

LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE UTIEL. UN GRAN PROYECTO FRUSTRADO.

José Alabau Montoya

RESUMEN

La estación de Utiel fue proyectada desde sus inicios como estación intermedia de la línea Madrid – Valencia. Durante 62 años funcionó como estación “de término” del tramo Utiel – Valencia, desarrollando una intensa actividad comercial, que alcanzaba una amplia área de influencia sobre todo vinícola. Cuando se proyectó la línea Baeza – Utiel la estación fue reformada y ampliada para acoger el potencial movimiento de pasajeros y mercancías previsto como importante nudo ferroviario que estaba llamada a ser. Sin embargo nunca ha merecido un estudio profundo sobre su historia y evolución.

Palabras clave: Utiel, estación, ferrocarril, Baeza, infraestructuras.

INTRODUCCIÓN

Un proyecto ferroviario, además del pliego de condiciones, descripción de la línea, presupuesto, etc. contempla también las llamadas “obras de fábrica”, como son los puentes, trincheras, pontones, tajeas, etc. y sobre todo las estaciones, que no solo constan del edificio de viajeros, sino que, según la importancia logística asignada, pueden disponer también de otros elementos de infraestructura como muelles, talleres, andenes, cocheras, depósitos, cantina, grúas, etc. Algunas estaciones además son el resultado o la conjunción de una serie de factores determinantes que las definen y les dan su propia personalidad, bien sea por su diseño, su utilidad, su rentabilidad, etc. La estación de Utiel es una de esas estaciones. Los factores más importantes que influyeron en su construcción fueron:

- a) Los diversos proyectos que se presentaron para la línea Madrid – Valencia.
- b) El prolongado “lapsus” temporal (62 años) que transcurrió entre la puesta en explotación del trayecto Valencia - Utiel (1885) y el de su continuación hasta Cuenca (1947).
- c) La constante competencia empresarial de este trazado Madrid – Valencia por Utiel con el que discurría por Almansa, propiedad de otra compañía y que representaba un menor coste de construcción y mantenimiento aunque fuera un trayecto considerablemente más largo.

d) La influencia que tuvo el frustrado proyecto de la línea Baeza – Utiel – Teruel cuyo trazado, en el cruce con la de Madrid – Valencia, obligó a ampliar y modificar de forma sustancial la estación utielana.

Hubieron otros proyectos alternativos de ferrocarril que fueron presentados entre finales del XIX y principios del XX y que pasando por Utiel, asignaban sus propios modelos de estación como fueron el de Madrid a Valencia de Próspero B. Volney (1845); el de Utiel al Grau de Valencia de José Serra y Pané (1881); el de Manzanares a Utiel por Albacete (1887) del ingeniero Marqués; el de Madrid a Utiel por Motilla del Palancar, del ingeniero francés M. de la Martinière (1887); el de Villargordo del Cabriel a Utiel (1888), firmado por Valeriano Mestre; el de Utiel a Landete, de Julio Cervera (1895); el de Utiel a Minglanilla por Caudete y Villargordo (1902) solicitado por el utielano Juan A. Campillos, etc. además de otros estudios que no llegaron a convertirse en proyecto, pero debido a las limitaciones de extensión de este trabajo nos centraremos únicamente en los que sí llegaron a llevarse a cabo (los de Ortega del Río de 1869; José E. de Ribera de 1916 y Demetrio Ullastres de 1946).

LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL EN ESPAÑA

Básicamente se puede decir que desde su origen las estaciones se configuraron en base a dos espacios principales perfectamente diferenciados cuyo diseño, dotación y tamaño dependían de su importancia en el proyecto y de la explotación de la línea. Estos espacios fueron: el edificio destinado a viajeros y el espacio asignado a los trenes, a las mercancías, las playas de vías, el material móvil y los andenes. El primero de ellos



Imagen nº 1. Edificio de viajeros y fonda de la estación de Utiel. Foto J. Alabau.

está relacionado con la arquitectura civil y pública. En él fueron utilizados principalmente el cemento y el adobe clásico. Pero para el espacio reservado a los trenes, algunas mercancías y para las marquesinas, desde los inicios del siglo XIX y sobre todo a partir de la Exposición Universal de París se fue dando paso a las estructuras metálicas.

Desde mediados del siglo XX fue el hormigón armado el protagonista de las construcciones de los edificios de viajeros, almacenes y otras instalaciones ferroviarias. La mayor parte de las obras de fábrica que forman la estación de Utiel corresponden a este tipo de construcción y proceden de la reforma de 1946 que tuvo lugar para adaptar las instalaciones a su prevista función de estación de enlace con la proyectada línea Baeza - Utiel - Teruel (Alabau, 2008).

Por otra parte, a partir de la segunda mitad del siglo XIX con los recurrentes estudios (entre otros) de César Daly (1846) y Paul Planat (1888) los ingenieros ferroviarios establecieron un sistema de clasificación de estaciones dependiendo de la categoría funcional asignada y su previsible tráfico de mercancías y viajeros. Se creó una serie estandarizada de modelos para cada una de ellas de manera que simplificaba en gran manera la dificultad que suponía diseñar un modelo individual para cada estación. Partiendo de un modelo principal y mediante la supresión o acoplamiento de diversos elementos constructivos (módulos, pisos, alas o dependencias) se diseñaban todas las demás estaciones de igual o inferior categoría. Este nuevo concepto de estandarización de estructuras mejoraba los acabados y las calidades, aumentaba la versatilidad de los diseños y lo que era más importante reducía costes y podía utilizarse en varias poblaciones de una línea de la misma categoría, incluso aprovecharse para otras líneas de la misma compañía, o en distintos momentos. Con este sistema y con muy raras excepciones se proyectaron la mayor parte de las estaciones construidas en el País Valenciano y Castilla – La Mancha.

Según Planat el servicio de “Entrada” de una estación debía constar de un acceso cómodo, recepción de viajeros y equipajes, expedición de billetes, registro de equipajes y mercancías, sala de espera y un adecuado y fácil embarque. El de “Salida” debía facilitar la evacuación, recogida de equipajes, aduana, un estacionamiento exterior de vehículos y una adecuada instalación para el desembarque de mercancías. Los servicios generales, dependiendo de la categoría de la estación, debían constar de alojamientos para el Jefe, Subjefe y otros empleados de la estación, consigna, fonda, lavabos, teléfono, estanco, telégrafo, biblioteca, mensajería, calderería, lampistería y comisaría. Si la estación era de gran categoría se podían instalar también algunas dependencias centrales de la compañía ferroviaria, tales como despachos u oficinas. Y por último, en cuanto al resto de instalaciones dedicadas a almacenes y depósitos de máquinas también dependía de la categoría de la estación y se ubicaban en edificios propios para cada función (Aguilar, 1984, p. 25).

En algunos proyectos de estaciones se buscó un tipo de construcción vistoso y de calidad arquitectónica que diera realce y categoría no solo a las ciudades donde se ubicaban sino a las autoridades o promotores que los encargaban, pero en realidad una estación era/es ante todo un lugar donde el tren se detiene por un espacio de tiempo determinado para embarcar o desembarcar viajeros o mercancías con el fin de satisfacer las necesidades concretas de aquéllos o los intereses comerciales de los dueños de éstas. Y como tal, se buscaba ante todo su funcionalidad y economía. No debemos perder de vista que los promotores/concesionarios de las líneas buscaban maximizar la rentabilidad de su explotación. La estación de Utiel podemos decir que fue proyectada desde un principio como intermedia de la línea Madrid – Valencia, y su edificio de viajeros siempre estuvo concebido con entrada y salida por un solo edificio situado a un lado del tendido de las vías. Incluso después de la reforma estructural que tuvo lugar en 1947 con el proyecto de la línea Baeza – Utiel - Teruel no se alteró esta disposición aunque se aumentó considerablemente el volumen construido en instalaciones y se le dotó de algunos servicios propios de una verdadera estación de término.

LA ESTACIÓN COMO CENTRO DINAMIZADOR DE LAS CIUDADES...

Desde sus inicios quedó demostrada la gran importancia que tuvieron las estaciones de ferrocarril para el desarrollo de las ciudades al actuar como centros polarizadores de la actividad comercial y como dinamizadores de la vida cotidiana, y por esta razón, aunque desde el punto de vista técnico una estación debía situarse allí donde hubieran solares libres, facilidades de expropiación o la topografía del terreno ofreciera poco desnivel, las empresas ferroviarias intentaban situarlas siempre donde estuvieran bien comunicadas con otros medios o rutas de transporte. Pero una estación representaba mucho más que un punto de embarque o desembarque de viajeros o mercancías. En los albores del siglo XX, el mundo del ferrocarril era una completa novedad para la sociedad en general pero mucho más en un ámbito rural como el de Utiel, y representaba un motor potentísimo de transformación urbana. La estación llegó a constituir un evento de gran atracción social para la ciudad que la albergaba, no solo desde el punto de vista arquitectónico (amplios espacios, marquesinas de hierro, cocheras, grandes depósitos de agua, etc.) sino que para la población era todo un espectáculo observar aquellas inmensas, ruidosas y humeantes locomotoras y ver subir y bajar de los vagones todo tipo de sujetos y de mercancías novedosas, representantes de la época de industrialización en que se vivía. Era el lugar de la puntualidad, el método y la organización, donde abundaban las manifestaciones emotivas de las gentes en los encuentros en el andén o sus inmediaciones: risas, llantos, suspiros, besos, alegrías, etc. Todo ello mezclado con humo, ruido y expectación. De aquí surgió un aliciente social, sobre todo en el medio rural, por acudir a la estación en los ratos de ocio para ver no solo

la animación de los viajeros (comerciantes, toreros, artistas, políticos y gentes de todo tipo) sino el abundante trasiego y movimiento de vagones, máquinas, mercancías, etc. En Utiel la gente “subía” a la estación para esperar a alguien, decirle adiós o recoger algún encargo del ordinario u otra persona, pero también como distracción y lugar de esparcimiento, sobre todo en la época estival. Pero lo más importante era que el ferrocarril ponía a su alcance un mundo de posibilidades al facilitar la comunicación con la capital valenciana superando el ámbito localista en muchos aspectos (laboral, cultural, estudios, administrativo, etc.).

... Y COMO CENTRO POLARIZADOR DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA.

Por otra parte, desde su inauguración (1885) la estación de Utiel y su impacto ferroviario supuso un importantísimo elemento polarizador de desarrollo económico, ya que para una amplia área de población no solo de su comarca sino de las tierras de la Serranía Alta y Baja de Cuenca (Landete, Aliaguilla, Mira, Talayuelas, el Marquesado de Moya, etc.) La Manchuela conquense (Minglanilla, Motilla, etc.) y de Valencia (Sinarcas, Rincón de Ademuz, Benagéber, etc.) la estación de Utiel era la más cercana y en aquel momento el ferrocarril era el medio más moderno, rápido y práctico para hacer llegar a Valencia y su puerto los productos agrícolas, industriales, forestales y ganaderos de la zona, sobre todo el vino, pero también la madera de la Serranía, los cereales, la fornilla o el cemento. Todo este movimiento de mercancías obligó, como en otras importantes poblaciones ferroviarias (Valdepeñas, Alcázar de San Juan, Manzanares, Puerto Llano, etc.) a crear muelles y apartaderos para dar servicio a bodegas,

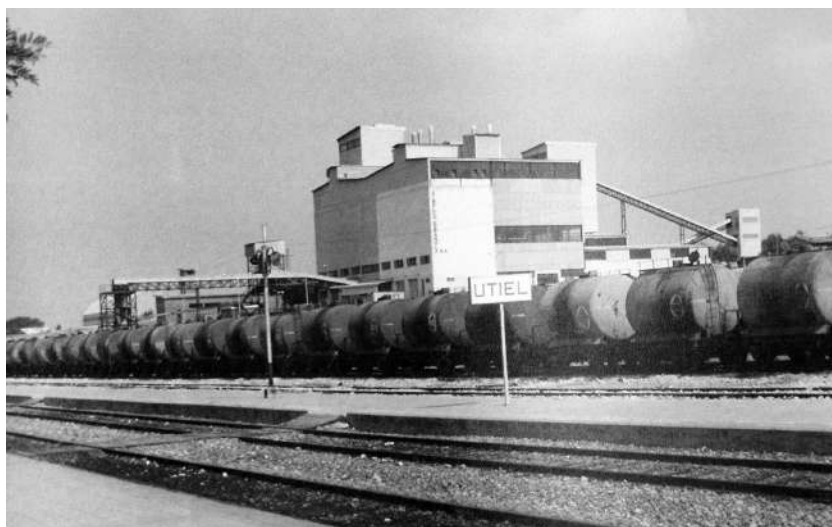


Imagen nº 2. Estación de Utiel. Foto J. Alabau

almacenes y fábricas que utilizaban el tren como medio de transporte para recibir y enviar sus productos y mercancías, conformándose verdaderos barrios comerciales en las inmediaciones de la estación que repercutieron muy notablemente en la prosperidad y desarrollo de la población.

En las inmediaciones de la estación de Utiel se ubicaron gran número de bodegas (“Barrio de las Bodegas”) y almacenes que a finales de los años 30 superaban el medio centenar, algunas de ellas de gran prestigio nacional e internacional. En aquella estación se cargaba el vino de Utiel y de otras poblaciones vecinas, incluso de la otra parte del río Cabriel con destino al puerto de Valencia para su embarque y exportación o para su distribución nacional, en interminables colas de vagones cisterna, que diariamente quedaban estacionados en alguna de las vías muertas de la estación a la espera de su preciada carga. En sus proximidades se acumulaban también mercancías y productos embarcados en Valencia (abonos, maquinaria, productos alimenticios, para la construcción, tejidos, etc.) dispuestos para ser distribuidos entre el comercio local o conducidos a otras poblaciones vecinas o de las provincias de Teruel, Cuenca o Albacete.

La ciudad de Utiel, debido a su prevista posición estratégica ferroviaria, se fue convirtiendo en un verdadero centro comercial con un envidiable potencial de desarrollo. Sus calles se llenaron de establecimientos de todo tipo: posadas, cafés, talleres, tiendas, almacenes e incluso “cafés de señoritas”, fruto de aquella bulliciosa actividad comercial. En el Hotel Progreso se solían alojar los representantes y agentes de compra, de firmas comerciales y exportadoras que monopolizaban la actividad vinícola local y comarcal para cerrar tratos con los bodegueros. El pescado y la fruta ya era posible



Imagen nº 3. Estación de Utiel. Edificio de viajeros. Foto J. Alabau

venderlos “frescos”. Los espectáculos taurinos programados en la plaza de toros utielana (1858) llegaron a competir en cartel con los de Valencia y atraieron a gran cantidad de aficionados de la capital que gracias al tren pudieron desplazarse a esta ciudad para ver a sus ídolos del momento: Lagartijo, Saleri, Bombita, etc. En la estación eran recibidos y despedidos con vítores o abucheos, según el espectáculo ofrecido. El núcleo urbano de Utiel incrementó el censo de población en más de un 16% pasando de una población de 8563 habitantes en 1894 a tener 10269 en 1950.

EL PROYECTO VALENCIA A UTIEL DE ORTEGA DEL RÍO (1869)

En 1868 la revolución de Septiembre provocó el destronamiento de la reina Isabel II y la llegada al poder de un gobierno liberal que promulgó la Ley de Bases Generales de 14 de Noviembre, predecesora de la Ley General de Ferrocarriles de 1870, la cual entre otras innovaciones, contemplaba la posibilidad de poder hacer concesiones ferroviarias a perpetuidad y con libertad de tarifas. A esta ley se acogieron algunos empresarios que vieron en ella una oportunidad de obtener un beneficio no solo con la construcción de alguna de las líneas sino con la posterior venta de la licencia a otros interesados. Este fue el caso de la anhelada línea ferroviaria del “directo” entre Madrid y Valencia por Cuenca, que habría de evitar dar el rodeo que para llegar a Valencia se estaba realizando desde 1859 por Almansa. Desde algunos años antes ya se estaban haciendo propuestas para la construcción de esta pretendida línea directa. Fue D. Francisco Ortega del Río quien obtuvo en 1869 una primera concesión del ferrocarril “De Cuenca a Valencia por Landete, y ramales desde este punto a Teruel y las Minas de Henarejos”.

En 1872 se constituyó la “Sociedad del Ferrocarril de Valencia a Cuenca” que fue comprada por el Banco Regional Valenciano diez años más tarde (24-3-1882) el cual junto con varios capitalistas vinculados a la industria del vino decidió continuar con el proyecto a la vista de las halagüeñas expectativas de exportación de caldos de la zona por el puerto de Valencia, creando el 1 de Julio de 1882 la “Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y a Teruel” y nombrando como Director Facultativo a D. Antonio Cortina; como contratista del tramo 3º a D. Aureliano Martínez y del resto de tramos, incluido el más complicado que era el cruce de Las Cabrillas, entre Venta Mina y Buñol, a D. Teodoro Balaciart. En el ramal que llegaba hasta Teruel la línea se bifurcaba cerca de Landete y pasaba junto a Sinarcas y La Torre. Finalmente el proyecto, que fue dividido en cuatro secciones, se redujo solo al trayecto Valencia a Utiel, que a su vez se dividió en cuatro tramos. La sección entre Utiel y Buñol formaba parte de la 3ª sección.

El 3 de Julio de 1882 los directivos de la compañía visitaron los ayuntamientos de los pueblos afectados por la línea para que colaborasen en la compra y expropiación de los terrenos y buscando financiación para las obras. Pero D. José Benito, Ingeniero

Jefe de la División de Ferrocarriles de Valencia había emitido un informe negativo sobre el proyecto de Ortega donde entre otras cosas alegaba que las estaciones de 2ª clase (como la de Utiel) que eran de dos pisos, según él estaban mal distribuidas pues entre otras cosas el Jefe de Estación no tenía despacho en la planta baja, existía una pérdida inútil de terreno en la sección de equipajes, y la fonda y el café estaban situados en el 1º piso. Era del parecer que debía suprimirse este primer piso y dejar solo los bajos aunque se les hubiera de dar más espacio de planta, redistribuyendo las dependencias para que sirvieran adecuadamente a sus fines¹. Aceptada la opinión de Benito, el ingeniero Antonio Cortina, como director facultativo de la empresa, hizo a su vez un replanteo del proyecto de la línea (1885) ya que consideraba que era de difícil realización desde el punto de vista financiero, pero demostrando que a pesar de lo ruinoso del proyecto podía llevarse a cabo por ser de interés (Sociedad, 1885, pp. 7 y 9). Las estaciones previstas eran: Valencia (1ª clase), Aldaia (4ª), Llano de Loriguilla (4ª), Cheste (3ª), Chiva (3ª), Buñol (3ª), Venta Mina (3ª), Siete Aguas (apeadero), Rebollar (4ª), Requena (2ª), San Antonio (4ª) y Utiel (2ª). Los edificios se caracterizaban por su sobriedad, sencillez y severidad en la formas:

“El tipo de estaciones en general para toda la línea estaban compuestas de planta baja sobre superficie rectangular y sus fachadas decoradas con arcos de medio punto, jambas, molduras y cornisas, sistema de ladrillo agramilado. Todas tienen sus andenes de servicio, muelles y retrete. En las estaciones de Utiel, Requena y la provisional de Venta Mina hay pozos y balsas con sus bombas y máquinas de vapor con su depósito de agua para el servicio de locomotoras” (Sociedad, 1885, p. 20)².

Las categorías de las estaciones quedaron establecidas por la longitud de la planta y el número de vanos de acceso que contenían los edificios (5, 9, 11 y 15) dispuestos de forma simétrica. En nuestro caso aquella antigua estación de Utiel (como la de Requena) disponía de 11 vanos. Todavía hoy podemos observar en la de Requena esta distribución con sus formas de estilo clasicista (imagen nº 4) manteniendo en su fisonomía aquella estandarización de la que hablamos en un principio que les daba una particular uniformidad, y que por otra parte las diferenciaba de las estaciones construidas años más tarde en el tramo Cuenca a Utiel, ya que éstas últimas formaron parte de otro conjunto unitario estandarizado firmado por el arquitecto D. Secundino Zuazo entre 1921 y 1924³.

- 1 Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración (AGA) Caja 25/02138. Informe. 1865.
- 2 Estas mismas características las tenía la mencionada estación de término de Valencia, inaugurada a medio construir en 1883, el mismo año que quedaron acabados los tramos Valencia – Buñol y Utiel- Requena.
- 3 Biblioteca Nacional de Madrid. Signs. DIBZ/039/0001 a 0026. Tienen entre ellas características parecidas e idéntica configuración volumétrica, con pequeñas diferencias en la disposición de los huecos y la ornamentación de las fachadas.

Basándose en este proyecto rectificado de Antonio Cortina, el 7 de Agosto de 1882 se celebró con gran expectación en Utiel el inicio de las obras del ferrocarril de Cuenca a Valencia y Teruel. El historiador Miguel Ballesteros nos ofrece la crónica de aquel acontecimiento, aunque erróneamente indica como fecha de inicio de las obras el 6 de Agosto:

“El día 6 de Agosto las comitivas llegadas de Chiva, Requena, Buñol y otros pueblos, con el Ayuntamiento de Utiel (presidido por el alcalde D. Victorio García Monteagudo) y representantes del Banco Regional se encaminaron al sitio donde se asentó el cementerio viejo de la villa, seguidos de gran concurrencia. Allí el alcalde de Utiel, empuñando una lujosa piqueta de plata y en nombre de S. M. el Rey Don Alfonso XII ... inauguró las obras del ferro-carril de Cuenca a Valencia y Teruel, dando el primer golpe en la tierra; el segundo lo hubo de dar el cura párroco Sr. García Alegre luego de bendecir los trabajos, y Ortega del Río hundió en el suelo por tercera vez aquella preciosa herramienta, símbolo del trabajo. Una brigada de obreros, continuó la excavación a los acordes de la música” (Ballesteros, 1998. p. 53)⁴

En un acto celebrado por la tarde en el edificio de las Escuelas Pías, D. Rafael Atard, en nombre del Banco Regional Valenciano, regaló aquella piqueta al pueblo de Utiel *“en memoria del compromiso contraído de terminar el camino”*. Al día siguiente se iniciaron las obras de explanación del tramo Utiel – Requena, junto con el de Buñol – Valencia. La construcción del tramo de la sección 3ª entre Utiel y Buñol fue llevada a cabo en su mayor parte por el contratista D. Aureliano Martínez, bajo la dirección



Imagen Nº 4. Estación de Requena. Año 1900. Ediciones Montes.

⁴ En la piqueta (Museo Municipal de Utiel) se puede leer en letras doradas: “Al pueblo de Utiel. La Sociedad de los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel. Recuerdo de la inauguración de las obras. 7 de Agosto de 1882”.

facultativa del Sr. Cortina, si bien parece que la acabó D. Teodoro Balaciart (Memoria, 1885, p. 29).

Las “Juntas Gestoras del Ferrocarril” de Utiel y Requena y el Banco Regional Valenciano nombraron en 1883 a D. Pedro N. Checa para que valorase las parcelas a expropiar. Parece ser que hubo propietarios que buscaron ser afectados por las expropiaciones buscando un aumento de los precios de sus parcelas mientras otros se negaron a firmar el documento, e incluso alguno de ellos esperó a que empezaran las obras para entonces impedir el paso y obligar a incrementar la cantidad a percibir. Pero la sociedad promotora no tardó en tener problemas financieros y tuvo que acudir a la Banque Parisienne para poder asumir los gastos de construcción del proyecto. Las obras continuaron pero, aunque se trabajaba a un fuerte ritmo (“Jornadas de día y noche. Jornales por horas”) se produjeron importantes demoras debidas a insospechados problemas: abundantes lluvias y nevadas que causaron inundaciones entre diciembre de 1883 y febrero de 1884 retrasaron las obras, pues dificultaron no solo la realización de éstas sino el abastecimiento de los materiales debido al mal estado de los caminos. Luego vino la epidemia de cólera de 1885. La empresa hubo de aumentar los sueldos y establecer campamentos sanitarios y cantinas por su cuenta, lo que elevó los costes (Hortelano, 1986, pp. 10 y 14).

Por fin concluyeron las obras de este tramo el 31 de agosto de 1885 y el 1 de octubre se autorizó a la compañía a poner en explotación el tramo entre Utiel y Venta Mina (con trasbordo provisional por carretera entre Venta Mina y Buñol). Desde Valencia se transportó en carro hasta Utiel la primera locomotora oficial de la 3ª Sección. Iba tirado por 25 caballos y parece ser que a la entrada de la población, en la calle de San Fernando, volcó la aparatosa carga (Martínez Martínez, 2008, p.43). Aquella máquina había sido construida en los talleres de la “Usines Saxonnnes. Chemnitz. Anciens Établissements Rich. Hartmann” llevaba su nombre (“UTIEL”) grabado en la cobertura superior de la rueda central derecha y pertenecía a una serie de locomotoras con una gran capacidad de tracción⁵. Este nombre fue el elegido por D. Faustino Pérez Hernández⁶ por deferencia de D. José Jaumandreu, de la Cia. de Ferrocarril de Valencia a Cuenca, según reza la dedicatoria al dorso de una foto de dicha piqueta que éste le envió a D. Faustino (Martínez Ortiz, 1983, p. 163).

La explotación comercial de la línea Utiel – Valencia quedó abierta a partir del día 16 de octubre mediante trenes mixtos de viajeros y mercancías pero la inauguración oficial no se hizo hasta un mes más tarde. A este solemne acto en Utiel que tuvo lugar

4 En la piqueta (Museo Municipal de Utiel) se puede leer en letras doradas: “Al pueblo de Utiel. La Sociedad de los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel. Recuerdo de la inauguración de las obras. 7 de Agosto de 1882”.

5 Tipo 0-3-0 de rueda mediana. Con marquesina cerrada en lugar de toldilla. Tenía el número de fábrica 1394. Fue matriculada en 1887 y desguazada en 1967. Eran máquinas especialmente diseñadas para zonas montañosas pero no parece que fueran capaces de alcanzar gran velocidad. Pasó a la Compañía Norte con el nº 1483.

6 Rico hacendado utielano de ideología liberal gran impulsor del ferrocarril en Utiel.

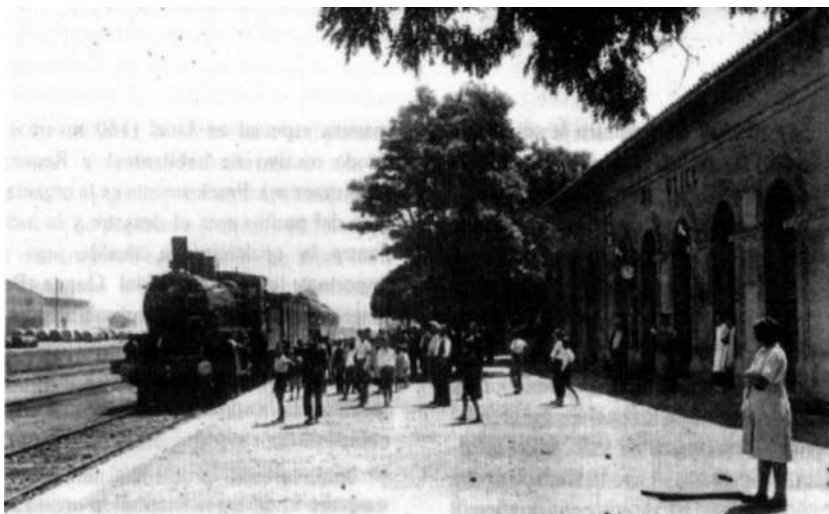


Imagen Nº 5. Antigua estación de Utiel. Octubre de 1885 (López, 2015, p. 23).

el día 15 de Noviembre, asistieron numerosas autoridades y personalidades procedentes de Valencia y Madrid⁷. La comitiva de Valencia llegó hasta Buñol en un tren tirado por la locomotora “Cuenca”. Se hizo un trasbordo en carruajes por carretera hasta Venta Mina, y desde aquí otro tren tirado por la locomotora “Utiel” los trasladó hasta esta población. Entre aquellos ilustres viajeros figuraban el Ministro de Fomento D. Alejandro Pidal y otras personalidades y autoridades madrileñas y valencianas que le acompañaban. La celebrada expedición llegó a Utiel a media tarde, donde esperaba el alcalde D. Fidel García Berlanga. El alcalde regaló una corona de oro y plata (símbolo de *“esta grande victoria del trabajo”*) en nombre de la villa al director gerente de la línea D. José Jaumandreu, en testimonio y agradecimiento de haber cumplido la empresa los compromisos adquiridos el año 1882 a pesar de los numerosos contratiempos. *“Con mejora tan importante quedaba la villa a cuatro horas de la capital. ¡Bendito el progreso que tales ventajas nos proporciona!”* decía el cronista Miguel Ballesteros⁸. En los discursos, en medio de un ambiente marcadamente liberal, se dejó claro que este ferrocarril había sido construido sin el auxilio del Estado *“y solo por los esfuerzos de la iniciativa particular”*. La calle de la estación (hoy Actor Rambal) fue titulada como “del Banco Regional” en agradecimiento por los beneficios obtenidos con esta mejora.

En vista de las complicaciones para poder acabar totalmente el proyecto hasta Cuenca el 18 de Septiembre de 1886 una Real Orden autorizó a la Sociedad del Ferrocarril de Cuenca a Valencia para que la línea acabara en Utiel y declaró esta estación como estación extrema de la línea⁹. Un año más tarde (11-9-1887) acabaron

7 Memoria de OO.PP. 1885.

8 Puede verse el detalle de este acto en (1998) pp. 63 y 64, y en *El Mercantil Valenciano*. 16-11-1885.

9 Gaceta de Madrid. Núm. 272 (29-9-1886). Págs. 947 y 948.

las obras en el puerto de Las Cabrillas y quedó completado el trayecto de Valencia a Utiel. Para estas fechas la Banque Parisienne, acreedora de la sociedad propietaria del proyecto, ya se había hecho cargo de la misma (9-12-1886) cambiando su nombre por el de “Compañía de los Ferro-carriles del Este de España”, cuyo objetivo ahora, una vez abandonada la idea de llegar hasta Teruel, era explotar la línea Valencia – Utiel y poder completar el resto del trayecto hasta Cuenca. Pero en Junio de 1890 se declaró en suspensión de pagos y llegó a un acuerdo con los acreedores. La Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España se hizo cargo de las deudas de la “Compañía del Este” y se convirtió en su nueva propietaria (1892). Esta nueva Sociedad, que ya poseía la línea de Almansa a Valencia y Tarragona centró su interés únicamente en el trayecto de Utiel a Valencia, liquidó la sociedad del Este y pasó a controlar las comunicaciones por ferrocarril con Valencia.

La nueva compañía tuvo que hacerse cargo de la terminación y mejora de las obras, del tendido de vías, del problema de los compromisos asumidos por las expropiaciones de terrenos en Utiel y Requena, y de la deuda pendiente con el perito tasador Sr. Checa. Se nombraron nuevos peritos. Existen dos actas de deslinde y acotamiento del terreno en el término de Utiel. La primera (provisional hasta la intervención oficial del gobierno) lleva fecha 19 de Julio de 1901, está suscrita por D. Nicolás Ruiz Gabaldón, alcalde de Utiel y D. Santiago Tornal Ortiz, como regidor síndico del ayuntamiento. Actuaron José Tello Torrero, vecino de Utiel, por sí y en nombre de los interesados como perito del ayuntamiento y propietarios; D. Rafael Chocomeli, como secretario municipal; y D. Francisco Ribes, maestro de obras, perito de la Compañía del Norte.

La segunda operación de deslinde y amojonamiento en Utiel está fechada el 2 de Febrero de 1906. Iba suscrita por el alcalde D. Gabriel Ruiz Ibáñez, el regidor síndico D. Félix Martínez Hernández, y por el ingeniero D. Leandro Alloza. En representación de la Compañía del Norte firmaron D. Luís Camps, Jefe de Sección, y D. Francisco Ribes, perito de la compañía. Se hicieron las comprobaciones sobre los planos de 1901 y lo firmaron conformes (2-2-1906)¹⁰. En este acto el alcalde de Utiel manifestó su protesta porque quedaba interceptado el paso de la calle Pedro I que conducía hasta el nuevo Hospital. Por su parte, el cura párroco de Utiel D. Julián García Alegre hablaba de la “*expropiación forzosa de una porción de terreno [del cementerio viejo] para la vía férrea ...*” (1908, p. 16).

Concretando, la antigua estación de Utiel estaba compuesta por un edificio de viajeros de una sola planta rectangular de 38,45 m. de largo por 8,85 m. de ancho, con entrada y salida situadas a un lado del tendido, con 11 vanos en sus lados recayentes a Norte y Sur y uno en los de Levante y Poniente. Estaba situada a un nivel superior a la calle, por lo que se accedía mediante escalones de acceso frontal. Delante del edi-

¹⁰ A.H.F. Leg. C131-001. Ferrocarriles del Norte de España. Línea Utiel a Valencia. 4ª División. Acta de deslinde y acotamiento de los terrenos.

ficio se encontraba la calle y Plaza de la Estación, flanqueada por varias bodegas. La playa de vías (cuatro) se extendía desde el antiguo Camino del Cementerio (Calle de las Cruces) hasta un poco más abajo de la calle Maldonado, donde se encontraban los topes de fin de vía.

El 20 de Junio de 1910 D. Javier Sanz, subdirector de la Compañía del Norte remitió al Ingeniero Jefe de la 2ª División Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles en Barcelona un proyecto de reforma de la estación de Utiel¹¹. El motivo era redistribuir las dependencias del edificio de viajeros, y se aprovechó la ocasión para hacer otras modificaciones estructurales en la disposición de servicios. Este proyecto de reforma fue aprobado el 9 de Julio de aquel mismo año (imagen nº 6).

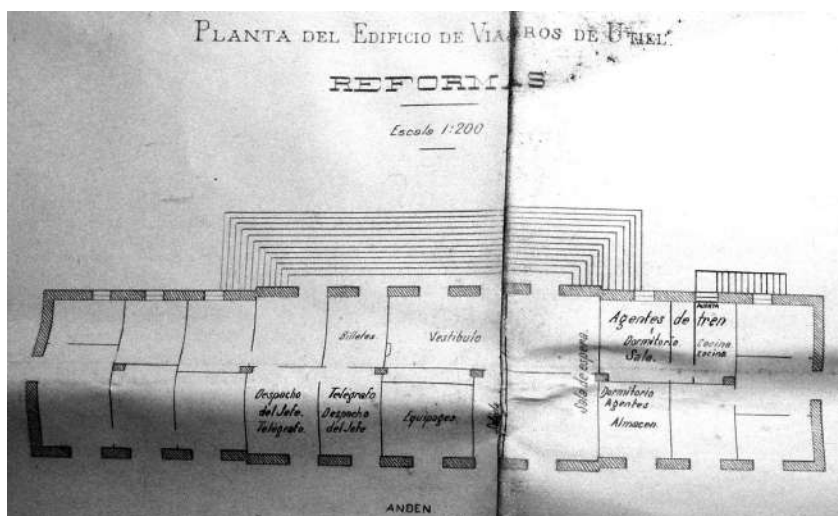


Imagen nº 6. Plano del edificio de viajeros de la antigua estación de Utiel. 1910. (AHF).

EL PROYECTO CUENCA A UTIEL DE JOSÉ DE RIBERA (1916)

El día 3 de Marzo de 1915 se convocó un concurso para la redacción de un proyecto de ferrocarril que, uniendo Cuenca con Utiel, permitiera el enlace con el tramo Utiel – Valencia. En dicho concurso resultó elegido el presentado por el ingeniero D. José Eugenio de Ribera, fechado el 30 de Abril de 1916, que fue aprobado el 10 de Junio de 1921. Pero no fue hasta 1924 cuando, el Estatuto Ferroviario abrió las puertas a la construcción del ferrocarril por el propio Estado y dio pie a que en plena dictadura de Primo de Rivera se declarara la línea de Cuenca a Utiel como prioritaria y de ejecución inmediata en el llamado “Plan Guadalhorce”¹². De los dos proyectos presentados se escogió el de Ribera, que fue dividido en tres secciones. La tercera de ellas discurría desde el barranco de Mira hasta la Estación de Utiel.

¹¹ A.H.F. Leg. I 148 nº 22. “Línea Utiel – Valencia. Sección 4ª. Art. 7. 1901”

¹² Plan Preferente de Urgente Construcción”. 5-3-1926.

En el proyecto de Ribera las estaciones a diferencia de las construidas en el tramo Utiel – Valencia disponen de dos plantas con un torreón en uno de los extremos que les proporciona otra altura más, pero con menor envergadura (imagen nº 7). A aquel prototipo de edificio se adaptaría el de viajeros de la antigua estación de Utiel. En un principio se adjudicaron las obras de la línea a los Sres. García Bernal y Machetti (1926) por un importe de 58.852.263 Ptas.¹³ y se iniciaron tanto por la parte de Cuenca, como por la parte de Utiel (en dirección a Mira por Las Cuevas y Camporrobles). Posteriormente fueron transferidas a la empresa Construcciones Cesaraugusta S.A. En 1934 se presentó en Cortes un proyecto de Ley disponiendo que todas las líneas del Plan de Urgente Construcción y las iniciadas antes de 1926 se concluyeran por cuenta del Estado. Así, se pudo abordar sin demoras el proyecto de ampliación de la estación de Utiel.

Sin embargo, la crisis económica de 1929 acabó por paralizar las obras. El nuevo proyecto de estación fue aprobado por el M.O.P. el 3 de Marzo de 1930 y el de explanación y fábrica, a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles, el 1 de Febrero de 1932 incorporándose al proyecto Utiel – Teruel¹⁴, aunque por problemas probablemente financieros no se sometió a estudio hasta 1946. El 1 de Noviembre de 1936, en plena guerra civil, se llegó a recepcionar de forma oficial lo ejecutado incluyendo la nueva estación de Cuenca, pero el 22 de Mayo de 1937 se rescindió el contrato con Cesaraugusta S.A. y tuvo que asumir el Estado la continuación de las obras ya después de la guerra.



Imagen nº 7. Estación de Camporrobles. Foto J. Alabau.

¹³ AGA. Leg. 24/08639. Cuenca – Utiel. Sección 3ª.

¹⁴ AGA. Leg. 24/09891. 2ª Jefatura de Estudios y Construcciones. Ferrocarril Cuenca a Utiel.

En 1940 para el gobierno del bando vencedor resultó ser de extrema necesidad (sobre todo desde el punto de vista estratégico - militar) encontrar una solución con carácter preferente para completar la línea Madrid – Valencia: *“Deben concluirse aquellos ferrocarriles del plan de 1926 con empalmes cuyas obras se encuentren más adelantadas”*¹⁵. Entre ellas volvió a considerarse el ferrocarril de Cuenca – Utiel como el primero que debía finalizarse uniendo los ramales Aranjuez – Cuenca (M.Z.A.) y Utiel – Valencia (Norte). El general Franco declaró urgente su ejecución y ordenó que se aplicará la Ley de Expropiación Forzosa del 7 de Octubre de 1939¹⁶. El 25 de Octubre de 1938 ya había quedado abierto el tráfico en el tramo de Enguídanos - Utiel. Se propuso un nuevo plan de reforma de la estación y su inclusión dentro del proyecto de las obras pendientes de Cuenca – Utiel.

LAS AMPLIACIONES DE DEMETRIO ULLASTRES (1946 y 1947)

La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y Transporte por Carretera de 24 de Enero de 1941 dispuso el rescate por parte del Estado de todas las líneas ferroviarias de ancho normal. De la debatida línea Cuenca a Utiel se hizo cargo la 2ª Jefatura de Estudios y Construcciones del Ferrocarril. Se nombró Ingeniero Jefe de la misma a D. Fernando Cesariego y como Ingeniero Jefe encargado de obras a D. Demetrio Ullastres Astudillo, quien fue desarrollando la planificación de la estación de Utiel mediante cinco proyectos parciales¹⁷. La línea se llamó “Ferrocarril directo de Madrid a Valencia”, aunque ya no era tan directo como se había pretendido. La empresa contratada para llevar a cabo la obra fue “Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.”. Al mismo tiempo era



Imagen nº 8. Proyecto de reforma edificio viajeros de la estación de Utiel. 1946. (AGA).

15 Decreto de 23-6-1932.

16 Decreto 23-7-1943 (B.O.E. nº 216. 4-8-1943)

17 Ferrocarril Cuenca – Utiel. Proyecto de edificio y aguada de Utiel. AGA 24/10492.

aprobada la continuación de las obras del Baeza a Utiel y se decidió continuar con el proyecto aprobado en 1932 de ampliación de la estación que todavía servía de término provisional de la línea de Valencia. Es en esta nueva y decidida estrategia ferroviaria donde aparece la segunda e importante renovación y ampliación de la estación de Utiel, ahora de acuerdo con un diseño arquitectónico moderno de estaciones dotadas de pabellones capaces y salubres para el personal y previendo la instalación de talleres, depósitos y tomas de agua, enclavamientos y pozos.

Como en el estudio sobre la explanación y fábrica del ferrocarril de Baeza (sección de Utiel – Teruel) del ingeniero D. Eugenio Trueba¹⁸ iba incluida la infraestructura, obras de fábrica, edificios y obras accesorias de la estación de Utiel, éste fue incorporado al proyecto Cuenca – Utiel. Sin embargo, en uno de los informes que hizo el ingeniero Ullastres (12-6-1946) calificaba la vieja línea Utiel – Valencia como *“de condiciones ferroviarias poco satisfactorias”* y decía que era urgente y necesario hacer reformas ya que las instalaciones de la estación de Utiel y las vías existentes, tal y como se encontraban en aquellos momentos no estaban en condiciones de soportar el futuro tráfico de trenes modernos de la Sección Cuenca – Utiel, una vez que ésta quedase en explotación y con más motivo cuando en su momento se pusiera en producción la línea Baeza – Utiel - Teruel. Al mismo tiempo llamaba la atención de que si Utiel se iba a convertir en un futuro nudo ferroviario era imprescindible dotarlo de *“instalaciones propias del carácter e interés nacional que cabe atribuírsele”*¹⁹.

En las nuevas expropiaciones de terrenos se tuvo en cuenta la superficie de la estación definitiva remodelada que había de servir a las tres líneas²⁰. Para apremiar decisiones el alcalde de Utiel D. Angel Pérez Guerrero cursó un telegrama a la Jefatura con el siguiente texto: *“Reunidos en asamblea pueblo ante mi autoridad ceden los propietarios desde este momento todos los terrenos que sean necesarios para emplazamiento estación ferrocarril con o sin indemnizaciones a fin de empezar trabajos cuando la Superioridad crea conveniente”*²¹. Las obras debían realizarse mediante destajos en número suficientes para alcanzar su terminación en el menor plazo de tiempo posible. Sin embargo, se produjeron bastantes demoras por problemas de abastecimiento, sobre todo de cemento (en varias ocasiones se paralizaron las obras por su escasez), por la mala calidad de algunos materiales (tejas, material para el revoltón) o por inclemencias del tiempo. Hubo que construir el actual paso inferior para la carretera de El Remedio y Sinarcas mediante un puente de 6,50 m de ancho, 3,75 de arco y 5,50 m. de altura (de acuerdo con un proyecto del ingeniero D. Juan Romera de 1927)²². También hubo dificultades con la

18 Aprobado por el MOP el 1-2-1932. En 1946 todavía se encontraba en estudio

19 AGA Leg. 24/09891. Estación de Utiel. Memoria.

20 La estación de Utiel alcanzaba así una extensión total de más de 21 hectáreas de terreno.

21 AGA Leg. 24/09891. Estación de Utiel. Memoria.

22 AGA. Leg. 24/12612. Ferrocarril Cuenca – Utiel. 3ª Sección.

expropiación de los terrenos pertenecientes a la llamada “Bodega de Utiel”. El problema era que justo en el centro del eje de las vías, donde estaba previsto el enlace de la vía procedente de Cuenca con la de Valencia se hallaba el edificio de dicha bodega, de la cual ya había tomado posesión el Estado pero no se había podido demoler todavía²³.

El 7 de Abril de 1947 Ullastres hizo una nueva rectificación al proyecto del año anterior y ahora opinaba que las obras de fábrica debían ser del *“mismo tipo que se viene ejecutando en todo este ferrocarril”*, es decir según el modelo del resto de estaciones que se estaban construyendo en el tramo Cuenca – Utiel. Proponía elevar una nueva planta el edificio de viajeros en toda su superficie al considerar el espacio útil insuficiente, conservando la distribución de huecos para aprovechar la obra existente. De ahí que en su proyecto de reforma el edificio conserve los 11 vanos de Antonio Cortina (imagen nº 8). Además proponía un cerramiento del recinto del mismo tipo que el de la estación de Cuenca²⁴ y presentó unos nuevos planos del complejo ferroviario más completos, que contenían importantes modificaciones respecto del plano anterior. El presupuesto de ejecución material (a fecha 17-4-1947) ascendía a 9.497.015,46 Pts. y el de administración a 9.591.985,62 Pts. Se incluían las obras de prolongación de la calle del Ferrocarril (hoy calle Tetuán) para solucionar el paso a nivel de la calle Las Cruces que estrangulaba el movimiento de material de obras. El 2 de Mayo de 1947 se empezó a construir el edificio de la nueva fonda separada del de viajeros *“considerado un acierto dada la importancia que ha de alcanzar esta estación”*; se construían muros de contención del terreno del camino para dar servicio a la fábrica “La Resinera” que corría paralelo a los límites de la estación en su lado Norte, y se debía demoler el edificio de la dichosa bodega y los muros del muelle cubierto existente²⁵. Pero esta remodelación no se llegó a llevar a cabo en su totalidad.

INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA CUENCA – UTIEL. 1947

Por fin llegó el momento de la inauguración del ansiado ferrocarril “directo” Madrid – Valencia en el que tantas esperanzas se habían puesto desde Valencia y Cuenca y tantos esfuerzos había costado. La situación política y económica era distinta a cuando se iniciaron las obras pues aunque existía una nueva dictadura militar, se había pasado una terrible guerra y no eran tiempos de ejercer reivindicaciones al gobierno. Por otra parte, en aquellos momentos las expediciones de vino de la comarca no eran ya ni con mucho las de cuarenta años atrás. Por tanto el interés por acabar este ferrocarril habría que buscarlo en otros motivos. Estamos en plena época de autarquía y estancamiento económico y con graves problemas de escasez de bienes de equipo, de materias primas

23 Esta “Bodega de Utiel” estaba situada a la altura del actual cruce con la carretera del Remedio. En algunos planos aparece como “Almacén de Vinos”.

24 AGA. Leg. 24/09891. 1946; Leg. 24/10492. Estación de Utiel. Edificio de Viajeros.

25 AGA. Leg. 24/1981. Estación de Utiel.

e incluso de energía (restricciones eléctricas). No había capacidad de adquisición de importaciones para reponer el equipo industrial y el Régimen necesitaba demostrar de cara al exterior su capacidad para solventar sus problemas económicos al tiempo que dar una imagen de progreso sin necesidad de la ayuda de nadie, y de creciente industrialización sin reparar en costos. Además, en su particular estrategia político-militar el dictador precisaba conseguir el enlace de Madrid con Valencia, y completar una más de las líneas radiales ferroviarias.

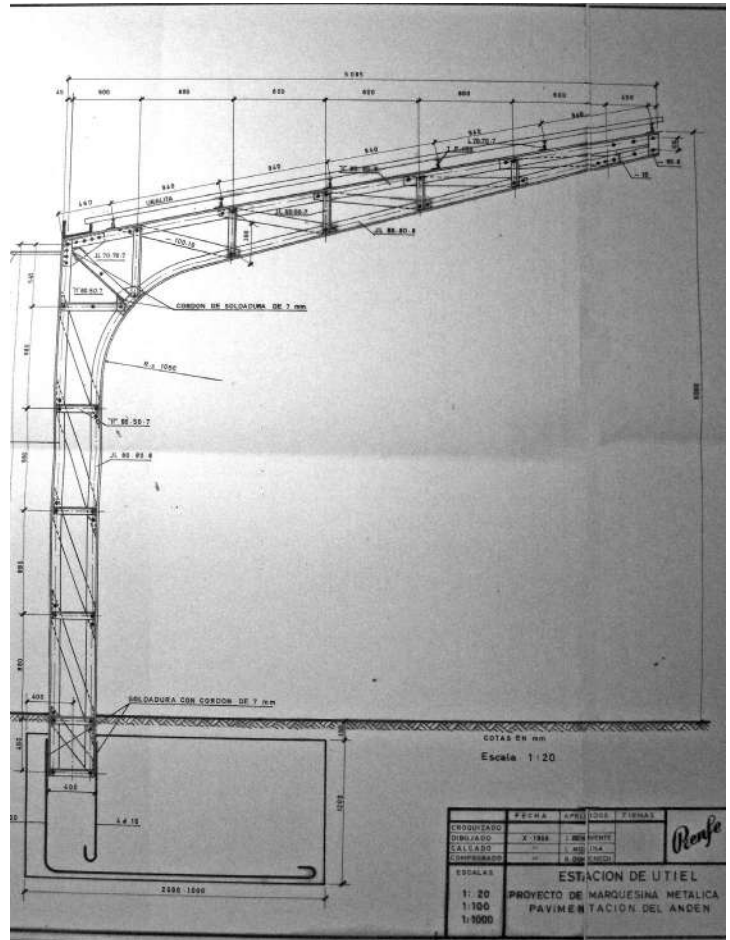


Imagen 9. Marquesina Estación de Utiel. 1966. Archivo ADIF.

Apenas llegaron las primeras noticias de la inauguración del trayecto Cuenca a Utiel, desde Valencia la burguesía y el comercio aprovecharon la ocasión para reivindicar como prioritario el acondicionamiento de la “vieja vía” de Utiel a Valencia, ya que con razón consideraban que las infraestructuras existentes no serian capaces de

soportar el paso de los modernos trenes. Utiel y su estación se iban a convertir en un importante nudo ferroviario y desde la prensa valenciana se prevenía que el día de la inauguración: “... a Utiel corresponde, como avanzada de la tierra valenciana mostrar a aquéllas [las altas representaciones nacionales] junto con el júbilo por lo ya realizado, la aspiración fervientemente sentida de que se complete la obra hasta Valencia para terminar la gran obra nacional de hacer que Castilla se asome al mar Mediterráneo”.²⁶

El 25 de Noviembre de 1947 se inauguró por fin la estación de Utiel por parte del general Franco. En aquel tren inaugural iba acompañado desde Madrid por el Ministro de Obras Públicas D. José M^a Fernández-Ladreda. En Cuenca se le unieron los ministros del Ejército, Aire y Gobernación, así como otras muchas autoridades y personalidades. El tren inaugural llegó tirado por dos potentes locomotoras de última generación de la compañía MZA. En el vestíbulo de la nueva estación utielana fue cumplimentado por las autoridades provinciales y locales. Poco después de los discursos de rigor la comitiva subía de nuevo al tren y emprendía viaje de regreso. Se completaba por fin el proyecto de ferrocarril Madrid – Valencia, pero quedó de vía única y el Estado continuó apostando por la línea por Albacete, con lo que llegado el momento se quedó sin electrificar y su uso e interés fue disminuyendo hasta quedar hoy en día restringido al uso regional y de cercanías, agravando la situación la reciente puesta en servicio del tren AVE con su propia infraestructura que no ha aprovechado ni los amplios terrenos disponibles todavía ni el edificio de la estación utielana, de los que el Estado era ya dueño.

El 7 de Septiembre de 1948 el Conde de Guadalhorce, como presidente del Consejo de Administración de RENFE, se trasladó a Utiel donde visitó “*las importantísimas obras que se han de realizar en la misma [estación] como futura confluencia de las líneas Valencia - Utiel - Cuenca - Madrid con la de Baeza - Utiel - Albacete, en construcción*”. Entre las ellas estaba el edificio de viajeros, inaugurado oficialmente un año antes y que en la práctica quedó terminado el 17 de Enero de 1951. El edificio de la nueva fonda se inauguró el 9 de Abril del mismo año, aunque tanto uno como el otro necesitaron todavía de algunos retoques. El 8 de Agosto de 1953 se dieron por concluidas las obras de la nueva Estación de Utiel²⁷, si bien en 1966 además de instalar la marquesina metálica con un diseño distinto al previsto en el proyecto original (imagen nº 9) se pavimentó el andén²⁸.

26 Diarios *Las Provincias* de 19, 21 y 23 de Noviembre de 1947, y *Ofensiva* de Cuenca de las mismas fechas.

27 Correspondencia 2ª Jefatura Estudios y Construcciones de Ferrocarriles. MOP. (Archivo autor. Fondo Otiliano Montoya. Partes diarios obras estación de Utiel).

28 Archivo ADIF Valencia. Patrimonio. Expediente Utiel.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA, I. Historia de las Estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia. Diputación Provincial de Valencia. 1984
- AGUILAR CIVERA, I. El patrimonio ferroviario. Obras de fábrica de la línea de Valencia a Utiel, en Aguilar Civera, Inmaculada (Coord.) “Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel – Requena”. Ed. Generalitat Valenciana. Valencia. 2008, pp. 223-244.
- ALABAU MONTTOYA, José, “Historia e importancia de las comunicaciones en el desarrollo económico de Utiel y su comarca”, en Memoria de la I Asamblea Comarcal de Cronistas, Investigadores y Escritores. Ayto. de Utiel, 1985, pp. 43-68.
- ALABAU MONTTOYA, José, “El Baeza – Utiel. Un ferrocarril que nunca llegó a ser”, en “Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel – Requena”. Op. cit. 2008, pp. 79-98
- BALLESTEROS VIANA, M. Historia contemporánea de la Villa de Utiel. Ed. Martínez Martínez, J. L. Utiel. 1998
- DALY, César, “Des gares de chemins de fer”. Revue de l’Architecture et des travaux publics. París. 1846
- PRIETO, Lluís y ENGUIX, Joan C. El Transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza. Ed. Lluís Prieto. Barcelona. 1994
- ESTEVE GARCÍA, J. P. “Las relaciones ferroviarias Madrid – Valencia en los años de la Guerra Civil española”, en II Congreso de Historia Ferroviaria. Fund. de Ferrocarriles Españoles, Madrid y Aranjuez. 2001
- GARCÍA ALEGRE, Julián, Memorias sobre los templos de Utiel. Inédito. 1908.
- HORTELANO IRANZO, J. L. “Gestación, construcción y primeros años del funcionamiento del ferrocarril entre Utiel y Cuenca”. OLEANA. Núm. 2. C.E.R. Requena, 1986, pp. 7 – 16.
- LÓPEZ MARÍN, Mariano, “Proyecto para la construcción del ferrocarril de Cuenca a Valencia por Landete con ramales a Teruel y minas de Henarejos”. Utielánias nº 7. 3º trim. 2015, pp. 19-25
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J. L. “Antecedentes Históricos. Primeras propuestas” en “Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel – Requena”. Op. cit. 2008, pp. 37-48.
- MARTÍNEZ ORTIZ, J. Utiel. Gentes, hechos y modos de vida. Ayto. Utiel. 1983
- OFICINA DE ESTUDIOS DE LA COMPAÑÍAS DE LOS FECC. DEL NORTE DE ESPAÑA Y M.Z.A. “El problema de los ferrocarriles en construcción”. Madrid. Enero 1936
- PLANAT, Paul, Encyclopédie de l’Architecture et de la Construction. Ed. Dujardin et Cie. Vol. I. Paris. 1888

SÁNCHEZ RODA, J. M. Un siglo entre vías. Ayto. de Utiel. 1985

RIBERA, J. E. "El ferrocarril de Madrid a Valencia". Rev. Obras Públicas. Núm. 2381. 15-5-1923.

SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE CUENCA A VALENCIA Y TERUEL.

"Memoria de los trabajos realizados en las secciones 3ª y 4ª". Imprenta R. Ortega. Valencia. 1885.