

HISTORIA DE LA LÍNEA DE LA PUEBLA DE HÍJAR-ALCAÑIZ-TORTOSA-SANT CARLES DE LA RÁPITA

Artículo publicado en la
Revista Vía Libre
Núm. 448
(diciembre 2001)

Dejaron de circular trenes en 1973 y hoy funciona en algún tramo como vía verde.

Los orígenes de este ferrocarril hay que buscarlos en el interés aragonés por tener un puerto de mar por donde poder exportar los productos producidos en su país. Las primeras iniciativas surgieron con la consulta a las Diputaciones aragonesas para la redacción de la Ley y Plan General de Ferrocarriles de 1855, pero a pesar de todo, ni en esta ley ni en la posterior de 1878 es incluida la línea. A pesar de esto, diputados aragoneses y catalanes consiguen que el 15 de Mayo de 1880 las Cortes Españolas incluyan la línea dentro del Plan de la Ley de 1878 y autoricen al Gobierno a realizar la concesión.

El Gobierno realiza los trámites administrativos y la construcción y explotación de la línea es concedida el 16 de Octubre de 1882 a la Sociedad General de Obras Públicas. También esta misma empresa solicita y consigue la concesión para la construcción de un muelle en el puerto de Sant Carles de la Rápita. La inauguración de las obras se celebra solemnemente el 18 de Octubre de 1882 con la presencia del rey Alfonso XII, que el día anterior había presidido en Huesca la inauguración de las obras de la línea del Canfranc.

A pesar de todo lo anterior, la Sociedad no realiza ninguna obra más, y la concesión es traspasada el 10 de Junio de 1884 a una nueva empresa creada al efecto con el nombre de Compañía del Ferrocarril de Val de Zafán á San Carlos de la Rápita. Iniciadas las obras, y ante los problemas económicos en que se encuentra inmersa, traspasa la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo. Este nombre proviene de la intención de alargar la línea por la otra orilla del Ebro desde La Puebla de Híjar hasta Zaragoza, en competencia con la línea de los Directos.

Después de muchas peripecias en la construcción y dos pleitos internacionales con los obligacionistas extranjeros, se consigue inaugurar la primera sección, entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, el 31 de Julio de 1895.

Pero los ingresos son inferiores a lo previsto, y las obras no sólo no continúan sino que la Compañía suspende pagos en 1897, hecho que produce la interrupción de la circulación de trenes en 1898. Ante esta situación, el Estado incauta provisionalmente la concesión en 1899 y restablece el servicio. Tal como indica la Ley de Ferrocarriles entonces vigente, se realizan 3 subastas de la concesión resultando desiertas todas ellas, por lo que el Estado incautó definitivamente la línea por Real Orden de 10 de Abril de 1906.

Por parte de ayuntamientos y particulares se intenta que el Estado, como propietario de la concesión, continúe las obras. Después de casi 20 años, y con la intervención del diputado por Vall-de-roures Carles Emili Montañes i Criquillon ante el Rey Alfonso XIII, las obras de los primeros tramos son subastadas en Enero de 1923.

La proclamación de la Dictadura de Primo de Rivera, el 11 de Septiembre de 1923, acelera las obras de construcción de este ferrocarril y otros. Se consigue que en 1930, al final de la Dictadura, esté acabada el 60% de la infraestructura, y la superestructura en los tramos Alcañiz-Valjunquera y Xerta-Tortosa.

La II República no paraliza las obras, pero ralentiza el ritmo de éstas. Se inician los trabajos para la construcción del viaducto de hormigón de 7 arcos sobre el río Algars y la estación de mercancías de Tortosa, así como la instalación de carriles desde Valjunquera hasta el viaducto y los edificios de las estaciones de Valdealgorfa y Valjunquera.

Durante la Guerra Civil, la construcción del ferrocarril se vio acelerada por las necesidades bélicas del ejército franquista. Después de conquistado el Bajo Aragón y establecido el frente en el río Ebro, los zapadores ferroviarios, aprovechando materiales ya almacenados y otros requisados, consiguen extender los carriles hasta el Pinell de Brai, en la comarca de la Terra Alta, en Junio de 1938. Este hecho fue vital para el desarrollo de la Batalla del Ebro, ya que el ejército franquista tuvo una vía rápida de suministro y transporte de tropas en la estación de Bot, a sólo 5 km. del frente de guerra, establecido en Gandesa.

La dura Postguerra vio como se acababan las obras de los tramos que faltaban entre Xerta y el Pinell de Brai. Así, acabada de crear la Renfe, inaugura el tramo Tortosa-Prat de Compte en 1941, circulando finalmente los trenes entre Alcañiz y Tortosa el mes de Septiembre de 1942. También se continuaron las obras para hacer llegar el ferrocarril a Sant Carles, pasando por Amposta, subastándose la última obra el año 1945 (la estación de Sant Carles y el ramal al puerto). A pesar de estar acabada toda la infraestructura, nunca se llegaron a colocar los carriles en esta última sección.

El resto de la línea, condenada al transporte de tráfico local, fue padeciendo una creciente pérdida de viajeros, que preferían trasladarse en los servicios complementarios de autobuses, más rápidos y confortables que los lentos y pesados trenes que circulaban por las duras rampas y pendientes de la línea (hasta un 20%).

El final llega a partir de 1969, cuando se hunde uno de los túneles entre Bot y el Pinell de Brai, que obliga al transbordo en autobús entre estas dos estaciones. Los alcaldes de los municipios afectados, tanto en Cataluña como en Aragón, hicieron múltiples gestiones para la reparación del túnel y la mejora del resto de la infraestructura, pero con el cambio de horarios de Septiembre de 1973, se suprime totalmente la circulación de trenes. Éstos ya no volverán a circular nunca más por la línea.

El epílogo de toda esta historia comienza el 1985, cuando son levantados los primeros 23 km. de la línea desde La Puebla de Híjar para aprovechar los carriles y traviesas en la "renovación" de la línea Huesca-Jaca-Canfranc. Diez años más tarde, los carriles son levantados en el resto de la línea. Este fue el primer paso para la conversión en vía Verde del trazado. Actualmente hay dos tramos construidos:

Desde antes de Alcañiz hasta la Vall de Tormo, condicionado como a camino rural y apto para todos los vehículos.

Entre Arnes-Lledó d'Algars y el Pinell de Brai, condicionado como camino asfaltado y limitada la circulación a peatones, bicicletas y jinetes a caballo.

El tramo entre la Vall y Arnes será próximamente acondicionado por la Diputación General de Aragón, y el trozo entre Benifallet y Tortosa ha estado cedido por 30 años al Consell Comarcal del Baix Ebre, realizando la conversión en Vía Verde el Ministerio de Medio Ambiente.

Actualmente, el trazado entre Tortosa y Sant Carles se encuentra casi desaparecido, ya que gran parte de los terrenos han revertido a sus antiguos propietarios, y el resto fue aprovechado para la ampliación de una carretera local. Entre La Puebla y Tortosa, aquellos tramos que no han sido convertidos en vía verde están llenos de matorrales y balasto, haciendo que su recorrido a pie sea muy pesado. De las estaciones sólo quedan las paredes de los edificios en ruinas, excepto la estación de la Torre del Comte, que ha sido reconvertida en hotel por un antiguo ferroviario, bautizando las diferentes habitaciones con nombres de grandes estaciones españolas (França, Atocha, Canfranc, etc.).



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

ESTACION DE FERROCARRIL
PINELL DE BRAY (TARRAGONA) 1960



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

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

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

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

Resumen de la ponencia:

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

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

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

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

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

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

Introducción.

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

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

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

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

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

Antecedentes.

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

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

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

2. Los FC en el Bajo Aragón hasta el 1880.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Alcañiz, Val de Sanchernal, Torrecilla de Alcañiz, Valljunquera, la Vall del Tormo, Arenys de Lledó, Gandesa, Xerta, Vinallop y Sant Carles.

- Alcañiz, Val de Redolmos, Valdealgorfa, la Torre del Comte, Cretes, Horta de Sant Joan, Prat de Comte, Tortosa y Sant Carles de la Ràpita.

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

La subasta se efectuó el 22 de agosto y fue adjudicada a la única empresa que presentó una proposición, la Sociedad General de Obras públicas, empresa de crédito con sede en Madrid. Además, se desestimó la pretensión de la Compañía de los Ferrocarriles Directos, que quería eliminar el trayecto entre Val de Zafán y Samper de Calanda por coincidir con el suyo en ese tramo. Posteriormente, diversos accionistas de la Sociedad

constituyeron la Compañía de los Ferrocarriles de Valdezafán a San Carlos de la Rápita, con el objetivo de traspasar la concesión a una empresa diferente que se encargara de la construcción y explotación del FC y a la búsqueda de los socios inversores que financiaran la ejecución de la obra. Curiosamente se encuentran como accionistas que constituyeron la Compañía a Francisco de Paula Jiménez Gil, Pedro Lucas Gállego y Luis Guillelmi, que como ya se ha visto antes fueron los diputados que presentaron en 1880 diferentes proposiciones al Congreso de los Diputados para la concesión de esta línea y otras de la zona.

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

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

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

En estas, se llega a 1885 sin haber ejecutado ninguna obra, a pesar de contratarse la construcción de los tramos hasta Alcañiz, con García, Sierra y Compañía y de Xerta al puerto de San Carlos con el Banc de Tortosa, que no iniciaron los trabajos al no ver clara la situación financiera. Según la ley de concesión, procedía tramitar la caducidad de la misma por este motivo, cosa que inició el Gobierno. Entonces el tema llega al Congreso de los Diputados, ya que los parlamentarios Baselga y González Cabanne solicitan al Gobierno el envío del expediente completo del FC para su estudio, mientras que el diputado Rodríguez Rey presenta una proposición de ley para la rehabilitación de la concesión. El posterior debate es suficientemente clarificador de las posturas enfrentadas entre los accionistas y los habitantes de la zona (y sus representantes públicos). Se llega a discutir todo el articulado de la proposición, pero finalmente no se vota la aprobación de la ley de prórroga y el tema queda estancado. En vista del callejón sin salida de la situación, y utilizando los contactos que tenían los accionistas con el Gobierno de la época, es éste quien concede directamente la prórroga de la concesión (la primera de las cuatro que se otorgaron), que fue promulgada por Real Orden el 27 de diciembre de 1886.

3. Reestructuración de la compañía concesionaria.

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

La reconstituida empresa no consigue emitir las obligaciones y los trabajos se ralentizan hasta la paralización total a primeros de 1889. Además, vuelve a surgir el fantasma de la caducidad de la concesión, que se intenta evitar con la presentación de una proposición de ley para la prórroga en la construcción del FC ante el Congreso de los Diputados el mes de abril de 1888. Aprobada por el Congreso, pasa al Senado, que la varía en el sentido de eliminar la franquicia aduanera al material importado y estableciendo la obligación de construir un muelle en el puerto de Sant Carles de la Rápita. A causa de estas diferencias se crea una comisión mixta Congreso-Senado para consensuar la redacción definitiva del texto de la ley, introduciendo ligeras variaciones en

el articulado pero sin cambiar el espíritu del documento aprobado por el Senado. Finalmente, se establecen las siguientes obligaciones: finalizar la línea en 4 años construyéndose por cada anualidad una sección entera y una cuarta parte del tramo entre Alcañiz y Xerta (el más complicado); eliminación de los beneficios aduaneros al material importado; abono de la subvención también en 4 años; y que la concesión quedará caducada "ipso facto" (sin tramitación de expediente) si no se acaban las obras en el plazo establecido.

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

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

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

4. Los conflictos con los obligacionistas franceses e ingleses

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

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

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

obligaciones.

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

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

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

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

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

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

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

Crisis de la empresa concesionaria e incautación por el Estado.

1. La quiebra del concesionario.

Durante el ejercicio de 1895 se transportaron 7.732 viajeros (105 en 1ª clase, 630 en 2ª y 6.997 en 3ª),

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

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

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

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

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

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

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

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

3. La alternativa de Tarragona.

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

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

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

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

4. Nueva subasta de la concesión.

Las Cortes autorizaron mediante una ley al Gobierno para poner de nuevo a subasta la concesión de la línea, de acuerdo con el artículo 38 de la ley de FC de 1877. Del articulado se pueden destacar los siguientes puntos introducidos por los diputados y senadores: La finalización de la línea podía ser en Tortosa o Sant Carles de la Rápita (art. 1); el plazo de construcción continuaba siendo de 4 años para toda la línea (art. 3); se mantenía la subvención otorgada en su momento, con excepción de la cantidad librada al anterior concesionario. El importe pendiente era de 5.715.329,93 PTA (art. 4); el concesionario se tenía que hacer cargo de la explotación de la sección en funcionamiento (La Puebla de Híjar-Alcañiz) (art. 5).

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

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

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

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

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

El Estado, con la escasez de recursos que había en los presupuestos anuales después del desastre de

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

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

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

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

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

Conclusión

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

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

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

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

Cronología.

- 1863: Se crea en Alcañiz una Junta de Ferrocarriles, complementaria a la de Carreteras existente desde 1841.
- 1865: Inicio de las obras del FC Zaragoza-Escatrón y ramal de Val de Zafán a Gargallo.
- 1873: Primera iniciativa legislativa para conseguir una línea férrea entre Aragón y el Mediterráneo. Al igual que la presentada en 1866 no prospera.
- 1877: Aprobación de la Ley General de FC. Sólo incluye el FC Alcañiz-Reus-Tarragona.
- 1879: El FC a Escatrón llega hasta la Val de Zafán (La Puebla de Híjar), a sólo 32 km de Alcañiz. Se solicita el estudio de una línea entre Alcañiz y Sant Carles de la Rápita.
- 1880: Las Cortes aprueban una ley para la concesión del FC de Val de Zafán a Sant Carles.

- 1882: Se otorga la concesión del FC a la Sociedad General de Obras Públicas.
- 1884: La concesión es traspasada a la Compañía de los Ferrocarriles de Valdezafán a San Carlos de la Rápita.
- 1885: Inicio del expediente de caducidad de la concesión por no haberse iniciado las obras.
- 1886: El Gobierno concede la primera prórroga para la construcción del FC.
- 1887: Entran nuevos accionistas en el capital de la Compañía, que cambian el nombre por el de Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo.
- 1889: Segunda prórroga para la construcción del FC. Emisión de obligaciones.
- 1890: Pleito contra la Banque d'Escompte de Paris por la emisión de obligaciones. Tercera prórroga para la construcción del FC.
- 1891: Los tribunales dan la razón a la Compañía, que recibe el dinero de las obligaciones.
- 1893: Nuevo pleito con obligacionistas, en este caso en Inglaterra.
- 1894: Cuarta prórroga para la construcción del FC.
- 1895: Inauguración de la primera sección: La Puebla de Híjar-Alcañiz.
- 1897: Presentación de suspensión de pagos por la Compañía.
- 1898: Se interrumpe la circulación de trenes en la sección abierta al tráfico.
- 1899: El Estado se incauta de explotación de la línea y se restablece el servicio ferroviario. Surge la alternativa para llevar el FC hasta Reus y Tarragona.
- 1902: Ley autorizando al Gobierno para volver a subastar la concesión.
- 1905: Primera y segunda subastas de la concesión. Quedan desiertas.
- 1906: Tercera subasta, que también queda desierta. El Estado se incauta de la concesión.

Bibliografía:

Libros:

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

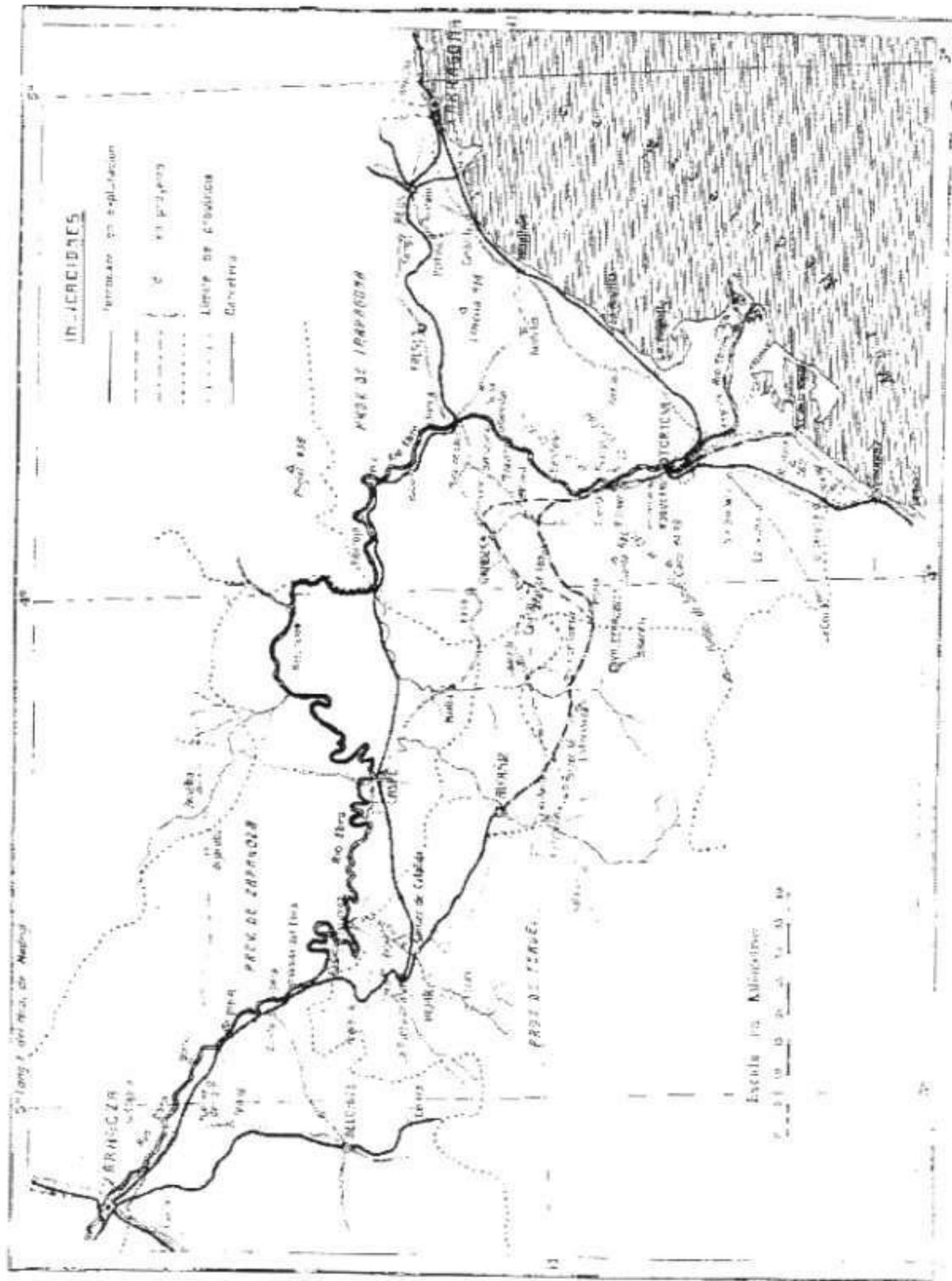
Revistas y publicaciones periódicas.

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

Abreviaturas:

- DSC-CD Diario de sesiones de las Cortes: Congreso de los Diputados.
- FC Ferrocarriles
- GCH Gaceta de los Caminos de Hierro
- GM Gaceta de Madrid

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



Mapa de la zona con las variantes estudiadas de trazado.