
Pueblos de Teruel y Zaragoza en busca de la prosperidad: luchando por el paso del ferrocarril de Utrillas (1900)

Fco. Javier Lozano Allueva

blesa.gaceta@gmail.com

Publicado: 1ª versión, 19 de diciembre de 2010.

Última revisión de: 26/11/2012.

Palabras clave y localidades mencionadas

Ferrocarril, tren, minas, minería, carbón, cuencas mineras, Teruel, Aragón, jornales, 1900, 1901, 1904, Mariano Baselga, Francisco Bastos, cosechas, precios, Jesús Alberó, Diario de Huesca, Heraldo de Aragón, caciquismo, economía, Aguarón, Almonacid de la Sierra, Alpartir, Andorra, Azuara, Bádenas, Barcelona, Belchite, Blesa, Calatayud, Camarillas, Cariñena, Castel de Cabra, Cella, Cortes de Aragón, Cosuenda, Daroca, El Colladico, Forcas, Huesa del común, La Almunia de doña Godina, La Zaida, Lécera, Loscos, Luco de Jiloca, Maicas, Mainar, Martín del Río, Mezquita, Monforte de Moyuela, Montalbán, Montoro de Mezquita, Muniesa, Muniesa, Nogueras, Nuestra Señora del Pueyo, Piedrahita, Plenas, Plou, Puebla de Albortón, Puerto, Ricla, Samper de Calanda, Santa Cruz de Nogueras, baños de Segura, Segura de Baños, Torrecilla de Valmadrid, Utrillas, Valencia, Valmadrid, Ventas de Muniesa, Villarquemado, Zaragoza

Sumario

Este artículo complementa a otras publicaciones sobre la historia del ferrocarril minero de Utrillas a Zaragoza, centrándose en noticias que captan el ambiente de esperanza y pugna de bastantes localidades por atraer el trazado definitivo hacia sus términos. Entre las noticias rescatadas de varias localidades destaca la de Blesa que ofrecieron informaciones extra de interés. También relaciona datos o información del servicio en sus comienzos que no aparece en la bibliografía de algunos de los mejores exponentes: como datos de jornales, circunstancias de los jornaleros por las cosechas, datos sueltos de horarios y algún accidente no mencionado, beneficiarios, como los Baños de Segura... Termina relacionando algunas fuentes con material fotográfico coetáneo de la línea de ferrocarril y posterior, así como donde desarrollar los aspectos de los diversos proyectos de ferrocarriles alternativos.

Publicada en “Blesa, un lugar en el mundo”, en Internet en www.blesa.info

Enlace a la URL: [www.blesa.info/hisNoticiasComienzosFerrocarrilUtrillas\(1900-1904\)\(JLozano\).pdf](http://www.blesa.info/hisNoticiasComienzosFerrocarrilUtrillas(1900-1904)(JLozano).pdf)

También publicada en la revista cultural “El Hocino” nº 32 (febrero 2014), editada por la asociación cultural El Hocino de Blesa (Teruel), pág. 4-18. Esa edición está ilustrada.

Preámbulo

En el siglo XIX en España abundaron los espíritus emprendedores, brotaban proyectos de modernización y grupos burgueses o capitalistas bienintencionados deseaban la prosperidad de sus provincias. El espíritu regeneracionista enraizó y fuertemente, en la provincia de Teruel (que no veía prosperar a sus localidades), ya que fue un lamento continuo de los más aireados, el que Teruel podría ser próspera si se explotasen de forma moderna sus riquezas mineras. Para la explotación de los minerales hacían falta inversiones públicas o privadas y sobre todo poderlos comercializar, medios de locomoción que los pudiesen sacar de las cuencas mineras. El único factible era el tren. Las noticias bullían de proyectos de diferentes ferrocarriles que cruzarían yacimientos de carbón, hierro, lo enlazarían con tal o cual vía, lo llevarían a Madrid, Valencia, Zaragoza, Barcelona... Sólo unos pocos salieron adelante.

En un momento de 1899 un grupo de capitalistas zaragozanos (capitaneados por Mariano Baselga) se decidió a llevar uno a cabo, tras terminar los estudios sobre la viabilidad de la explotación de la cuenca carbonífera de Utrillas a gran escala. Así, en noviembre de ese año comenzó a comprar todas las minas posibles. Era el embrión de la que fue la compañía «Minas y Ferrocarril de Utrillas» (M.F.U.), que se constituyó oficialmente el 14 de marzo de 1900.

Desde enero de 1900 comenzamos a leer en la prensa noticias de unos y otros lugares sobre las posibles rutas para construir un ferrocarril que partiese de dicha cuenca carbonífera turolense. Este artículo ofrece noticias centradas en el periodo entre que se constituyó la compañía y comenzó a operar el ferrocarril minero en 1904, básicamente en comentar el ambiente que se vivió justo en sus comienzos.

Ofrecimientos y facilidades para atraer el trazado

Las primeras noticias que hemos hallado en prensa sobre los pasos previos a la constitución oficial eran del 12, 16 y 24 de enero de 1900 (caso de las publicadas en Heraldo de Aragón).

Éstas debieron ser un revulsivo en muchos pueblos candidatos a ofertarse para hacer pasar el ferrocarril por sus términos. En muchos casos estaría muy justificado, pues habían visitado localidades personas tan importantes como Mariano Baselga y el ingeniero militar Francisco Bastos Ansart (como sabemos que había sucedido el verano anterior en el pueblo de Blesa), estudiando posibles trazados de la futura línea férrea.

En cuando se supo que aquellos viajes fructificaban al fin en una gran empresa, comenzaron a publicarse cartas de ayuntamientos que reflejan los movimientos municipales por exponer sus ventajas a los órganos decisorios de la futura compañía y colaboración en todos los sentidos.

Heraldo de Aragón. 22/1/1900

Comarcas interesadas

DAROCA

*Al recibirse en esta localidad la noticia de la forma de constitución de una sociedad anónima que, bajo la denominación de «Minas y ferrocarril de Utrillas» trataba de la construcción de un ferrocarril directo para la explotación de dichas minas, se habló aquí sobre los motivos que podría tener la comisión gestora y futuro consejo de administración para aceptar el trazado de un ferrocarril directo abandonando la idea de construirlo por **Mainar**, concebida y mantenida por varios*

consejeros del Banco de Crédito y por su malogrado director D. Iñigo Figueras.

Como de llevarse a cabo tal pensamiento, destruiría por su base las industrias florecientes de **Calatayud, Daroca, Campo de Cariñena** y hasta parte de la provincia de Teruel, se pensó en celebrar una reunión y al efecto, varias personas se acercaron al señor alcalde solicitando citase a una reunión general.

Penetrado el señor alcalde de la importancia capitalísima que el asunto encerraba, convocó a una reunión magna para el día 16, en la cual, se hallaron representados numerosamente el comercio, la industria, letrados, capitalistas, propietarios y Ayuntamiento.

Expuesto por el Alcalde el motivo de la reunión y explicados por varios señores los inconvenientes y ventajas de construir uno a otro trazado, se acordó comunicar a los alcaldes de Calatayud, Mainar, Cariñena y presidente de la Diputación de Teruel, para que nombrasen comisiones y se reuniesen en Zaragoza con la de esta localidad para que uniesen sus gestiones en prosecución de asunto tan conveniente para Aragón y todos de común acuerdo eligieron a **D. Eduardo Lozano, D. Alejandro Gimeno, D. Roque Martínez y el que suscribe, presidida por D. Francisco Lozano**, en atención a sus numerosas relaciones como diputado y como comerciante y figura entre los accionistas del Banco de Crédito y conocedor de la mayoría de las personas que aparecen como iniciadoras del proyecto.

Hecha historia de lo sucedido en esta localidad, para que jamás pueda decirse por nadie que aquí se trata de oponer obstáculos y dificultades al desarrollo industrial y floreciente de la región aragonesa, así como también que para nada se les ha mezclado la política ni el caciquismo, ni egoísmos locales, para evitar interpretaciones erróneas, voy a expresar las razones que son aquí de dominio público y causa de este movimiento en toda la región.

El trazado del ferrocarril directo de la cuenca de Utrillas a Zaragoza es de unos ciento diez kilómetros, atravesando un terreno estéril, pero poblado, y con accidentes notables que encarecería extraordinariamente las obras de fábricas lográndose única y exclusivamente la explotación de las cuencas carboníferas sin poder presentarse otra explotación lucrativa para el capital empleado.

En cambio el trazado por **Mainar y Cariñena** cuanta 130 kilómetros, hallándose contruidos 47 de Cariñena a Zaragoza cuyo trayecto fácilmente se podría conseguir por compra [...] El terreno que se atraviesa de Cariñena a Mainar no exige obras de consideración; salvando el puerto de Paniza y tomando la cuenca del Huerva a la derecha, o a la izquierda, como conviniese, y terminada dicha cuenca se atraviesa un terreno llano por Rufrues, Almoneva, etc. hasta Segura, salvándose aquí un gran desnivel se encuentra ya el ferrocarril en la cuenca carbonífera.

La expropiación en este trayecto será pequeñísima, por atravesarse terrenos de dominio público, baldíos y tierras de poco valor; al paso que por el directo subiría sólo por la parte de **Montalbán**, tanto como aquí todo el trayecto.

En este trozo se encuentran muchos pueblos que con sus productos y movimiento de personal beneficiarán notablemente el capital invertido; mucho más prolongándose en tal caso hasta **Daroca**, empalmándola con el Central y poniendo en contacto núcleos de población tan importantes como **Valencia y Zaragoza**.

[...]

Y también en otros pueblos de dicha ruta hicieron manifestaciones públicas en el mismo diario y fecha.

La almunia

*Los pueblos de **Ricla, La Almunia, Alpartir, Almonacid, Cosuenda y Aguarón** muestranse interesadísima en asegurar el tráfico del ferrocarril de Cariñena con el transporte de carbones que habría de hacerse seguramente en buenas condiciones y asegurarle vida próspera de atenerse los constructores de la vía a Utrillas al proyecto por estos pueblos **estudiado y prometido**.*

Corresponsal.

Hoy en día sabemos que aquella ruta no sería la elegida, pero no estaba claro en aquellos momentos si se habían decidido ya por una u otra y en la prensa se habían valorado no dos posibilidades sino cuatro, para dar salida comercial al carbón de la cuenca de Utrillas. El Diario de Avisos de Zaragoza del 19/1/1900 informaba de haber recibido contestación de una persona “[...] muy conocedora del asunto, y a fin de ilustrar opiniones por lo que de interés para la generalidad puedan tener nuestros informes, los hacemos públicos gustosamente:”

La cuenca de Utrillas, a juicio de nuestro comunicante, tiene cuatro salidas naturales, y son éstas por orden de preferencia:

1.ª Utrillas-Zaragoza

2.ª Utrillas-Samper-Cataluña.

3.ª Utrillas a empalmar con el ferrocarril Central de Aragón¹

4.ª Utrillas-Vinaroz

Esto se escribía ya unos días antes, pero el mismo informante no cerraba las puertas a ninguna al haber gran abundancia de carbón y decir que “*para todas esas líneas existe carbón en Utrillas y todas pueden construirse y se construirán. No hay temores, pues, de que la construcción de una de ellas pueda excluir la posibilidad de que se construyan las demás, porque si todas son necesarias, han de ser todas productivas.*”

También desde Belchite.

BELCHITE

Reina un gran entusiasmo con motivo de la anunciada construcción del ferrocarril a Utrillas pasando por esta localidad. Se cree fundadamente que ha de seguirse dicho trazado por ser el más directo.

Mañana se reunirán el ayuntamiento y vecindario para acordar el modo de ofrecer toda clase de facilidades a la proyectada línea de la empresa que trata de explotar la cuenca de carbón de Utrillas.

Tena.

Como les anuncié en un telegrama de ayer y previa invitación del Alcalde ejerciente señor Riberés, hoy se ha celebrado una numerosa reunión con representación de todas clases, relacionada con la proyectada construcción del ferrocarril directo a Utrillas en esa capital.

*En primer término se ha nombrado una comisión compuesta de personas importantes, de esta villa para que en unión de los diputados a Cortes y provincial y de los señores **marqués de Villafranca, Gómez Guallart y Suso** trabajen en pro de que la expresada vía se construya lo más cercana posible a esta villa.*

Tiéndose por indudable conseguir esto último, pues los intereses de la empresa así lo reclaman; tanto por ser este el punto más directo, cuanto por las favorables

1 Toda la información sobre esta línea, su cronología, tramos, ampliaciones, ingresos, material móvil, en la excelente página web <http://www.spanishrailway.com/2012/02/25/ferrocarril-central-de-aragon/>

circunstancias del terreno; y en este supuesto los reunidos han ofrecido facilitar la acción de la empresa en todo lo que les sea posible.

T.

La actividad fue precisa y urgente, al menos por los más interesados, que eran los pueblos con menores posibilidades. En el mismo día (22/1/1900) se publicaron las gestiones que la comisión de Daroca y Cariñena hicieron ante el señor Basilio Paraiso y el señor Castán, director del banco de Crédito.

*El sábado continuaron sus trabajos **las comisiones de Daroca y Cariñena** llegadas a esta capital [de Zaragoza] con propósito de conseguir que la línea a Utrillas se construya prolongando la actual de **Cariñena por Mainar**. Las impresiones que a nosotros han llegado no son muy satisfactorias para el fin que persiguen los comisionados aludidos.*

Su proyecto, según informes ha encontrado eco favorable en elementos comerciales de esta población, que ven en él medio de surtir plazas llamadas a depender de Valencia el día en que se ponga en explotación el ferrocarril Central.

El Sr. Paraiso, visitado por las comisiones, prometiéndoles llevar el asunto a la Cámara de Comercio y, si en efecto, se deduce del mismo provecho para las clases productoras de Zaragoza, será apoyado con decisión por el referido organismo.

*No fueron tan optimistas las impresiones que sacaron los visitantes de su entrevistas con el director del Banco de Crédito, **señor Castán**.*

[...]

Para ayer mañana estaban citadas las comisiones con el señor Pella [Pedro Pella y Forgas], ingeniero de la línea de Cariñena.

[...]

Como se ve el asunto ha quedado sobre el tapete hasta tanto no se constituya la sociedad de Utrillas, pero las impresiones son desfavorables, como en un principio consignábamos, a los que pretenden la prolongación del actual ferrocarril de Cariñena.

Heraldo de Aragón 23 de enero de 1900

***Azuara.** El proyecto de ferrocarril a las minas de Utrillas, que una importante sociedad aragonesa piensa poner en explotación ha despertado gran entusiasmo entre los habitantes de este pueblo.*

Cumpliendo promesas hechas a convecinos míos, me apresuro a comunicarlo a su apreciado periódico, a fin de que llegue a conocimiento de la futura empresa, que Azuara ha de ver con gran satisfacción el paso de la proyectada línea férrea por su término municipal, disponiéndose a ofrecer su incondicional apoyo a la compañía constructora.- Blas Anadón.

Seguramente la atmósfera de rumores y de que la oportunidad de venderse se había de aprovechar al momento hizo que otras localidades, aún próximas al posible trazado final, se volcasen en ofrecimientos. Así lo vemos en las del norte de Teruel, de Blesa y Cortes de Aragón, a 8 y 7 Km de Muniesa respectivamente.

Heraldo de Aragón. 27/1/1900

Blesa

Previo invitación del señor Alcalde se han reunido los comerciantes, industriales y propietarios de esta localidad en la Casa Consistorial, y una vez enterados de las

gestiones realizadas por la sociedad anónima «Minas y Ferrocarril de Utrillas», han acordado ofrecer toda clase de facilidades para construir el ferrocarril directo, que según datos extraoficiales ha de pasar por este término.

En el mes de agosto tuvimos ocasión de saludar a los señores Baselga, Bastos y Navarro, que seguramente recorrían estos pueblos para estudiar el proyecto que en los últimos días se ha dado a la publicidad.

Suponemos que dicha sociedad, no cambiará el trazado de la línea, convencida de que esta región, rica y productiva, le proporcionará grandes rendimientos con la exportación de sus diversos productos.

Alberto Lon

Heraldo de Aragón. 30/1/1900

Cortes de Aragón

Reina gran entusiasmo en este pueblo con motivo de la anunciada construcción del ferrocarril a Utrillas, pasando por Belchite, Muniesa y Montalbán. Se cree que prevalecerá dicho trazado por ser el más directo, y todos los pueblos de esta comarca es de suponer ofrezcan toda clase de facilidades a la proyectada línea de la empresa que trata de explotar la cuenca de carbón de Utrillas.

Dionisio de Val

No debía de haberse decidido aún el trazado definitivo y por ello otros pueblos se lanzaron a ofrecer facilidades que hiciesen decantar a la compañía por trazados próximos a su localidad.

En Azuara, pueblo relativamente grande, comparado con otros de su entorno, salvo Belchite, valoraban en mucho lo que se jugaban y ofrecieron diversas ventajas a la futura M.F.U.

Heraldo de Aragón. 1/2/1900

Azuara

[...] El domingo próximo pasado tuvo lugar en las Casas Consistoriales unas reuniones del Ayuntamiento y mayores contribuyentes de la localidad, al objeto de acordar algo respecto al proyecto del ferrocarril directo de Zaragoza a Utrillas.

Abierta discusión y comprendiendo todos los allí reunidos la grandísima utilidad que sería para esta localidad el que dicha línea férrea se tendiera por su término municipal, se acordó por unanimidad lo siguiente:

Poner en conocimiento de la Empresa que todos los vecinos se encuentran dispuestos a facilitar los intereses de la misma, ofreciéndonos proporcionarles nuestros terrenos con cuantas garantías y condiciones beneficiosas sean convenientes.

Nombrar una Comisión formada por diferentes personalidades de este pueblo, la que llevará amplias facultades cerca de la Empresa yendo a esa ciudad a gestionar lo necesario.

Y por último invitar, a los pueblos vecinos a que secunden estas gestiones.

Pocos días más tarde, también en Blesa, reforzaron su oferta para atraer el trazado. Es esta una noticia doblemente valiosa, por un lado por lo extenso y detallado de la carta remitida sobre los trabajos y jornales, y por otro lado, porque de este ayuntamiento se destruyeron en la última guerra las memorias de sus sesiones, y se ha perdido el detalle de sus decisiones municipales en este y otros periodos de la historia.

Heraldo de Aragón. 6/2/1900

Blesa

El día 28 del corriente [enero], a las cuatro de la tarde, se reunió en la Casa Consistorial, la casi totalidad de los vecinos de este pueblo y expuesta por el señor Alcalde la importancia de la construcción del ferrocarril directo de Zaragoza a Utrillas se acordó por unanimidad tomar los siguientes acuerdos:

1º Facilitar a la empresa la construcción de la vía por todos los medios que estén al alcance de este vecindario.

2º Ayudar a la construcción de la citada vía si pasa por este término, con la prestación personal por cuatro días todos los firmantes y las caballerías que cada cual posee, sin retribución alguna.

3º Ceder gratis a la empresa todas las propiedades rústicas que necesite para sus usos.

4º Nombrar una comisión compuesta de los señores D. Francisco Bullie, don José Llorc, D. Cirilo Ruiz y D. Jorge Nuel para la dirección de los trabajos con amplia representación de los firmantes.

También el Ayuntamiento en la sesión celebrada en ese día acordó ceder gratis a la empresa todos los terrenos comunales que esta necesite para la vía y sus dependencias.

Excuso decir que este pueblo no regatea los medios para facilitar a la empresa la construcción de la vía, pues aparte de los terrenos que cede gratis[,] los 1.600 jornales y 1.200 de caballerías, todavía está dispuesto a mayores sacrificios si las necesidades lo exigieran.

No dudamos, pues, que la comisión gestora optará por la construcción del ferrocarril directo teniendo en cuenta las grandes ofertas de esta comarca y esperamos que la Diputación Provincial de Teruel concederá a la sociedad anónima «Minas y Ferrocarril de Utrillas» las 115.000 pesetas que en concepto de subvención ofreció al Concesionario del Ferrocarril de Samper a Luco de Giloca en la sesión del día 15 de noviembre último, si dicho señor Mr. George Olifan, no construye la vía ofrecida en breve plazo.

Deseamos que nuestras aspiraciones se vean cumplidas, que la nueva empresa recoja el fruto de sus desvelos, y que la Diputación provincial, se interese por esta región que con desinterés y atención preferente ayuda al sostenimiento de las cargas provinciales.

Alberto Lon.

El esfuerzo de consenso y ofrecimientos desinteresados que vemos en Blesa no estaba injustificado. La oferta es sumamente generosa. El ambiente extraoficial parecía un hervidero de trayectos, posibilidades, pros y contras. ¿Quizá en Blesa ya tenían algún indicio de que el trazado más probable no pasaría por su término?

Apreciamos que los comisionados que en Blesa se eligieron fueron: el sacerdote (Bullie), un comerciante de origen catalán permanentemente afincando (Llorc), el conserje (Ruiz) (que como tal figuraba en los censos electorales de 1890 y 1897²) y el maestro (Nuel). Es una opinión, una valoración personal, el pensar que esta comisión se había formado a imitación de las que se crearon en otras poblaciones, pero seguramente con menor influencia o compromiso, porque no parece que

2 Puede comprobarse en el A.H.P. Te, donde se hayan ambos censos electorales entresacados de los Boletines Oficiales de la Provincia, y en el estudio de uno de ellos: LOZANO ALLUEVA, Fco. Javier (2003) "Población, instrucción y empleo en 1897. Los electores blesinos a finales del XIX", publicado en "Blesa, un lugar en el mundo" en www.blesa.info/hisblesinos1897.htm y en la revista cultural El Hocino nº 10 de agosto de 2003 publicada por la Asociación Cultural El Hocino de Blesa.

tuviese una facilidad de movimiento ni contactos, como la que demostró tener la que hemos leído de Daroca y Cariñena.

Por si fuera poca la competencia entre comisionados de las localidades próximas a un trazado, estos leerían con desazón noticias de **proyectos alternativos o complementarios** del más favorable a sus localidades, que podía alejarles aún más de su meta.

En la misma prensa hallamos menciones a otros trayectos que se valoraban.

Diario de Huesca - 03/02/1900

*“Según comunican de la zona interesada, a los proyectos de ferrocarril de Utrillas por Cariñena y por Belchite, hay que añadir otro que **partiendo de la estación de La Zaida, en la línea de los directos de Barcelona, vaya por Lécera á la cuenca del mineral.**”*

Fuente: <http://store.diariodelaltoaragon.es/cgi-bin/Pandora?fn=getfile;id=0000323817>

Diario de Huesca - 19/02/1900

“Otro proyecto de vía férrea

*Es esperada en **Samper de Calanda** una Comisión que de Barcelona irá á inspeccionar el terreno para la construcción de **una vía férrea, que partiendo desde la estación de Samper y pasando por la importante villa de Andorra, vaya directa á la cuenca carbonífera de Utrillas.***

Dícese con alguna insistencia que en la ciudad condal se vá á formar una compañía que la compondrán opulentos capitalistas, los cuales cuentan con el concurso del archimillonario Rostchild, en virtud de que desde Samper á Utrillas es más directa que desde Zaragoza á dicha cuenca, si bien atraviesa escasas poblaciones.”

<http://store.diariodelaltoaragon.es/cgi-bin/Pandora?fn=getfile;id=0000323869>

En la noticia en Heraldo de Aragón añade que el corresponsal es “Lucea”.

Para obtener una relación exhaustiva de las alternativas de la época para unir los cotos mineros a otras líneas y ciudades puede leer a ALBERO (2002) pág. 14 a 20, o bien consultar la revista “Miscelánea Turolese” (1891-1901) de Domingo Gascón, en casi todos sus números, pues este industrial regeneracionista fue un entusiasta difusor de la explotación de sus minas y lo que atañía a ferrocarriles y carreteras en proyecto o en explotación. Precisamente, su último número (15/1/1901) se cerraba con un poco de retraso, anunciando la constitución de la empresa M.F.U. y que viendo el desarrollo de varios de sus proyectos bien encarrilados, cesaba en la publicación³

La construcción del ferrocarril de Utrillas. Testimonios y noticias.

En la primavera de 1900 seguramente ya habría pasado la fiebre para atraer el paso del ferrocarril, pues el trazado estaría elegido.

Los comentarios, debates y conversaciones de aquellos hombres del 1900 debieron ser populares e intensos, y quedan aún recuerdos cien años más tarde. Hace pocos pude recoger testimonios orales sobre aquellas esperanzas, para unos confirmadas y para otros defraudadas, que se han transmitido de padres a hijos.

En **Blesa** creían en sus posibilidades de atraer el trayecto del ferrocarril. Sólo podemos especular

3 “Miscelánea Turolese” nº 23, pág. 453-454 y 480-481. Sobre los proyectos puede consultar casi todos los números precedentes.

sobre sus argumentos: ahora sabemos que estuvieron con el ingeniero el verano anterior, quizá porque existen caminos que lo cruzan de sur a norte, o quizá valorando las ventajas de llevar la vía siguiendo un trazado paralelo al río Aguasvivas, que desde Segura hasta Belchite lleva la dirección que buscaba el ingeniero. **Jesús Lou**, vecino de Muniesa, me transmitió que su padre le contó repetidas veces como un blesino le decía, antes de hacer el tren de Utrillas: "Ya virís, ya virís, cuando pase el tren por el Galindo qué chiflidos pegará". El Galindo es una partida de Blesa, una vega bastante encajonada en las suaves lomas que ha horadado este río.

Algunos blesinos aún comentan que el proyecto inicial transcurría por Blesa, pero por el poder de los caciques muniesinos hizo pasar el tren por allí. Algo de verdad pudo haber, puesto que todo comerciante o industrial de la zona lisonjearía a la compañía M.F.U. para que pasase cerca de sus tierras o negocios. Y hay recopilada alguna nota más sobre que algunas influencias quizá tuvieron efectos:

P. MARTÍNEZ (pág. 163) nos informa de que el tren se desvió por Plou, por mediación de **Pascual Royo Lacasa**, cacique de Plou y de la provincia.

"Parece ser que el proyecto del tendido de la vía pasaba por Cortes y el cacique D. Pascual Royo Lacasa, padre de los Royos de Plou, de la casa del escudo de Plou de Infanzón, logró desviar el trayecto por Plou; con el disgusto de algunos paisanos porque les cruzaba su finca. Después de 63 años las han recuperado (me dicen)."

También me contaron que "Otros de los que influyeron en el trazado fueron **los Esteban, de las Ventas**", lo que de alguna forma corrobora P. MARTÍNEZ (pág. 167) cuando escribía: "Concedido este apartadero casi para servicio de la finca agrícola en que está emplazado, de D. Lucas Esteban".

Además, para algunos blesinos el disgusto -quizá incluso fuente de cierto futuro rencor o envidia- fue doble, porque además de que no pasó por su término, algunos servicios de que disponía Blesa pudieron mudarse a Muniesa con este enorme cambio en las comunicaciones de la zona. No podemos confirmarlo documentalmente, pero algunos entrevistados me contaron que el puesto de la Guardia Civil se trasladó desde Blesa a Muniesa con motivo de la inauguración del ferrocarril de Utrillas.

Sea como fuese, la mitad sur del extenso término de Muniesa era muy propicia al tendido de las vías. El presbítero Manuel Guallar recogió alguna anécdota de Muniesa, donde los ancianos de este lugar recordaban 1903 como "el año de la vía", nombraban las gentes a la recién creada empresa M.F.U. como "los *Baselga*". Y como dato folclórico, que: "El paso del primer tren por la estación suscitó en Muniesa un gran entusiasmo popular, reflejado en esta copla de la época⁴:"

*Muniesa ya no es Muniesa – porque se ha vuelto Madrid.
¿Quién ha visto por Muniesa – pasar el ferrocarril?*

El trazado ferroviario serpenteó hacia el centro del valle del Ebro por estas poblaciones⁵:

Km 0	Utrillas-Montalban. Ubicación de los lavaderos, edificio central y depósito de locomotoras.	17,1	Segura de Baños (apeadero)	52	Ventas de Muniesa (Apeadero)
		21	Minas de Segura (apartadero)	64	Lécera.
		28,1	Maicas (apeadero)	74,3	Belchite
5	Martin del Rio (apeadero)	32,7	Plou	78,1	Nuestra Sra. del Pueyo (apeadero)
9,4	Vivel del Rio	39	Muniesa	81,4	Azuara

4 GUALLAR, M (1978), pág. 53-54. También citan un horario del ferrocarril y otros detalles.

5 ALBERO (2002), desarrolla el recorrido completa y perfectamente, con extensa descripción de sus servicios, págs. 61 a 75.

86	Puebla de Albornón	112	Santa Engracia (apeadero)	127	Enlace de la terminal de Zaragoza
91,3	La Princesa (apartadero)	115,3	Valdevacas -Apartadero de		con Miraflores único enlace con la
93,3	Valdescalera (apartadero)		Cementos Portland y de la Fabrica		vía ancha de Renfe. Y apartadero
98,1	Valmadrid		de Briquetas de M.F.U.		de la empresa Giesa.
106,5	Torrecilla de Valmadrid	125,6	Zaragoza		

La construcción se dividió en tres tramos:

Diario de Huesca: 14 de abril de 1900. El ferrocarril á Utrillas

Ha salido de Zaragoza el personal técnico necesario para tornar los datos de las tres secciones en que se han dividido los trabajos del ferrocarril de Utrillas. La primera sección comprende de Zaragoza á Belchite; la segunda de Belchite á Muniesa y la tercera de Muniesa al coto minero de Utrillas.

En la primavera del año siguiente ya estaban muy definidas las obras, y a punto de comenzar en junio en la zona del norte de Teruel, como nos consta en otra noticia que conocemos gracias también al Diario del Alto Aragón (Diario de Huesca, 25/5/1901)

“Ferrocarril de Utrillas

Los trabajos del ferrocarril de Utrillas van á entrar en período de verdadera actividad.

D. Antonio Pierres, contratista que ha sido del Central de Aragón, en el cual ha construido el trozo del término de Villarquemado y Cella, ha contratado con la Sociedad Minas y ferrocarril de Utrillas, 23 kilómetros en el término de Muniesa, en obras, tierras y balastro, comenzando sus trabajos en 1.º de junio próximo.”

Enlace: <http://store.diariodelaltoaragon.es/cgi-bin/Pandora?fn=getfile;id=0000325355>

Muchas personas de la comarca debieron trabajar en las obras del tren cuando no les requerían los trabajos del campo. Además, debió ser providencial para muchos vecinos el que hubiese trabajo en el ferrocarril aquel 1901, porque las noticias del 29 de junio de ese año informan de que una tormenta arrasó las cosechas de **Loscos y Mezquita, Piedrahita, El Colladico, Bádenas, Nogueras, Santa Cruz de Nogueras, Plenas, Monforte, Huesa, Blesa y Muniesa**. Y otra noticia muy poco posterior informaba de que por apedreado, sería regular la cosecha en **Puerto, Forcas, Camarillas, Montoro y Castel de Cabra**⁶.

*“[...] pero esperan todos que siendo un hecho el ferrocarril minero de Zaragoza a Utrillas, en vista de los trabajos que vienen preparando los señores ingenieros **Bastos, Forniés** y el activo capataz de minas **señor Fernández, darán jornales a los trabajadores, con los cuales podrán dar de comer a sus hijos.**”*

En 1902 “las obras estaban en marcha: 1.200 obreros trabajaban en la vía normal, y 200 más en el ramal de 7 Km desde la estación de Utrillas hasta las bocas de los socavones”⁷.

La mano de obra no fue abundante todos los años. Los jornaleros debían de tener sus prioridades

6 Véase LOZANO ALLUEVA, Fco. Javier (2010) “Cosechas perdidas (1901)”, publicado en “Blesa, un lugar en el mundo”, en www.blea.info/hem1901a.html.

7 FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy “Historia del ferrocarril turolense”, (1987) Col. Cartillas Turolenses, nº 10, Teruel, IET, y ahora tomado de la reedición en “De la Ilustración a la batalla de Teruel” (2010) IET-CELAM (pág. 216).

en caso de tener trabajo en el campo y en el ferrocarril, porque seguramente al año siguiente estuvieron volcados en labores del campo, como se deduce de la noticia de junio de 1902, donde además nos informan del salario como peón:

Diario de Huesca - 14/06/1902

“Los trabajos de la sección de Utrillas á Plou están bastante adelantados; pero la falta de braceros es la causa de que no lo estén tanto como dicho señor y la Sociedad desearían, á pesar de pagarse los jornales de los peones á nueve reales⁸ y algunos más con trabajo de once horas. Las obras de cantería están bien adelantadas; pero faltan también canteros.”

Enlace: <http://store.diariodelaltoaragon.es/cgi-bin/Pandora?fn=getfile;id=0000326592>

Gracias también al Diario de Huesca digitalizado obtenemos otros detalles de la explotación que se conocían en septiembre de 1904.

Escriben de Utrillas un periódico de Teruel las siguientes interesantes noticias:

Diario de Huesca 19/9/1904

«Los 125 kilómetros de que consta la vía férrea entre Zaragoza y Utrillas están terminados, así como las estaciones y casillas: el personal de las mismas en funciones, dispuesto para el servicio, [...]

[solo restaba...] el complemento de algunas obras, que no son de esencia para la explotación.

De modo que aunque todavía no está fijada la fecha de la inauguración, no puede hacerse esperar.

Ya está acordado, según se me dice, el cuadro de trenes. Saldrá el correo de Montalbán-Utrillas a las seis, para llegar a Zaragoza a las once. Y el de regreso de la capital partirá a las dos de la tarde para llegar a Utrillas a las siete. Además habrá otro tren corto de viajeros entre Lézcera y Zaragoza y los de mercancías, para el arrastre del carbón, que las circunstancias del mercado aconsejen.»

Enlace: <http://store.diariodelaltoaragon.es/cgi-bin/Pandora?fn=getfile;id=0000329223>

Finalmente el tren minero entró en servicio el último día de septiembre de 1904.

De algunas noticias sobre la inauguración se hace eco J. ALBERO en una memoria que no he tenido el gusto de leer, pero parte de la cual reproduce P. MARTÍNEZ (pág. 164-165).

8 Aquellos jornales de 9 reales, equivalentes a 2,25 pesetas diarias de entonces, (y a 1,35 céntimos de euro de 1999) permitían adquirir alimentos a los siguientes precios de 1900: 28 pesetas los 179,36 litros de trigo catalán monte, la harina blanca de 3,7 pesetas los 10 kilos. Los precios los tomamos de los precios de plaza en Zaragoza que publicó Heraldo de Aragón en 22 de enero de 1900 y que podían ser distintos en 1902, pues su cotización nos parece muy variable, dado que en Heraldo de Aragón del 1 de julio de 1901 en la localidad de Oliete figuraba el Trigo monte, el cahíz a 28 pesetas. También pudo haber variaciones estacionales, ya que el primer precio es de enero y el segundo de julio.

De esos años, recogemos en la prensa (El Progreso, 14/10/1904) una carta abierta, de mineros de Utrillas, reclamando que con “los escandalosos precios a que se venden todos los artículos de primera necesidad, no nos alcanza a cubrir nuestras necesidades diarias.” Y es que con “10 o 12 reales de jornal, descontando un real para el aceite del candil minero, otro real para pago de casa habitación y otro real para carbón o leña, restándonos tan solo 9 o 10 reales, podamos comer una mala comida?”. Así que muy respetuosamente, eso sí, pedían aumentar los jornales: “A los explotadores de carbón a 3,75 como minimum; a los escombreros 3,25; a los asentadores de vía en los socavones 3,50; y para los pinches 2, todos en grado minimum”.

Jesús Albero informa en su libro de que la estación de **Muniesa** fue la más adornada del todo el recorrido, y lo reproducimos, ya que al parecer, no se conserva foto de la época de su explotación: *“Esta estación fue la más cuidada y decorativa de toda la línea por parte de los empleados. Con el orgullo de lo que la tierra criaba, crecieron por la parte anterior dos magníficos parrales que en los veranos adornaban toda la fachada, e incluso daban sombra al andén las hojas y sus frutos.”*⁹

El trazado tenía que sortear grandes obstáculos geológicos y en algunos tramos las pendientes eran fuertes. Albero comenta que algunas rampas del tendido tenían algo más de la pendiente autorizada, y la propia compañía, que dedicó esfuerzos para pulir estos peligros, hizo una variante de algún tramo (como el de Minas de Segura-Plou, en el llamado Cabezo de los Mozos del Carrascal), tras la puesta en marcha (pág. 63). Así podemos comprobar su peligrosidad en el Diario de Huesca de 19/11/1904 (a las pocas semanas de su inauguración) donde se hicieron eco de un descarrilamiento con un muerto y heridos *“...entre las estaciones de Vivel y Plou, en el lugar conocido con el nombre de Fundiciones hay una pendiente rápida...”*. Los heridos fueron atendidos en la casilla inmediata de Segura, por el médico de dicha localidad¹⁰.

Algún detalle más sobre su explotación

Sólo citar alguno de los detalles sobre su explotación que recoge ALBERO (pág. 53-55).

En primer lugar, que el horario de trenes para viajeros que se anunció en la noticia precedente de 19/9/1904 no fue el que se realizó al cabo de los años. ALBERO cita los dos horarios de trenes, que seguramente es bastante posterior al de la noticia que dábamos arriba:

“Mixto correo 1, ascendente, con salida de Zaragoza a las 8 horas y llegada a Utrillas-Montalbán a las 13,44. Composición: 4 vagones vacíos, coches de viajeros, furgón con oficina de correos, departamentos para agentes y mercancías. En Lécera se segregaba uno o varios coches.”
“Mixto correo número 2 descendente, la misma composición, [...] llegada a Zaragoza a las 19:17 horas. Ambos trenes fueron suprimidos el año 1959.” La compañía probó a incorporar vagones de pasajeros a otros trenes, pero que resultaban no ser rentables y eran suprimidos al tiempo. Por ejemplo, el que tenía *“salida de Muniesa sobre las 6 de la mañana, llegada a Zaragoza a las 9,30, regresando a procedencia, con salida de Zaragoza a las 19,00, registrándose afluencia de viajeros, pero el 30% procedía de los trenes 1, y 2, por lo que no fue rentable este servicio”*.

La línea, en cuanto a mercancías fue muy aprovechada, ya que el tráfico era intenso. En 1947, *“en los 126 Km de vía, los 18 trenes de largo recorrido más los cortos, saturaban la línea durante el tiempo de las 24 horas [...]”*. Como ejemplo, el tren *“con salida de Utrillas a las 19.00, se cruzaba en todo el recorrido con nueve trenes hasta Zaragoza, cuya llegada estaba prevista a las 4.00 horas [...]”*.

“En sentido ascendente, el transporte más importante por vagones completos era el siguiente: abono, cemento, madera, ganado, agua, materiales a regiones devastadas de Belchite, acopios para las brigadas de vía y obras, y facturación al detall”. El 60 al 75% de vagones iba de vacío para regresar con carbón. *“En sentido descendente, el transporte principal era el carbón, cereales, remolacha, arcilla, piedra caliza y detall. [...]”*

Tras 62 años de servicio, en que pasó por diversos altibajos, el último tren partió un **15 de enero**

9 ALBERO (2002), pág. 64.

10 Lo incluimos especialmente porque no lo mencionó Albero en su extensa relación de incidentes (véanse páginas 56 a 59).

de 1966¹¹ y posteriormente sólo “...circuló alguna vez una locomotora con furgones y plataformas para ir ultimando pequeñas facturaciones...”, cerrando el ferrocarril el 31 de marzo de 1966.

Por su parte, M. PLOU (1989) (pág. 283-284) recoge unos costes de billete entre diferentes destinos, aunque no figura su año de vigencia. En cualquier caso, el blesino Mariano Martín que lo usaba en la posguerra, aunque no recuerdan el precio lo consideraba bastante económico (y aclara que no nadaba en la abundancia); así lo corroboran otros blesinos. También me contó que era todo de madera, así como los asientos, incómodo y lento. Recuerdan como anécdotas, los pitidos tan fuertes que daba, cómo habían de bajar las ventanillas en los túneles, y que al tren le decían el “escacha tomillos”. José Cirujeda, descendiente de Huesa, nos recuerda que algunos viajeros se ponían un guardapolvos sobre la ropa cuando atravesaban los túneles, para no mancharlos con el hollín.

No merece la pena ni intentar resumir aquí la historia de su funcionamiento o de la compañía, dado que tan bien lo ha compendiado Jesús Albero en varios libros, muy recomendables para quien le interese cualquier detalle de este medio de locomoción que, en 1900, era la esperanza de que podía cambiar todo y acceder a la prosperidad de los mercados nacionales.

Eso sí, al margen de detalles técnicos, existen artículos de memorias de trabajadores de la línea o sus hijos, testimonios de valor para conocer de su vida, ligada a su casilla o estación, sus dificultades, testigos de numerosas anécdotas técnicas, climatológicas¹².

Diciembre 2010

11 ALBERO (2002), pág. 75-76.

12 Recuerdos de mi infancia (1940-1941). Lindazos (2006), págs. 23-25. Editada por la Asociación El Castillo. Segura de Baños (Teruel). (Escrito anónimo, escrito quizá por José Antonio del Cura Cuello, (un) hijo de Eusebio del Cura Domingo (1907-1964), jefe de estación de Minas-Segura en esos años 40). Puede ver datos sobre él y su carné de ferroviario en <https://www.flickr.com/photos/ferrocarril-utrillas/9842710426/in/photostream/>

Apéndice I.

Llegado el día de la inauguración de la vía férrea, tuvo eco en la prensa. Creo que merece la pena incluir la completa crónica del periodista que firmó como J.M.B. que nos describe con bastante sinceridad, los “vaivenes” del viaje.

1/10/1904 “El Progreso”

Minas y ferrocarril de Utrillas

Impresiones y detalles

Para un periodista que a las dos de la madrugada está aún llenando cuartillas, eso de levantarse a las cuatro de la mañana para salir a las cinco y media en un tren, es verdaderamente un sacrificio y una obra meritoria.

Así es que a la hora en que indicaba la invitación, mis compañeros Fondevilla, del Diario de Avisos; Valenzuela, del Heraldo de Aragón; Berbiela, de El Mercantil, Ortiz, del Diario de Zaragoza y este servidor de ustedes, nos encontrábamos en la estación llamada de Cappa, más muertos que vivos, bostezando de sueño y restregándonos los ojos, de ídem.

Formóse el convoy en que habían de ser trasportados nuestros molidos huesos, y a las seis en punto nos pusimos en marcha, en dirección a Utrillas, en compañía de D. Santiago Baselga y de D. Maximino Pérez Forniés, ingeniero director de las minas.

El material móvil es muy aceptable y cómodo. Los vagones de viajeros constan de dos clases 1.ª y 2.ª divididas por un compartimiento en el que se hallan los retretes.

El tren es corrido, pudiendo pasarse de un coche a otro por las plataformas.

Ocupábamos los expedicionarios un departamento de 1.ª y deteniéndonos en los puntos que creímos oportuno, inspeccionamos la línea.

A la salida de Zaragoza se cruza la vía de los directos de Madrid a Barcelona, pasando sobre ella por un terraplén.

La primera estación que se encuentra es Torrecilla, a 19 kilómetros. Luego vienen Valmadrid, a 8 kilómetros de la anterior; La Puebla a 12; Belchite, a 11; Lécera, a 10; Ventas de la Flor, a 11; Muniesa, a 12; Plou, a 6; Vivel, a 23 y Utrillas-Montalbán, origen de la línea, a 9. Total, 125 kilómetros de recorrido.

Las obras realizadas suman 400 con la clasificación siguiente:

31 caños y tajeas de 0,30 a 0,50 metros de luz.

182 tajeas de 0,60 a un metro id.

4 sifones, un acueducto de 5 metros, 19 alcantarillas de 1,50 metros.

2, de 1'80 id.

¿65?, de 2 id.

3, de 2,50 id.

31 de 3 metros, 5 de ellas paso inferior.

28 pontones de 4 id.

14, de 5 id.

¿? de 6 id.

2 puentes de ¿13? id de luz cada uno, para los barrancos de Muniesa y San Jorge.

2 puentes de 20 metros de luz cada uno, para los dos pasos del río Segura.

Un puente de 30 id. de id., para el paso del río Martín.

Y 2 viaductos metálicos que por su importancia merecen párrafo aparte.

El primero que hallamos en nuestro viaje es el del Barranco de la Hoz. Mide 113

metros de longitud y 45 de altura.

Bajamos del tren para reconocerlo detenidamente, pudiendo admirar la esbeltez del pilar central que sostiene el primero y segundo tramo del puente y que alcanza la mayor profundidad del barranco.

El segundo viaducto también de de acero y mide 38 metros de altura por igual longitud que el anterior. Sirve para atravesar el río Aguas Vivas, y su aspecto es excelente.

Además hay en la línea un túnel de 500 metros de largo, revestido en sus tres quintas partes.

Las obras que en nuestro viaje pudimos apreciar, no reúnen malas condiciones, aunque el asentado de la vía no está aún lo bien nivelado que debiera.

De ahí que el vagón se mueva como un barco, balanceándose de un modo alarmante en ciertas ocasiones.

Por esta razón y algunas otras que no hacen al caso, opino que todo lo que sea marcara a más velocidad de 25 kilómetros por hora en las actuales circunstancias, puede dar algunos disgustos.

El trazado de la línea es bastante ajustado a la realidad, pero aun hoy, tras las reformas introducidas, adolece del defecto de los desniveles, que le hacen asemejarse a una montaña rusa. Por otra parte, y conste que no es censura, pareceme que se podía haber ahorrado terreno en algunos trozos.

Lo que en mi concepto está muy bien hecho, son las casetas de guardavía y las estaciones, que tienen local de sobra y pisos.

En resumen: la impresión general que se saca de la visita a la línea, es buena.

En Utrillas

Llegamos a la una y cuarto de la tarde a la estación de Utrillas Montalbán, sin novedad.

Como hoy, de lo que se ha de hablar es de la línea férrea, reservo la información de las minas para más adelante, en que tendré espacio y tiempo para hacerla, con la atención y el cuidado que merecen.

Vayan sólo dos palabras.

Las visitamos por la tarde acompañados del ingeniero director Sr. Pérez Forniés, que demuestra ser una verdadera autoridad en la materia. De ellas sólo se pueden hacer elogios.

El personal es el siguiente, ya nombrado el director: Ingeniero consultor, D. Manuel Fernández Garrido, residente en Gijón. Capataz facultativo, D. Plácido Miranda. Médico, D. Francisco Maicas. Cajero y contador, D. Victoriano Fondevilla. Además hay varios capataces y 400 obreros.

Inauguración del ferrocarril.

Se celebró ayer. Desde por la mañana muy temprano las estaciones estaban adornadas con arcos de ramaje, gallardetes y escudos. En la de Utrillas-Montalbán había una bonita arcada en la que se leía: «Saludo a la prensa».

El personal de la Compañía se compone de un ingeniero jefe: D. Nicolás Gurruchaga y un subalterno, D. Luis Checa.

Dos jefes de sección:; D. Fernando Ayren y D. Jorge Pantar. Un jefe de depósito: Sr. Redón, y los jefes de estación y demás empleados subalternos.

La inauguración

La importancia que para la comarca que atraviesa la línea tiene la apertura de ésta, se reflejaba bien a las claras en el aspecto de las estaciones y en el júbilo que

demostraban las gentes, aplaudiendo y dando vivas al paso del tren.

En Belchite el ex-alcalde Sr. Marín nos obsequió con unas pastas y licores y en Muniesa, el Ayuntamiento hizo lo propio.

En Utrillas la alegría era grandísima, estando todo el pueblo en la estación.

El tren inaugural

Salió de Zaragoza a las 5'15 de la mañana de ayer, conduciendo a los invitados, entre los que figuraban el arzobispo, el Sr. Castel, jefe de Obras públicas, Sr. Ximénez de Embún, ingeniero de la división, Gimeno, ayudante Zaldivar, consejeros de la Compañía, Baselga, Azara, De Pedro, Pérez Navarro, Pérez Bozal, López y los agentes comerciales Ceballos y Sánchez. El convoy llegó a la estación de Utrillas-Montalbán a las diez y media, siendo saludado con salvas de voladores y aplausos estruendosos.

El acto

El acto inaugural se celebró a continuación, colocándose cuatro trenes preparados para salir.

El arzobispo bendijo las máquinas, éstas silbaron, el público aplaudió y después de breves palabras del oficiante, se dió por inaugurada la línea.

El banquete estuvo muy animado, reinando la mayor alegría y expansión.

El regreso

A las nueve y media salió el convoy con los invitados, para Zaragoza.

En la máquina se había improvisado una alegoría muy vistosa, compuesta de banderas y escudos.

En todas las estaciones del tránsito salieron Comisiones a saludarnos y se dispararon voladores en abundancia.

Llegados cerca de Zaragoza, la muchedumbre invadía la vía, por lo que la máquina andaba con gran cautela.

El entusiasmo fue muy expresivo, entrando el tren a la hora indicada en los andenes.

El personal ha trabajado de lo lindo y merece plácemes.

Y yo no dispongo de más espacio y no puedo ser más extensivo.

J.M.B.

Vocabulario:

Tajea.- Puente pequeño en un camino, hecho para que por debajo de él pasen las aguas o una vía de comunicación poco importante.

Volador.- En este caso: cohete

Apéndice II. Procedencia de clientes de los Baños de Segura en 1905

Uno de los grandes beneficiados de la construcción del tren de Utrillas fueron los dueños del balneario de los baños de Segura (en Segura de Baños). Aun siendo baños centenarios y beneficiosos, tal como reconocen en la noticia que recopilamos a continuación y a un anuncio previo a la construcción del tren, el número y “calidad” de personas que se acercaron a ellos cambió muchísimo.

En este anuncio de 1898 publicado en el *Diario de Avisos de Zaragoza* se comentaban las formas de acceder a finales del siglo XIX: el autocar (o coche).



“Baños de Segura (provincia de Teruel). Temporada oficial desde el 15 de junio al 15 de septiembre”. “Viaje: Desde Zaragoza: coche hasta Muntesa por la empresa «La Esmeralda» y desde este punto otro servicio al establecimiento, llegando en el mismo día. Despacho de billetes calle del Azoque, núm. 8”.

Y pocos años más tarde, el primero tras la inauguración del tren, escribían desde Segura esta nota en el diario “El Progreso” del 29 de julio de 1905, de la que seleccionamos algún párrafo:

En este término municipal, existe un Balneario que por la falta de comunicaciones que hasta hace un año tenía, era casi desconocido. Hoy, con el ferrocarril de Utrillas el viaje es cómodo, y así se ha demostrado por la gran concurrencia que hay en él, aparte de los muchos que se esperan.

La acción medicinal de estas aguas está especialmente indicada en las enfermedades de la vista, en las que sus efectos son tan eficaces que la práctica ha demostrado que curación o alivio tienen todos los enfermos que se someten a estas aguas, hasta el punto que puede asegurarse que la mayor propaganda la hacen las aguas, no los reclamos usados en otros establecimientos. Tienen también acción terapéutica para las afecciones reumáticas, contándose en gran número los curados, algunos procedentes de otros balnearios, en los que no habían notado ningún alivio ni dolencia.

Para mayor predicamento del establecimiento (actualmente en restauración) relacionaban a sus clientes más distinguidos y sus procedencias, que por interés citamos (sin sus nombres): un catedrático del Instituto de Ciudad Real, un rico propietario e inspector jubilado de ferrocarriles, el maestro compositor y reputado profesor de italiano, residente en Barcelona, un notario de Ciudad Real, el registrador de la Propiedad de Fraga, un oficial de la Delegación regia de primera enseñanza en Barcelona, el decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad central, un distinguido abogado y rico propietario de esa capital; Y entre los que esperan plaza un comerciante de Sevilla, el Juez de Atienza, un fotógrafo de Barcelona y un rico propietario de esta capital

(Zaragoza).

Como puede comprobarse, el aumento de personas con posibilidades económicas debió ser real y por sus procedencias, venían las que residían en el eje ferroviario existente de Madrid-Zaragoza-Barcelona.

Apéndice III. Tabla de localidades y su población

Se han escogido datos de cuatro censos: el que había antes de construirse el tren de Utrillas (1900), el de poco después (1910), uno de mediados de siglo cuando estaba en un buen momento (1950) y el siguiente a su clausura (1970). Ello permitiría obtener algunas conclusiones, que dejamos al margen de este artículo.

Las fuentes utilizadas son el Instituto Aragonés de Estadística (http://portal.aragon.es/portal/page/portal/IAEST/IAEST_0000/IAEST_03/IAEST_0301/IAEST_030101/IAEST_03010102/IAEST_03010102201) y para los datos de Barcelona y Valencia el Instituto Nacional de Estadística.

Localidad	F. Utrillas	1900	1910	1950	1970
Aguarón		2275	2271	1698	1106
Almonacid de la Sierra		2725	2265	1699	1167
Alpartir		1042	1153	977	814
Andorra		2704	2979	4472	6609
Azuara	Sí	2388	2756	2593	1400
Bádenas		454	451	258	83
Barcelona		533000	587000	1280000	1745000
Belchite	Sí	3333	3522	3589	2191
Blesa	Próximo	1325	1430	973	358
Calatayud		11958	11858	18874	17133
Camarillas		816	782	684	362
Cariñena		3313	3592	3158	2893
Castel de Cabra		623	603	533	393
Cella		2567	2751	3909	3340
Cortes de Aragón	Próximo	492	531	401	239
Cosuenda		1304	1191	983	597
Daroca		3493	3597	3786	2968
Huesa del Común	Próximo	1284	1432	824	369
La Almunia de doña Godina		3922	4209	4273	4892
La Zaida		446	485	596	699
Lécera	Sí	1997	2236	2395	1490
Loscós		1507	1522	1217	580
Maicas	Sí	391	440	277	51
Mainar		471	474	472	262
Martín del Río		729	825	1023	722
Monforte de Moyuela		694	745	481	216
Montalbán	Sí	2020	2229	2672	2394
Muniesa	Sí	1860	1917	1969	1331
Nogueras		359	380	309	124
Plenas		681	735	647	353
Plou	Sí	529	574	330	122
Puebla de Albortón		631	659	521	242
Ricla		2503	2885	2829	2519
Samper de Calanda		2647	2815	2408	1609
Santa Cruz de Nogueras		346	367	215	89

Localidad	F. Utrillas	1900	1910	1950	1970
Segura de Baños	Sí	795	840	538	197
Utrillas	Sí	712	1196	2180	4055
Valencia		214000	233000	451000	654000
Valmadrid		202	245	348	127
Villarquemado		872	998	1630	1299
Zaragoza	Sí	100291	111827	244119	469366

Fuentes

- Hemeroteca del “Diario de Huesca”, digitalizada por el “Diario del Alto Aragón”, y disponible en Internet en <http://hemeroteca.diariodelaltoaragon.es/>
- Biblioteca de Aragón. “Heraldo de Aragón”.
- Archivo Biblioteca Hemeroteca municipal de Zaragoza. “El progreso”. “Diario de avisos de Zaragoza”
- A.H.P. Teruel. Censo electoral de 1890 y 1897.
- Testimonios orales de Jesús Lou, y otras personas a quienes debemos nuestro agradecimiento.

Bibliografía

- ALBERO GRACIA, Jesús (2002) “Cien años de la Constitución de la Compañía «Minas y ferrocarril de Utrillas, S.A.»”. Zaragoza.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy “Historia del ferrocarril turolense”, (1987) Col. Cartillas Turolenses, nº 10, Teruel, IET, y ahora tomado de la reedición en “De la Ilustración a la batalla de Teruel” (2010) IET-CELAM.
- GUALLAR PÉREZ, Manuel (1978) “Historia de Muniesa (desde sus orígenes hasta nuestros días)”. Lérida.
- LOZANO ALLUEVA, Fco. Javier (2010) “Cosechas perdidas (1901)”, publicado en “Blesa, un lugar en el mundo”, en www.blesa.info/hem1901a.html
- MARTÍNEZ CALVO, Pascual (1985) “Historia de Montalbán y la comarca” Edita: Cuenca Minera.
- PERIS TORNER, Juan () “Ferrocarriles de España”, publicado en <http://www.spanishrailway.com>. Incluye los croquis de recorridos de Pedro Pintado Quintana, uno de los cuales reproducimos, que puede hallar en la ficha dedicada al Ferrocarril de Utrillas a Zaragoza en http://www.spanishrailway.com/capitulos_html/ferrocarrildeutrillasazaragoza.htm y se complementa con el artículo dedicada al tren minero dentro de la propia explotación en <http://www.spanishrailway.com/2012/03/28/ferrocarril-de-la-estacion-de-utrillas-a-minas-de-utrillas/>
- PLOU GASCÓN, Miguel (1989) “Historia de Letux”. Ayuntamiento de Letux.
- Gran Enciclopedia Aragonesa 2000. Voz “Minas y Ferrocarriles de Utrillas, S.A.” y “Ferrocarriles, líneas de”. Prensa Diaria Aragonesa S.A. 2000.
- http://www.encyclopedia-aragonesa.com/voz.asp?voz_id=8822&tipo_búsqueda=1&nombre=tren%20de%20Utrillas&categoria_id=&subcategoria_id=&conImágenes=
- “Miscelánea turolense”. Madrid (1891-1901). Edición facsímil I.E.T. 1993.

Material fotográfico actual para ampliar información

- Ver la Exposición de fotografía sobre “PAISAJES DEL FERROCARRIL DE UTRILLAS” del fotógrafo de Segura de Baños, Joaquín Ruiz Sancho. Está publicada en Internet en su página: <http://www.joaquin-ruiz.com/paisaje-ferrocarril.htm>
- Una foto de la estación de Utrillas en Zaragoza http://www.encyclopedia-aragonesa.com/recurso.asp?recurso_id=6333 Créditos: Gran Enciclopedia Aragonesa 2000. Prensa Diaria Aragonesa SA
- Y por otro lado, puede ver fotografías de buenos aficionados que las comparten en la página de <http://www.flickr.com/> buscando “ferrocarril de Utrillas”. Enlace: <http://www.flickr.com/search/>

Material fotográfico y cartográfico antiguo para ampliar información

- Para ver fotografías antiguas hay que buscarlas entre los libros de Jesús Albero como el que se cita en la bibliografía.
- PERIS TORNER, Juan () “Ferrocarriles de España” en http://www.spanishrailway.com/capitulos_html/ferrocarrildeutrillasazaragoza.htm con imágenes de muy diversas procedencias y documentadas con rigor.
- Puede verse un interesante mapa “Ferrocarriles de España relacionados con la provincia de Teruel” publicado en “Miscelánea Turolense” de Domingo Gascón (1895) en dicha revista pág. 317, así como el de “Calatayud a Teruel Sagunto, Valencia en la página 441”.
- El trazado del tren de Utrillas está bien representado, con todas sus instalaciones auxiliares en la cartografía del Instituto Geográfico Catastral y de Estadística (escala 1:50,000): 0482 Segura de Baños (Ed. de 1928), 0467 Muniesa (Ed. de 1935). Continúa en la hoja 0440 de Belchite y otras más al noroeste, próximas ya a Zaragoza, cuyo año de edición y mapas no he podido consultar.
- Flickr. Ferrocarril de Utrillas-Zaragoza. <https://www.flickr.com/photos/ferrocarril-utrillas/9842710426/in/photostream/>

Agradecimiento

Este artículo está especialmente en deuda con el Diario de Alto Aragón que en 2010 ha brindado al público y a los investigadores de historia local de Aragón una gran herramienta, al digitalizar su hemeroteca, que se nutre desde 1875, con las más modernas técnicas, y el reconocimiento de textos lo que ha permitido buscar en los fondos antiguos, ahorrando cientos de horas de labor en las hemerotecas tradicionales. Por ello, muchas gracias.