consumo industrial, ferroviario y urbano en Madrid y en las provincias del interior a través del enlace, en Calatayud, con la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, colocándose estos carbones en una situación ventajosa con respecto a los de Palencia, León o Córdoba, al estar Utrillas más cerca de la capital del Estado que los citados centros mineros. Incluso podría competir, añade, con los carbones de Córdoba para el consumo de la Marina en el Mediterráneo. El carbón de Utrillas contribuiría también, defiende, a incrementar la industria metalúrgica de los distritos de Calatayud, Daroca y Ateca, donde abundaban también otros minerales como el plomo argentífero, el cobre, el antimonio y el manganeso que, en aquel momento, se exportaban como materia prima al exterior. Con la llegada de este abundante combustible al valle del Jiloca es evidente, destaca Herrer, que en esta zona se instalarían “grandes fábricas de fundición y elaboración de hierros”, dada la cercanía de los, para él, inmensos criaderos de hierro de Ojos Negros, Setiles, Tordesilos y otros pueblos de Sierra Menera.

A continuación, califica de excelente el mineral de hierro de Sierra Menera, describe detalladamente su localización geográfica, condiciones geológicas y evolución his-



tórica de su explotación y destaca las múltiples utilidades que, con el empleo del carbón de Utrillas, tendría el citado mineral (industria, agricultura, ferrocarriles, construcción, etc.), contribuyendo notablemente a terminar o, al menos, disminuir la importación de hierro en el país.

Planteado y suficientemente argumentado el motivo esencial que hacía necesarios los ferrocarriles por él estudiados, estructurar unas vías de transporte ágiles y modernas que dieran salida a las riquezas agrícolas y minerales de esta zona de Aragón, para así contribuir a su propio progreso y modernización y la de una amplia zona del interior de España, Francisco Herrero se centra en la descripción y justificación concreta de las líneas de ferrocarril analizadas y proyectadas por él y objeto primordial del estudio: las de Calatayud-Teruel, Luco-Utrillas y Monreal-Setiles.

Sobre la línea férrea Calatayud-Teruel, Herrero se apresura a destacar, en primer lugar, que, en el futuro, ésta pasaría a ser una sección intermedia de la para él extensa e importante línea de Valladolid a Valencia, que pondría en comunicación las provincias del norte con el Mediterráneo. Según Francisco Herrero, este ferrocarril daría una vitalidad desconocida a los productos propios de las zonas afectadas (Levante, Aragón, Castilla) y facilitaría la entrada en las provincias del interior de los productos coloniales de América y de otros objetos provenientes de los países más desarrollados de Europa. Subraya de manera especial los cuantiosos beneficios económicos que reportaría a las tierras del valle del Jiloca y de su entorno, zona de la que ofrece una sorprendente imagen de abundancia y equilibrio económico, difícil de reconocer en la actualidad. Si no fuera porque numerosas fuentes y viajeros de esa época y de otras anteriores lo confirman, parecería algo utópico y exagerado: “Celebrado es de antiguo –dice D. Francisco Herrero– el amenísimo valle del Jiloca por la fertilidad de sus vegas, en las que se cosecha toda clase de cereales, lino, cáñamo, patatas, hortalizas y legumbres, por los extensos plantíos de árboles frutales, que en mil variadas especies ofrecen las frutas más delicadas y aromáticas, y los corpulentos nogales que dan grandes productos en nueces y maderas. Las laderas y faldas de las sierras inmediatas están plantadas de frondosos viñedos que surten de exquisito vino a las provincias de Teruel, Guadalajara y Soria. En las sierras próximas de Albarracín, Orihuela y Segura tenemos todavía pinares con buenas maderas de construcción. En Libros, a 20 kilómetros de Teruel, minas de azufre, y en Arcos, Armillas, Ojos Negros y Valtablado, manantiales de agua salada. Las salinas de Armillas distan 8 kilómetros del trazado de Utrillas y las de Ojos Negros, 3 de el de Setiles”.

Ante esta llamativa situación económica, no es de extrañar que D. Francisco Herrero concluya afirmando, de forma tajante, que en estas tierras se daban las condiciones idóneas para que los ferrocarriles por él proyectados tuvieran una segura actividad y un destacado aprovechamiento industrial y comercial, pues en ellas se encontraban, en abundancia, todas las materias primas necesarias para que las sociedades más avanzadas del momento alcanzaran un alto grado de modernización: carbón, hierro, azufre y sal.

Tras este planteamiento general, analiza pormenorizadamente las tres líneas de ferrocarril objeto del estudio a él encomendado, destacando las mínimas dificultades que había que vencer en su construcción. El ferrocarril Calatayud-Teruel, de 129,100 kilómetros de longitud, tendría su origen a kilómetro y medio antes de llegar a la esta-



Ojos Negros. Minas de hierro abandonadas.



Ojos Negros. Salinas.

ción de Calatayud y seguiría, aguas arriba, por la vega del río Jiloca hasta Cella y de allí, por el arroyo Caudet y el río Alfambra, a la ciudad de Teruel, “junto a la Casa Provincial de Beneficencia”. Excepto en los estrechos de Villafeliche, donde se preveía construir tres túneles con una longitud total de 915 metros, el resto del trazado, dice Herrer, tenía poca pendiente y, en general, su realización no ofrecía grandes dificultades. El terreno a expropiar no superaba las 255 hectáreas y la cantidad de tierras a remover (explanación, desmontes, terraplenes) sería de 1.640.157 metros cúbicos. Termina detallando las obras a realizar (puentes, sifones, pontones, alcantarillas, etc.) y las estaciones y apeaderos proyectados: dos estaciones de primera clase (Calatayud y Teruel), dos de segunda (Daroca y Monreal del Campo), once de tercera (Paracuellos, Maluenda, Fuentes, Murero, Báguena, Luco, Calamocha, Caminreal, Villafranca, Santa Eulalia y Cella), cuatro apeaderos (Morata, Villafeliche, San Martín y Burbáguena), 66 casillas de guarda y 79 pasos a nivel.

Sobre el ferrocarril Luco-Utrillas, reconoce que el trazado tenía mayores dificultades que el anterior, especialmente en el tramo Villanueva-Utrillas, donde habría que realizar un importante movimiento de tierras (2.344.092 metros cúbicos). Este ramal, con una longitud total de 53,6 kilómetros, tendría su origen a un kilómetro de la estación de Luco, pasada ésta, se adentraría, aguas arriba, por el valle del río Pancrudo hasta poco más allá del molino de Garcés, en el término de Barrachina, continuaría por la cañada de la rambla de Torrecilla, hasta la divisoria de los ríos Pancrudo y Martín, entre Torrecilla y Villanueva, pasaría por los términos de Fuenferrada, Vivel y Martín, y terminaría en las viñas de Utrillas, en la parte este del pueblo. Las tierras expropiadas alcanzarían sólo las 125 hectáreas. De las obras a realizar, destaca de



Daroca. Antigua estación.



Desembocadura del río Pancrudo, con el antiguo puente del ferrocarril Calatayud-Caminreal, el puente romano y los puentes de la carretera N-330.

manera especial la construcción de 4 túneles, con una longitud total de 1.255 metros, y de un viaducto. En el proyecto se incluían cuatro estaciones de tercera clase (Navarrete, Barrachina, Martín del Río y Utrillas), dos apeaderos (Villanueva y Fuenferrada), 24 casas de guarda y 24 pasos a nivel.

El ramal Monreal-Setiles no planteaba, según el autor del proyecto, ninguna dificultad en su realización. El trazado, de 28,6 kilómetros de longitud, pasaría por las cañadas de Siete Cabezas y Mayayo, cruzaría la carretera Alcolea-Teruel por el kilómetro 9, seguiría por la rambla de Pozuel y terminaría al pie de las meneras, a dos kilómetros al este de Setiles. Tan sólo había que expropiar poco más de 56 hectáreas y mover 514.262 metros cúbicos de tierra. En cuanto a obras, destaca la construcción de dos túneles de 125 y 145 metros de longitud respectivamente. El proyecto incluía tres estaciones de tercera clase (Pozuel, El Pedregal y Setiles), 15 casas de guarda y 15 pasos a nivel.

Finaliza el estudio con un detallado y completo presupuesto de los gastos que ocasionaría la construcción de las tres líneas. Teniendo en cuenta, afirma Francisco Herrer, que los mencionados ferrocarriles serían de una sola vía de 6 metros de ancho en los terraplenes y de 6,50 metros en los desmontes, que el ancho de los túneles sería de 4,30 metros, que las obras de fábrica serían sólidas, pero económicas, y los edificios contruidos sencillos y prácticos (sólo las habitaciones necesarias

para los servicios que se establezcan en ellas, puntualiza), el total de gastos, incluido el interés acumulado de la tercera parte del capital al 6% anual, durante los tres años previstos en su ejecución, ascendía a 15.055.984,244 escudos. El desglose por líneas era el siguiente:

- Línea Calatayud-Teruel: 7.981.699,289 escudos (61.825,711 escudos el kilómetro).
- Línea Luco-Utrillas: 5.245.893,909 escudos (97.871,155 escudos el kilómetro).
- Línea Monreal-Setiles: 1.828.391,046 escudos (63.929,756 escudos el kilómetro).

Comparado su coste por kilómetro con otras líneas construidas hasta entonces, argumenta el autor, los ferrocarriles Calatayud-Teruel y Monreal-Setiles podían compararse con los que menos habían costado en España: el de Manzanares-Ciudad Real y algunos tramos de los del Norte y Mediodía. El de Luco a Utrillas, admite Herrer, conllevaría mayores gastos que los anteriores, pero menos que los de Bélmez a Córdoba y Almorchón y el de Granollers a San Juan de las Abadesas, de igual “objetivo y destino”.

En cuanto a los posibles rendimientos de estos ferrocarriles, Francisco Herrer realiza unos detallados cálculos sobre el movimiento de viajeros y mercancías, de acuerdo con los datos estadísticos de otros ferrocarriles análogos del momento, y llega a la conclusión de que, en cada uno de los diez primeros años de explotación, se alcanzarían unos 863.096 escudos en la línea Calatayud-Teruel, unos 402.372 en la de Luco a Utrillas, y alrededor de 126.886 escudos en la línea Monreal-Setiles. Teniendo en cuenta, argumenta Herrer, que los gastos de explotación serían menores que en otros lugares, por el lógico abaratamiento del combustible utilizado, debido a la cercanía de las minas de carbón, calcula que los gastos de conservación y explotación podrían suponer el 50% de los rendimientos en la líneas Calatayud-Teruel y Luco-Utrillas y el 40% en la de Monreal a Setiles. Los posibles beneficios netos por líneas serían los siguientes: 431.548 escudos en la línea Calatayud-Teruel; 201.186 escudos en el ramal Luco-Utrillas; y 76.132 escudos en el Monreal-Setiles. Estas cantidades finales supondrían, con respecto a los capitales invertidos en la construcción, un rendimiento del 5,406% en el primer caso (Calatayud-Teruel), del 3,835% en el segundo, y del 4,16% en el tercero. Como consecuencia de este teórico bajo rendimiento, pues a los inversores se les había prometido un interés del 12 al 15%, D. Francisco Herrer propone que estas líneas debían seguir siendo subvencionadas directamente por el Estado después de su construcción, especialmente las de Calatayud a Teruel y de Luco a Utrillas, por su mayor interés social y económico. El primero, por ser un ferrocarril de primer orden, militarmente considerado como “segunda línea estratégica para la defensa del territorio”, dice el autor del estudio, debería recibir del Estado una subvención anual equivalente al 0,594% del capital invertido en su construcción, unos 47.411 escudos, y el segundo (Luco-Utrillas), el 2,165%, unos 113.573 escudos.

Dada la importancia y utilidad económica (transporte de carbones) de la líneas Calatayud-Teruel y Luco-Utrillas y no viendo muy próxima la construcción del ferrocarril Calatayud/Ariza-Valladolid y Teruel-Valencia, Herrer recomienda la construcción

Strongest speed to gear 1.10 sec. 45.7-48.3 sec.

preferente de la línea Calatayud-Utrillas, para continuar después con la de Luco a Teruel. Propone, así mismo, dejar a la iniciativa privada la ejecución del ramal Monreal-Setiles.

Concluye el proyecto centrándose en la línea calificada por él de preferente, la de Calatayud a Utrillas. El presupuesto total de este ferrocarril (construcción, expropiaciones, material, gastos imprevistos e intereses) ascendía a 9.000.675,686 escudos, 85.745,220 escudos por kilómetro. El Estado, añade, debería subvencionar la construcción de este ferrocarril con 2.207.321 escudos, algo menos de la cuarta parte del presupuesto.

El interés económico y estratégico de esta línea y, por tanto, la necesidad de su rápida ejecución era evidente, según Francisco Herrero, pues tenía como objetivo principal poner en comunicación la cuenca carbonífera de Utrillas con una línea de primer orden, la de Madrid a Zaragoza y Barcelona, que facilitaría la llegada del carbón a los principales centros de consumo del país, a las comarcas industriales y al mar. Reunía, por tanto, argumenta Herrero, todas las condiciones exigidas en la Ley de 20 de julio de 1862 sobre ferrocarriles para la explotación de cuencas carboníferas. Si los ferrocarriles construidos hasta entonces con este fin (los de Bémez a Córdoba y al Castillo de Almorchón y el de Granollers a San Juan de las Abadesas) habían obtenido del Estado una subvención equivalente a la tercera parte de sus presupuestos, “¿no se auxiliará al que nos ocupa con la cuarta parte del capital necesario para su construcción?”, se preguntaba Francisco Herrero.

Además, para reducir costes y dar más facilidades al Estado, propone que el tramo Villafeliche-Daroca de la carretera de 2º orden Calatayud-Daroca que se estaba construyendo en aquel momento fuera encargado a la misma empresa que construyera el ferrocarril, pues ambos trazados, ferrocarril y carretera, eran paralelos. De esta forma, calcula Herrero, la subvención del Estado se reduciría a 2 millones de escudos en la línea Calatayud-Utrillas, cantidad suficiente, decía, para “remediar el lastimoso estado de miseria en que se encuentra la provincia de Teruel, de la que muchos habitantes emigran a países lejanos en busca de pan y trabajo, originándose de esto la despoblación actual, que tendría pronto y eficaz remedio con el establecimiento de su decaída y casi extinguida industria fabril y metalúrgica”.

Termina el estudio con una llamativa y, en algunos aspectos, asumible hoy día denuncia-reflexión sobre el penoso estado en que ya se encontraban estas tierras en aquella época: “La provincia ha contribuido y contribuye como todas a los gastos generales del Estado y, por tanto, a la construcción de carreteras y al apoyo de las subvenciones por ferrocarriles; pues bien, esta desgraciada provincia no tiene ferrocarril alguno, y es la más atrasada de España en carreteras. No exageramos: ocho partidos judiciales rodean al de la capital, y solamente desde uno de ellos, Calamocha, se puede ir en carruaje a Teruel. Examinada la cuestión bajo este aspecto, el auxilio que se reclama viene a ser una compensación de lo que esta provincia ha hecho por este concepto en favor de las demás de la Nación”.

Increíble pero cierto, no es ciencia ficción ni invención interesada. Estas crudas, realistas y nada conformistas afirmaciones llevan fecha de 1 de mayo de 1869 y denuncian claramente el agravio histórico que ya padecían entonces estas tierras.

François-Xavier Bédaride de St. François Xavier Barrer y Barro
CSC. do Rio Grande do Sul, especialista.

Clasificación antropológica. El vocabulario de los habitantes oriundos de esta zona es que se encuentra en la geografía de Triunf, de la que sus abuelos hablaban antiguo o palmas lejano: en bruto de paz y trabajo, significativos sobre la desquedación actual, que tendría pronom y aliar rememora con el establecimiento de su familia y con antigüedad la familia adult y metalingüa.

[illegible]

Tom, I'm back in LA.

¡Hace 131 años! ¡Y todo sigue, en el fondo, más o menos, igual! ¿A quién pedimos responsabilidades de este secular abandono? ¡No será por falta de sensibilización crítica!

¿Qué ocurrió con este proyecto tan minuciosamente justificado y argumentado? ¿Qué hicieron nuestros dirigentes de entonces? ¿Se intentó, al menos, cambiar la tradicional tendencia de desamparo de estas tierras? ¿Se defendió con la suficiente energía? ¿Contó con verdaderos valedores en los centros de decisión?

Cierto y constatado que, en el “Sexenio Democrático” (1868-1874), primer período de la historia de España en el que triunfó el liberalismo radical y democrático, estos proyectos fueron considerados y tratados en Cortes. En 1870, por una ley de 2 de

6. E. FERNÁNDEZ CLEMENTE (1987): o. cit., p. 41.

julio, se autorizaba al Gobierno a subastar la línea Luco-Utrillas, cuando llegara a Luco el Ferrocarril Central de Aragón. Así mismo, por otra ley de 15 de febrero de 1873, el Gobierno autorizaba que las líneas Calatayud-Teruel y Luco-Utrillas fueran otorgadas en una sola subasta, cuando los proyectos estuvieran aprobados⁶. La desfavorable coyuntura económica internacional, la inestabilidad política de la I República y el nuevo régimen conservador implantado en España en 1875 contribuyeron, seguramente, a paralizar o retardar, en el caso de la línea Calatayud-Teruel, un sueño que estuvo a punto de hacerse realidad. Fue una primera oportunidad tempranamente perdida.

La implicación de algunos de nuestros representantes políticos en Madrid parece, no obstante, confirmada, aunque algún prohombre turolense del momento, como D. José Igual Cano, natural de Noguera, diputado de la Unión Liberal por Teruel en las Cortes Constituyentes de 1869, presentó y defendió en el parlamento una exposición del ayuntamiento y vecinos de Mora de Rubielos en la que pedía a las Cortes que se autorizara al Gobierno a otorgar la concesión de la línea Murviedro (Sagunto) a Teruel, en lugar de la de Calatayud a Teruel que se hallaba proyectada⁷. En la primera legislatura de la monarquía democrática de Amadeo I de Saboya (del 13 de mayo de 1871 al 24 de enero de 1872), cinco diputados aragoneses en Cortes estuvieron integrados en la Comisión de los Ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Luco a Utrillas, en la que participaron activamente: D. Joaquín Gil Berges⁸, D. Juan Pablo Sola y D. José Pérez Garchitorena, diputados republicanos por Zaragoza, los dos primeros, y por Calatayud el tercero, y D. Francisco García Martino y D. Mariano Muñoz Herrera, diputados conservadores por Albarracín y Montalbán respectivamente. Igualmente, en la tercera legislatura de la monarquía democrática de Amadeo de Saboya (del 15 de septiembre de 1872 al 11 de febrero de 1873), otros tres diputados turolenses pertenecientes al partido radical formaron parte de la Comisión de Ferrocarriles de Calatayud a Teruel y de Luco a Utrillas, dejando también constancia de su activa participación: D. Manuel Aguilar Bruegues, D. Tomás Ariño Sancho⁹ y D. Francisco Castanera y Barrera, diputados, respectivamente, de los distritos de Albarracín, Montalbán y Valderrobres.

En este crítico momento, los avatares históricos se aliaron para frenar el despegue económico y la modernización de los pueblos de esta zona que le hubieran dado una privilegiada posición de salida en el naciente proceso de industrialización del país. El utópico sueño que a punto estuvo de hacerse realidad se desvaneció lentamente, devolviendo a nuestras tierras a la cruda realidad de la marginalidad económica y de infraestructuras y del olvido. Se perdió también, así, una oportunidad de con-

7. Gema MARTÍNEZ DE ESPRONCEDA (1997): *Los diputados aragoneses de la Gloriosa a la I República (1868-1874)*, Zaragoza, pp. 119-121.

8. Joaquín Gil Berges (Jaca, 1834-Zaragoza, 1920) fue ministro de Gracia y Justicia en 1873 con Francisco Pi y Margall y de Fomento y Ultramar con Emilio Castelar. Durante la Restauración, y hasta 1899, fue elegido ocho veces como diputado republicano por Zaragoza.

9. Tomás Ariño Sancho (Camarillas, 1827-Madrid, 1882) estudió segunda enseñanza en las Escuelas Pías de Daroca, fue inspector de instrucción pública y colaborador de la prensa turolense, donde publicó numerosos artículos científicos. En la Asamblea Nacional de 1873, representando al partido radical, participó, entre otras, en las comisiones del Profesorado e Instrucción Pública (MARTÍNEZ DE ESPRONCEDA, 1997: p. 95).

tribuir al equilibrio industrial de Aragón y de España, geográficamente hablando, aspecto del que siempre ha carecido la industria aragonesa y española en general.

Hasta 1901, año en el que el tren llegó finalmente a la ciudad de Teruel, las reivindicaciones y propuestas sobre la construcción de líneas de ferrocarril que pasaran por estas tierras fueron continuas, pues, teniendo en cuenta el accidentado relieve y el tradicional abandono de las carreteras y caminos de la provincia, el ferrocarril se convertía en el único medio para dar salida rápida a los excedentes agrarios y, sobre todo, a la abundante producción minera de la zona. Como muy bien escribía Eloy Fernández Clemente en 1987, “en el caso de Teruel, bien poca prisa tuvo el Estado en tener la capital provincial comunicada por vía férrea con Madrid, y ello mediante desvíos desmesurados, sólo justificables en la época del petróleo y el motor de explosión por la gratuidad oficial para determinados servicios y personas”¹⁰.

Numerosas fueron las peticiones, proyectos y concesiones de líneas ferroviarias que debían cruzar transversalmente estas tierras, la mayoría de ellas por Calamocha, pero que nunca se llegaron a realizar. En 1880, la Cía. Gumá obtuvo la concesión de una línea Madrid-Barcelona que debía pasar por Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán y Caspe. En 1882, la Compañía Ferrocarriles Directos de Madrid y



Calamocha. Vieja estación “Vega”.

10. E. FERNÁNDEZ CLEMENTE (1987): *o. cit.*, p. 10.



Calatayud. Estación del ferrocarril (1903).

Zaragoza a Barcelona insistió de nuevo en el ambicioso proyecto de unir Madrid y Barcelona por Molina, Calamocha, Montalbán y Caspe. En 1883 se proyectó la línea Monreal a Utrillas y Gargallo y, en 1895, el Gobierno autorizó, sin subvención, a D. Jorge Clifton Pecket, un ferrocarril económico de servicio público y minero que, partiendo de Samper, debía pasar por Andorra, Montalbán, Utrillas, Martín del Río, Torrecilla y Godos, para empalmar con la línea Calatayud-Teruel. En el mismo año de 1895, Santiago Contel propuso la construcción de una línea transversal que uniera Ojos Negros con Monreal, Utrillas, Alcañiz, Caspe y Lérida y, dos años más tarde, en 1897, el Congreso de Diputados aprobó, pendiente del Senado, la línea Calamocha-Utrillas-Alcañiz-Caspe. En los tardíos años de 1911, 1925 y 1949 se volvió a insistir nuevamente en la línea Vivel-Calamocha.

La línea Calatayud-Teruel, sin embargo, después de varios intentos fallidos, de numerosos problemas y una desesperante lentitud en su ejecución, se terminó en 1901. En 1887, se publicó en la Gaceta un proyecto del ferrocarril Calatayud-Teruel, pero la subasta quedó desierta. En una nueva subasta de la línea, en noviembre de 1888, el inglés Tomás Arturo Greenhill se hizo con la concesión y, sobre todo, con la sustanciosa subvención de 17.700.000 pesetas. El 15 de mayo se iniciaron las obras en Villafeliche y, poco después, tras el homenaje de agradecimiento que le tributaron las autoridades de Teruel el 12 de agosto, desapareció. En enero de 1891 se autorizó la transferencia de la concesión al francés M. Eugenio Comte. El 14 de julio del mismo año, en un debate parlamentario centrado en los problemas de esta línea de

ferrocarril, en el que intervinieron D. Emilio Castelar y D. Antonio Cánovas, el diputado turolense Castel volvió a insistir en la incomunicación que entonces padecía la provincia de Teruel, señalando que era “la única entre las cuarenta y nueve de España que no tiene unida su capital con la red general de ferrocarriles ... y no es más afortunada en carreteras, pues aparte de otras muchas deficiencias, hay regiones considerables en las cuales no se ha iniciado siquiera el comienzo de las obras públicas”¹¹. Tras nuevos problemas y retrasos, en mayo de 1892, se transfirió la concesión de Comte a la “Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited”, que tampoco pudo sacar la línea adelante, venciendo la concesión en octubre de 1893. A la nueva convocatoria de la concesión, que tuvo lugar el 7 de julio de 1894, sólo concurrió la belga “Société Générale pour favoriser l’industrie nationale” que se comprometió a construir la línea en 5 años y recibió del Estado la nada despreciable subvención de 25 millones. Las obras avanzaron lentamente, hasta que, en 1901, finalizó la línea con la inauguración del tramo Puerto de Escandón-Calatayud, pero, como decía acertadamente Domingo Gascón en la *Miscelánea Turolense*, “en rigor a la verdad, el país tiene bien poco que agradecerles (a los belgas).... Vinieron por los 25 millones de pesetas de subvención y a colocar material fijo y móvil que en gran parte tenían almacenado en sus depósitos de Bélgica”¹².

Ya en el siglo XX, nuevos planes, propuestas y sueños ferroviarios que nunca se llevaron a cabo volvieron a planear por la comarca del Jiloca. En el año 1911 se autorizó a la Compañía Minas y Ferrocarriles de Utrillas a construir el ferrocarril Vivel-Calamocha, de 37 kilómetros, que debía poner en comunicación la línea Utrillas-Zaragoza, inaugurada en septiembre de 1904, con la de Calatayud a Teruel. En 1925 y 1949 se volvió a insistir de nuevo en la línea Vivel-Calamocha. Tan sólo el ferrocarril Caminreal-Zaragoza se hizo realidad en la tardía fecha de 1933.

Recientemente, en los primeros meses del año 2000, en pleno período electoral, los distintos medios de comunicación se hicieron eco del nuevo Plan de Infraestructuras 2000-2007 avanzado por el Gobierno de José M^a Aznar en el que, al parecer, se contempla un tren de “velocidad alta” que comunique la ciudad de Teruel con el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona por Calatayud, supuestamente por el antiguo trazado Calatayud-Caminreal cerrado en 1985. Así mismo, en el pleno de la Diputación Provincial de Teruel del día 25 de febrero de 2000 se aprobó, a propuesta del Partido Popular y con las críticas del PAR y del PSOE que la calificaron de electoralista, una moción de urgencia para solicitar al Gobierno que Teruel cuente con un tren rápido que enlace la línea Valencia-Teruel-Zaragoza con el tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza en Calatayud, a través de la antigua línea Santander-Mediterráneo. ¿Será un sueño coyuntural más? De llevarse a cabo, ¿en qué plazo temporal? ¿Se volverá a repetir, como si de una pesadilla del pasado se tratara, la misma y consabida histo-

11. E. FERNÁNDEZ CLEMENTE (1987): o. cit., p. 30.

12. E. FERNÁNDEZ CLEMENTE (1987): o. cit., p. 33.

ria? ¡La tenemos tan bien aprendida! ¡Estamos tan hipersensibilizados con el tardío,

lento, oscuro y problemático proceso de construcción de la actual autovía!