

***La construcción del Ferrocarril
de Val de Zafán a
Sant Carles de la Ràpita
entre 1880 y 1906.***

**Ponencia presentada en el
III Congreso de Historia Ferroviaria
24-26 septiembre 2003
Gijón (Asturias)**

Josep Antoni Moreno i Guallar
E-mail: josep.antoni.moreno@estudiant.upc.es

La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906.

Resumen de la ponencia

El presente trabajo narra las vicisitudes del FC de Sant Carles de la Ràpita a La Puebla de Híjar, también llamado de Val de Zafán, en la primera fase de su realización. Por una ley especial de 1880 se autoriza su construcción y en 1882 es adjudicada la concesión de la línea a la *Sociedad General de Obras Públicas*, que la traspasa a una nueva compañía creada por accionistas de la *Sociedad*, la *Compañía del Ferrocarril de Valdezafán á San Carlos de la Rápita*.

Durante dos años esta empresa intenta captar capitales para su ejecución pero sin éxito, no realizándose ninguna obra excepto el acto de colocación de la primera piedra, presidido por el rey Alfonso XII.

Hacia 1887 entran nuevos socios en la empresa, que cambian su denominación social por la de *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo* y se inician los trabajos de construcción de la primera sección, entre La Puebla de Híjar y Alcañiz.

Los pleitos entre los obligacionistas extranjeros y la *Compañía* entorpecen la marcha de las obras, haciéndose necesaria la concesión de 4 prórrogas en su construcción. Finalmente, en 1895 comienzan a circular los trenes en la primera sección, de 32 km.

Los malos resultados económicos de la explotación de este tramo, junto con la falta de capital de la empresa concesionaria provocan el abandono de la gestión por parte de ésta, siendo incautado provisionalmente por el Estado. Se convocan tres subastas para volver a otorgar la concesión, quedando desiertas y procediendo entonces el Gobierno a la incautación definitiva de la línea, que se limita a explotar el tramo en servicio sin intención de proseguir las obras. Su continuación tardará 20 años en iniciarse.

La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906.

Introducción

Este mes de setiembre se cumple el 30 aniversario del cierre, por parte de Renfe, del FC de ancho ibérico que unía las poblaciones de La Puebla de Híjar y Tortosa pasando por Alcañiz, y que servía a las comarcas del Bajo Aragón y el Baix Ebre, atravesando las del Matarranya y la Terra Alta. El objetivo principal era dotar a Aragón de la salida más corta hacia el mar Mediterráneo y por ello se proyectó desde el primer momento hacer llegar la línea al puerto natural de los Alfacs, en Sant Carles de la Ràpita.

Su construcción se dilató durante un período de 60 años (de 1882 a 1942) y sólo estuvo en servicio un poco más de 30, entre 1942 y 1973. Un primer tramo, entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, fue abierto al público el 31 de julio de 1895, pero la compañía concesionaria, debido a la insuficiencia de recursos para financiar la continuación de las obras y los malos resultados económicos de la explotación, quebró y abandonó su gestión. Incautada por el Estado, éste no tenía ningún interés en continuar las obras y su reanudación estuvo parada durante más de 25 años. Sólo la perseverancia de los representantes políticos y económicos de la zona, que auguraban con la construcción y explotación de la línea el desarrollo que tanto anhelaban, y habiendo convencido previamente al rey Alfonso XIII de la necesidad del ferrocarril, consiguieron la continuación de las obras a partir de 1923, poco antes del golpe de estado del general Primo de Rivera. Con la Dictadura, las obras de este FC y otros en construcción tomaron gran impulso, y al final de este período estaban acabados los trabajos en un 60 % del recorrido.

La Guerra Civil influye favorablemente en la finalización de las obras, ya que una gran parte del trazado, entre Alcañiz y Bot, es utilizado por el ejército franquista en la Batalla del Ebro. En 1942 se abre a la explotación hasta Tortosa, pero nunca se llegó a poner la vía entre Tortosa y Sant Carles, a pesar de haberse acabado la explanación durante la postguerra. Tampoco la línea fue utilizada como vía principal de salida de los productos aragoneses, y el tráfico generado por las localidades que atravesaba no fue suficiente para cubrir los gastos que ocasionaba. El hundimiento de un túnel en 1971 era la excusa que necesitaba la Administración para proceder al cierre, que se fue retardando hasta el 30 de setiembre de 1973. Con el cambio de horarios producido en esta fecha desaparecen los trenes de la línea, substituidos por autocares definitivamente.

En la actualidad, una parte del trazado se ha reconvertido en vía verde (entre las estaciones de Arnes-Lledó d'Algars y el Pinell de Brai, conocida como la *Vía Verda de la Terra Alta*), mientras que en las otras secciones se están realizando las obras de acondicionamiento para este uso, excepto el trozo entre La Puebla de Híjar y Alcañiz. Para este tramo, la Diputación General de Aragón ha encargado un estudio para comprobar la viabilidad de su reapertura para el servicio ferroviario.

La bibliografía actual sobre este FC es casi inexistente,¹ cosa extraña ya que durante muchos años su construcción llenó gran número de páginas en los diarios de Aragón y Catalunya, así como en las revistas especializadas. Además, diversos personajes y hechos de la historia contemporánea han intervenido en el proceso de construcción: la inauguración de las obras fue presidida por el rey Alfonso XII; la continuación fue impulsada por su hijo, Alfonso XIII; y durante la Guerra Civil constituyó la principal vía para el suministro de materiales y hombres utilizados por el bando franquista en la Batalla del Ebro. El capítulo correspondiente a la primera época (1880-1906) se describe a continuación.

¹ Los libros contemporáneos que ofrecen más información son: Fernández Clemente, Eloy. (1987). *Historia del Ferrocarril Turoloense. Cartillas turoloenses, núm. 10*. Teruel: Instituto de Estudios Turoloenses y Salmerón y Bosch, Carles. (1989). *Trenes del Ebro*. Barcelona: Tèrminus.

Antecedentes

1. La búsqueda de un puerto mediterráneo para Aragón y la salida al carbón de Teruel

Aragón es uno de los territorios interiores que conforma la Península Ibérica. Sus principales vías de comunicación se han articulado desde la antigüedad por el eje del río Ebro y sus afluentes, que vertebran el territorio aragonés. Este ha sido el canal principal para las exportaciones, pero su "interioridad" la ha hecho depender de los puertos marítimos de otros territorios, en general bastante lejanos para que fuera rentable la exportación. El interés aragonés por el puerto de los Alfacs, como el más cercano a su territorio, data de la época de la Guerra de la Independencia.²

El Bajo Aragón, una zona eminentemente agrícola, encontró en el descubrimiento a mediados del siglo XIX de grandes yacimientos carboníferos en la zona comprendida entre los municipios de Gargallo, Aliaga, Montalbán y Utrillas una esperanza para su desarrollo económico. El problema estaba que su explotación sólo sería rentable con un transporte que los acercara a los grandes centros industriales del Estado, dependientes totalmente de las importaciones de carbón inglés.

2. Los FC en el Bajo Aragón hasta al 1880

Todo este panorama sería el catalizador de diversas iniciativas ferroviarias durante el siglo XIX, de las cuales sólo cuajó (y en parte) la línea que naciendo en Zaragoza había de tener dos destinos: Escatrón, punto hasta el cual las embarcaciones podían llegar remontando el río Ebro; y Gargallo, donde se recogería la futura producción minera de la comarca. Como complemento, se solicitó al Congreso de Diputados (y por dos veces, en 1863 y 1866) la concesión de un FC que desde esta línea llegara a la costa mediterránea, primero a Vinaròs por Morella y después a Sant Carles de la Ràpita. Las vicisitudes políticas de la época impidieron su aprobación.

Esta línea, después de llegar con penas y trabajos a La Puebla de Híjar,³ fue adquirida en 1881 por la *Compañía de los FC Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona*, que pretendía acortar las comunicaciones ferroviarias entre Barcelona y las ciudades de Zaragoza y Madrid.⁴ De esta manera, el puerto más cercano al Mediterráneo para Aragón sería el de Tarragona, enlazando en Reus con el *Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona (LRT)*.

Entretanto, el Gobierno de la Restauración consiguió aprobar la Ley de Ferrocarriles de 1877,⁵ que incluyó las siguientes líneas ferroviarias en la zona:

- Zaragoza a Escatrón,
- Val de Zafán a Gargallo
- Val de Zafán a Alcañiz, Reus y Tarragona
- Val de Zafán a Utrillas por Gargallo y Andorra de Teruel
- Utrillas a La Zaida
- Teruel a Gargallo por el río Alfambra y Utrillas

Esta normativa no gustó nada en Alcañiz, ya que sólo una de las líneas había de pasar obligatoriamente por esta ciudad, cuando la intención era convertirse en el punto de encuentro de todos estos ferrocarriles. Además, no se incluyó la línea hacia Tortosa y Sant Carles. A partir de entonces, las gestiones de la Junta local de Carreteras y Ferrocarriles, creada en enero de 1863, se encaminan en esta dirección.

² Así lo constata Antonio Lasierra, director del Canal Imperial de Aragón en un artículo en la *Revista de Obras Públicas* núm. 2.303 (13/11/1919) pág. 557-558: *Aragón necesita un puerto*.

³ Las obras se iniciaron en 1865 y se llegó en 1879 a La Puebla de Híjar. Mientras tanto, la empresa concesionaria quebró y el Estado incautó la línea, que la gestionó provisionalmente hasta que fue librada a los acreedores. Un breve resumen de su historia se puede consultar en Reder Gado, Gustavo y Fernández Sanz, Fernando (1995) *Historia de la tracción vapor en España. Tomo I: Locomotoras de M.Z.A.* Madrid: Autoedición, pág. 46-52

⁴ La construcción del tramo Reus-La Puebla de Híjar provocaría la quiebra de las dos empresas catalanas que intentaron su realización, la de los *Directos* y la que la absorbió posteriormente, el FC de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). Para seguir la evolución de estas dos empresas véase Pascual Domènech, Pere (1999) *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1943-1898)*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, pág. 426-458.

⁵ Gaceta de Madrid (GM) núm. 328 (24/11/1877) pág. 579.

La construcción de la primera sección (La Puebla de Híjar-Alcañiz)

1. Gestiones para la inclusión del FC en la ley de 1877.

El año 1879 el FC de Zaragoza llega a tan sólo 32 km de Alcañiz (a La Puebla de Híjar) y según su ley de concesión tenía que continuar hasta Gargallo, pero la compañía concesionaria había estudiado su trazado por Andorra de Teruel (el camino más directo), dejando de lado Alcañiz. Como ya se ha comentado, esto no fue del agrado de las fuerzas vivas de la comarca, que veían en el FC el catalizador de los múltiples proyectos de desarrollo económico planeados (en la agricultura, la minería y el comercio).

Para tratar de impulsar todos estos temas se celebran durante este año dos reuniones en Alcañiz.⁶ La primera, convocada en enero, reúne a los representantes de los municipios de la zona y de los pueblos catalanes por donde se prevé pase el FC hacia el Mediterráneo. Principalmente se trata este tema, manifestando todos “*el mayor entusiasmo y decisión por la línea de Sant Carles de la Ràpita*”.⁷ La segunda, en octubre, congrega a la mayoría de cargos electos municipales y provinciales y los representantes del Bajo Aragón en las Cortes, con el propósito de hacer Alcañiz el centro de la red de FC prevista. Se encarga a un ingeniero de caminos (Práxedes Mateo Sagasta, futuro presidente del Consejo de Ministros) que estudie el mejor trazado del FC a Gargallo, así como delegar en los parlamentarios la inclusión en la ley de ferrocarriles de 1877 de la línea hasta Sant Carles de la Ràpita.⁸

Todas estas reuniones dan su fruto rápidamente. Con fecha 17 de diciembre de 1879 se leen en el Congreso de los Diputados tres proposiciones de ley para el otorgamiento de concesiones ferroviarias que continuaran la línea ya construida entre Zaragoza y La Puebla de Híjar.⁹ La primera, del Conde de Cantillana, pretendía llegar hasta Caspe, dejando de lado Alcañiz. La segunda, presentada por Lorenzo Guillelmi en nombre de otros diputados, establecía dos ramales en vía estrecha, uno que pasando por Alcañiz y Tortosa acabara en Sant Carles de la Ràpita y otro que llegara hasta la cuenca minera de Gargallo-Utrillas (enlazando con el previsto FC Teruel-Gargallo). La última, firmada por Pedro Lucas Gállego y apoyada por otros parlamentarios, entre los cuales encontramos a Francisco de Paula Jiménez y Gil, tenía la intención de continuar el ferrocarril de vía ancha por Alcañiz y Gandesa y acabar enlazando en Tortosa con la línea de València a Tarragona.

Una vez leídas y aceptadas las proposiciones de ley por el Pleno del Congreso, se crearon comisiones específicas para su discusión. Que había posiciones contrapuestas entre los diputados lo indica el hecho de que los dictámenes elaborados fueron retirados por dos veces para hacer cambios y que se presentaron diversas enmiendas a los textos estudiados.

Una vez elaborados definitivamente los dictámenes por las comisiones de estudio, el Plenario del Congreso aprueba el proyecto de ley para la construcción del FC que “*partiendo de Val de Zafán enlace en Tortosa, línea de València a Tarragona, y acabe en Sant Carles de la Ràpita*”,¹⁰ que corresponde al presentado por el diputado Gállego pero modificado. Además se establece que la concesión se hará por subasta, que la empresa concesionaria recibirá una subvención equivalente a la cuarta parte del presupuesto sin exceder de 60.000 PTA por kilómetro y se obliga al traslado gratuito de presos y penados.

Posteriormente se aprueba la proposición del ramal hasta Caspe,¹¹ mientras que la referente a los ramales de vía estrecha quedó estancada en su comisión y nunca fue aprobada, manteniéndose entonces las condiciones iniciales de concesión del FC Zaragoza-Gargallo.

⁶ Los detalles de estas reuniones, así como la historia de todos los esfuerzos por mejorar las comunicaciones del Bajo Aragón hasta entonces se explican en Sancho Moreno, Nicolás (1881) *Una ojeada retrospectiva y de actualidad sobre las carreteras y vías férreas del Bajo-Aragón...* Barcelona: Imprenta de Francisco Rosal.

⁷ Sancho, Nicolás: *Una ojeada...* pág. 52.

⁸ Sancho, Nicolás: *Una ojeada...* pág. 44-51

⁹ Diario de Sesiones de las Cortes-Congreso de los Diputados (DSC-CD) Legislatura 1879/80 núm. 73 (17/12/1879) pág. 1.303 y apéndixs 10, 12 y 14.

¹⁰ DSC-CD L1879/80 núm. 139 (10/04/1880) pág. 2.817 y apéndice 1.

¹¹ DSC-CD L1879/80 núm. 195 (21/06/1880) pág. 5.028 y apéndice 15.

2. Subasta de la concesión y primera piedra de las obras.

La ley es sancionada por el rey Alfonso XII el 14 de mayo de 1880,¹² marcando el inicio de la carrera para la construcción. En el artículo 2º de la ley se especifica que en el plazo de seis meses desde la promulgación de la misma se ha de presentar el proyecto para su ejecución. Dos grupos comienzan los estudios de trazado: el primero, encabezado por Manuel García Sierra, que ya había hecho los estudios de la prolongación del FC de Val de Zafán hasta Gargallo pasando por Alcañiz; el segundo a cargo del ingeniero Hermenegildo Gorriá. De sus trabajos salen los siguientes itinerarios, teniendo en cuenta que la primera sección (Val de Zafán-Alcañiz) era común a los dos:

- Alcañiz, Val de Sanchernal, Torrecilla de Alcañiz, Valljunquera, la Vall del Tormo, Arenys de Lledó, Gandesa, Xerta, Vinallop y Sant Carles.
- Alcañiz, Val de Redolmos, Valdealgofra, la Torre del Comte, Cretes, Horta de Sant Joan, Prat de Comte, Tortosa y Sant Carles de la Ràpita.

Fue aprobado el segundo por Real Orden de 17 de febrero de 1882, pudiendo entonces celebrarse la subasta para la concesión de la línea.¹³ Junto con el anuncio de convocatoria de ésta se adjuntaba el pliego de condiciones particulares, el cual establecía: un plazo de 6 años para la construcción de la línea y de 4 meses para el inicio de las obras; las estaciones estarán en La Puebla de Híjar, Samper de Calanda, Puigmoreno, Alcañiz, Valdealgofra, Valljunquera, la Torre del Comte, Vall-de-roures y Cretes, Horta de Sant Joan, Prat de Comte, el Pinell de Brai y Gandesa, Xerta, Aldover, Tortosa y Roquetes, Vinallop, Amposta, Intermedia y Sant Carles de la Ràpita, no pudiéndose establecer otras sin el permiso del Gobierno; el material motor y móvil necesario, con 31 locomotoras, 93 coches de viajeros y 314 vagones de mercancías; la instalación de una línea telegráfica de uso exclusivo para el Estado y otras condiciones respecto el transporte de la correspondencia y presos.

La subasta se efectuó el 22 de agosto y fue adjudicada a la única empresa que presentó una proposición, la *Sociedad General de Obras públicas*, empresa de crédito con sede en Madrid.¹⁴ Además, se desestimó la pretensión de la *Compañía de los Ferrocarriles Directos*, que quería eliminar el trayecto entre Val de Zafán y Samper de Calanda por coincidir con el suyo en este tramo. Posteriormente, diversos accionistas de la *Sociedad* constituyeron la *Compañía de los Ferrocarriles de Valdezafán á San Carlos de la Rápita*,¹⁵ con el objetivo de traspasar la concesión a una empresa diferente que se encargara de la construcción y explotación del FC y a la búsqueda de los socios inversores que financiaran la ejecución de la obra. Curiosamente se encuentran como accionistas que constituyeron la *Compañía* a Francisco de Paula Jiménez Gil, Pedro Lucas Gállego y Luis Guillelmi, que como ya se ha visto antes fueron los diputados que presentaron en 1880 diferentes proposiciones al Congreso de los Diputados para la concesión de esta línea y otras de la zona.

La importancia de estos personajes (ligados a los partidos de la Restauración) propició que el rey Alfonso XII pusiese la primera piedra del FC el 23 de octubre de 1882 en la Val de Zafán, con la presencia del presidente del Consejo de Ministros (Sagasta) y del ministro de Fomento (Albareda), además de representantes de los municipios por los cuales había de pasar el FC. Este acto se hizo al día siguiente de la inauguración por el rey de las obras de la línea ferroviaria por la cual ha luchado siempre Aragón, el Canfranc. A pesar de la presencia real, no se continuarían las obras hasta muchos años después.¹⁶

Como complemento al FC, el 1883 la *Sociedad* solicitó la concesión para la construcción de un muelle en Sant Carles de la Ràpita, consecuencia de la falta de infraestructuras del *puerto natural* que sería el final de la línea, que caducaría dos años más tarde por no haberse iniciado las obras. El año 1884 se produce el traspaso de la concesión ferroviaria entre la *Sociedad* y la *Compañía*, por Real Orden de 17 de junio.¹⁷

¹² GM núm. 136 (15/05/1880) pág. 403.

¹³ GM núm. 141 (21/05/1882) pág. 528-529.

¹⁴ Esta sociedad fue creada en 1879, con el objeto de construir y explotar todo tipo de obras públicas, el usufructo y explotación de terrenos, bosques, canteras y fábricas y la realización de todo tipo de operaciones de banca. Además del FC, estudió el enlace entre las estaciones de Zaragoza, la construcción de un tranvía a vapor entre Zaragoza y Cariñena, un tranvía urbano en Donosti/San Sebastián y una carretera de Villamanta a Mérida, en Madrid. En 1883 se fusionó con la casa de banca *Rafael de la Cruz y Compañía*.

¹⁵ Estatutos en la GM núm. 354 (20/12/1882) pág. 756-757.

¹⁶ Fue su hijo, Alfonso XIII, quien 40 años más tarde propiciaría la continuación de las obras entre Alcañiz y Sant Carles. La descripción de la inauguración de las obras se puede encontrar en GCH núm. 44 (29/10/1882) pág. 690-691.

¹⁷ GM núm. 177 (25/06/1884) pág. 850/853.

Tanto la *Sociedad* como la *Compañía* estuvieron buscando infructuosamente los capitales necesarios para realizar la construcción. La crisis bursátil posterior a la llamada “Fiebre del Oro” (1882) desaconsejaba recurrir al capital español, escamado por los especuladores ferroviarios. Así, durante los dos años siguientes a la concesión se buscó fuera de España a quien traspasar la línea, pero sin éxito. Se hicieron diversas gestiones en Francia, con la empresa constructora de material ferroviario e inversionista *Fives-Lille*, y también con capitalistas de Inglaterra, Bélgica, Holanda y Alemania, sin llegar a ningún acuerdo.¹⁸

En estas, se llega a 1885 sin haber ejecutado ninguna obra, a pesar de contratarse la construcción de los tramos hasta Alcañiz con *García, Sierra y Compañía* y de Xerta al puerto de Sant Carles con el *Banc de Tortosa*, que no iniciaron los trabajos al no ver clara la situación financiera. Según la ley de concesión, procedía tramitar la caducidad de la misma por este motivo, cosa que inició el Gobierno. Entonces el tema llega al Congreso de los Diputados, ya que los parlamentarios Baselga y González Cabanne solicitan al Gobierno el envío del expediente completo del FC para su estudio, mientras que el diputado Rodríguez Rey presenta una proposición de ley para la rehabilitación de la concesión. El posterior debate es suficientemente clarificador de las posturas enfrentadas entre los *accionistas* y los habitantes de la zona (y sus representantes públicos).¹⁹ Se llega a discutir todo el articulado de la proposición, pero finalmente no se vota la aprobación de la ley de prórroga y el tema queda estancado. En vista del callejón sin salida de la situación, y utilizando los contactos que tenían los accionistas con el Gobierno de la época, es éste quien concede directamente la prórroga de la concesión (la primera de las cuatro que se otorgaron), que fue promulgada por Real Orden el 27 de diciembre de 1886.²⁰

3. Reestructuración de la compañía concesionaria

El 1887 se producen cambios en el accionariado de la *Compañía*, con la entrada de nuevos socios ingleses y otros del país.²¹ Los nuevos propietarios cambian el nombre a la empresa, adoptando la denominación social de *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo*,²² se rebaja el capital social a 12.500.000 PTA (del cual se encuentra satisfecho el 25 % del capital nominal), se autoriza la emisión de 75.000 obligaciones hipotecarias por un valor de 37.500.000 PTA para hacer frente a los gastos de construcción, se traslada la sede social a Barcelona y se inician realmente las obras, después de 5 años de gestiones.

La reconstituida empresa no consigue emitir las obligaciones y los trabajos se ralentizan hasta la paralización total a primeros de 1889.²³ Además, vuelve a surgir el fantasma de la caducidad de la concesión, que se intenta evitar con la presentación de una proposición de ley para la prórroga en la construcción del FC ante el Congreso de los Diputados el mes de abril de 1888.²⁴ Aprobada por el Congreso, pasa al Senado, que la varía en el sentido de eliminar la franquicia aduanera al material importado y estableciendo la obligación de construir un muelle en el puerto de Sant Carles de la Ràpita. A causa de estas diferencias se crea una comisión mixta Congreso-Senado para consensuar la redacción definitiva del texto de la ley, introduciendo ligeras variaciones en el articulado pero sin cambiar el espíritu del documento aprobado por el Senado. Finalmente, se establecen las siguientes obligaciones: finalizar la línea en 4 años construyéndose por cada anualidad una sección entera y una cuarta parte del tramo entre Alcañiz y Xerta (el más complicado); eliminación de los beneficios aduaneros al material importado; abono de la subvención también en 4 años; y que la concesión quedará caducada “*ipso facto*” (sin tramitación de expediente) si no se acaban las obras en el plazo establecido.²⁵

¹⁸ Según informa la misma *Compañía*. DSC-CD L1884/85 núm. 154 (22/05/1885) pág. 4.402, que incluye la memoria leída en la Junta General de Accionistas de 6 de abril de 1884.

¹⁹ La posterior discusión generó un agrio debate entre los partidarios de la rehabilitación (Rodríguez Rey, Castel y González Stéfani) y los contrarios (Sastrón, Solsona y González Cabanne). Se puede seguir en DSC-CD L1884/85 núm. 138 (30/04/1885) pág. 3.798/3.791/3.793/3.797; núm. 151 (19/05/1885) pág. 4.294-4.300 y 4.312-4.320; núm. 154 (22/05/1885) pág. 4.397-4.413; núm. 157 (26/05/1885) pág. 4.480-4.492; núm. 164 (03/06/1885) pág. 4.705; núm. 171 (12/06/1885) pág. 4.972-4.973.

²⁰ GM núm. 11 (11/01/1887) pág. 101.

²¹ Gaceta de los Caminos de Hierro (GCH) núm. 36 (04/08/1887) pág. 284.

²² Estatutos en GM núm. 264 (21/09/1887) pág. 862-863.

²³ GCH núm. 3 (20/01/1889) pág. 20.

²⁴ DSC-CD L1887/88 núm. 103 (26/04/1888) pág. 2.880 y apéndice 10.

²⁵ GM núm. 96 (06/04/1889) pág. 49.

Esta prórroga da un nuevo impulso a la empresa, que efectúa la emisión de las obligaciones (con gran éxito en París y Londres), se contratan 600 trabajadores y se procede a realizar obras en toda la sección entre la Val de Zafán y Alcañiz. A mediados de 1889 se encuentran 14 km construidos (desde Alcañiz hasta el km 17), hay 12.000 traviesas en el puerto de Sant Carles y 40.000 en Navarra, la empresa inglesa *Sharp & Stewart* está construyendo las locomotoras y el fabricante belga de material móvil *Baume et Merpent* está acabando los coches y vagones encargados.²⁶

En la Memoria leída durante la Junta General de Accionistas el 23 de mayo de 1889 se manifiesta el estado avanzado de los trabajos, habiéndose acabado el replanteo de las secciones extremas, las expropiaciones de todos los terrenos hasta Alcañiz, la construcción del túnel de 400 metros en el *Montecico* (entre La Puebla de Híjar y Samper de Calanda) y sus accesos en trinchera (que ocupa a 600 trabajadores), el inicio de las obras del puente sobre el río Martín y la próxima finalización de un tramo de 2 kilómetros.²⁷

También los municipios afectados por el paso del FC aportan su grano de arena en la construcción de la línea, cediendo gratuitamente los terrenos para las estaciones. Así lo acuerdan en Gandesa, Horta de Sant Joan, Roquetes y Vall-de-roures; en Vinaròs, en previsión de una futura prolongación del trazado, también se acuerda ceder los terrenos para la futura estación.

4. Los conflictos con los obligacionistas franceses e ingleses

Pero pronto comienzan los problemas financieros. A finales de 1889, la *Banque d'Escompte*, encargada de la colocación de las obligaciones en París, se niega a abonar la cantidad recaudada por las 32.000 que vendió, con la excusa que la *Compañía* no había cumplido todos sus compromisos y que las obras de la línea no se desarrollaban según la forma anunciada. Esto obligó a la empresa a la presentación de una demanda ante el Tribunal de Comercio de París con fecha 4 de octubre de 1889, para obligar a la *Banque* al libramiento del dinero retenido. Además, la entidad financiera retenía, por una emisión de 8.000.000 de francos franceses, unos gastos de gestión de 2.568.000 francos. Estos hechos provocaron una baja de 30 enteros en la cotización de estos títulos en la Bolsa de París.

A raíz de esto se produjo la dimisión del Consejo de Administración a principios de 1890. La nueva junta, para hacer frente a la crisis y tener dinero en la caja de la sociedad para el pago de las obras, acordó un dividendo pasivo del 20 %. A todos estos problemas se añadió que el plazo para poner en servicio la primera sección se estaba acabando y las obras se iban ralentizando, debido a la falta de liquidez de la sociedad. Para evitar la paralización total y la caducidad de la concesión, el diputado Gasca presentó una nueva proposición de ley para la prórroga en la construcción del FC (y esta ya era la tercera). Después del paso del proyecto de ley por la comisión nombrada al efecto, el texto establecía un plazo de 6 meses para la finalización de la sección hasta Alcañiz y de 3 años para el resto, manteniéndose los otros condicionantes de las prórrogas anteriores. En este caso el texto fue aprobado sin discusión y la ley fue sancionada por la reina regente con fecha 5 de agosto de 1890.²⁸

Coincidiendo con la tramitación de la prórroga, el 21 de julio de 1890 el Tribunal de Comercio de París hace pública una primera sentencia respecto el litigio con la *Banque*, dando la razón a la *Compañía* pero autorizando a retener 1.416.000 francos franceses como gastos de gestión, en espera de la sentencia definitiva.²⁹ En Inglaterra, diversas entidades financieras y particulares tenedores de acciones y obligaciones del FC firmaron un compromiso para la constitución de una nueva empresa, la *Compañía de los Ferrocarriles de Aragón y Cataluña*, con la intención de continuar las obras si se producía la quiebra del concesionario. En un primer momento sirvió como agrupación para la defensa de los intereses de los poseedores ingleses de acciones y obligaciones.³⁰

²⁶ GCH núm. 28 (14/07/1889) pág. 228. Las locomotoras eran sólo dos y después de construidas la empresa inglesa las vendió al FC Lorca-Baza-Águilas. Véase: Gómez Martínez José Antonio y Coves Navarro, José Vicente (1994) *Trenes, cables y minas de Almería. Almería, Diputación Provincial*.

²⁷ GCH núm. 36 (08/09/1889) pág. 296-297.

²⁸ GM núm. 220 (08/08/1890) pág. 429.

²⁹ GCH núm. 36 (07/09/1890) pág. 282 y GCH núm. 37 (14/09/1890) pág. 290.

³⁰ GCH núm. 44 (02/11/1890) pág. 350.

La apelación de la *Banque d'Escompte* fue rechazada por el Tribunal de Casación de París en el verano de 1891, obligando a esta entidad al pago de 7.268.064 francos franceses, además de los intereses de esta cantidad desde la fecha de la primera demanda hasta la sentencia definitiva. Este importe se tenía que entregar al depositario judicial Edmond Moreau, que lo transmitiría a la *Compañía*. Con estos fondos las obras ya pudieron continuar. En un resumen publicado a finales de 1891, la explanación desde Alcañiz (km 32) está acabada hasta el km 8,550, y el resto estaba con las obras muy avanzadas. En el túnel del *Montecico* sólo faltaba el revestimiento, y quedaban por construir los puentes y algunas trincheras. En la estación de La Puebla de Híjar estaban depositadas traviesas y carriles en cantidad suficiente para establecer la vía en esta primera sección.³¹

Acabado el proceso judicial en Francia, comienza otro en Inglaterra a finales de 1892. Los tenedores de 5.000 obligaciones plantean un pleito en Londres para que les sean reembolsadas las cantidades invertidas en estos títulos. A diferencia de las sentencias de los tribunales franceses, la resolución inglesa es salomónica, ya que se obliga a la *Compañía* a devolver la parte del nominal que no estuviera comprometida en el pago de obras. Esto llevó a la *Compañía* al establecimiento de negociaciones para pactar con los obligacionistas rebeldes, acordándose devolver 2 libras y 10 chelines por cada título, pacto ratificado posteriormente por los tribunales ingleses. Entretanto, llegaron las piezas de los 4 puentes metálicos sobre el río Martín, el del barranco de Lamarga, el de Val Primera y el del río Regallo, construidos por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, procediendo a su montaje durante el año 1893.

El resto de trabajos se paralizan hasta la finalización del pleito en Inglaterra, no reanudándose hasta 1894. Como la concesión vuelve a encontrarse caducada, se procede a tramitar una nueva prórroga (la cuarta y última) para la construcción del FC.³² También este año está depositado en la *Sociedad de Construcciones y Material para FC* de Barcelona el material motor y móvil adquirido en los Estados Unidos.³³ A finales de año los carriles ya se han instalado hasta Puigmoreno, habiéndose acabado todas las obras de fábrica y solo quedando la colocación de los carriles hasta Alcañiz. Después de 13 años, parece que ya no habrá ningún otro impedimento para la finalización de la primera sección.

5. Finalización de las obras de la primera sección y paralización en Alcañiz.

El domingo 20 de enero de 1895 se realiza la primera circulación de una locomotora entre La Puebla y Alcañiz, hecho que marca el final de las obras en este tramo, a excepción de la estación de Alcañiz, donde aún se habían de construir los edificios de la estación y talleres. El material motor y móvil para la apertura al servicio, así como el personal de vía y estaciones ya estaba en sus puestos.³⁴ Antes de la inauguración, la línea tenía que ser inspeccionada por los ingenieros del Estado, cosa que realizaron antes del verano. Entonces ya sólo faltaba la orden del ministro de Fomento para la circulación en servicio regular de los trenes.

Finalmente, el 31 de julio de 1895, después de 15 años desde la promulgación de la ley especial de concesión, 4 prórrogas para la construcción de la línea y los pleitos con los obligacionistas extranjeros, se inauguraba la primera sección del FC de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, entre La Puebla de Híjar y Alcañiz. Tanta espera fue recibida con mucha alegría por los habitantes de la ciudad del Bajo Aragón, que por fin estaban conectados por tren con el resto del Estado. Se editó un diario conmemorativo del acontecimiento,³⁵ donde, además de felicitarse por la llegada de los trenes y explicar las vicisitudes en la construcción, se pedía con insistencia la continuación de las obras hasta el puerto de la Ràpita.

Se establecieron 4 trenes diarios, dos del tipo correo y los otros dos de mercancías con coches de viajeros. Todos enlazaban en La Puebla con los trenes de la *Compañía de FC Tarragona a Barcelona y Francia*, pudiendo continuar el viaje hacia Barcelona, Zaragoza o otros destinos.

³¹ GCH núm. 40 (04/10/1891) pág. 476-477.

³² GM núm. 167 (16/06/1894) pág. 854.

³³ Las máquinas fueron construidas por *Baldwin Locomotive Works* (Filadelfia) y los coches por *American Car & Foundry Co., Jackson & Sharp Plant*, (Wilmington, Delaware). Algunas de sus características están reseñadas en GCH núm. 43 (28/10/1894) pág. 506-507.

³⁴ GCH núm. 12 (24/03/1895) pág. 140-141.

³⁵ Diversos autores (1895) *Alcañiz 31 de Julio de 1895. Recuerdo conmemorativo de la inauguración del ferrocarril*. Alcañiz: Imprenta de Manuel Delgado.

Crisis de la empresa concesionaria e incautación por el Estado.

1. La quiebra del concesionario

Durante el ejercicio de 1895 se transportaron 7.732 viajeros (105 en 1ª clase, 630 en 2ª y 6.997 en 3ª), ingresando por este concepto 11.862,62 PTA. Las mercancías transportadas en gran velocidad proporcionaron unos ingresos de 1.133,05 PTA, mientras que en pequeña velocidad se recaudaron 7.330,03 PTA. En total, 20.325,70 PTA, cantidad totalmente insuficiente para cubrir los gastos de explotación y pagar las cargas de las acciones y obligaciones.³⁶ En una tabla comparativa publicada en una revista especializada de la época,³⁷ aparece como la línea de FC en explotación con menores ingresos por km. El año 1896 la situación no mejora, ya que se transportaron 12.479 viajeros y 2.850.978 kg de mercancías.

En vista de los malos resultados económicos, el 19 de febrero de 1897 se procede a la presentación ante el Juzgado del Norte de Barcelona de la solicitud de suspensión de pagos de la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo*, aceptada por auto de 31 de mayo. Se acuerda un convenio con los acreedores en fecha 27 de septiembre de 1897, aprobado por sentencia del Juzgado de 7 de febrero de 1898 que implica el nombramiento de una Comisión Liquidadora entre los accionistas y los acreedores para que la administración del FC e intentar enderezar la situación de quiebra.

A pesar de eso, las cuentas no evolucionan favorablemente, y la *Compañía de los FC de Tarragona a Barcelona y Francia*, sucesora de la de los *Directes* en la concesión del FC Reus-Zaragoza, se ve obligada a rechazar en La Puebla de Híjar a los viajeros y mercancías procedentes de Alcañiz, ya que la otra *Compañía* no le abona su parte de los billetes combinados. Los trabajadores comienzan a no percibir sus salarios y desde el Ministerio de Fomento se inicia la tramitación del expediente de caducidad, porque no se ha iniciado la construcción de los otros tramos, tal como se establecía en la última ley de prórroga, de 1894.

Esta situación, junto al mal estado del material móvil, obliga a la suspensión de la circulación de los trenes el año 1898. La Comisión Liquidadora recibe la proposición de una empresa creada por obligacionistas ingleses, *The Saragosse, Tortosa & East Coast Railway Co. Ltd.* para la venta de la concesión, pero a pesar de haberse aprobado por la Junta General de Acreedores es paralizada por el inicio de un procedimiento judicial contra esta decisión.

2. El Estado se hace cargo de la explotación del FC

Ante la situación de suspensión del servicio, y de acuerdo con el artículo 36 de la ley de FC de 1877, el Estado asume provisionalmente la explotación, encomendándose a la 2ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles con sede en Barcelona. Reanudada la circulación de trenes, a los pocos días es suspendida porque los funcionarios se dan cuenta que con los ingresos de la explotación no se cubren los gastos y la División no dispone en aquellos momentos de fondos suficientes para hacerse cargo del déficit.³⁸

Se trasladan a Alcañiz dos ingenieros del Estado para comprobar las instalaciones y ordenar la reparación de las locomotoras deterioradas. De esta manera, a principios de 1899 se reanuda definitivamente el servicio de trenes.³⁹

Paralelamente, el Ministerio de Fomento continúa la tramitación del expediente de caducidad de la concesión. El Estado se incauta definitivamente del FC por Real Orden de 7 de abril de 1899,⁴⁰ previo informe de la División de FC del Este y del Consejo de Estado, y en base al artículo 36 de la Ley de FC de 1878 (por no haber acabado las obras en el plazo previsto, haber interrumpido la explotación y haberse declarado en quiebra la empresa concesionaria).

³⁶ Los datos fueron publicados en GCH núm. 23 (07/06/1896) pág. 265.

³⁷ GCH núm. 33 (16/08/1896) pág. 389.

³⁸ GCH núm. 41 (09/10/1898) pág. 485.

³⁹ GCH núm. 04 (22/01/1899) pág. 44.

⁴⁰ GM núm. 104 (14/04/1899) pág. 156 y GCH núm. 19 (07/05/1899) pág. 219.

3. La alternativa de Tarragona

Mientras se producen todos estos sucesos, en Tarragona ven la oportunidad para llevar la continuación de la línea en dirección a su puerto, pasando por Gandesa y Mont-roig del Camp. Este trazado ya fue incluido en la Ley General de FC de 1877, pero sin haber sido solicitada la concesión por ninguna empresa.

Se envían a las Cortes tres solicitudes de modificación de la concesión, una por el Ayuntamiento de Tarragona, otra por los sindicatos y gremios de la ciudad y la tercera por los municipios afectados por el nuevo recorrido. También se edita un folleto con el resumen de las actuaciones llevadas a cabo hasta entonces y como recopilación de los argumentos favorables a la variación del itinerario.⁴¹

Como complemento a la iniciativa, se propone la construcción de un FC entre Alcañiz y Ariza, que reduciría el recorrido entre Barcelona y Madrid y conectaría con la línea de Valladolid a Ariza, permitiendo la comunicación directa entre Catalunya y Castilla sin dar la vuelta por Zaragoza. También, se plantea establecer un ramal entre Alcañiz y Teruel, para comunicar las dos ciudades más importantes de la provincia y como vía para extraer los carbones y otros minerales de la cuenca de Gargallo-Utrillas.

A pesar de haber sido tramitadas las comunicaciones en la Comisión de Peticiones del Congreso de los Diputados, no fueron tenidas en cuenta y se mantuvo el trazado inicial en la tramitación de la ley para la nueva subasta de la concesión del FC.

4. Nueva subasta de la concesión

Las Cortes autorizaron mediante una ley⁴² al Gobierno para poner de nuevo a subasta la concesión de la línea, de acuerdo con el artículo 38 de la ley de FC de 1877.⁴³ Del articulado se pueden destacar los siguientes puntos introducidos por los diputados y senadores: La finalización de la línea podía ser en "Tortosa o Sant Carles de la Ràpita" (art. 1); el plazo de construcción continuaba siendo de 4 años para toda la línea (art. 3); se mantenía la subvención otorgada en su momento, con excepción de la cantidad librada al anterior concesionario. El importe pendiente era de 5.715.329,93 PTA (art. 4). el concesionario se tenía que hacer cargo de la explotación de la sección en funcionamiento (La Puebla de Híjar-Alcañiz) (art. 5).

Pero la convocatoria de la primera subasta se retardó durante 3 años. En un principio se alega que no había ninguna cantidad consignada en los presupuestos del Estado para abonar las subvenciones al FC,⁴⁴ cosa que no era necesaria, ya que estos pagos se efectuaban por obras realizadas y hasta que el nuevo concesionario pudiera presentar certificaciones de obra seguro que pasaría más de un año, tiempo en el cual ya se habrían aprobado unos nuevos presupuestos.

Más adelante la *Comisión Liquidadora de la Compañía de la Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo* solicitó al Gobierno que hiciera una llamada a todos los posibles acreedores de la empresa para se presentasen en el Ministerio de Agricultura y Obras Públicas y se les reconocieran sus deudas, para que las cantidades abonadas por el nuevo concesionario fueran destinadas al pago de los créditos de la antigua concesionaria.⁴⁵

Una vez reconocidos los créditos pendientes, el expediente pasó al Consejo de Estado, que ordenó la tasación de las obras realizadas. Los trabajos de valoración se tenían que iniciar en enero de 1904, con una duración de 40 días, siendo asignado como director el Jefe de la 5ª División de Ferrocarriles Ricardo Catarineu. En realidad no estuvieron acabados hasta finales de 1904, valorándose la línea en 3.722.284 PTA, la mitad del valor contabilizado por el antiguo concesionario.

⁴¹ Diversos autores (1899) *Ferrocarril Alcañiz-Gandesa-Tarragona y sus derivaciones hacia Zaragoza, Ariza y Teruel*. Tarragona: Establecimiento tipográfico de F. Arís e Hijo.

⁴² El texto completo se puede consultar en GM núm. 81 (22/03/1902) pág. 1.233 y GCH núm. 18 (03/05/1902) pág. 209.

⁴³ GM núm. 328 (24/11/1877) pág. 580.

⁴⁴ GCH núm. 45 (09/11/1902) pág. 532.

⁴⁵ GM núm. 329 (25/11/1902) pág. 682.

La primera subasta, convocada por Real Orden de 4 de mayo de 1905,⁴⁶ (siete años después del abandono de la explotación por la empresa concesionaria) se celebró el 12 de agosto. A pesar de que la rumorología previa a la celebración del acto hablaba de la presencia de diversos postores, desde el Conde de Romanones (que tenía algunas concesiones mineras en Utrillas) hasta la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (que así tendría cautivo el posible tráfico generado y otro acceso a un puerto mediterráneo, entre Alacant y Tarragona), la subasta quedó desierta por no haberse presentado ninguna proposición.

Esto obligó al Gobierno a convocar una segunda subasta para el 19 de diciembre,⁴⁷ con la rebaja del tipo de adjudicación. Tampoco se presentó ninguna propuesta y consecuentemente se anunció la tercera y definitiva subasta de la concesión para el 8 de marzo de 1906,⁴⁸ sin mínimo de licitación. Finalmente, tras haber quedado desiertas las tres subastas, el Gobierno, por Real Orden de 10 de abril de 1906,⁴⁹ declaraba incautada definitivamente la concesión, incluidas las obras entre La Puebla y Alcañiz, sin derecho a indemnización para el antiguo concesionario (y de rebote, los acreedores). Así mismo, se introdujo una frase final que resultó el escollo con que se encontraron más adelante los promotores de la continuación de las obras: "...y sin perjuicio de acordar la Administración lo que juzgue oportuno respecto la continuación de las citadas obras."

El Estado, con la escasez de recursos que había en los presupuestos anuales después del desastre de Cuba, no se podía permitir el "lujo" de construir una línea de ferrocarril que se preveía de muy poca rentabilidad, ya que la parte abierta a la circulación (y que a priori parecía la más rentable) cada año generaba un déficit de 25.000 PTA aproximadamente.⁵⁰ Además, los compromisos ferroviarios del Gobierno estaban ligados a otros proyectos, unos de tipo internacional (Canfranc, Lleida-Sant Gironç, Ripoll-Puigcerdà)⁵¹ y otros de tipo estratégico (los accesos a las bases navales militares y el ramal entre Betanzos y la Base Naval de Ferrol en Galicia).

5. Otros proyectos ferroviarios en el Bajo Aragón y el Baix Ebre

Contemporáneamente, se plantearon otras iniciativas ferroviarias. Todas se basaban en el establecimiento de líneas con un ancho de vía inferior al normal y en algunos casos utilizando la red de carreteras del Estado, (los llamados FC económicos) para economizar gastos en infraestructura. Entre los que llegaron a estudiarse se pueden citar los siguientes:

- FC La Puebla de Híjar-Vinaròs, con ramales a Utrillas y Beseit.
- FC Alcañiz-Caspe, solicitado por Rafael Malato Juste.⁵²
- FC Alcañiz-Vinaròs, solicitado por Ignacio Coll Portabella y Julio Bielsa Perun.
- FC Vivel-Mont-roig de Tastavins, como ramal del anterior, por los mismos solicitantes.⁵³
- FC Lécera-La Puebla de Híjar, solicitado por Rafael Muniesa Jordán.⁵⁴

También en la zona del Baix Ebre se propuso la construcción de un FC eléctrico entre Roquetes y Sant Carles de la Ràpita, autorizando las Cortes por ley al Gobierno a su concesión.⁵⁵ Ninguna de estas líneas pasaron de la fase de proyecto, frustrando las esperanzas de las comarcas afectadas durante décadas.

⁴⁶ GM núm. 128 (08/05/1905) pág. 527.

⁴⁷ GM núm. 290 (17/10/1905) pág. 204.

⁴⁸ GM núm. 37 (06/02/1906) pág. 488.

⁴⁹ GM núm. 115 (25/04/1906) pág. 334.

⁵⁰ GCH núm. 2.925 (08/04/1913) pág. 162-163.

⁵¹ El impulso definitivo en la construcción de estas líneas transpirenaicas se produce a partir de la firma del Convenio Franco-español de 18/08/1904. El texto del tratado y su primer protocolo adicional se puede consultar en GM núm. 61 (02/03/1907) pág. 797-798 y el segundo protocolo adicional en GM núm. 175 (23/06/1908) pág. 1.377-1.378.

⁵² GM núm. 238 (26/08/1910) pág. 660.

⁵³ GM núm. 295 (22/10/1910) pág. 218.

⁵⁴ GM núm. 54 (23/02/1912) pág. 536.

⁵⁵ GM núm. 1 (01/01/1904) pág. 2.

Conclusión.

La continuación de las obras del FC tardaría más de 15 años en iniciarse, y los trenes no llegarían a Tortosa hasta 1942. Sólo la conjunción de diversos factores políticos conseguiría que una línea proyectada a finales del siglo XIX se concluyera a mediados del XX y no sobreviviera más de 30 años en servicio.

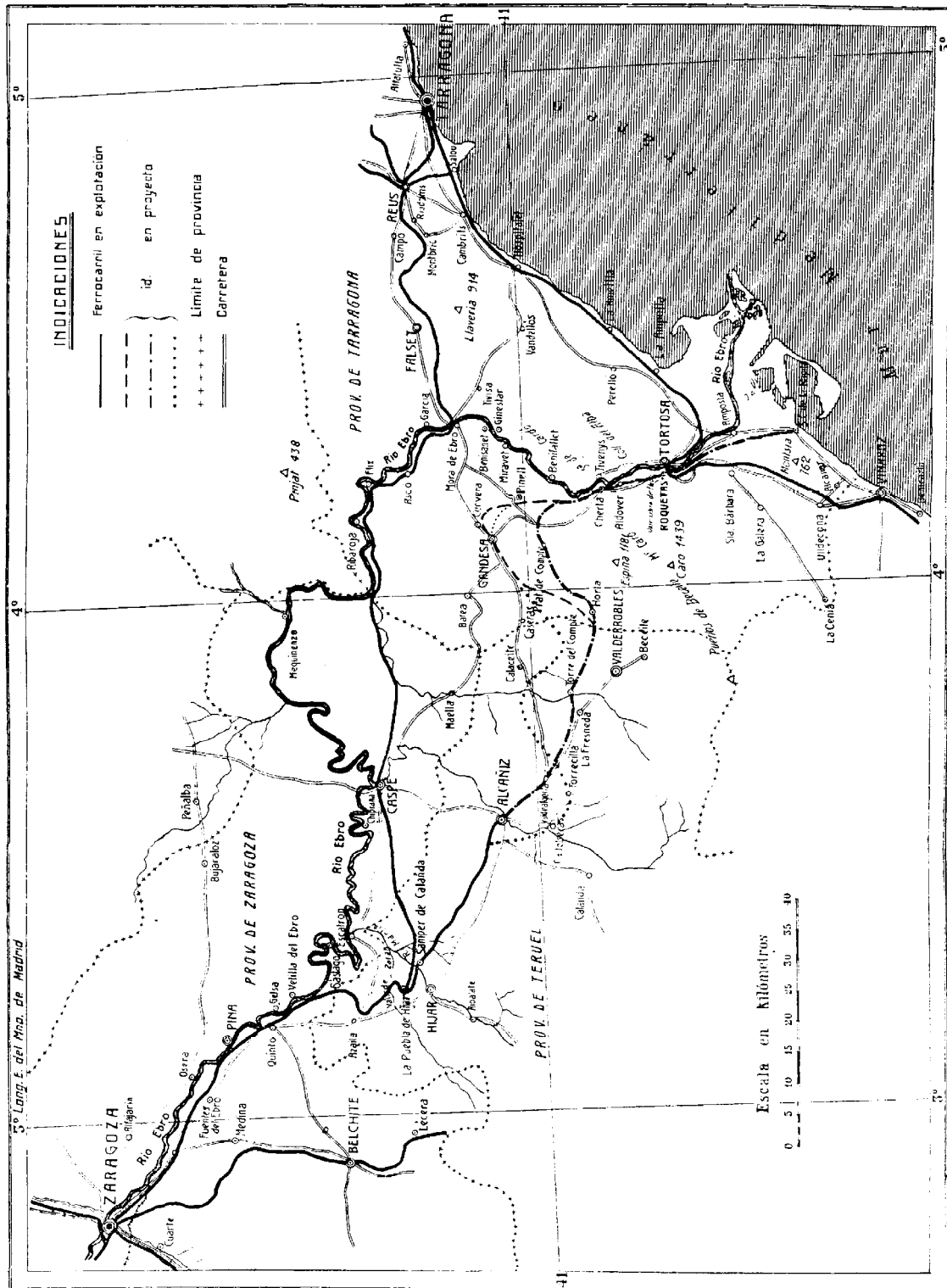
La historia de la construcción de esta línea puede servir como ejemplo de las complicaciones que llevó la realización de la red complementaria de FC en España. A pesar de haberse planteado muchas iniciativas y haber creído que el progreso del país llegaría con el establecimiento de una amplia red de transporte ferroviario, la falta de demanda y de capitales impidió la realización de la mayoría.

En el caso del FC de Val de Zafán, la coincidencia de las obras con crisis financieras nacionales (1882 y 1889) y un cierto “escarmiento” de los posibles accionistas con otras concesiones de FC hizo que no fluyeran los capitales necesarios para su construcción. Además, las líneas en explotación tampoco remuneraban suficientemente a sus propietarios, retrayendo cada vez más la inversión en valores ferroviarios. Por eso se buscó desde un primer momento a los capitales extranjeros, pero cuando estos sospecharon que podían perder su dinero intentan, mediante pleitos, recuperar el máximo de su inversión.

En aplicación de la Ley, el Estado se quedó con un FC en el que no tenía ningún interés, al contrario, durante años tuvo que presupuestar el déficit de explotación y realizar cuantiosas obras. Pero peor les fue a los accionistas y obligacionistas, ya que estos perdieron todo el dinero invertido.

Cronología.

- 1863: Se crea en Alcañiz una Junta de Ferrocarriles, complementaria a la de Carreteras existente desde 1841.
- 1865 Inicio de las obras del FC Zaragoza-Escatrón y ramal de Val de Zafán a Gargallo.
- 1863 Primera iniciativa legislativa para conseguir una línea férrea entre Aragón y el Mediterráneo. Al igual que la presentada en 1866 no prospera.
- 1877 Aprobación de la Ley General de FC. Sólo incluye el FC Alcañiz-Reus-Tarragona.
- 1879 El FC a Escatrón llega hasta la Val de Zafán (La Puebla de Híjar), a sólo 32 km de Alcañiz. Se solicita el estudio de una línea entre Alcañiz y Sant Carles de la Ràpita.
- 1880 Las Cortes aprueban una ley para la concesión del FC de Val de Zafán a Sant Carles.
- 1882 Se otorga la concesión del FC a la *Sociedad General de Obras Públicas*.
- 1884 La concesión es traspasada a la *Compañía de los Ferrocarriles de Valdezafán a San Carlos de la Ràpita*.
- 1885 Inicio del expediente de caducidad de la concesión por no haberse iniciado las obras.
- 1886 El Gobierno concede la primera prórroga para la construcción del FC.
- 1887 Entran nuevos accionistas en el capital de la Compañía, que cambian el nombre por el de *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo*.
- 1889 Segunda prórroga para la construcción del FC. Emisión de obligaciones.
- 1890 Pleito contra la *Banque d'Escompte* de París por la emisión de obligaciones. Tercera prórroga para la construcción del FC.
- 1891 Los tribunales dan la razón a la *Compañía*, que recibe el dinero de las obligaciones.
- 1893 Nuevo pleito con obligacionistas, en este caso en Inglaterra.
- 1894 Cuarta prórroga para la construcción del FC.
- 1895 Inauguración de la primera sección: La Puebla de Híjar-Alcañiz.
- 1897 Presentación de suspensión de pagos por la *Compañía*.
- 1898 Se interrumpe la circulación de trenes en la sección abierta al tráfico.
- 1899 El Estado se incauta de la explotación de la línea y se restablece el servicio ferroviario. Surge la alternativa para llevar el FC hasta Reus y Tarragona.
- 1902 Ley autorizando al Gobierno para volver a subastar la concesión.
- 1905 Primera y segunda subastas de la concesión. Quedan desiertas.
- 1906 Tercera subasta, que también queda desierta. El Estado se incauta de la concesión.



Mapa de la zona con las variantes estudiadas de trazado.

Bibliografía:

Libros:

- Diversos autores (1895). *Alcañiz 31 de Julio de 1895. Recuerdo conmemorativo de la inauguración del ferrocarril*. Alcañiz: Imprenta de Manuel Delgado.
- Diversos autores (1899). *Ferrocarril Alcañiz-Gandesa-Tarragona y sus derivaciones hacia Zaragoza, Ariza y Teruel*. Tarragona: Establecimiento tipográfico de F. Arís e Hijo.
- Fernández Clemente, Eloy (1987). *Historia del Ferrocarril Turolense. Cartillas turolenses, núm. 10*. Teruel: Instituto de Estudios Turolenses.
- Gómez Martínez José Antonio y Coves Navarro, José Vicente (1994). *Trenes, cables y minas de Almería*. Almería: Diputación Provincial.
- Pascual Domènech, Pere (1999). *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Salmerón i Bosch, Carles. (1989). *Trenes del Ebro*. Barcelona: Términus.
- Sancho Moreno, Nicolás (1881). *Una ojeada retrospectiva y de actualidad sobre las carreteras y vías férreas del Bajo-Aragón y demás que con ellas se enlazan y relacionan, con inclusión de la importantísima de Canfranc*. Barcelona: Imprenta de Francisco Rosal.
- Reder Gado, Gustavo y Fernández Sanz, Fernando (1995). *Historia de la tracción vapor en España. Tomo I: Locomotoras de M.Z.A.* Madrid: Autoedición.

Revistas y publicaciones periódicas.

- *Diario de Sesiones de las Cortes: Congreso de los Diputados. Legislaturas entre 1879/1880 y 1902.*
- *Gaceta de los Caminos de Hierro. Madrid: 1881-1906.*
- *Gaceta de Madrid. 1879-1906.*
- *Revista de Obras Públicas núm. 2.303 (13/11/1919). Artículo de Antonio Lasierra: "Aragón necesita un puerto" pág. 557-558.*

Abreviaturas:

- *DSC-CD* *Diario de Sesiones de las Cortes: Congreso de los Diputados*
- *FC* *Ferrocarril/es*
- *GCH* *Gaceta de los Caminos de Hierro*
- *GM* *Gaceta de Madrid*