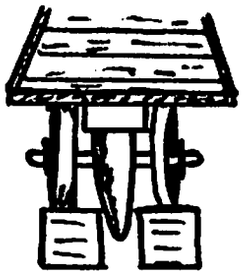
GESTACION, CONSTRUCCION Y PRIMEROS AÑOS DE FUNCIONAMIENTO DEL FERROCARRIL ENTRE UTIEL Y VALENCIA

por
José Luis Hortelano Iranzo.

La idea de que circulasen carros sobre unas guías es muy antigua; los primeros antecedentes los tenemos en las vías romanas, en las que, para conservar mejor el pavimento y facilitar el deslizamiento de los carruajes, se colocaban las piedras más duras y regulares en dos líneas paralelas, como si fuesen vias, a la distancia de separación de las ruedas.

No son seguras la fecha y el lugar en que aparecieron los primeros railes; parece que ocurrió hacia 1548, pero los primeros datos seguros proceden de 1650, cuando en Inglaterra y Silesia (Alemania) se colocaron guías de madera en el interior y en los accesos de las minas de carbón, que servían para ayudar a transportar las vagonetas cargadas de mineral. Estos railes eran dos, colocados muy próximos entre sí; las vagonetas llevaban en el centro dos ruedas locas, que circulaban sobre los railes, y una guía vertical, que encajaba entre ellos.



Sección de una vagoneta sobre railes (h 1700)

La ciudad de Middelton, en el Condado de Lancaster (Inglaterra) fue la primera que adoptó vías de madera con técnicas similares a los posteriores tendidos ferroviarios. Un ingeniero, Morrison, las forró de metal y reforzó el fonde de apoyo mediante traviesas perpendiculares a las vías, con lo que éstas ganaron en resistencia. Era 1753. Algún tiempo después, las guías de madera laminada se cambiaron por guías de fundición, que tomaron el nombre de rieles, con sección en forma de hongo invertido y rellenó el espacio entre ellas de piedras.

En 1804 se inauguró el primer camino férreo entre las ciudades de Wondsworth y Croydon, junto al Támesis, con tracción animal, empleándose para el transporte de mercancías.

La aparición de la máquina de vapor de Watt, revolucionó el panorama industrial y muy pronto hubo personas que intentaron su aplicación sobre el camino férreo. Una de ellas, Richard Trevithick, fue la primera que consiguió ver correr una máquina de vapor por unos railes, arrastrando cierta carga. Ganó una apuesta de 500 £ cuando, en medio del estupor general, una resoplante máquina, la «Tram Wagon» recorrió 16 km., de vía en cuatro horas, arrastrando un convoy de 25 Tm., de peso. Era 1804 todavía.

Pero existían varios problemas: el peso de la máquina y de la carga rompía los railes, los

engranajes de las máquinas se estropeaban con facilidad, había que hacer excesivas paradas para repostar agua y leña...

Hubo diversos intentos de solucionar estos problemas, el más afortunado de los cuales fue el de Hedley y Blackett, que consiguieron una máquina capaz de arrastrar 50 Tm., a la velocidad de 8 km/h.

Por fin George Stephenson logró resolver todos los problemas que planteaba la tracción por una máquina de vapor y el 27 de septiembre de 1825 el primer tren efectuaba el trayecto entre Stockton y Darlington con un gran éxito.

Rápidamente el invento se extendió por el mundo: 1826 EE.UU.; 1835, Alemania y Bélgica; 1837, Francia; 1840, Rusia, Austria-Hungría e Italia. En España el tendido de la red ferroviaria es regulado por una Real Orden de 31 de diciembre de 1844, en la que se fijaban las condiciones básicas para la concesión y explotación de líneas, que serían construidas por compañías privadas. Se dieron muchas concesiones, pero sólo se hicieron efectivas las de Barcelona-Mataró (1848), Madrid-Aranjuez (1851) y Valencia-Játiva (1853). En total, algo más de 100 km.

En 1855 se promulga la Ley General de Ferrocarriles, que dio grandes ventajas a los capitales invertidos en ellos. Estas ventajas fueron:

— El estado autorizaba la libre importación, sin aranceles, de toda clase de productos ferroviarios y relacionados con su construcción.

— El Estado garantizaba a las empresas constructoras una rentabilidad del 6 % anual para los capitales invertidos y un 1 % anual para la amortización de dichos capitales.

En estas condiciones, una gran masa de capitales se dedicó a la construcción ferroviaria. En 1864 se habían invertido en ferrocarril más de 6.000.000 de reales, mientras que en industrialización tan sólo habían sido 900.000 reales. En 1880, el capital invertido en el ferrocarril era de 843 millones de reales, que producían pingües beneficios; éstos no procedían de la explotación del ferrocarril, que casi siempre fue deficitaria, si no de ese 7 % de interés que el Estado daba.

La mayor parte de estos beneficios fueron a parar, como siempre ha sido a lo largo de la historia de España, a manos extranjeras, especialmente francesas: las dos compañías más importantes eran de esta nacionalidad; la «Caminos de Hierro del Norte de España» era propiedad de la banca Pereire, y la «Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante» de la Rostchild. El capital extranjero suponía 62 % del total invertido en ferrocarriles, mientras que el Estado aportó un 16 % como subvenciones a fondo perdido y el 22 % restante era de capitalistas españoles.

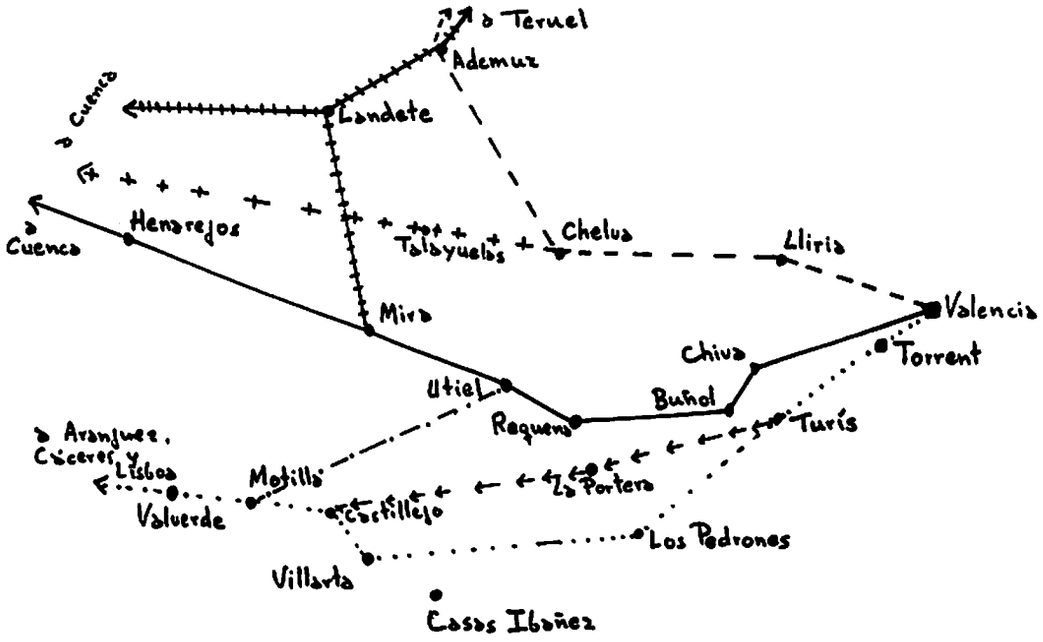
Pese a las cantidades invertidas, España era un desierto ferroviario en comparación con el resto de Europa. Las causas de la poca densidad ferroviaria son dos:

1.— Las dificultades geográficas hacían que el costo del tendido no pudiera calcularse, como en otros países, por kilómetro construido, sino sobre el complejo kilómetro-viaducto-túnel, lo que cuadruplicaba los costes de construcción (sin embargo, países muy montañosos como Suiza, Austria o Italia solucionaron este problema).

2.— La causa fundamental fue el nivel de miseria en que vivía el 75 % de la población española, así como la estructura de la propiedad (enormes latifundios poco explotados y pequeños minifundios que no daban suficiente para comer) y la escasa industrialización, que hacían que el tráfico ferroviario fuese mínimo. Un ejemplo: al inaugurarse la línea Valencia-Utiel, un billete de tercera para dicho trayecto valía 5'98 ptas.; el salario de un obrero o dependiente de comercio era en esas fechas (1885), según la Comisión de Reformas Sociales, de 2 ptas., diarias, el de un pequeño agricultor de 1'50 ptas., diarias y el de un jornalero 1 pta. El presupuesto calculado por ese organismo gubernamental para una familia de cuatro miembros era de cuatro pesetas diarias. Huelgan comentarios.

Valencia había sido de las provincias pioneras en la construcción de ferrocarriles y ya tenía,

hacia 1870, una importante red, aunque en su mayoría de vía estrecha. En 1879 se inaugura la línea Almansa-Valencia-Tarragona, que enlazaba, en la primera población, con la Madrid-Alicante; pero latía la idea de unir de forma directa Valencia con Madrid y así mismo con Teruel. El primer proyecto que nos afecta data de 1863 y va firmado por D. Francisco Ortega del Río partiendo el trazado ferroviario de Valencia y por Torrente, Turís, Buñol, Requena, Utiel, minas de carbón de Henarejos, Cuenca, Alcalá de Henares, finalizando en Madrid, otro proyecto data de 1865, pero este iba por Liria, Chelva, Ademuz, donde se bifurcaba a Cuenca y Teruel (se comenzó a construir, pero las obras no pasaron nunca de Liria); el tercero, data de 1869, siendo también del Sr. Ortega del Río, llevando el mismo trazado que el de 1863, pero en Landete se bifurcaba hacia Cuenca y Teruel. Este proyecto fue adaptado a la Ley de Ferrocarriles de 1877 y aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1882, otorgándose al Sr. Ortega la concesión de dicha línea a perpetuidad, con libertad de tarifas y sin subvención estatal.



Diversos proyectos del tendido ferroviario

El 31 de diciembre de 1881 se había creado el Banco Regional Valenciano, formado por conocidos comerciantes valencianos, cuya figura más representativa era D. José Jaumandreu, con el fin fundamental de recaudar fondos para la construcción del ferrocarril de Valencia a Cuenca y Teruel. Una vez el Banco se hizo con la concesión de Ortega del Río, pagando una bonita suma por ella [1], se creó el 1 de julio de 1882 la «Compañía de Ferrocarriles de Valencia a Cuenca y Teruel» con capital mayoritario de dicho Banco y que tenía al ex-senador Luis Oliag como presidente y a Jaumandreu como gerente. Entre los miembros de la compañía, figuraban nombres como Manuel Attard, Barberá y Falcó, Dupuy, Navarro Reverter, Vives Liern, Conde de Trénor, Marqués de Caro...[2]. Los beneficios que esperaba obtener la Compañía procedían fundamentalmente del transporte de mercancías: vinos de Turís y de nuestra comarca, madera y fornilla de los bosques de Cuenca y Teruel y carbón de las minas de Henarejos.

---

(1) El obtener concesiones ferroviarias para después venderlas a las sociedades interesadas en su construcción, constituyó uno de los más saneados negocios del siglo XIX.

(2) Entre los requenenses que patrocinaron el proyecto se encontraban D. José de la Cárcel, D. Juan Omlin y D. Gregorio de Medrano.

Inmediatamente se puso dicha Compañía en contacto con los Ayuntamientos posiblemente afectados por el tendido ferroviario, a fin de que éstos interviniesen en la expropiación de terrenos y buscando financiación para la obra[3].

Encargado el ingeniero Sr. Cortina de las obras, éstas comenzaban, simbólicamente, en Utiel al 7 de agosto de 1882. Con motivo del inicio, los directivos de la sociedad constructora hicieron un viaje, recorriendo las poblaciones afectadas por el tendido y, en Utiel, el Sr. Jaumandreu entregó al entonces Alcalde, Fidel García Berlanga, la piqueta con que se dio el primer golpe de obra.

José María Sánchez Roda en su librito «Un siglo entre vías» dice: «Tanto en Utiel como en Requena, Buñol, Chiva o Cheste se celebró la inauguración de la obra con discursos, bendiciones de los párrocos, vítores de la multitud, banquetes y brindis. Inmediatamente comenzaron los trabajos de explanación en diferentes puntos, en pequeña escala al principio, pero con mayor actividad cuando terminó la recolección y hubo brazos disponibles». El 5 de noviembre de 1882 comenzaban las obras «en serio» en Valencia, trabajando a buen ritmo en ambos sentidos. Dice Sánchez Roda: «Y en enero de 1883 se trabajaba con actividad en la construcción del ferrocarril..., en una extensión de 41'596 km., y se comenzaron a sentar los carriles. El punto de emplazamiento de la estación cabecera de Valencia fue objeto de activa polémica, pues para las compensaciones por expropiación a sus tenedores, hacía falta una cantidad que no era fácil de reunir». Fracasado el intento de la Compañía de ser subvencionada por el Ayuntamiento de Valencia con ese objeto, en febrero de 1883 se llega a un acuerdo en Bruselas con la Banque Parisienne, que se convierte en accionista mayoritario, cambiando de nombre la Compañía, que pasa a denominarse «Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel».

El 31 de julio de 1883, superadas las dificultades financieras, se inauguraba el trayecto Valencia-Buñol (sección cuarta), que abría al público el 18 de agosto.

La construcción del tramo entre Requena y Utiel había quedado prácticamente resuelta tras el compromiso firmado entre la Compañía y la Comisión Gestoral del Ferrocarril de Requena el 5 de abril de 1883, sobre el traslado de la estación de Requena (que luego daría lugar a un largo pleito) a un emplazamiento más próximo del señalado en el proyecto, y las obras finalizaron en diciembre de 1883. El tramo entre Requena y Buñol era el que presentaba más dificultades. Se dividió en tres sectores: Requena-SieteAguas, Siete Aguas-Venta la Mina y Venta la Mina-Buñol, haciéndose cargo el requenense Aureliano Martínez de la construcción Requena-Siete Aguas y el ingeniero Balaciart de los otros dos sectores. El 1 de marzo de 1884 se reanudaban las obras desde Venta la Mina y Requena simultáneamente y a buen ritmo. Prueba de ello es que el 11 de noviembre de ese año, pese al retraso que supuso la aparición de brotes de cólera durante el verano, en una visita efectuada por el gerente Jaumandreu y los alcaldes de Utiel, Requena y Siete Aguas, se asombraron de que ya hubiera diez túneles perforados. Se levantó tal entusiasmo por este hecho, que las gentes pedían que las obras continuaran hasta Madrid, haciendo realidad el sueño del directo Madrid-Valencia.

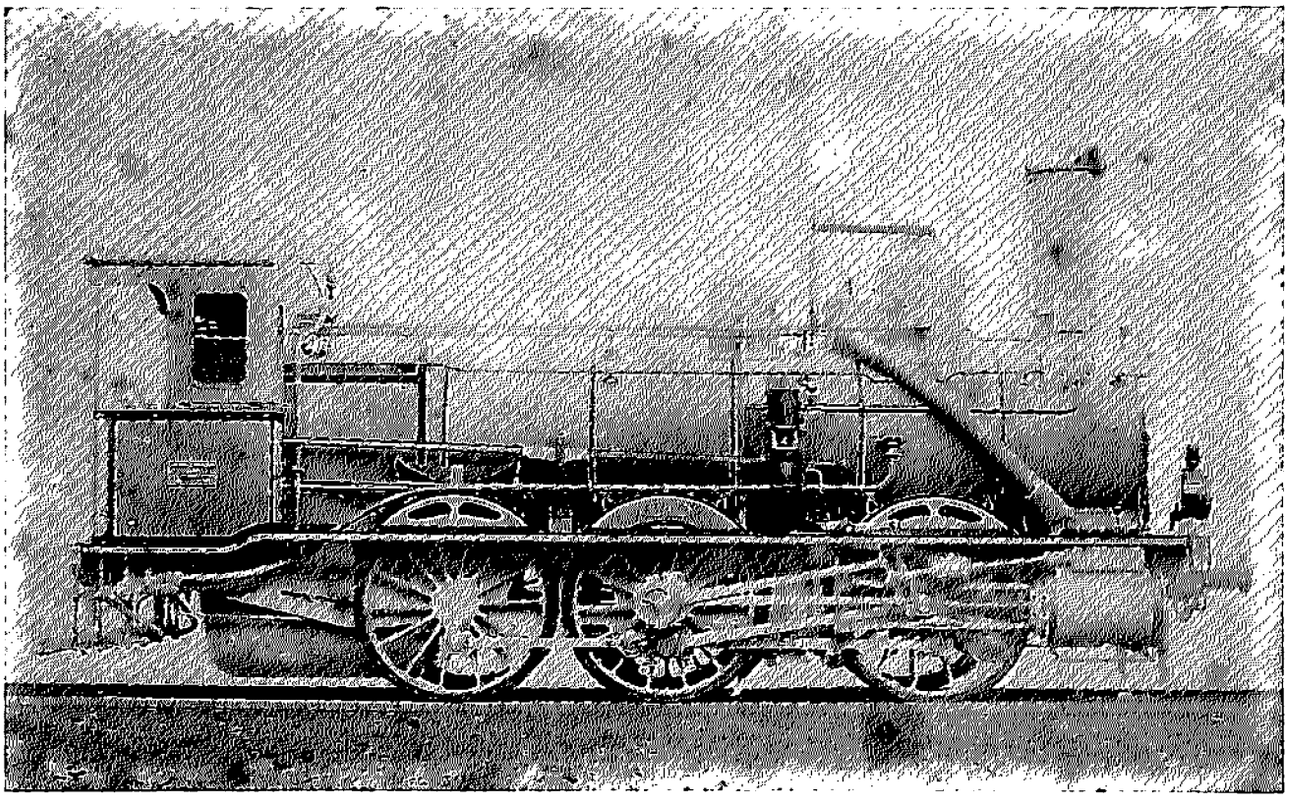
Pero fuertes lluvias, inundaciones y grandes nevadas retrasaron la obra entre los meses de diciembre y febrero; cuando todo parecía ir mejorando, se desató el temido cólera, el cólera célebre de 1885, que causó un gran número de fallecimientos. Los obreros del ferrocarril se vieron afectados del mal y muchos de ellos se desbandaron, siendo portadores y transmisores de la enfermedad; las poblaciones cerraron sus puertas a los obreros y la empresa se vio en graves dificultades para continuar las obras; tuvieron que aumentar las pagas y establecer campamentos y cantinas a su cuenta, lo que elevó sobremanera los costos.

Pese a los inconvenientes, las obras prosiguieron y el 26 de septiembre de 1885 recorren la

(3) La población de Cheste ofreció mejores condiciones económicas que la de Turis, por lo que el trazado de la vía se desvió hacia el norte, por Aldaya, alargándolo ligeramente.

línea las autoridades provinciales, comprobando que quedaban muy pocos trabajos que realizar en el trayecto de Venta la Mina-Utiel, y el 1 de octubre circulaba por ella el primer convoy de pruebas. Para llegar a este momento, había hecho falta remover más de un millón de metros cúbicos de tierra, echar 50.000 m.^{3} de balastro, construir 1.000 m. de muros de contención, 12 km. de trincheras, 10 km. de terraplenes, 3 (sic.) túneles con una longitud de 1.600 m. 7 puentes grandes y 120 obras de fábrica todo ello en un tramo de vía de 38 km. No tenemos datos del costo total de la obra, pero podemos hacernos una idea aproximada, sabiendo que el costo del tendido entre Siete Aguas y Requena fue de 2.862.938 reales, solo en obra, sin contar el costo de railes y traviesas de madera. Un costo muy elevado para la época.

El servicio comenzó el 16 de octubre. Las máquinas se trajeron de Inglaterra y llevaban el nombre de las estaciones de la línea. No hubo actos de inauguración, que se dejaron para más adelante, debido al luto existente en la comarca, causado por la epidemia colérica que duró hasta mediados de septiembre.



Las locomotoras eran de poca potencia y la velocidad lenta. El trayecto Valencia-Utiel, que se efectuaba mañana y tarde, duraba cinco horas y media y el contrario cinco horas, pero lo normal es que fuese más tiempo. Hay que señalar que, por no estar construido el trayecto Venta la Mina-Buñol, había que descargar el tren, colocar la carga y pasajeros en galeras, subir o bajar el Portillo y volver a cargar otro tren; en total algo más de dos horas. Una hora y cuarenta minutos costaba recorrer los 42 km. existentes entre Valencia y Buñol y otro tanto los 37 km. entre Venta la Mina y Utiel. La media de trayecto ferroviario era de 23'5 km/h. (16'2 km/h, si contamos la subida o bajada del Portillo). Los trenes europeos de la época viajaban a unos 70 km/h. de promedio y los españoles a 31 km/h. (La situación no mejoró con la apertura del tramo del Portillo, pues la media a finales del siglo era de 20 km/h.).

Los vagones eran de tipo anticuado, sin pasillo central, por lo que cada departamento abría al exterior; el vagón llevaba un estribo corrido exterior que servía de escalón para subir y bajar del departamento y para que el revisor circulase por él, para cumplir su misión, debiendo conocer muy bien la línea para no salir despedido en una curva o quedar aplastado contra un túnel.

Por fin se decidió la inauguración oficial para el día 15 de noviembre de 1885. Presidió el acto el Ministro de Fomento, el conservador D. Alejandro Pidal, asistiendo al acto altos cargos del Ministerio, todas las autoridades provinciales y regionales, diputados a Cortes y provinciales, cargos y accionistas de la compañía constructora y los directores de los periódicos de Valencia y Madrid.

FERRO-CARRILES DE CUENCA Á VALENCIA Y TERUEL.

Servicio de trenes que regirá desde el 16 de Octubre de 1885.

ASCENDENTES. — DESCENDENTES.

PRECIO de los billetes. Clases. 1.ª	2.ª	3.ª	ESTACIONES.	NÚM. 1. Mañana. Llegada. H.	M.	Par. M.	Salida. H.	M.	NÚM. 3. Tarde. Llegada. H.	M.	Par. M.	Salida. H.	M.	ESTACIONES.	NÚM. 2. Mañana. Llegada. H.	M.	Par. M.	Salida. H.	M.	NÚM. 4. Tarde. Llegada. H.	M.	Par. M.	Salida. H.	M.
Ptas.	Ptas.	Ptas.																						
			Valencia.				6					3	40	Utiel.				4	50				2	30
0,92	0,61	0,37	Aldaya.	6	16	2	6	18	3	56	2	3	58	San Antón.	5	4	4	5	8	2	44	4	2	18
1,96	1,37	0,78	Llano.	6	37	4	6	38	4	16	1	4	17	Requena.	5	20	12	5	22	3	1	12	3	12
3,22	2,25	1,29	Cheste.	7	2	5	7	7	4	41	5	4	46	Rebollar.	5	52	2	5	54	3	32	2	3	34
3,91	2,74	1,56	Chiva.	7	20	5	7	25	5		5	5	5	Siete-Aguas.										
4,83	3,38	1,93	Buñol.	7	45	20	8	5	5	25	20	5	45	Venta la Mina.	6	22	15	6	37	4	2	15	4	17
			Venta la Mina.	9	30	20	9	50	7	10	20	7	30	Buñol.	7	40	8	8	15	5	20	8	5	50
			Siete-Aguas.											Chiva.	8	31	5	8	36	6	6	5	6	11
8,74	6,81	4,88	Rebollar.	10	23	2	10	24	8	2	2	8	4	Cheste.	8	48	4	8	52	6	23	5	16	28
9,89	7,61	5,34	Requena.	10	48	12	11		8	28	12	8	40	Llano.	9	14	1	9	15	6	50	2	6	52
10,58	8,10	5,61	San Antón.	11	14	2	11	16	8	54	2	8	56	Aldaya.	9	33	1	9	34	7	10	12	7	12
11,50	8,74	5,98	Utiel.	11	30				9	10				Valencia.	9	50				7	30			

NOTA. Los trenes son mixtos, y se compondrán de carruajes de viajeros y mercancías.

Veamos el relato que hace del acontecimiento el periódico «Las Provincias»:

«Salió el tren inaugural a las siete de la mañana, estando compuesto por la locomotora «Cuenca», adornada con banderas y guirnaldas, un furgón, el coche-salón de la Dirección de Obras Públicas, traido expresamente de Madrid, tres coches de primera clase, dos de segunda y dos de tercera... Todas las estaciones del trayecto estaban engalanadas y las bandas de música lanzaban alegres sones... El gentío era muy numeroso en todas las estaciones y aclamaban con fervor al Sr. Ministro y acompañantes... Efectuado el transbordo Buñol-Venta la Mina en unas cómodas galeras preparadas por la compañía constructora, el nuevo convoy, arrastrado por la locomotora «Utiel», también engalanada, llegaba al Rebollar, donde bajo una gigantesca tienda de campaña adornada con los escudos de España, Requena y Utiel, se sirvió una comida para 207 personas... Sobre las dos de la tarde, tras los brindis de rigor, salió el tren para Requena, donde llegaba a las dos y quince; aquí hubo una parada no prevista, a fin de tomar un refresco en el Ayuntamiento... Sobre las tres cuarenta y cinco, llegó el tren a Utiel, donde se sirvió otro refresco, se entregó una corona de plata al Sr. Jaumandreu por el Alcalde Sr. García Berlanga..., finalizando los discursos el Ministro Sr. Pidal con estas palabras: «La enseñanza que se desprende de lo que aquí estoy viendo, es que los hombres de acción valen más que los de palabra. Hemos inaugurado este ferrocarril; vamos a Valencia a ver si mañana podemos inaugurar el dragado del puerto». Y a las cinco de la tarde, tras estas memorables palabras, se emprendía el regreso a Valencia, donde se llegaba a las diez de la noche...».

Con respecto a la estancia en Requena, el mismo periódico daba la siguiente crónica: «...su populoso vecindario hacía gran fiesta en honor del ferrocarril y del Ministro de Fomento. La estación, vistosamente engalanada, los acordes de la música, la muchedumbre llena de alborozo, las autoridades y corporaciones acudieron presurosas al coche-salón del Ministro, daban animación extraordinaria al cuadro pintoresco que ofrece aquella antigua ciudad, en medio de sus fértiles

campos. El Alcalde y el Ayuntamiento, rogaron al Sr. Pidal que visitase la población y aceptase un modesto refrigerio. Accedió S.E. y en carruajes que había dispuestos al efecto, y en medio de las oleadas de gentío, se trasladaron los expedicionarios a la casa de la ciudad. Las calles del tránsito estaban adornadas con arcos de verdura. El espacioso salón del Consistorio se llenó de gente. En el estrado estaban desplegadas la histórica bandera de Requena y la de su milicia, glorificada en la defensa contra las huestes carlistas. El Sr. Pidal ocupó la presidencia, teniendo a su derecha al Alcalde, Sr. Cobo, y dijo que daba las gracias por su benévolo recibimiento a la honrada y laboriosa Requena; que ya se había enterado por su Alcalde de sus necesidades y que llamaría la atención del Gobierno sobre ellas, felicitándose de que haya pueblos que trabajen y se esfuercen de ese modo en contribuir a la prosperidad del país. Sin más que esta lacónica arenga, muy aplaudida, levantose la sesión y pasaron los invitados a otro departamento, donde había mesas con profusión de dulces y licores, deteniéndose allí breves momentos, por la urgencia del tiempo».

Herrero del moral continúa el relato: «Una hora después salían de dicha Casa Consistorial el Sr. Ministro, comisión, municipio y personas convidadas y alegres y contentos todos volvieron a la estación, acompañados de un gentío inmenso y de las Músicas Municipal y El Progreso, tocando alegres piezas...». Finaliza su relato con un canto al progreso y compara la semana que costaba la ida y vuelta a Valencia con las caballerías o las seis horas en tartana que costaba ir al Rebollar, con las seis horas y los quince minutos que los mismos trayectos se hacían en tren.

Como siempre, la prensa se dividió en sus apreciaciones políticas del acontecimiento, según el partido político al que apoyasen. «Las Provincias» órgano de los conservadores, partido en el gobierno, dice que el Ministro habló breve y bien, con palabras calurosas y rápidas, que fue aplaudidísimo, recibido con entusiasmo en todas las estaciones... «El mercantil Valenciano», de carácter liberal, dice que el recibimiento al Ministro fue muy frío en todas las estaciones, mientras se daban grandes vítores a Jaumandreu y Capdepón (liberales); el Sr. Ministro no puso en práctica su hábil oratoria y se limitó a palabras de trámite, que no hizo brindis por el Rey... Lo cierto es que el Sr. Pidal no asistió a la cena ofrecida al día siguiente por Jaumandreu, alegando indisposición, que para «El Mercantil» fue una indigestión política ocasionada por el frío recibimiento.

Pero faltaba el tramo más difícil: Venta la Mina-Buñol y la compañía tenía prisa en acabarlo, pero le faltaba dinero. En la primavera de 1886, fracasaba la emisión de 16.000 obligaciones a 250 ptas. cada una y se veía obligada a solicitar ayuda estatal. Ya no se pensaba en continuar las obras hacia Cuenca y Teruel, pues pensaban que si era tan costoso salvar el Portillo, lo sería mucho más salvar las fosas del Cabriel y del Turia. Para colmo, los accidentes se cebaban en la línea, aumentando los costes. En los tres primeros meses de funcionamiento, la prensa contabiliza seis de ellos. El semanario satírico «La Traca», con motivo de uno de ellos (el ocurrido el 25 de noviembre, en el que descarrilaron en la curva de San Antonio la locomotora «Utiel» el furgón, 11 vagones de mercancías y dos coches de viajeros, con saldo de un muerto y quince heridos), informaba a sus lectores de que, al igual que el «Times», establecía un premio de 1.000 ptas. a los herederos de aquellos que muriesen en accidente ferroviario portando el periódico, exceptuando los ocurridos en la línea de Utiel, donde los accidentes eran tan frecuentes que supondría la ruina de la editora.

Una Real Orden de 18 de septiembre de 1886, firmada por Montero Ríos, disolvía la Compañía de Ferrocarriles de Cuenca a Teruel y Valencia, aprobaba la creación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Este de España, concedía a ésta una ayuda económica y los derechos de explotación de la línea por setenta años y señalaba la terminación de la obra en Utiel, relevando a la Compañía de cualquier posible compromiso de ampliación de trayecto.

Por fin, el 11 de septiembre de 1887 se abre al servicio el tramo del Portillo. La prensa señala que, coincidiendo esta inauguración con la de la Plaza de Toros de Utiel, muchos valencianos se trasladaron a esta población, para ver torear a Lagartijo y Frascuelo.

Pero las dificultades proseguían para la Compañía. Los años 1887-88 fueron de malas cosechas vinícolas; la exportación de vinos había disminuido, al entrar de nuevo en producción los viñedos franceses dañados por la filoxera; así mismo, disminuye la exportación de objetos de cerá-

mica y muebles, cosa que también afectaba al ferrocarril. Los años 1889-90, persistieron las malas cosechas, a las que se sumó una nueva epidemia de cólera. En junio de 1890, la Compañía de los Ferrocarriles del Este suspende pagos y en enero de 1891 es absorbida por «Caminos de Hierro del Norte de España» el gigante ferroviario español. Esta Compañía tuvo que hacerse cargo de la mejora de material y vías, así como del pago de las expropiaciones de terrenos causadas por la construcción del ferrocarril en nuestra comarca, y que todavía en 1901 no habían sido resueltas. También se debían el salario y los gastos ocasionados al périto D. Pedro Checa, que había sido elegido en 1883 para tal fin por el Banco Regional Valenciano y las Juntas Gestoras del Ferrocarril de Utiel y Requena para que valorase las parcelas expropiadas. Por una carta de éste a la compañía ferroviaria, fechada en 1899, en la que reclama 8.000 ptas., sabemos de las actitudes de muchos propietarios, que querían ver aumentados los precios de sus parcelas; varios de estos esperaron que las obras del tendido llegasen a sus parcelas para impedir el paso, buscando conseguir así precios abusivos; otros, por desconfianza, se negaban a firmar; unos pocos presentaban reclamaciones justificadas... «Caminos de Hierro del Norte de España» se vio obligada a recurrir a la nueva Ley de Ferrocarriles, que establecía la expropiación de terrenos necesarios para el tendido por un valor bastante inferior a lo que anteriormente habían ofrecido las otras compañías. También hubo de resolver por vía judicial el pleito de la estación de Requena; por fotocopias de una sentencia judicial tenemos constancia que varios requenenses fueron condenados al pago de las cantidades que se habían comprometido a pagar, más los intereses correspondientes, enviándose una orden al Juez de Requena para tomar bienes de los condenados por el valor correspondiente.

FERRO-CARRIL DE CUENCA Á VALENCIA Y TERUEL.

2ª Quincena de Junio de 1884 — Brigada 2ª

Lista de los operarios que al cuidado del capataz que suscribe, se han ocupado durante la expresada quincena en las obras de Cabrera Albentosa

CLASES.	NOMBRES	DIAS. 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Número de peonadas	Precios	IMPORTE Reales	Cent.
					15,374	72
X1	José Carrasco		17	2,0	340	
X2	Juan [illegible] Carrasco		12	2,0	240	
X3	1.º Juan [illegible] Cortés		13,0	16	208	50
X4	Cabo Salvador [illegible]		12,0	3,0	128	2[illegible]
X5	id José Salada		12,0	4	152	
X6	id Salvador Cerdán		10,0	8,0	80	2[illegible]
X7	Cabo José Chaqués		12,0	4	057	
X8	Cabo Miguel Díaz		13,0	8,0	114	2[illegible]
X9	id Aldo Díaz		13,0	8,0	114	2[illegible]
X10	1.º Juan Calvi		12,0	18	183	
X11	Cabo Eusebio Carrasco		12	7,0	090	
X12	1.º Manuel Marco		13,0	4	185	50
X13	Cabo [illegible] Juezas		11	8	85	
X14	id Simón García		9,0	9,0	37	50
X15	1.º Ignacio Llobata		8,0	16	128	0[illegible]
X16	Cabo Salvador Sanz		4,0	8	36	
X17	1.º Salvador Ramón		3	18	54	
X18	id Juan Carrasco		3	18	54	
19					17826	94
20						
21						
22						

Solucionados todos estos problemas, el ferrocarril entró en una etapa de esplendor, proporcionando beneficios a sus propietarios desde 1900 a 1922, debidos tanto al tráfico de viajeros como al transporte de vino, madera y fornilla (caolín en menor medida), con destino a la exportación el primero y a las industrias valencianas del mueble y cerámica, los otros.

Y esta es, a grandes rasgos, la historia de los primeros quince años de nuestro ferrocarril, años de niñez poco productiva, ya que hizo quebrar a dos compañías y del que no podemos calibrar su importancia económica y social pues, como tantos otros, los documentos relativos a tráfico de viajeros y mercancías, salarios de los empleados, gastos de material, etc., están en paradero ignorado, si no destruidos, con lo que desaparece la posibilidad de contar con una parte de nuestra pequeña historia, tan entrañable para nosotros. Y como dato curioso, reproducimos una hoja de la nómina de los trbajadores del ferrocarril y un acta de expropiación y valoración de tierras.

FERROCARRILES DE CUENCA Á VALENCIA Y TERUEL

4.034753

Número ordinal ____ **EXPROPIACIÓN** Núm. del campo 86

Propietario D. Santiago Serrano *Término de* Requena

Arrendador D. ____ *Partida de* ____

TASACIÓN PREVIA *que han verificado los peritos que suscriben, del precio á que deberá abonarse el terreno que será necesario expropiar para la construcción de este camino y de los perjuicios que se irroguen.*

Esta finca se compone de una *bancal de* viña secano *de* 3ª *clase, su cabida total* ____ *poco más ó menos, ó sean* ____ *áreas* ____ *centiáreas; y sus lindes: Por Norte* ____ *por Sur* con camino viejo de Utiel *por Este* con D. José Lopez *y por Oeste* con Don Calixto Diana

De esta finca se ocupará parte del expresado bancal una área y veinte y cinco centiáreas *lindante por Norte* con el mismo propietario *por Sur* con camino viejo de Utiel *por Este* con Don José Lopez *y por Oeste* con Don Calixto Diana

El precio del terreno que se expropie, se abonará al respecto de 271'12 *pesetas por* hanulla *ó sea* 24 *pesetas* 25 *céntimos por área.*

Por el perjuicio que se le irroga por ____ *se abonará el* ____

Por ____

Además se abonará el 3 por 100 del importe de la expropiación, según previene la ley.

Requena 4 de Noviembre de 188.7.

Los Peritos: Pedro M. [illegible]

La Empresa, **Conforme:** **El Propietario,**

Tan solo me resta dar las gracias a mis antiguos alumnos José Luis Ochando y César Jordá por indicarme la existencia de unos documentos sobre el ferrocarril, a D. Luis Ochando por facilitármelos y a D. José Luis Díez, de RENFE, por la documentación facilitada. A todos, muchas gracias.

FUENTES CONSULTADAS:

— «Historia de las Tres veces Muy Leal... Ciudad de Requena». E. Herrero del Moral.

— «Historia de los ferrocarriles españoles». F. Wais.

— «Proyecto de ferrocarril de Valencia a Lisboa». A. de la Martinier.

— «Memoria sobre la importancia del camino de hierro de Valencia a las minas de carbón de Henarejos». F. Ortega del Río.

— «Un siglo entre vías». J. M. Sánchez Roda.

— «Centro ferroviario de Valencia». E. Giménez Lluesma.

— Almanaque «Las Provincias». Años 1883, 1886, 1888 y 1901.

— «Las Provincias». 16-XI-1885.

— «El Mercantil Valenciano». 28-VIII-1885; 27-IX-1885; 8-X-1885; 15-X-1885; 15-XI-1885; 16-XI-1885 y 19-XI-1885.

— «La Traca». 25-XI-1885.

— Legajo de nóminas y gastos de D. Aureliano Martínez (1884-85).

— Archivos de RENFE 4.ª Zona.