

## 75 años de la construcción de El Caminreal

José Serafín Aldecoa Calvo\*

**RESUMEN.** El contenido de este artículo se corresponde con parte de la conferencia que impartí en el salón de actos del Ayuntamiento de Caminreal el 16 de mayo de 2008 dentro de la Semana Cultural que conmemoraba el 75 aniversario de la inauguración (abril de 1933) del ferrocarril Caminreal-Zaragoza que en esos momentos era conocido popular y oficialmente como *El Caminreal*. Trata este trabajo sobre los pasos que se iniciaron para su construcción desde 1913 y concluye al inicio de la Guerra Civil (julio de 1936) con la mayor huelga de los trabajadores del Central de Aragón.

\* Maestro y Licenciado en Historia.



El periodo histórico de la II República (1931-1936) fue bastante fructífero para el municipio de Caminreal pues dos de sus obras más emblemáticas se construyeron en este breve periodo de cinco años. Nos referimos al magnífico colegio de Educación Primaria con sus casas para maestros, hoy desaparecidas, y el nuevo ferrocarril.

Por lo que respecta a la primera, el Ayuntamiento, presidido por Simón García<sup>1</sup>, primer alcalde de la II República, en marzo de 1932 sacaba a concurso la contratación de obras para la construcción de un grupo escolar de 4 escuelas unitarias (dos de niños y dos de niñas) y cuatro casas-habitación para maestros con un presupuesto de 114.369'88 pesetas<sup>2</sup>. Los propósitos del nuevo Gobierno republicano de elevar el nivel cultural de los ciudadanos que presentaban un alto índice de analfabetismo, y la necesidad imperiosa de contar con espacios escolares por el crecimiento demográfico, especialmente de población infantil que había experimentado Caminreal en el primer tercio del siglo XX, fueron factores determinantes para que se plantease la edificación de nuevas escuelas en Caminreal y en otras localidades de la Comarca como Fuentes Claras u Ojos Negros.

Para el Consistorio –pobre, como el resto de la Comarca– las construcciones escolares suponían un verdadero esfuerzo económico a pesar de que estaban subvencionadas por el Gobierno con una cantidad de 10.000 pesetas por escuela. Tras casi dos años de obras, en el mes de febrero de 1934, se entregaban al Ayuntamiento “los locales nuevos de las Escuelas”<sup>3</sup> cuya magnífica presencia todavía se puede percibir.

Ahora bien, la obra de mayor envergadura que se culminó en el quinquenio republicano fue la construcción de *El Caminreal* abierto al tráfico a principios de 1933. Otra línea ferroviaria, ya iniciada también en la Dictadura de Primo de Rivera como el Teruel-Alcañiz, quedó paralizada y nunca más se concluyó. Pero hasta llegar hasta este momento histórico, queremos explicar cómo evolucionó su construcción desde los primeros momentos en que fue concebido.

## Los orígenes

Caminreal ya contaba con su estación –la vieja– y su ferrocarril que había sido construido por una Compañía de capital belga a principios del siglo XX entre Calatayud y Sagunto, más conocido como el Central de Aragón. Fue exactamente en 1903 cuando inició de forma sistemática sus viajes entre ambas localidades. Sin embargo,

(1) Simón García Sancho, primer alcalde republicano de Caminreal, corrió la misma suerte que otros alcaldes y concejales de la Comarca del Jiloca ya que seguramente fue fusilado en Fuentes Claras el 13 de agosto de 1936 en la partida la “Loma del Palomar”, según ha recogido Julián CASANOVA en *El pasado oculto*. Pág. 482.

(2) *La Voz de Teruel*, 11 de marzo de 1932.

(3) *Acción*, 14 de febrero de 1934.

en esos momentos no existía comunicación directa entre Teruel y Zaragoza ya que solo había un tramo de vía estrecha que llegaba hasta Cariñena.

Treinta años más tarde, la noticia la daba el *Heraldo de Aragón*: “Ayer 19 de enero de 1933 pasó por Zaragoza el primer tren de prueba con cuarenta vagones de naranjas con dirección a Canfranc. La tan esperada vía férrea del Caminreal entró ayer en periodo de realización...”<sup>4</sup>. Se producía así la puesta funcionamiento del tramo Caminreal-Zaragoza, empleado, sobre todo, para el transporte de cítricos y otros productos de la huerta valenciana que se exportaban a Francia tras atravesar todo Aragón y llegar a la frontera francesa.

El proceso de construcción desde su inicio había sido relativamente breve, ya que había durado alrededor de cinco años, si lo comparamos con el tiempo que costaron otros ferrocarriles en Aragón y, en concreto, con el Central cuya obra parecía interminable, pero aun con todo hacía ya unos veinte años que el Gobierno y las sociedades privadas habían apostado por la realización de *El Caminreal*.

La *Gaceta de Madrid* (antecedente del actual Boletín Oficial del Estado) publicaba un decreto el 23 de octubre de 1913 que decía lo siguiente:

“Sabido es que el ferrocarril de Canfranc está en construcción bastante adelantada y su obra más principal, que es el túnel internacional, está perforado (7.810 metros). Esta línea está llamada a ser una arteria importantísima entre Francia y España. Conveniente es, y hasta preciso, que el tráfico que circule por esta línea llegue de forma fácil y sin rodeos hasta un puerto del Mediterráneo, a Valencia. Para ello sólo falta unir con vía ancha Zaragoza y un punto como Caminreal del ferrocarril Calatayud-Sagunto y éste es el propósito del ministro de Fomento que suscribe, Rafael Gasset”.

Como se deduce de estas palabras, *El Caminreal* estaba planificado, principalmente, como un tren de transporte de mercancías en un momento en que eran casi inexistentes otros medios de transporte rápidos como lo son actualmente los camiones y, por tanto, el tren era el medio fundamental para acarrear productos de todo tipo. Secundariamente, se iba a utilizar para el transporte de viajeros ya que en los años treinta el número de personas que viajaban fuera de su localidad era muy reducido.

Al poco de publicarse este decreto, la Compañía del Central de Aragón, de capital belga, se planteó la construcción de este tramo ferroviario y encomendó el asunto al vizconde de Escoriaza<sup>5</sup>, perteneciente a una familia de empresarios de la burguesía zaragozana mediante un convenio por el cual Manuel Escoriaza se comprometía a realizar todas las gestiones necesarias de tal manera que todos los proyectos técnicos y económicos quedasen supervisados por él.

Uno de los primeros temas a resolver era en qué lugar concreto de la vía férrea del Calatayud-Sagunto iba a empalmar con *El Caminreal*. En un artículo suyo publicado en 1933 señalaba:

“El estudio técnico presentaba dos soluciones: de Caminreal o de Daroca a Zaragoza. La primera, de indiscutible superioridad técnica y mayor acortamiento total, pero la segunda, de sugestiva economía de kilómetros de línea nueva a construir. Esta alternativa dio lugar a grandes discusiones en Bruselas, y después de reunir y estudiar todos los datos necesarios, el Consejo de Administración de la Compañía acordó por unanimidad que la línea tenía que partir de Caminreal. Para ello se hicieron las gestiones cerca de los Poderes públicos y se redactaron los proyectos técnicos y económicos”<sup>6</sup>.



Estación vieja de Caminreal.

(5) Luís Germán Zubero habla del “diversificado grupo Escoriaza” que actuaba en dos sectores complementarios: transportes (ferrocarriles y tranvías, especialidad de Nicolás, miembro del Consejo Superior de ferrocarriles en representación de las compañías) y metal (material móvil de precisión, especialidad de Manuel). Ambos hermanos participaban en Zaragoza en la Industrial Química y en la empresa Gran Hotel. Así mismo, Manuel actuaba en constructoras (“Terrenos y Construcciones”) y era consejero del Banco de Aragón y de la sucursal de Zaragoza del Banco de España.

(6) ESCORIAZA, Vizconde de. La línea de Caminreal a Zaragoza del Central de Aragón. Pág. 67.

No obstante, el comienzo de la I Guerra Mundial (1914-1918), en la que se vio involucrada Bélgica, retrasó el inicio de los proyectos y la construcción de la línea. Finalizado el conflicto, la Compañía de los Caminos de Hierro de Norte, de capital vasco, adquirió las acciones del Central de Aragón por setenta millones de pesetas y asumió la construcción de *El Caminreal* según lo planeado por la Compañía belga.

La cuestión del punto del inicio de la línea o lo que es lo mismo, de la unión entre el Central de Aragón y de *El Caminreal*, no quedó zanjada del todo a pesar de la decisión firme de la Junta de Administración en Bélgica, ya que en 1930, a escasos meses de la finalización de las obras, se creó una comisión<sup>7</sup> pro-ferrocarril en Calamocha cuyo objetivo principal era que ambas líneas enlazaran en Calamocha en lugar de Caminreal o Daroca, para lo cual realizaron numerosas gestiones y asambleas así como la designación de otra comisión para ir a Madrid con tal fin pero no consiguió su propósito.

La discutida cuestión del lugar de arranque tuvo consecuencias para la empresa ya que:

“Hizo perder mucho tiempo y trajo consigo grandísimos perjuicios porque las circunstancias habían variado y todo se había encarecido en proporciones insospechadas, sin que por ello la subvención hubiese aumentado un céntimo. Sin este retraso, hace dos años que los trenes circularían sobre la línea y ésta hubiese costado 10 millones menos”<sup>8</sup>.

Finalmente el empalme se realizó donde estaba previsto (kilómetro 76'746 del Central de Aragón) pero:

“Se construyó la estación de Calamocha Nueva aunque el pueblo de Calamocha ya tenía su estación, como medio para dividir la distancia entre Navarrete y Caminreal, a la vez que se lograba dejar satisfecha la zona y se daba por terminado el deseo de que el empalme se hiciera aquí en lugar de que fuera en Caminreal”<sup>9</sup>.

Otro contratiempo de menor entidad que surgió en esos años enfrentó a los pueblos de Fuentes Claras y Caminreal ya que los primeros reclamaban que el nombre de la

(7) La Comisión de Calamocha estaba constituida por Enrique Alcalde, Carlos Martín, Martín Abad, Eulogio Benito, Ángel Hernández, Jesús López y Joaquín Rivera. Además, participaban también una “comisión recaudadora” y un grupo de personas denominadas “fuerzas vivas”: Francisco Serraller, Pascual Serraller, Clemente Catalán C., Miguel López, Francisco Casamayor, Benito del Val, Reinaldo Catalán, Andrés Corbatón, José Ruiz Abad, Baltasar Láinez y Francisco Daudén. Archivo Municipal de Calamocha.

(8) ESCORIAZA, Vizconde de. *Op. Cit.* Pág. 68.

(9) GARRE, F. y GARCÍA REYES, E. La construcción de la línea. Trazado, obras y vías. Revista ferrocarriles y tranvías. N° 25. Marzo 1933. Pág. 74.

Estación debía ser Caminreal-Fuentes Claras porque, al parecer, parte de los terrenos donde se ubicaban las instalaciones ferroviarias pertenecían al término municipal de Fuentes Claras. Tras varias reuniones, movilizaciones y comisiones a Madrid, el asunto se dejó zanjado y en el rótulo de la Estación solo apareció el nombre de Caminreal.

Todavía, en febrero de 1934, el asunto coleaba ya que una manifestación de protesta de unas 300 personas de Caminreal llegaba a la Estación con el fin de que no se cambiara el nombre en los carteles. Los reunidos allí acordaron presentar una instancia al Director general de Ferrocarriles y nombrar una Comisión a interesarse por el asunto. Aventuraba el periódico: “si se cambia el rótulo, habrá problemas”<sup>10</sup>.

## La financiación y las condiciones para la construcción del ferrocarril

El sistema adoptado por el Gobierno español para la construcción de ferrocarriles desde mediados del siglo XIX no copió el modelo de Bélgica por el cual el Estado, en exclusiva, construía las vías ferroviarias; ni el inglés que confiaba por entero todas a la iniciativa privada, sino que adoptó, al igual que los franceses, un sistema mixto en el que confluían el capital privado y las subvenciones estatales. Claro que éstas eran tan abultadas que las empresas eran tan astutas que, a veces, solo gastaban las subvenciones estatales sin invertir ellas lo que les correspondía por lo que se producían continuos parones en las obras.

En el caso de *El Caminreal*, aunque iba a ser construido por una sociedad privada, el Estado, al subvencionar el proyecto como hacía en todas las líneas que había levantado, fijaba algunas características técnicas en cuanto a las estaciones, el trazado así como las condiciones de su explotación por parte de la Compañía que se quedara con la subasta.



Inauguración de *El Caminreal* en Zaragoza (Foto Ferrocarriles y Tranvías. N.º especial. Marzo 1933).

(10) *Acción*, 14 de febrero de 1934.

Así, el 14 de mayo de 1914 el Gobierno promulgó un decreto<sup>11</sup> en el que se hablaba de sacar a concurso del nuevo ferrocarril. En él, sucintamente, se decía:

- 1) Se autoriza – este caso, el rey Alfonso XIII– al Gobierno para anunciar un concurso de proyectos para un ferrocarril de ancho de vía normal de Caminreal a Zaragoza. Para optar a la subasta se exigirá el depósito del 1% del presupuesto.
- 2) La concesión del ferrocarril se hará por noventa y nueve años y con estricta sujeción a todas las condiciones que para todas las líneas de servicio general prefija la Ley de 28 de noviembre de 1877. La Compañía no llegó a explotar el tren más que 8 años ya que en enero de 1941, al crearse la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) *El Caminreal*, así como el Calatayud-Sagunto fueron nacionalizados por Franco con la justificación de que las compañías estaban arruinadas y los ferrocarriles muy deteriorados por los efectos de la Guerra Civil.
- 3) Este ferrocarril disfrutará de la subvención de 60.000 pesetas por cada kilómetro que tenga el trazado valorando los precios del presupuesto que se apruebe.
- 4) Esta línea disfrutará además de un anticipo reintegrable de 15.000 pesetas por cada km. que tenga el trazado.
- 5) La subvención y el anticipo que se concedan a esta Compañía se abonarán en obligaciones del Estado que se crearán a tal efecto, en la forma y las garantías establecidas en la Ley de Ferrocarriles de 25 de diciembre de 1912.
- 6) Si para la construcción de la línea del ferrocarril de Caminreal a Zaragoza se aprovecharan otros ferrocarriles construidos, no habrá lugar al abono de subvenciones y de anticipos por la longitud de ellos que sean ocupadas.

Unos meses más tarde, ya en septiembre de 1914, el Gobierno, de nuevo, a través de la Gaceta de Madrid concretaba aún más las características técnicas que iba a tener el ferrocarril:

- La explanación se proyectará para vía única.
- La inclinación máxima no excederá las quince milésimas (0'015 m).
- El radio mínimo de las curvas será de 400 metros.
- Las rectas comprendidas entre curvas de sentido contrario serán por lo menos de 120 metros de longitud.
- El ancho de vía será el ancho normal de la vía española (1'67 metros) entre los bordes interiores de los carriles, mientras que el de vía estrecha era de solo un metro.
- El peso mínimo de las barras carriles no será inferior a 40 kg. por unidad y su longitud mínima será por lo menos de 12 metros.

(11) *Gaceta de Madrid*, 15 de mayo de 1914.



## 75 años de la construcción de El Caminreal

- La nueva línea enlazará en sus extremos con los ferrocarriles de ancho normal en explotación.
- La velocidad de los trenes de viajeros no bajará de la que alcancen otros de similares características.
- El plazo para presentar proyectos era de seis meses a partir de su publicación en la Gaceta de Madrid.

Sin embargo, habrían de pasar más de 12 años para que se iniciase la subasta de la construcción debido a las dificultades con las que tropezó la Compañía, especialmente producidas por la Guerra Europea, para iniciar rápidamente la construcción.

La subasta de obras, que en un principio se iba a realizar en el mes de julio, por fin, se llevó a cabo el día 12 de septiembre de 1927, lunes, para otorgar la concesión de la construcción del ferrocarril Caminreal-Zaragoza. Al no presentarse ninguna otra proposición, se adjudicó provisionalmente dicho ferrocarril a la Compañía del Central de Aragón. La subasta estaba anunciada por 62.283.513'34 pesetas siendo la longitud de la vía 115 kilómetros (otras cifras hablan de 123). Construida dicha línea, se acortaba 55 kilómetros el recorrido entre Valencia y Zaragoza cuya comunicación anteriormente solo se hacía por carretera o a través de Calatayud y Casetas.



Recepción en el Centro Aragonés de Valencia a las autoridades de Caminreal. El primero por la derecha, abajo, era Francisco Royo, alcalde en esos momentos.

El coste real de la vía férrea sufrió un considerable encarecimiento del presupuesto inicial por diversas mejoras y ampliaciones que se hicieron en las instalaciones y en el trazado, lo que supuso, según el ingeniero director de la obra Alonso Zabala, que el coste total, excluyendo el material fijo y móvil, fuera 380.000 pesetas por kilómetro, cantidad que a él no le parecía excesiva.

La sociedad concesionaria, según manifestó el vizconde de Escoriaza, se proponía dar por terminadas las obras en tres años para lo que, según se rumoreó en esos días, se habría ofrecido una prima de 500.000 pesetas a Alonso Zabala condicionada a la más breve terminación de los trabajos.

Pero el inicio de la construcción volvió a retrasarse según Zabala:

“Por los incidentes surgidos con algunos pueblos relacionados con el trazado –entre otros el caso de Calamocha ya citado- y por incompatibilidades del proyecto con un pantano que la Confederación del Ebro tenía pensado construir sobre el río Pancrudo por lo que la Compañía tuvo que realizar un nuevo proyecto que retrasó su resolución definitiva treinta y tres meses...”<sup>12</sup>.

A finales de 1927, el periódico *La Voz de Teruel* daba otras razones para justificar el retraso:

“Las demoras sufridas en los trabajos de trazado están plenamente justificadas por la necesidad de dejar atendidas las peticiones formuladas por los pueblos respecto al emplazamiento de las estaciones. Es natural que los pueblos deseen que las estaciones estén lo más cerca de posible de los municipios”<sup>13</sup>.

No obstante, el Gobierno republicano promulgó una orden ministerial por la que se daba como límite final a las obras el mes de octubre de 1935 y dado que se habían concluido en 1933, los dirigentes del ferrocarril hablaban de un adelanto de casi dos años siendo la duración de la construcción unos 5 años, lo que hace pensar que fueron necesarios una multitud de obreros durante es periodo para una serie de trabajos realizadas a base de pico y pala.

## La progresión de las obras

A partir de la subasta citada, las obras de la vía férrea se iniciaron enseguida tal como señalaba el periódico *La Voz de Teruel* en el mes de diciembre de 1927:

(12) ALONSO ZABALA, Manuel. *El ferrocarril de Caminreal a Zaragoza*. Revista de Ferrocarriles y Tranvías. Pág. 73.

(13) *La Voz de Teruel*, 28 de diciembre de 1927.

“Regresó el apoderado de la Compañía del Central de Aragón, Manuel de Escoriaza, para tratar el comienzo de las obras del ferrocarril. El primer tramo de Cariñena a Villareal, unos 25 km., ha sido adjudicado al contratista Patarriata. En Cariñena se está concentrando un importante cantidad de material modélico entre el que figuran importantes perforadoras. Mientras duran estos preliminares de las obras, el personal técnico pondrá término a sus obras de replanteo. Las obras empezarán en Cariñena y la inauguración oficial está pendiente del señalamiento de la fecha por parte de presidente del Consejo de Ministros y del Ministerio de Fomento”<sup>14</sup>.

A principios de 1928, nuevamente la prensa, daba información<sup>15</sup> sobre *El Caminreal* y escribía que habían llegado a Zaragoza para continuar las gestiones ya iniciadas en Valencia, una comisión de representantes de los pueblos interesados en la construcción del ferrocarril encabezada por:

Buenaventura Lázaro, alcalde de Caminreal; Francisco Royo, concejal y Blas Pierrat, secretario.

Junto a ellos habían llegado también:

Hilario Rubio, alcalde de Cuencabuena; Calixto Gaudioso de Villadoz; Ángel Gimeno de Lanzuela; José Oree de Ferrerueta de Huerva; Miguel Sánchez de Villareal; Pedro Lacasa de Badules; Clemente Bernard de Navarrete del Río; Felipe Rubio, secretario de Cucalón; Juan Gonzalvo, alcalde de Lechago y Pedro Esteban, alcalde de Fuentes Claras.



(14) *Ibidem*, 12 de diciembre de 1927.

(15) *Ibidem*, 4 de enero de 1928.

También debieron de acudir el alcalde de Cariñena, Santiago Gracia, el de Encinacorba, Benigno Sancho, y comisiones de Calamocha y otros pueblos del trayecto. Casi todos habían estado también en la asamblea de Valencia y vinieron entusiasmados por la acogida con que fueron objeto. Visitaron en Zaragoza a José Sancho Arroyo para planear las líneas generales a seguir y también se encontraron con Manuel Escoriaza con el que ya habían estado en Valencia y les había causado una impresión “halagüeña” en cuanto a la marcha y desarrollo de la construcción del ferrocarril.

En febrero de 1929 aparecía en prensa un anuncio, firmado por el administrador (Eduardo Garre) en el que se sacaba a subasta el suministro de balasto para la tercera sección de ferrocarril (Cariñena-Zaragoza) que iba a tener lugar en la sede social de la Compañía en Madrid (calle Arlabán, 7). Los restantes materiales empleados (carriles, traviesas...) tenían dos puntos de depósito: Caminreal, los procedentes de la Siderúrgica del Mediterráneo y puerto de Valencia; y Zaragoza, los que venían de Bilbao y frontera francesa. Según se desprende de esta información, habría cierta cantidad de materiales manufacturados en el extranjero y posteriormente transportados hasta la vía férrea.

Sin embargo, Luís Salmones, ingeniero secretario general del Ferrocarril Central de Aragón, afirmaba:

“La Compañía tuvo además otro gran mérito, que es haber hecho todos los encargos de su material y las adjudicaciones de las obras a la industria nacional, que de este modo ha demostrado el grado de perfeccionamiento y desarrollo a que ha llegado, y así los carriles y demás accesorios de la vía son de las fábricas de Bilbao y Barcelona; las instalaciones de señales y de enclavamientos han sido fabricadas en Getafe, en un taller equipado para ello especialmente; y en dicho punto y Córdoba se han construido las instalaciones telefónicas; las locomotoras, tipo “Garratt” de las que se han adquirido doce son por su tamaño las mayores de Europa, habiendo sido construidas en Bilbao en las casas Babcock-Wilcox y en los astilleros de Euskalduna”.

Lo cierto es que en 1930 llegaron al Puerto de Valencia seis locomotoras para arrastrar las mercancías de hasta 500 toneladas y otras seis de hasta 300 para transportar viajeros. Los coches eran todos metálicos habiéndose construido 27 en Zaragoza y Bilbao, siendo especialmente los primeros de peso inferior a otros similares; los vagones, en número de 206 entre abiertos y cerrados, así como los 8 furgones eran de la fábrica de Beasaín<sup>16</sup>.

Las compañías extranjeras, sobre todo la del Central, acostumbraban a traer los materiales desde su tierra (Bélgica) para las líneas de ferrocarril que habían levantado en España, pero los propietarios de *El Caminreal*, una vez adquiridas las acciones a la Compañía belga, mostraban su orgullo nacional porque todos los elementos necesarios para la línea se habían fabricado en España. Por otra parte era lógico y razonable el empleo de materiales españoles puesto que Escoriaza poseía talleres (“Carde y Escoriaza”) de material ferroviario, especialmente de vagones en Zaragoza y la Compañía del Norte era propietaria de fundiciones de los Altos Hornos de Sagunto para la fabricación de raíles, habiendo empezado su andadura en 1923, y Ramón de la Sota había fundado en Bilbao los astilleros de Euskalduna donde, además de barcos, también se fabricaban locomotoras y material rodante ferroviario.

El inicio de las obras se realizó, como se ha dicho, en Cariñena y el tendido desde aquí a ambos lados, para lo cual se transportaron los materiales a dicha localidad aprovechando el ferrocarril de vía estrecha Zaragoza-Cariñena para el transporte de materiales.

En 1929, el 25 de abril, la prensa daba nuevas noticias sobre la llegada de los 7 miembros que forman el Consejo de Administración del ferrocarril Central de Aragón para revisar la marcha de las obras. Se trataba de los siguientes accionistas: Marqués de Alonso, Tomás Urquijo, Eduardo Garre, Ramón de la Sota, Pablo de Epalza, Ramón Satrústegui y Manuel Escoriaza.



Estación de Caminreal.

Todos ellos, salvo Escoriaza, eran miembros de la burguesía vasca, varios de ellos vinculados al Banco de Bilbao, y accionistas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España creada en 1858 y que, como se ha señalado anteriormente, habían adquirido en 1924 las acciones de la Compañía belga del Central de Aragón por setenta millones de pesetas.

Según Fernández Clemente, se consideraba la nueva línea como la más perfecta de España sin un solo paso a nivel, con estaciones de estilo aragonés en vez de las *standard* y excelentes coches de 1ª, 2ª y 3ª y coches-cama, los mejores salidos de los talleres Escoriaza de Zaragoza.



Hubo que remover grandes cantidades de tierras por la orografía del terreno además de pasar por encima de cuatro ríos: Jiloca, Pancrudo, Huerva y Frasno para los cuales hubo de construirse varios pasos inferiores y superiores (puentes y viaductos). En total, se perforaron 10 túneles, el mayor de los cuales tenía 784 metros de longitud, y se elevaron 15 estaciones, 4 apeaderos y 2 apartaderos. De los puentes, el único hecho en hierro y el más difícil de construir fue el del río Pancrudo por existir un fango fluido en la base para lo cual se empleó un sistema especial de construcción y fue el único de la línea en el que se emplearon materiales metálicos.

## La Estación nueva de Caminreal

Cuando se inauguró la línea ferroviaria, como se ha dicho, Caminreal ya contaba con una estación, por lo que la Compañía podía haber optado por aprovechar la ya existente pues pertenecía a la misma empresa y así ahorrar unos gastos, o construir una nueva. Finalmente, se decidió por esta segunda opción y se planeó un programa de construcción de nuevas estaciones y apeaderos.

El mencionado director de la construcción, Alonso Zabala, afirmaba que:

“Las estaciones más importantes eran, como es natural, las de cabeza: Caminreal por ser el empalme con la línea de Calatayud y la de Zaragoza por ser estación de término. Le sigue importancia la de Cariñena, no solo por el volumen de tráfico que ha de servir, sino porque puede considerarse de pie de rampa...”<sup>17</sup>.

La Estación de Delicias y la de Caminreal fueron las dos obras maestras del tendido ferroviario de *El Caminreal*, construcciones ambas cuya autoría hay que adjudicársela a Gutiérrez Soto (Madrid 1890-1977). Eduardo Garre señalaba al respecto que:

“Los proyectos de edificios para Caminreal y Zaragoza fueron adjudicados, aceptando los bocetos y esquemas por él presentados, al arquitecto don Luis Gutiérrez Soto, quien ha desarrollado los proyectos definitivos y colaborado en la dirección de las obras con un gran sentido moderno y utilitario, unido a un gran acierto de estilo y composición”<sup>18</sup>.

Este arquitecto, aunque no se vinculó oficialmente a ninguna corriente arquitectónica, en su larga trayectoria se nota el impacto de las corrientes que fueron evolucionando en España en el primer tercio del siglo XX. Así se puede hablar de sus inicios

(17) ZABALA, Alonso. *Op. Cit.* Pág. 71.

(18) GARRE, F. y GARCÍA REYES, E. *La construcción de la línea.* Pág. 73.

dentro del racionalismo para ir cambiando con el paso del tiempo hacia las tendencias historicistas y monumentalistas. Trabajó sobre todo en Madrid, en la realización de cines, comercios, salas de fiestas, bares... Sus obras más destacadas son el cine Barceló, el aeropuerto de Barajas o el Ministerio del Aire. Fue decano del Colegio de Arquitectos de Madrid y miembro de la Academia de Bellas Artes de San Fernando.

En un artículo publicado por Gutiérrez Soto<sup>19</sup>, éste se lamentaba de la escasa importancia arquitectónica que se les daba tradicionalmente a las estaciones de tren:



(19) Para saber más de este arquitecto véase la "Enciclopedia Gustavo Gili de la arquitectura del siglo XX" o en Xiloca 29, Gutiérrez Soto y la estación nueva de Caminreal de Francisco LÁZARO POLO.



”Hasta hace pocos años, no se ha dado la debida importancia a la construcción de estaciones de ferrocarril. Por el contrario, estas construcciones constituían el detalle de menos interés (...) pero no por eso deben dejarse relegadas a un segundo plano y limitarse a seguir unos viejos y deplorables patrones de estaciones, que por desgracia abundan en casi todas las líneas españolas: la estación es la fisonomía, la alegría del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del viajero...”<sup>20</sup>.

El arquitecto conocía seguramente los edificios del Central de Aragón, cuyo valor artístico era prácticamente nulo y se planteó romper con la uniformidad de todas las estaciones de principios del siglo XX y para ello elevó un original edificio de dos plantas con marcado sentido horizontal, conformando un conjunto de encantadoras formas, pero a su vez funcional y en armonía con el entono paisajístico donde se ubica. En la fachada del andén y en la extensión, se sitúan dos soportales de arcos de medio punto encalados y sobre ellos se combinan franjas de muro blanco con otras de ladrillo rojizo horadadas por ventanas de profundo alféizar y óculos circulares, así como una balconada en el centro flanqueada por pequeñas columnas. Destacable es también su airoso campanario de planta cuadrada y tres alturas. A la bicromía y a la combinación de vanos y muros, se suma el colorido de las tejas árabes rematando el armonioso conjunto. Esta descripción con muy pocas variantes se podría aplicar también a la Estación de Delicias en Zaragoza.

El propio Gutiérrez Soto resaltaba la funcionalidad del nuevo edificio y la realidad de una arquitectura orientada para hacer más agradable la vida al trabajador y al viajero con estas palabras:

“En las dos estaciones por mí proyectadas, Caminreal y Zaragoza, aparte de los aciertos estéticos que la composición de las propias fachadas puedan tener, por la modernidad de sus líneas, dentro de unos moldes ajustados a la arquitectura y materiales del país, lo más interesante es la resolución de las plantas. Hecho el programa por los técnicos del servicio de construcción del ferrocarril, el arquitecto tuvo que estudiar con detalle todos los servicios, relación de estos entre sí y con el público, equipajes, cantina y las partes de vivienda dedicadas a los empleados de la Compañía. A mi parecer en ambas estaciones están perfectamente resueltos estos puntos: los accesos y salidas de viajeros y equipajes, las partes de oficinas, jefes, factores etc. Los accesos a cantina y viviendas son todos independientes, no existen cruces en las circulaciones; todo es claro, diáfano y la relación de unos servicios con otros está completamente resuelta y lograda...”

(20) GUTIÉRREZ SOTO, Luis. *Los edificios de Zaragoza y Caminreal*. Pág. 105.



Los obreros de *El Caminreal*.

La tranquilidad y claridad de su fachada, la amplitud de líneas, el empleo de ventanas y puertas metálicas, aseguran al empleado y al público la máxima luz y alegría; el blanco de sus fachadas encaladas, en contraste con el rojo del ladrillo aragonés y el sepia tostado de sus tejas, el verde de su carpintería y el alegre y variado colorido de su interior, causarán al viajero esa sensación de limpieza, esmero y confort que en todo edificio de este género el arquitecto debe perseguir”<sup>21</sup>.

En cuanto a las instalaciones ferroviarias que rodeaban a la Estación hay que señalar que eran las de mayor envergadura de la línea. Por lo que respecta a las vías:

“En Caminreal, por su calidad de estación de empalme, y en Cariñena, por ser estación de pie de rampa y probable extremo de un servicio de carácter parcial entre dicha localidad y Zaragoza, ha sido necesario aumentar las instalaciones de vías agregando a las tres vías de las otras estaciones, un pequeño haz de dos vías en la primera y de una vía en la segunda, para recepción, depósito y salida de trenes de mercancías y, en ambas, otras vía exterior a este haz, para circulación de las máquinas, a la que se unen la vía o vías correspondientes al cocherón de locomotoras y el puente giratorio”<sup>22</sup>.

(21) MARTÍNEZ RAMÍREZ, Ignacio. “Las estaciones del ferrocarril Zaragoza-Caminreal...” en *Artigrama* n° 14. Pág.. 103.

(22) GARRE, F. y GARCÍA REYES, E. *La construcción de la línea*. Pág. 85.

Como se desprende de lo anterior, el equipamiento de las instalaciones que rodeaban a la Estación era superior incluso al de Cariñena ya que poseía tres vías de circulación y siete de apartadero, edificio de viajeros con dos plantas y cinco viviendas, pabellón de retretes, tres andenes de 200 metros, muelles cerrado y descubierto, con grúa dinámica y báscula para vagones y aguada con depurador, cocherón para cuatro locomotoras Garrat, almacén, taller y placa giratoria... Todo ello forma parte del patrimonio industrial de Aragón y así lo reconoce una orden 26 de marzo de 2007 del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, por la que se declaraba la estación nueva de ferrocarril de Caminreal como Bien Catalogado del Patrimonio Cultural Aragonés.

## El resto de edificios

Como ya se ha señalado, en conjunto, la línea se distribuía en quince estaciones, cuatro apeaderos y dos apartaderos. De ellas, se incluían en la Comarca del Jiloca las de Calamocha (la Nueva), Navarrete, Lechago, Cuencabuena, Ferrerueta de Huerva y Villahermosa. El resto pertenecían ya a la provincia de Zaragoza.

“Todos los proyectos de edificios estaciones, excepto Caminreal y Zaragoza, los de los apartaderos y pabellones de retretes, y el de los apeaderos y casillas de guardavía fueron elegidos de bocetos y esquemas presentados por el arquitecto don Secundino de Zuazo y Ugalde, quien completó los proyectos de ejecución y colaboró con la dirección de la obra con el depurado gusto y acierto en él característicos...”<sup>23</sup>.

Zuazo Ugalde (Bilbao, 1887-Madrid, 1971) destacó no solo como arquitecto sino también como urbanista, especialmente a partir de 1923. Preocupado por los problemas de vivienda en las grandes ciudades, colaboró durante la Segunda República en los proyectos de engrandecimiento de Madrid dentro del concepto de la “ciudad-jardín”. Sus obras se mueven dentro de los principios de la racionalidad e higiene, tan en boga en esos momentos. Tras un breve exilio en Canarias por su colaboración con las obras públicas de la República, volvió a Madrid en 1942.

Todos los edificios de estaciones y apeaderos de *El Caminreal*, de una o dos alturas, respetan un vínculo común en sus componentes constructivos y decorativos, similares a los presentados por las estaciones de Caminreal y Zaragoza, sobre todo, a través de los elementos principales como el ladrillo rojo exterior cara vista; las repetición del mismo tipo de columnas y de porches; las vigas de madera; los arcos de medio punto de gran diámetro; las puertas y ventanas metálicas de color verde; el encalado blanco tan propio de nuestras tierras que contrasta con el rojo del ladrillo;

(23) *Ibidem* La construcción de la línea. Pág. 73.

los característicos porches para el refugio de los viajeros... pero no sólo para estos, Zuazo apuntaba que:

“Se ha tenido en cuenta también la marcada tendencia de estos pueblos a hacer de la estación un lugar de paseo, distribuyéndose bancos y porches que la hagan más agradable al público junto a los viajeros (...) Estos edificios constan en su distribución de una parte destinada al público, otra a los servicios ferroviarios y, por último, una destinada a vivienda de los empleados (...) Las viviendas son dos en cada estación. Constan de tres dormitorios, cocina, comedor, vestíbulo y W.C. en las más importantes, fundiéndose en las más modestas la cocina en el comedor y quedando reducido el vestíbulo a un pequeño porche...”<sup>24</sup>.

### Los actos de la inauguración

La prensa del momento daba noticia de que se celebraron numerosos actos de inauguración en tres lugares diferentes: Valencia, Zaragoza y la estación internacional del Canfranc aunque suponemos que también habría festejos y actos conmemorativos en el propio pueblo de Caminreal. Tanto de estos últimos como de los acaecidos en Valencia apenas disponemos de información, pero sí de los de la capital aragonesa y los de Canfranc, especialmente a través del *Heraldo de Aragón*, que publicó ediciones especiales y reportajes de los eventos los días 3, 4 y 5 de abril de 1933. Por su parte, la prensa turolense (*La Voz de Teruel*, *República*, *El Radical*, *Acción...*), que se quejaba continuamente de que no se le había informado del desarrollo de las obras, apenas resaltó la importante noticia.



Manuel Escoriaza, promotor y constructor de *El Caminreal*.



Medallas conmemorativas.

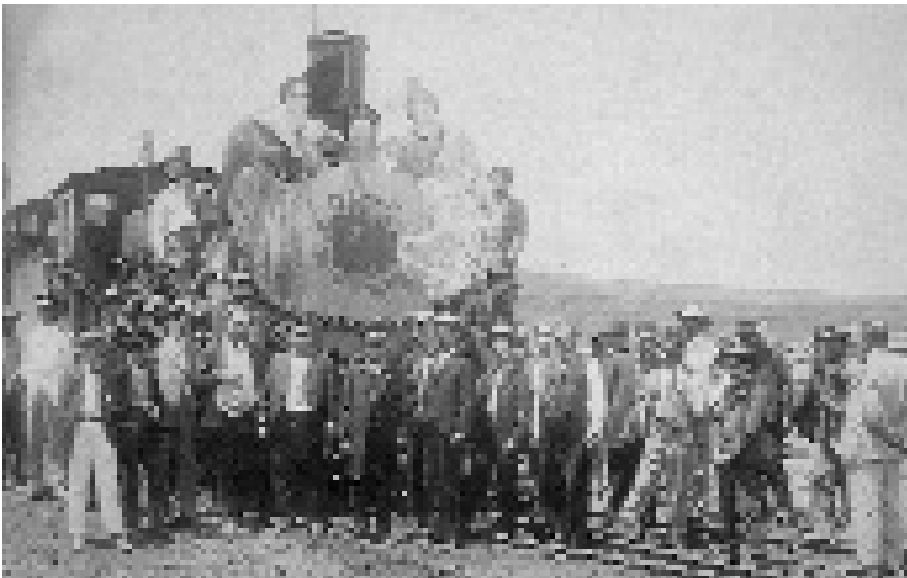
El tren inaugural, que estaba compuesto por tres coches de primera, dos de tercera, dos restaurantes y un furgón, entró, procedente de Valencia, el día 2 de abril, domingo, a las tres y veinticinco de la tarde en la nueva estación de Delicias de Zaragoza. En él viajaban las principales autoridades de la capital valenciana: el alcalde, el presidente de la Diputación provincial, los de la Cámara de Comercio, Cáma Agrícola, Círculo de Bellas Artes, Junta del Puerto, Ateneo Mercantil... y, como valencianos ellos, trajeron en representación de la mujer valenciana a Miss Valencia de 1932 y de 1933, junto a la Fallera mayor de las últimas fiestas y la Reina de los Juegos Florales.

En Teruel, al paso del convoy, se sumaron también otras autoridades de la ciudad como el alcalde, José Borrajo, y varios concejales, Presidente de la Diputación, Cámara de Comercio, periodistas... así como Carmencita Bayona con el traje típico provincial de Teruel. En Caminreal se añadió un coche-salón en el que subieron directivos de la Compañía ferroviaria como Manuel Escoriaza o Juan Rozpide, director administrativo. También creemos que subió el alcalde en funciones y miembro de la Comisión gestora municipal, Francisco Royo, porque en Zaragoza se le debió de entregar una de las medallas conmemorativas por parte del Ayuntamiento de Zaragoza. Suponemos también que subirían al convoy otros miembros de la Corporación municipal de Caminreal pero no estamos seguros.

Una multitud –se hablaba de más de 10.000 personas– que abarrotaba la explanada de la Estación recibió apoteósicamente al tren, celebrando por todo lo alto la apertura de la nueva línea. La banda de música del Regimiento nº 5 interpretó el himno nacional lo que desbordó el entusiasmo del público que saludaba a los viajeros sin cesar y que tardaron bastante tiempo en abandonar el tren.

Se formó a continuación una comitiva de más de 500 coches que recorrió las principales calles de Zaragoza como el Coso, Democracia, Alfonso..., siendo saludada por una multitud de personas que se agolpaba a ambos lados dando vivas a Valencia, Teruel y Zaragoza, hasta llegar al Ayuntamiento donde las autoridades fueron recibidas por el alcalde y entregó unas medallas conmemorativas que se habían confeccionado ex profeso para tal evento a los alcaldes de Valencia, Teruel y presidentes de las diputaciones. Según el *Heraldo*, a los representantes de Cariñena y de Caminreal, como no estaban presentes –no sabemos por qué– se les entregaría las medallas en el banquete posterior en la estación internacional de Arañones (Canfranc) al mismo tiempo que se harían entrega a las autoridades francesas.

El día 3, a las siete de la mañana, se formó de nuevo la expedición e inició su marcha hacia la estación internacional de Canfranc. Dos horas más tarde, se encontraba en Huesca donde se incorporaron autoridades de la provincia y de la capital. El entusiasmo fue también mayúsculo en las ciudades (Ayerbe, Sabiñánigo y Jaca) por las que pasaba el convoy hasta que llegó a Canfranc a las once y cincuenta y cinco horas, a donde se encontraba ya la comisión de autoridades venidas de los departamentos de sur de Francia compuesta, entre otros, por los alcaldes de Oloron y Bedoux, el primer teniente-alcalde de Pau y demás representantes de los consejos municipales del Midi francés. Después de los discursos, se celebró un banquete en el restaurante de la Estación de Canfranc.



Tren inaugural con autoridades (Foto extraída de *Canfranc, el mito*).

El día 4, ya de vuelta a Zaragoza, concluyeron los actos con un banquete oficial en el Gran Hotel, del que era accionista principal Manuel de Escoriaza. Los turolenses y valencianos regresaron a sus localidades.

### ***El Caminreal y las expectativas de progreso económico***

En este apartado vamos a exponer brevemente las consecuencias que iba a tener la apertura de *El Caminreal* en el área geográfica donde extendía su influencia, siempre desde la perspectiva optimista y de euforia con que se inauguró el ferrocarril. Estas expectativas prometedoras que se abrían estaban mediatizadas por la fe en el desarrollo y en el progreso económico que manifestaban aquellos ciudadanos ante la puesta en marcha de una nueva línea ferroviaria.

El ferrocarril, ya a finales del siglo XIX, era considerado como la panacea de todos los males que afectaban a la provincia como el aislamiento, la despoblación, el atraso secular, el escaso desarrollo económico... Por eso, en 1933, como ya había ocurrido a principios del siglo XX, los turolenses confiaban en este medio de comunicación para resolver los problemas que arrastraba la provincia. En dos palabras: tenían, como se ha dicho, fe en el ferrocarril que contrastaría con el escepticismo o nihilismo que profesamos los turolenses en estos momentos en que se nos prometen cosas pero el tren no avanza.

Para Aragón *El Caminreal* suponía, tal como afirmaba el *Heraldo*, que:

“Nuestros trigos que se envían a Valencia por cientos de vagones al año tendrán una mayor rapidez en el transporte y a consecuencia de ella un aumento del volumen de operaciones con la región levantina (...) nuestras frutas destinadas a la exportación darán trabajo a los obreros de los muelles. Varios productos aragoneses que actualmente se exportan por otros puertos, tendrán en el de Valencia su mejor vía de comunicación porque desde allí salen varias rutas internacionales a toda Europa...”<sup>25</sup>.

Incluso se hablaba de dedicar un muelle específico a los productos aragoneses en el que ya bautizaban como el “Puerto de Aragón”, a pesar de que en aquellos momentos era considerado como uno de los más caros de España pues cobraba por las mercancías unos precios elevados en comparación con los de otro próximo como era el de Tarragona.

(25) *Heraldo de Aragón*, 2 de abril de 1933.

Se hablaba también de un aumento del turismo entre ambas ciudades y regiones en una época en la que esta actividad era muy minoritaria ya que la mejora de las comunicaciones iba a servir para que los aragoneses visitaran la ciudad de Valencia y viceversa.

En realidad la gran beneficiada iba a ser la región levantina que situaba a los viajeros de Valencia a Zaragoza en 7 horas (no muy lejos del tiempo que cuesta todavía ahora) y, tras un trasbordo en la ciudad de Dax, en trenes del Midi francés podían llegar a París en 25 horas. Pero no solo los viajeros, toda la producción levantina de naranjas, arroz, frutas, hortalizas... saldría por la Estación internacional de Canfranc a Francia. Se calculaba que solo en portes con la exportación de naranjas las empresas valencianas economizaban millón y medio de pesetas por temporada.

En cuanto a la Comarca del Jiloca, una serie de pueblos del noreste del Campo Romanos y del Valle del Huerva se situaron en la misma línea férrea (Cuencabuena, Lechago, Navarrete, Ferrerueta, Villahermosa del Campo...) con lo que tenían acceso directo a los trayectos entre Valencia y Zaragoza, cosa que antes no ocurría. Otros pueblos, muy aislados con dificultades de comunicación (Cucalón, Loscos, Bea, Fonfría...) vieron como se aproximaban a este eje viario principal. Todos ellos podían dar salida más próxima a sus producción agrícola (cereales, remolacha, patatas...) lo que les ofrecía una esperanza de progreso y de desarrollo económico futuros.

Por lo que respecta a Caminreal, la Estación se convertía con el nuevo tramo de ferrocarril en un núcleo de comunicaciones de primer orden dentro de lo que era la red de ferroviaria del Estado ya que desde aquí se podía llegar hasta Francia por Hendaya o por la Estación del Canfranc e incluso se situaría a mitad de camino en la futura línea del Cantábrico-Mediterráneo.

Para Caminreal el nuevo ferrocarril repercutió, en primer lugar, en un incremento demográfico considerable ya que pasó de 1.461 habitantes en 1930 a 1.656 en 1940, aun suponiendo que muchos de los trabajadores de la Estación, sobre todo valencianos, no estaban censados en la localidad y a pesar de las muertes que produjo la gran tragedia de la Guerra Civil.

La apertura de la Estación en el mes de abril de 1933 significó, según Gonzalo Montón<sup>26</sup>, que más de cien trabajadores entrasen en la nómina del ferrocarril, entre Jefes de Estación (1), factores autorizados (3), factores fijos (4), guardagujas (1), factores temporeros (3), mozos de enganche (11) a los que habría que sumar los de la briga-




da de vías y de obras, los mecánicos, los de la aguada... En fin, la Estación era “una especie de microcosmos, una especie de astillero con vida propia, al llenarse de fondas, bares y casas...” que, a su vez, proporcionaba de forma indirecta trabajo y actividad económica a diferentes personas del pueblo como al panadero que suministraba el pan, al barbero que subía a faenar, al encargado de transportar mercancías y viajeros a la Estación...

# 75<sup>º</sup>




## ANIVERSARIO LINEA CAMINERAL-YALLAGUZA 1951-2026

EXPOSICIÓN FOTOGRAFICA Y MODELISMO FERROVIARIO  
EXPOSICIÓN DE MODELOS DE VEHICULOS Y SERVICIOS COMERCIALES



**OPERA MULTIMEDIAS DE LA UNIÓN COMARCAL**  
**EXPOSICIÓN FOTOGRAFICA Y MODELISMO FERROVIARIO**  
**DEL 15 AL 25 DE JUNIO**  
**EXPOSICIÓN DE MODELOS DE VEHICULOS Y SERVICIOS COMERCIALES**  
**DEL 26 AL 30 DE JUNIO**

ORGANIZADO POR LA UNIÓN COMARCAL DE YALLAGUZA  
 EN COLABORACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE YALLAGUZA  
 Y EL INSTITUTO ARAGONÉS DE INVESTIGACIONES Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS (IASIT)

MÁS INFORMACIÓN

Javier Garcés, por su parte, afirma que “A partir de ese momento, sus instalaciones empiezan a llenarse de personal, tanto ferroviarios como pasajeros, llegando a convertirse en un poblado con más de doscientos empleados a lo largo de una jornada y todo tipo de servicios (fondas, cantinas, correos o incluso una capilla donde se celebraba misa) para atender al creciente número de personas que allí hacían vida...”<sup>27</sup>.

A pesar de las amplias instalaciones que se construyeron, estas se quedaron pequeñas ya que a finales de diciembre de 1933 una Comisión de trabajadores visitó al Gobernador civil para quejarse de “la falta de espacio en las instalaciones porque no había camas para todos y los trabajadores se ven precisados de que se levante uno para que se acueste otro. Lo que producía un amontonamiento de personas que unido a la falta de agua para el aseo personal podía producirse todo tipo de infecciones”<sup>28</sup>.

### Los trabajadores del Central de Aragón y de *El Caminreal*

No podemos acabar este trabajo sin dedicar una mirada a los esforzados peones que hicieron posible la construcción de *El Caminreal* y a los trabajadores del Central de Aragón, que fueron realmente los protagonistas decisivos para que el tren empezase a funcionar. Es verdad que los estudios históricos, por lo general, solo se han fijado en las élites, en los grandes personajes de la Historia, pero nosotros, desde la perspectiva que nos da la historia social en la que estamos implicados, queremos dedicar unas líneas a estos obreros anónimos que sufrían en sus carnes los abusos de los empresarios con jornadas de sol a sol así como jornales de miseria.

Se puede decir que a principios de 1930 miles de obreros de ferrocarril entre todas las líneas férreas (en construcción: *El Caminreal* y el Teruel-Alcañiz, más el Calatayud-Sagunto, el tren de Sierra Menera, Utrillas-Zaragoza...) estaban trabajando en la provincia de Teruel, muchos de ellos procedentes de otras localidades de España. Pues bien, en estos meses la mayoría de estos obreros no estaban afiliados a ningún sindicato y hasta la proclamación de la II República, en abril de 1931, no prosperó el asociacionismo obrero.

En general, permanecían remisos a la hora de formar sociedades obreras que defendieran sus intereses y reivindicaciones, a pesar de que hacia 1930 ya se habían constituido varias en Teruel capital y en la provincia hay que destacar los mineros de Montalbán-Utrillas, Libros y Ojos Negros, todos ellos adheridos a la Unión General de Trabajadores.

(27) GARCÉS PERIA, Javier. *Cien años de ferrocarril en la Comarca de Calamocha*. Pág. 203.

(28) *Acción*, 23 de diciembre de 1933.

Por ello a finales de noviembre de 1930 se celebró un mitin en la Casa del Pueblo de Teruel –no se pudo realizar en el cine-salón Parisiana por prohibición gubernativa– al que acudieron representaciones de ferroviarios de varias localidades de la provincia por las que pasaba la línea férrea (Sarrión, La Puebla de Valverde, Caminreal...), con el fin de movilizar a los obreros del ferrocarril y empujarles a la sindicación.

Para este acto multitudinario se contó con la presencia de Trifón Gómez<sup>29</sup>, secretario del Sindicato Nacional Ferroviario y miembro de la Comisión Ejecutiva de la UGT, cuyas palabras pronunciadas en un mitin eran reproducidas por el semanario socialista turolense *¡Adelante!*:

“Mi misión concreta al llegar a Teruel es organizar a los ferroviarios (...) La situación económica por la que atravesáis es mala, porque lo contrario sería sorprendente. Los ferroviarios del Central [de Aragón], al no organizarse, al no ingresar en la UGT, son los principales responsables de lo que les ocurre. Su aislamiento y desunión es dañina no solo para sus hijos y familia, sino para el resto de trabajadores ¿Por qué no os organizáis?...”. Junto a esta invitación a sindicarse, Trifón Gómez aprovechó el momento para rechazar las tácticas del sindicato rival, la CNT, y para tachar de reaccionarios a los sindicatos católicos.

Juan González, otro de los líderes del sector del ferrocarril que intervinieron en la reunión, insistía en lo mismo:

“En el ferrocarril Central de Aragón los obreros y empleados no han sabido asociarse en organizaciones de defensa y ello es causa de de que entre los ferroviarios españoles son los que tienen jornadas más largas y jornales más bajos...”.

Creemos que, por fin, en el mes de junio de 1931, se creó la sección turolense del Sindicato Nacional Ferroviario de carácter estatal, orientado hacia la UGT y de ideología socialista. Por otra parte, también por esas fechas se formó la Federación de Industria Ferroviaria de orientación anarcosindicalista, adherida a la CNT. Los trabajadores del Central se afiliaron la mayoría al primero de tal forma que a diciembre de 1931 el Sindicato Ferroviario provincial de UGT presentaba un censo de 390 socios, muchos de ellos trabajadores de *El Caminreal*.

(29) *¡Adelante!* Además de estos cargos, Trifón Gómez San José (Zaratán, Valladolid, 1889-México 1955) fue concejal en el Ayuntamiento de Madrid y diputado a Cortés. Al finalizar la Guerra Civil se exilió en Francia, y desde allí reorganizó a los miles de ugetistas que, como él, habían pasado la frontera. Cuando en noviembre de 1944 se celebró el I Congreso de UGT de España en el Exilio, Trifón Gómez es elegido Presidente, cargo que ocupa hasta su muerte, en 1955.

Durante la construcción de este ferrocarril y, sobre todo, a partir de abril de 1931, surgieron las reivindicaciones de los trabajadores, movidos seguramente por la fuerza que les daba el pertenecer a un sindicato y por la libertad que les ofrecía el nuevo sistema republicano.

Parece ser que la empresa dejó de pagar a los obreros sus jornales en los primeros meses de 1931 por lo que en el mes de mayo el Gobernador civil de Teruel obligaba al ingeniero jefe de la Compañía del ferrocarril de Caminreal a Zaragoza a pagar los jornales devengados durante dos o tres meses que les fueron retenidos por un empresario sin escrúpulos<sup>30</sup>, posiblemente de una subcontrata. Los trabajadores eran vecinos de Ferreruela, Villareal, Cuencabuena, Lechago, Navarrete, Báguena, Luco de Jiloca y Burbáguena y la cantidad deudora era de 50.000 pesetas. El primer Gobernador republicano Jaime Ninet dio un plazo de tres días al contratista consiguiendo que los trabajadores recibieran las cantidades adeudadas.

La cosa no acabó aquí ya que también en el mes de junio y según apuntaba *La Voz de Teruel*, los trabajadores de *El Caminreal* reclamaron el aumento de 25 céntimos en sus jornales y la jornada de ocho horas. Ante las demandas de los trabajadores, la actitud del contratista fue totalmente negativa ya que suspendió las obras y dejó en el paro a 160 trabajadores. Nuevamente surgió el conflicto en el que la máxima autoridad civil tuvo que mediar para buscar una solución.

La reivindicación de la jornada de 8 horas, que ya había sido promulgada por el Gobierno a través de un decreto de 1919 pero que muchos patronos seguían sin aplicarla, fue una fuente constante de conflictos. Además, los salarios que se pagaban eran muy exigüos ya que solían girar en torno a las 6 pesetas diarias o quizás algo más cuando una docena de huevos sobrepasaba las 2 o 2'50 pesetas, un kilo de pan costaba 0'60 pesetas o un kg. de carne andaba en torno a las 3 pesetas.

Otro conflicto más duradero y complejo iba a surgir en 1936. Parece ser que la Compañía del Central no admitió a los trabajadores de 1931 ni a los de otra huelga acaecida en 1933 y ante tal situación, intervino el Gobierno que le recordaba su obligación a readmitir a los obreros. También la amenazaba por su obstinación a cumplir lo dispuesto con una multa de 2.500 por cada día que transcurriera después de la publicación de esta orden y sin haber cumplido las instrucciones del ministro Indalecio Prieto que en esos momentos era titular de Obras Públicas.

El día 21 de mayo de 1936, los representantes del Sindicato Nacional Ferroviario (UGT) y de la Federación Nacional de Industria Ferroviaria (CNT) iniciaron una

(30) *La Voz de Teruel*, 11 de mayo de 1931.

huelga nacional que afectaba a más de 1.600 trabajadores. Hay que pensar que en la Comarca de Jiloca y en la provincia de Teruel la mayoría de ferroviarios se habían afiliado al Sindicato Nacional Ferroviario y, por tanto, pertenecían a la UGT que era la central mayoritaria y, por tanto, se sumaron a la huelga.

Los motivos de tal huelga fueron bastante difundidos entre la opinión pública: anulación de un contrato de trabajo impuesto por la empresa en 1935, cumplimiento de los decretos del 4 de junio de 1931 y 13 de noviembre de 1933 por los que se debían readmitir a los trabajadores de huelgas anteriores que hemos mencionado antes y mejoras salariales (sueldo mínimo de 2.800 pesetas anuales y 8 pesetas al día)... Ante la situación económica de la empresa, los trabajadores y la dirección mantenían criterios diferentes. Mientras que el 22 de abril de 1936, en la Junta General de accionistas, el presidente de la Compañía expuso que los resultados económicos de explotación del último año habían sido “flojos”, un día antes de declararse la huelga, los representantes sindicales afirmaban que la situación económica era la mejor de todas las Compañías ferroviarias, argumentando que la Empresa siempre había renunciado a la subvención del Estado, prueba manifiesta de que su situación no era tan caótica.

Estas diferencias culminaron con la ruptura de las negociaciones, que significaba la prolongación de un conflicto al que no se le veía solución. Ante la negativa de la dirección a acceder a las reivindicaciones, de poco sirvieron los esfuerzos del Gobierno para llegar al laudo y la actitud firme de los trabajadores que llevaban dos meses sin cobrar. La prensa y los diputados de la derecha se esforzaban por demostrar los perjuicios que se estaban causando al comercio y utilizaron el conflicto para atacar al Gobierno porque no reconocía la “justicia de las reclamaciones de los huelguistas”, según decía el diputado de la CEDA por Teruel Jaime Julián Gil. Después de dos meses de interrupción del tráfico de mercancías y silencio absoluto por parte de la Compañía, la huelga se solucionó por un procedimiento que los propietarios del ferrocarril no esperaban: la insurrección militar del general Franco declaraba el Estado de Guerra y la ilegalización de todas asociaciones obreras.

¿Qué pasó con los trabajadores de *El Caminreal*? Se produjeron diferentes situaciones: Unos, los que se quedaron fueron militarizados para asegurar el transporte de mercancías, tan importantes en época de guerra. No obstante el tráfico tardó unas semanas a regularizarse. Otros, la mayoría por miedo ante el levantamiento militar, marcharon a Molina de Aragón y de aquí a Madrid, mientras que algunos regresaron al trabajo, tras el llamamiento que recibieron para reincorporarse al ferrocarril ya que ellos no habían hecho nada “malo”. Muchos de ellos fueron víctimas de la represión y sufrieron la muerte por el simple hecho de militar en una organización sindical y/o participar en una huelga considerada justa. Vaya por ellos nuestra evocación y recuerdo.

## Bibliografía

- ALDECOA CALVO, José Serafín (2000): “Monreal del Campo y su ferrocarril: crónica de una frustración”. *Xiloca* 25. CEJ. Calamocha.
- ALONSO ZABALA, Manuel. “El ferrocarril de Caminreal a Zaragoza” en *Revista de ferrocarriles y tranvías*. Nº 25. Marzo 1933.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (1986): *Historia del ferrocarril turolense*. Serie Cartillas Turolenses nº 10. IET. Teruel.
- GARCÉS PERIA, Javier (1997): “Cien años del ferrocarril en la Comarca de Calamocha”. *Xiloca* 20. Pp. 201-211. CEJ Calamocha.
- GARRE, F. y GARCÍA REYES, E. “La construcción de la línea de El Caminreal. Trazado, obras y vías”. *Revista de ferrocarriles y tranvías*. Nº 25. Marzo 1933.
- GERMÁN ZUBERO, Luis (1984): *Aragón en la II República. Estructura económica y comportamiento político*. IFC. Zaragoza.
- LÁZARO POLO, Francisco (2002): *Luís Gutiérrez Soto y la Estación nueva de Caminreal en Xiloca nº 29*. Pags. 175-183. Calamocha.
- MARTÍNEZ RAMÍREZ, Ignacio M<sup>a</sup> (1999): “Las estaciones de ferrocarril Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luís Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo” en *Artígrama* nº 14. Pp. 99-108. Zaragoza.
- MONTÓN MUÑOZ, Gonzalo (1996): *Réquiem por la Estación de Caminreal*. CEJ. Calamocha 1996.
- SALMONES, Luís G. “La Compañía del Ferrocarril Central de Aragón”. *Revista de Administración y Progreso*. Julio 1933.

## Prensa histórica

*Gazeta de Madrid*  
*Heraldo de Aragón*  
*La Voz de Teruel*  
*Acción*  
*¡Adelante!*  
*Vida Nueva*