

La construcció i explotació del Ferrocarril de la Vall de Safan a Sant Carles de la Ràpita entre 1923 i 1931.

Josep Antoni Moreno i Guallar¹

RESUM: En anteriors congressos d'Història Ferroviària es va descriure part de la història del ferrocarril de Sant Carles de la Ràpita a la Pobla d'Híjar, també anomenat de la Vall de Safan, des de la seva gestació a finals del segle XIX fins a la represa de les obres per l'Estat espanyol després de la fallida de l'empresa concessionària i el rescat anticipat del ferrocarril a principis del segle XX. L'any 1923 marca un punt d'inflexió en la història d'aquest ferrocarril per dos fets, la licitació d'obres després de gairebé 30 anys de paralització en la seva construcció i l'establiment de la Dictadura de Primo de Rivera, que impulsarà substancialment la realització d'aquest i d'altres ferrocarrils en projecte. La caiguda del règim dictatorial i l'arribada de la II República van provocar un alentiment en el ritme d'execució dels treballs sense arribar a la paralització, com sí va passar amb altres línies ferroviàries en construcció.

PARAULES CLAU: Ferrocarrils, Catalunya, Aragó, Terres de l'Ebre

CODIS JEL: H54, L92, N74, R49

RESUMEN: En anteriores congresos de Historia Ferroviaria se describió parte de la historia del ferrocarril de Sant Carles de la Ràpita a la Puebla de Híjar, también denominado de la Val de Zafán, desde su gestación a finales del siglo XIX hasta la reanudación de las obras por el Estado español después de la quiebra de la empresa concesionaria y el rescate anticipado del ferrocarril a principios del siglo XX. El año 1923 marca un punto de inflexión en la historia de este ferrocarril por dos hechos, la licitación de obras después de casi 30 años de paralización en su construcción y el establecimiento de la Dictadura de Primo de Rivera, que impulsará sustancialmente la realización de este y otros ferrocarriles en proyecto. La caída del régimen dictatorial y la llegada de la II República provocaron una ralentización en el ritmo de ejecución de los trabajos sin llegar a la paralización, como sí ocurrió con otras líneas ferroviarias en construcción.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarriles, Cataluña, Aragón, Tierras del Ebro

CÓDIGOS JEL: H54, L92, N74, R49

ABSTRACT: In previous conferences on Railway History, part of the history of the railway from Sant Carles de la Ràpita to La Pobla d'Híjar, also called the Vall de Safan, was described, from its conception at the end of the 19th century to the resumption of works by the Spanish State after the bankruptcy of the concessionary company and the early rescue of the railway at the beginning of the 20th century. The year 1923 marks a turning point in the history of this railway due to two events, the bidding for works after almost 30 years of paralysis in its construction and the establishment of the Dictatorship of Primo de Rivera, which will substantially boost the realization of this and other planned railways. The fall of the dictatorial regime and the arrival of the Second Republic caused a slowdown in the pace of work execution without reaching a standstill, as happened with other railway lines under construction.

KEY WORDS: Railways, Catalonia, Aragon, Ebro Lands

JEL CODES: H54, L92, N74, R49

¹ Correu electrònic: josep.antoni.moreno@gmail.com

INTRODUCCIÓ; L'ESTAT DEL FERROCARRIL EL 1923

L'any 1923 marca una fita molt important en la història del Ferrocarril de la Vall de Safan a Sant Carles de la Ràpita, ja que es reprenen les obres de construcció del tram entre Alcanyís i Sant Carles paralitzades durant més de 28 anys. Els enginyers enquadrats a la Prefectura d'estudis i construcció de Ferrocarrils del NE d'Espanya, després de rebre l'encàrrec del ministre de Foment, van començar a elaborar a finals de l'any 1922 els projectes constructius dels trams pendents, permetent això que a primers d'any es publicués la licitació de dos petits trams a la sortida d'Alcanyís i Tortosa.¹

L'explotació del tram obert a la circulació entre la Pobla d'Hixar i Alcanyís, al Baix Aragó, gestionat per la Segona Divisió de Ferrocarrils del Ministeri de Foment amb seu a Barcelona,² no acabava de donar resultats positius. Les estadístiques de l'any 1922 ens informen que es van transportar 50.647 viatgers, reportant uns ingressos de 96.013,42 PTA, mentre que els ingressos per mercaderies van ser de 172.048,17 PTA com a producte de transportar 30.380 t. Sumant altres conceptes els ingressos totals van ser de 309.836,22 PTA mentre que les despeses van ser de 350.659,07 PTA. Per a cobrir aquest dèficit l'Estat va haver d'habilitar un crèdit de 40.000 PTA.³

1. LA IMPLANTACIÓ DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA – EL DIRECTORI MILITAR (1923-1925)

El 13 de setembre de 1923 el capità general de Catalunya, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja (II marquès d'Estella i VII de Sobremonte), declara l'Estat de Guerra al territori sota el seu comandament i demana a altres alts càrrecs militars que facin el mateix, proclamant les seves intencions per mitjà d'un Manifest adreçat a l'Exèrcit i al País.⁴ Davant d'aquest intent de cop d'estat, el govern va mantenir-se al seu lloc i va demanar al rei Alfons XIII que destituís als militars rebels, però el rei va cridar Primo de Rivera a Madrid. Aquest es presenta el dia 15 davant sa Majestat, la qual li encarrega la formació d'un govern constituït exclusivament per militars. Paral·lelament se suprimeixen les Corts (Congrés i Senat) i queda en suspens la Constitució de 1876.

El nou govern (autoanomenat Directori Militar) era format per vuit generals i un contraalmirall com a representants de les Regions Militars però restant Primo de Rivera com a ministre únic amb tots els poders. El 21 de desembre de 1923 es va fer una primera reorganització amb la intenció d'establir una estructura col·legiada de govern, possibilitant que els seus membres poguessin assumir competències ministerials. Així, la Subsecretaria de Foment va ser per a Pere Vives Vich, general del Cos d'Enginyers.⁵

En aquest període de tres mesos es van continuar aprovant projectes i licitant les seves obres. A finals d'octubre s'autoritzen els concursos per a l'execució dels trossos entre Xerta i el perfil 237 (al Baix Ebre)⁶ i entre la Vall de Redolmos i Valdealgorfa (al Baix Aragó).⁷ Però un dels objectius del Directori Militar era la revisió de l'actuació dels polítics anteriors i com que el ferrocarril va ser impulsat per alguns d'aquests hi havia la possibilitat de paraitzar la continuació de les obres. A tot això es va sumar que Tarragona va tornar a demanar el desviament de la línia cap aquesta capital.

¹ Els fets que van permetre desencallar la continuació de les obres es poden consultar a Moreno (2017).

² Torre (1922) Anuario de Ferrocarriles, pàg. 140.

³ Ferrocarriles (1923).

⁴ El text sencer es pot consultar al diari ABC núm. 6.457 edició del matí, 14/09/1923, pàg. 7-8.

⁵ Gaceta de Madrid núm. 356, 22/12/1923, pàg. 1340-1341 (4-5).

⁶ Autorització a Gaceta de Madrid núm. 295, 22/10/1923, pàg. 291 (3), licitació a Gaceta de Madrid núm. 310 annex núm. I, 06/11/1923, pàg. 348-349 (8-9) i adjudicació a Rafael Corbi Martínez a Gaceta de Madrid núm. 19, 19/01/1924, pàg. 327-328 (23-24).

⁷ Autorització a Gaceta de Madrid núm. 295, 22/10/1923, pàg. 291 (3), licitació a Gaceta de Madrid núm. 310 annex núm. I, 06/11/1923, pàg. 347-348 (7-8) i adjudicació a Antonio Duplá Aguilar a Gaceta de Madrid núm. 19, 19/01/1924, pàg. 328 (24).

Aquests fets van despertar les alarmes de les noves autoritats municipals del territori, les quals van convocar múltiples reunions i assemblees, sent especialment significatives les que es van fer a Alcanyís (23 de desembre de 1923) i a Tortosa (24 de febrer de 1924), a més de Gandesa i Vall-de-roures. Prèviament es va organitzar una expedició de representants municipals a la visita que va fer a Saragossa el rei Alfons XIII acompanyat pel dictador el 3 de desembre, amb l'objectiu de demanar-los la continuació de les obres segons el traçat original aprovat el 1882 (per Bot i Xerta). No van poder complir el seu objectiu, ja que malgrat havien obtingut l'autorització per a presentar davant les autoritats les seves demandes, la multitud que es va congregar davant el Palau va impedir que els representants poguessin accedir al mateix. No obstant això, van enviar un telegrama a la Casa Reial i van continuar recollint suports de les autoritats de Saragossa.⁸

Coincidint en el temps, els treballadors de les obres del ferrocarril a Xerta es declaren en vaga el 5 de febrer de 1924. Reclamaven el compliment de la jornada de 8 hores i un augment dels jornals. La mediació del delegat governatiu a Tortosa, el tinent coronel d'artilleria Joaquín Bertet Rizo, aconseguí que el dia 7 els treballadors tornin a la feina.

Les gestions dels diferents representants municipals donen el seu fruit amb la visita a Tortosa del general Vives el 23 de març, acompanyat del director general d'Obres Públiques Antonio Faquinet Berini, l'enginyer cap de construcció de ferrocarrils Josep Maria Fuster Tomàs i l'enginyer encarregat dels projectes de la línia Telmo Lacasa Navarro. Després de mantenir una reunió amb les autoritats de la ciutat a la finca de la Vall del Marquès a Roquetes, propietat de Diego de León Nuñez-Robres, van visitar les obres del tram Roquetes-Aldover i posteriorment van continuar viatge cap Valljunquera, Alcanyís i la Pobla, on van agafar el tren Exprés de tornada a Madrid.

Al cap de dues setmanes, el subsecretari de Foment envia un telegrama a l'alcalde de Tortosa, Antonio Llorca Piñol, en que manifesta la voluntat de continuació de les obres en funció dels fons disponibles i que en futurs pressupostos es consignaran les quantitats necessàries per a la seva finalització. Aprofitant el pas del dictador per les comarques del Baix Ebre i el Montsià el 21 d'abril, la comitiva va ser rebuda a Sant Carles amb un gran rètol en que es deia "Volem el ferrocarril de la Vall de Safan a Sant Carles de la Ràpita", demanda que va ser reiterada pels representants locals que l'havien saludat anteriorment a l'Aldea.

Mentrestant, els enginyers no resten aturats i continuen elaborant projectes per a l'execució d'altres trams, centrant-se en el tros més complicat entre Horta de Sant Joan i Xerta. La importància dels treballs fa que es creïn dues brigades per al reconeixement topogràfic. La primera va partir des d'Horta a càrrec de l'enginyer Telmo Lacasa i l'ajudant d'Obres Públiques Ramón de Caso Suárez, mentre que l'altra estava dirigida per l'ajudant Ángel Torres Alcázar i el sobrestant Bienvenido Aparicio Sancho sortint de Xerta. Això ho explica el general Vives a una comissió que des d'Alcanyís i Vall-de-roures el visita a Madrid el 21 de maig. També els manifesta que el traçat entre Alcanyís i Horta estava totalment definit, fet que permetria licitar les obres a partir de l'aprovació del Pressupost de l'any 1924-25. Malgrat que aquest es va aprovar a finals de juny de 1924⁹ i que va incorporar una partida de més de 62 MPTA per a obres de ferrocarrils, les següents licitacions no es van anunciar fins al primer trimestre de 1925. Els trams adjudicats van ser els següents:

⁸ Correo de Tortosa núm. 470, 06/12/1923, pàg. 1.

⁹ Gaceta de Madrid núm. 183, 01/07/1924, pàg. 4-44.

TRAM	PRESSUPOST ADJUDICACIÓ (PTA)	ADJUDICATARI
Valldalgorfa/Valljunquera	3.587.000,00	Sociedad Vías y Riegos
Valljunquera/la Vall del Tormo	1.629.000,00	Sociedad Vías y Riegos
Enllaç amb FC Nord a Tortosa	344.998,00	Pedro Bendicho

Font: Elaboració pròpia

2. EL NOU RÈGIM FERROVIARI DE LA DICTADURA.

Des de 1918, el sistema ferroviari espanyol es trobava en crisi degut a diversos factors, com els increments de costos per la I Guerra Mundial, la implantació de la jornada de 8 hores diàries i l'aparició de nous mitjans de transport que, a poc a poc, li treien l'exclusiva en el desplaçament de persones i mercaderies.

Aquests fets van obligar a intervenir els diferents governs de l'època aplicant mesures que s'estimaven temporals mentre s'estudiava per l'Estat la manera de reorganitzar el sistema ferroviari. Així, a finals de 1918 el govern d'Álvaro de Figueroa Torres-Mendieta (comte de Romanones) aprova un increment general de tarifes del 15% per a totes les empreses ferroviàries.¹⁰ Però aquesta mesura va resultar insuficient i el 1920 el govern de Manuel Allendesalazar y Muñoz de Salazar va aprovar una reial ordre per a fer avançaments de diners a compte dels pressupostos de l'Estat a les companyies ferroviàries per a compensar els augments de salaris dels seus treballadors.¹¹

Atesa la complexitat de la situació i la manca d'acord entre els diferents interlocutors per a prendre solucions immediates, el govern de José Sánchez-Guerra va decretar el 15 de març de 1922 l'establiment d'un Consell Superior Ferroviari. El seu objectiu, segons el reial decret de creació, era la d'estudiar i proposar al Govern les resolucions que haguessin d'adoptar-se en relació als ferrocarrils de servei general i d'ús públic.¹²

Quan s'implanta la Dictadura, més d'un any després de l'establiment del Consell, aquest no havia proposat encara cap mesura. Davant d'això, el Directori Militar decideix crear als pocs dies d'haver-se constituït una ponència amb l'encàrrec d'estudiar i proposar solucions a l'anomenat "problema ferroviari". A primers de l'any 1924 aquesta ponència va presentar al Directori un informe amb unes conclusions en que segons les seves paraules resolien en conjunt i sense desatendre cap de les seves ramificacions el complex "problema ferroviari".

Amb la voluntat d'adoptar una solució global i duradora a aquest problema que afectava a amplis sectors de la societat, el Directori decideix el mes de gener de 1924 reformular el Consell Superior Ferroviari, modificant el nom pel de Consell Superior de Ferrocarrils i donant entrada a representants de les empreses ferroviàries, dels enginyers de camins, de mines, agrònoms i industrials, dels especialistes en matèria ferroviària, del Servei Militar de Ferrocarrils, dels usuaris i dels treballadors ferroviaris. Entre les seves competències es va incloure la regulació i inspecció de la gestió ferroviària de les empreses, l'estudi del nou règim ferroviari proposat i, en el moment de la seva aprovació, el control de la seva implantació.¹³

El nou règim ferroviari va ser promulgat per reial Decret el 12 de juliol de 1924.¹⁴ Al seu preàmbul s'especificava que aquesta nova organització no es volia imposar a les empreses ferroviàries sinó que se les deixava en completa llibertat per a acollir-se als seus beneficis. A la seva Base primera es determinaven els fonaments de la nova política ferroviària, que eren:

¹⁰ Gaceta de Madrid núm. 361, 27/12/1918, pàg. 1.085-1.086 (5-6).

¹¹ Gaceta de Madrid núm. 84, 24/03/1920, pàg. 1.076-1.077 (2-3).

¹² Gaceta de Madrid núm. 75, 16/03/1922, pàg. 1.127-1.128 (7-8).

¹³ Gaceta de Madrid núm. 31, 31/01/1924, pàg. 530-532 (2-4).

¹⁴ Gaceta de Madrid núm. 195, 13/07/1924, pàg. 298-318 (2-21).

- La intervenció de l'Estat a l'explotació dels ferrocarrils mitjançant auxilis a les empreses, respectant la seva gestió autònoma en tot allò que no s'oposés a les normes establertes als altres articles.
- La realització d'una proposta d'agrupació de línies ferroviàries per a ajustar-les als interessos estatals i les exigències geogràfico-comercials del trànsit.
- L'aportació de capitals de l'Estat per a l'adquisició de material mòbil i l'execució d'obres de millora.
- La construcció per l'Estat de les noves línies ferroviàries.
- La determinació exacta de les dates de reversió de les concessions ferroviàries.
- La prohibició d'establiment de noves càrregues hipotecàries ni altres obligacions financeres per part de les empreses ferroviàries.

A la Base quarta es creava la Caixa Ferroviària de l'Estat, amb la qual es pretenia finançar aquest nou règim. Els seus fons provindrien principalment de la creació del "Deute Ferroviari Especial de l'Estat", els quals es repartirien en dos comptes, un per a la millora i ampliació de las línies existents i l'altre per a la construcció de nous ferrocarrils. Amb aquesta fórmula les obres de les noves línies es podrien licitar en qualsevol moment i no s'hauria d'esperar a les consignacions anuals dels pressupostos de l'Estat.

Per a aprofitar aquest fet el Directori va encarregar al Consell l'estudi d'un avantprojecte de Pla general de Ferrocarrils per a la construcció de noves línies, sotmetent-lo a informació pública.¹⁵ En aquest es van incloure dues línies afluent al ferrocarril. Com a línia d'interès estatal la de Lleida a Terol per Casp (273 km) i com a ferrocarril local el de Lécera a la Pobla d'Hixar (27 km).

3. LA CONSOLIDACIÓ DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA – EL DIRECTORI CIVIL

Malgrat que el Directori Militar es proposava en el seu inici que la seva durada fos breu, es va anar perllongant en el temps. Una vegada aconseguits els seus objectius militars amb la pacificació del Marroc i per tal de continuar mantenint el règim dictatorial, a finals de desembre de 1925 es va substituir el govern compost per militars per un altre integrat per personal civil sota la direcció de Primo de Rivera. En el nou gabinet la cartera de Foment va recaure en l'enginyer de camins Rafael Benjumea Burín, nomenat el 1921 pel rei Alfons XIII Comte de Guadalhorce per haver dirigit les obres d'aprofitament hidràulic d'aquest riu. Com a director General d'Obres Públiques va continuar l'enginyer de camins Antonio Faquineto Berini.

En els primers mesos de 1926 es van treure a subhasta els trams del ferrocarril que restaven per iniciar les obres a la comarca del Matarranya, des de la Vall del Tormo fins al viaducte sobre el riu Algars. Els adjudicataris van ser els següents:

TRAM	PRESSUPOST ADJUDICACIÓ (PTA)	ADJUDICATARI
la Vall del Tormo/la Torre del Comte	2.445.000,00	Sociedad Portolés y Compañía
la Torre del Comte/Vall-de-roures	2.535.850,72	Francisco Martínez Navarro
Vall-de-roures/Pont riu Algars	1.341.349,99	Manuel María Zulaica y Arezaga

Font: Elaboració pròpia

No es va licitar cap obra a la part baixa de l'Ebre ja que des del moment en que es van reprendre els estudis de la línia els enginyers van plantejar aprofitar part del traçat de la línia Tarragona-València entre Tortosa i l'Aldea per a fer circular els trens cap a la Ràpita, però aquesta proposta era diferent al projecte original aprovat el 1882 i no acabava de trobar el suport necessari per a realitzar-se.

¹⁵ Gaceta de Madrid núm. 72, 13/03/1925, pàg. 1.321-1.322 (21-22).

Paral·lelament, la tramitació de l'avantprojecte de Pla general de Ferrocarrils avançava molt lentament, per la qual cosa des del Directori Civil es va proposar l'execució d'unes quantes línies considerades fonamentals per a la consolidació de la xarxa ferroviària. Amb el nom de Pla preferent de ferrocarrils d'urgent construcció, es va aprovar el febrer de 1926 mitjançant un Reial Decret-Ilei.¹⁶ Entre les 17 línies previstes estava la de Lleida a Terol per Casp amb enllaç amb el nostre ferrocarril a Alcanyís.¹⁷ El tram entre Terol i Alcanyís ja disposava d'un avantprojecte elaborat l'any 1923 pels enginyers de camins Fernando Hué de la Barrera i Bartolomé Estevan Mata. Aquest darrer enginyer també va redactar l'avantprojecte del tram Alcanyís-Casp el 1924.

4. LA CREACIÓ DE L'ENS ESTATAL “EXPLOTACIÓ DE FERROCARRILS PER L'ESTAT (EFE)”

El previsible augment de línies ferroviàries explotades per l'Estat, tant per renúncia dels seus concessionaris com per l'acabament de les noves infraestructures en construcció, va propiciar la creació d'una prefectura específica dins de l'organigrama del Ministeri de Foment per a la gestió de les línies ferroviàries públiques. Depenent de la Direcció General de Ferrocarrils i Tramvies, va rebre el nom de Prefectura d'Explotació de Ferrocarrils per l'Estat (EFE).¹⁸ El Directori Civil va aprofitar la promulgació d'un Reial Decret-Ilei sobre l'assignació dels fons de la Caixa Ferroviària per a crear aquest organisme, que es finançaria amb aquests fons i no amb els dels Pressupostos de l'Estat com fins llavors.¹⁹

Les línies gestionades per l'Estat en aquell moment i que va assumir el nou ens van ser les següents:

LÍNIA	AMPLE DE VIA	DATA D'ADSCRIPCIÓ A L'ESTAT
la Pobla d'Hixar-Alcanyís	Ibèric	01/09/1900
Gasteiz/Vitoria-Oñati/Mekolalde	Mètric	03/10/1903
Àvila-Salamanca	Ibèric	24/08/1908
Betanzos-Ferrol*	Ibèric	01/05/1913
Traslaviña-Castro Urdiales	Mètric	16/07/1922
Ripoll-Puigcerdà*	Ibèric	22/10/1922
Lleida-Balaguer*	Ibèric	01/02/1924

*Línies construïdes directament per l'Estat. La data d'adscripció és la d'inauguració.

Font: Elaboració pròpia

Els principals càrrecs d'EFE amb comandament sobre el ferrocarril quan es va constituir aquest organisme van ser:²⁰

- Enginyer en cap d'EFE: José de Roda López (enginyer de camins)
- Cap de Material i Tracció d'EFE: Carlos Estibaus Echanove (enginyer mecànic)
- Cap de tots els Serveis de la línia: Javier de Salas Milans (enginyer de camins)
- Cap de Material i Tracció de la línia: Ángel Rodríguez Ruiz (enginyer mecànic)
- Cap de Moviment: Felipe Pérez Campí
- Sots cap de Serveis Tècnics: Domingo Espada Perdiguer (ajudant d'obres públiques)
- Inspector d'Explotació: Leandro de la Cerda Torremadé
- Cap de Taller d'Alcanyís: Antonio Arcusa Calatayud
- Cap d'Estació d'Alcanyís: Pedro Artal Ríos

¹⁶ Gaceta de Madrid núm. 65, 06/03/1925, pàg. 1.242-1.243 (2-3).

¹⁷ Més informació sobre el Pla preferent de ferrocarrils d'urgent construcció a Olaizola (2006).

¹⁸ Una aproximació a la història d'aquest organisme a Palou (1991).

¹⁹ Gaceta de Madrid núm. 191, 10/07/1926, pàg. 218-219 (2-3).

²⁰ Torre (1927) Anuario de Ferrocarriles, pàg. 150.

La majoria dels nous càrrecs d'EFE provenien de les 4 Divisions Tècniques i Administratives de Ferrocarrils que disposava el Ministeri de Foment, dues d'elles radicades a Madrid i les altres dues a Barcelona i Màlaga respectivament.

Amb la nova organització i els fons de la Caixa Ferroviària es van emprendre una sèrie de millores en la infraestructura per a permetre la circulació dels trens en condicions de major seguretat i comoditat per als viatgers. Així, l'any 1926 es va aprovar el projecte per a la construcció d'un nou moll de mercaderies i el cobriment de l'andana a l'estació d'Alcanyís, l'any 1927 es va projectar el reforç i la renovació de la via entre la Pobla i Alcanyís i l'any següent es va planificar la substitució del pont de 52 m sobre el riu Martín a Samper de Calanda, el qual es va fer construint tres arcs de formigó i deixant en el seu interior l'estructura del pont metàl·lic existent. Per a la modernització del material mòbil es va convocar un concurs per al subministrament d'automotors,²¹ però malgrat es va ampliar el termini per a la presentació de propostes no es va arribar a adjudicar.

També en aquests anys es van modernitzar i ampliar els equipaments del taller d'Alcanyís, fet que va permetre realitzar grans reparacions a algunes locomotores d'altres línies d'EFE i també la construcció de diversos automotors a partir dels bastidors de camions que va adquirir el cap de taller, Antonio Arcusa.²²

Totes aquestes actuacions van permetre augmentar el nombre de trens diaris en circulació, passant dels dos combois per sentit i dia que es mantenien des de la inauguració de la línia el 1895 a tres per sentit i dia, sent un d'ells directe entre la Pobla i Alcanyís.

5. LA REORGANITZACIÓ DE LES PREFECTURES D'ESTUDIS I CONSTRUCCIONS DE FERROCARRILS I L'IMPULS A LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ

En el moment de promulgació del Pla preferent de ferrocarrils d'urgent construcció existien tres Prefectures d'estudis i construccions de ferrocarrils, encarregades de l'execució de les següents línies:

PREFECTURES D'ESTUDIS I CONSTRUCCIÓ (1926)	LÍNIES
Nord-est	Zuera-Canfranc
	Lleida-Sent Gironç
	Ripoll-Puigcerdà
	Alcanyís-la Ràpita
Nord-oest	Àvila-Peñaranda
	Ferrol-Xixón
Centre i Sud	Puertollano-La Carolina
	Àguilas-Cartagena
	Fortuna-Caravaca

Font: Elaboració pròpia

L'aprovació del Pla, que implicava la construcció de 17 línies, havia de comportar necessàriament l'ampliació dels recursos tècnics i materials per a poder realitzar primer els projectes constructius i posteriorment el seguiment de les obres en execució. Per això es va passar de tres a cinc prefectures a principis de 1927,²³ però al cap d'un any es va haver d'ampliar a una més degut a la sobrecàrrega de la resta.²⁴ Les línies finalment assignades a cada prefectura es poden veure a la taula següent:

²¹ Gaceta de Madrid núm. 52, 21/02/1927, pàg. 1.096 (2).

²² El detall dels automotors construïts a Aranguren (1992).

²³ Gaceta de Madrid núm. 8, 08/01/1927, pàg. 200-201 (16-17).

²⁴ Gaceta de Madrid núm. 70, 10/03/1928, pàg. 1.571 (3).

PREFECTURES D'ESTUDIS I CONSTRUCCIÓ (1928)	LÍNIES ASSIGNADES
Primera	Zuera-Canfranc
	Lleida-Sent Gironç
	Ripoll-Puigcerdà
	Alcanyís-la Ràpita
	Iruña/Pamplona-Alduides
	Lleida-Alcanyís
Segona	Sòria-Castejón de Ebro
	Madrid-Burgos
	Madrid (circumval·lació)
Tercera	Ferrol-Xixón
	Zamora-A Corunha
	Betanzos-enllaç FC Zamora-A Corunha
	Ramals d'enllaç de la Base Naval de Ferrol
Quarta	Jerez-Villamartín-Olvera (Almargen)
	Toledo-Bargas
	Huelva-Ayamonte
	Màlaga-Algesires
	Talavera-Villanueva
	Plasència-frontera portuguesa
	Cordova-Puertollano
Cinquena	Fortuna-Caravaca
	Totana-la Pinilla
	Àguilas-Cartagena
	Alacant-Alcoi
	Puertollano-La Carolina
	Baeza-Albacete
Sisena	Conca-Utiel
	Albacete-Utiel
	Terol-Utiel
	Terol-Alcanyís

Font: Elaboració pròpia

Amb els equips tècnics consolidats les redaccions de projectes avancen ràpidament i així es poden licitar la resta de trams entre Alcanyís i Tortosa, a més d'algunes obres més complicades com el viaducte sobre el riu Matarranya. A la zona del Delta de l'Ebre es licita el tram entre Amposta i la Ràpita, ja que la resta fins a Tortosa va quedar pendent de l'acord amb la Companyia de Camins de Ferro del Nord per solapar-se el recorregut entre Vinallop i Tortosa. Les obres a subhasta a partir de 1927 van ser les següents:

TRAM	PRESSUPOST ADJUDICACIÓ (PTA)	ADJUDICATARI
Pont riu Algars/Horta de Sant Joan	1.314.444,20	Andrés Ereño y Dañobeitia
Horta de Sant Joan/Xerta	20.900.000,00	Sociedad Portolés y Compañía
Pont viaducte sobre el riu Matarranya	275.811,45	Sociedad Ereña y Compañía, SL
Trams de formigó als trossos 1r i 2n	94.998,00	Antonio Baxeras Font
Amposta/St. Carles	631.419,67	Antonio Vilalta Giménez

Font: Elaboració pròpia

L'acabament dels primers trams des d'Alcanyís i Tortosa va permetre licitar la posada de la via des de les dues ciutats. Les subhastes realitzades per al subministrament de material van donar els següents resultats:

SUPERSTRUCTURA	PRESSUPOST ADJUDICACIÓ (PTA)	ADJUDICATARI
Alcanyís/riu Algars: balast	545.000,00	Enrique Moya Rodríguez
Alcanyís/Valljunquera: travesses	494.970,00	José Español Benosa
Alcanyís/Valljunquera: carrils, brides i plaques	1.224.823,75	Siderúrgica del Mediterráneo, SA
Alcanyís/Valljunquera: cargols i tirafons	170.000,00	Miguel Espada Perdiguier
Alcanyís/Valljunquera: canvis, discs i creuaments	50.000,00	Talleres de Cadagua
Xerta/Enllaç Cia Nord Tortosa: balast	379.145,00	José Montagut Vinaixa
Xerta/Enllaç Cia Nord Tortosa: travesses	305.680,00	SA Maderas Coll Viader
Xerta/Enllaç Cia Nord Tortosa: carrils, brides i plaques	713.352,79	Siderúrgica del Mediterráneo, SA
Xerta/Enllaç Cia Nord Tortosa: cargols i tirafons	102.000,00	Unión Metalúrgica, SA
Xerta/Enllaç Cia Nord Tortosa: canvis, discs i creuaments	60.000,00	Jemein, Errazti y Zenitagoya

Font: Elaboració pròpia

A principis de 1929 es produeix la mort de l'enginyer cap de la Primera Prefectura d'Estudis i Construccions de Ferrocarrils Josep Maria Fuster i Tomàs, que a més de dirigir la construcció dels ferrocarrils Transpirinencs de Ripoll a Puigcerdà, Lleida a Sent Gironç i Zuera a Canfranc va ser el supervisor dels projectes de la línia que elaborava el seu ajudant Telmo Lacasa Navarro. Aquest el va succeir a la Prefectura, restant com a encarregat de la gestió dels projectes i obres de construcció del ferrocarril l'enginyer de camins Carlos Fesser Fernández.

5. ALGUNS PROJECTES SINGULARS: L'ESTACIÓ DE CRETES/QUERETES, EL RAMAL DE GANDESA, EL PERLLONGAMENT A VINARÒS I L'ESTACIÓ MONUMENTAL DE TORTOSA

Entre les múltiples propostes que es van arribar a estudiar en aquest període pels enginyers encarregats de la línia s'ha volgut descriure quatre per la seva singularitat. La primera fa referència al projecte i construcció de l'estació de Cretes/Queretes, situada entre les de Vall-de-roures i la d'Arnes-Lledó a la comarca del Matarranya. En el projecte constructiu aprovat el 1882 elaborat per Hermenegildo Gorría Royán només es preveia una única estació amb el nom de Vall-de-roures/Cretes-Queretes al cim de la divisòria entre les valls del Matarranya i l'Algars. S'estimava que aquesta estació constituïria el node principal de tota la comarca, com a lloc de confluència d'aquestes poblacions i d'altres tan importants com Beseit.

Quan els enginyers de l'Estat Fuster i Lacasa recuperen el projecte de Gorría i fan el replanteig d'aquesta secció la primavera de 1926 mantenen substancialment el recorregut aprovat el segle passat, que preveia que el traçat passés a 1.200 m per davant del nucli urbà de Cretes/Queretes. Avançant-se a una eventual demanda per a la construcció d'una estació pel fet de passar la via molt a la vora del nucli urbà del municipi, els enginyers van projectar un tram de gairebé 500 m en recta i en horitzontal

al seu pas pel terme municipal. En sortir a licitació la construcció d'aquest tros, les demandes d'execució de l'estació es van manifestar amb més força. Intervé llavors el torero fill de Cretes/Queretes Nicanor Vilalta i Serres (més conegut com a Nicanor Villalta), que després de diverses gestions davant les autoritats del Directori Civil a Madrid va aconseguir, segons la premsa, incloure la construcció de l'esplanació de l'estació.²⁵ Amb l'inici de les obres el 1927, els encarregats dels treballs confirmen la seva construcció.²⁶

Un altre projecte estudiat en aquest període va ser la construcció d'un ramal cap a Gandesa. La intenció era, no només donar servei a la capital de la Terra Alta, sinó també continuar la línia fins a Tarragona. Ja fos amb un ramal fins a Móra la Nova i després utilitzar la línia dels Directes o bé amb un traçat paral·lel a la costa. En el projecte original de 1882 es va estudiar fer passar la línia per Gandesa, però de l'estudi d'alternatives es va descartar aquest recorregut tant per l'allargament de la línia en 18 km respecte el traçat per Horta i Prat de Comte com per la necessitat de construir rampes del 3%, que complicarien molt l'explotació. Quan es proposa la reanudació de les obres el 1922, el diputat Joan Caballé i Goyeneche aconseguí incloure l'estudi d'un ramal de Gandesa a Tarragona.²⁷ Malgrat que aquest ramal estava recolzat per les forces vives de la capital provincial, l'únic que es va aconseguir és que els enginyers fessin alguns estudis²⁸ i que el traçat a Bot es construís preveient que aquesta estació seria el punt de sortida del ramal a Gandesa. No es va fer cap obra en aquest període ni tampoc en els anys posteriors.

Durant el final del segle XIX i principis del segle XX es van plantejar diversos projectes de ferrocarrils que des de l'interior de l'Aragó acabessin a Vinaròs, ciutat que disposava d'un moll per a l'embarcament de mercaderies des de 1875. Amb la proposta de represa de les obres del ferrocarril el 1922 i davant del fet que el port de la Ràpita no disposava d'instal·lacions, es reprèn la idea que Vinaròs pogués ser el port d'Aragó a la Mediterrània amb el perllongament del ferrocarril. Primerament s'intenta incloure aquest ramal en el Pla de ferrocarrils en estudi el 1924²⁹ i com que les gestions no fructifiquen, s'aconsegueix convèncer a destacats enginyers de camins com Juan Pérez-San Millán Miquel-Polo (marquès de Benicarló) i Mauro Serret Mirete per a que intercedeixin davant les autoritats, iniciant-se els treballs de replanteig.³⁰ Tot això culmina el 1929, quan se celebra una assemblea a Vinaròs amb la presència d'aquests enginyers i altres representants del territori, on s'anuncia que l'Estat iniciarà els treballs de redacció del projecte constructiu.³¹ Es realitzen estudis el 1930, el 1932 i el 1935 per l'enginyer Carlos Fesser, que son esmenats pel Consell d'Obres Públiques. El darrer, elaborat per l'enginyer Mariano Cortés Quijada el 1936, no va poder ser validat per l'inici de la Guerra 1936-1939. A la postguerra no es va iniciar cap obra en aquest tram i el perllongament va caure en l'oblit.

L'any 1927 es va aconseguir que les obres de tots els trams entre Alcanyís i Tortosa s'haguessin adjudicat o estiguessin en obres. Coincidint amb aquest fet, el Ple de l'Ajuntament de Tortosa del 10 de desembre, presidit per l'alcalde Joaquín Bau Nolla, va nomenar fills adoptius de la ciutat al dictador Primo de Rivera, al ministre de Foment Comte de Guadalhorce, al director General de Ferrocarrils Antonio Faquineto, l'enginyer cap de la Prefectura d'estudis i construcció de ferrocarrils Josep Maria Fuster, l'enginyer del ferrocarril Telmo Lacasa i l'ajudant d'Obres Públiques Ángel Torres. Al sobrestant Bienvenido Aparicio només se li va agrair la seva feina.³² Al cap d'una setmana d'aquest anunci, es publica la notícia que l'Estat ha decidit la construcció d'una estació monumental

²⁵ Diari de Tarragona any 73 núm. 150, 02/07/1926, pàg. 4.

²⁶ Correo de Tortosa any 6 núm. 1.347, 22/01/1927, pàg. 4.

²⁷ Moreno (2017), pàg. 18.

²⁸ La Vanguardia any 46 núm. 19.687, 25/03/1927, pàg. 26.

²⁹ Correo de Tortosa any 3 núm. 655, 29/07/1924, pàg. 2.

³⁰ Correo de Tortosa any 6 núm. 1.939, 07/11/1927, pàg. 1.

³¹ Correo de Tortosa any 8 núm. 2.672, 17/12/1929, pàg. 2.

³² Correo de Tortosa any 6 núm. 1.970, 13/12/1927, pàg. 2.

a Tortosa amb un cost de 8 MPTA.³³ Com que a la ciutat també hi ha una estació de la Companyia del Nord, s'inicien converses a tres bandes per a reorganitzar tots els equipaments ferroviaris de la ciutat, arribant-se a un acord el 1928 que preveia el trasllat de la zona de mercaderies i els dipòsits de locomotores a l'altra banda de l'Ebre. Els treballs tècnics continuen durant tot l'any 1929, i per a mostrar els avenços es pinta una aquarel·la de la nova estació dedicada per l'enginyer Telmo Lacasa a l'alcalde Joaquin Bau, que és exposada als magatzems "El Ebro" causant gran sensació.³⁴ A principis de 1930 s'informa que només resta incloure la part corresponent a calefacció i enllumenat per a fer la subhasta de les obres. Les noves circumstàncies polítiques sorgides amb la caiguda del Dictador van fer que no s'aprovés cap projecte nou ni que s'iniciés cap obra nova. Així, l'estació monumental de Tortosa va quedar com un altre projecte més sense realitzar.

EPÍLEG. LA CAIGUDA DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA I LA PROCLAMACIÓ DE LA SEGONA REPÚBLICA

Amb els anys la Dictadura va anar perdent suports i a principis de 1930 el rei Alfons XIII va destituir Primo de Rivera, nomenant en el seu lloc al general Dámaso Berenguer Fusté, que era el cap de la casa militar del rei. El seu govern va voler tornar a la legalitat constitucional revisant algunes de les polítiques adoptades pels Directoris els anys anteriors. Sobre ferrocarrils, es va reorganitzar el Consell Superior de Ferrocarrils³⁵ i es va limitar el crèdit per a noves línies per al segon semestre de l'any.³⁶ Consegüentment no es van licitar noves obres de construcció de ferrocarrils i solament es van continuar les ja iniciades però a un ritme més lent.³⁷

Amb l'abandonament del tron pel rei Alfons XII s'instaura la Segona República el 14 d'abril de 1931. Com a règim antagònic al precedent i inserit en un context mundial de crisi econòmica, el nou govern va procedir a la revisió de totes les actuacions de la Dictadura. Per a la majoria de ferrocarrils en construcció això va significar la paralització definitiva de les obres, sobretot per a aquells inclosos al Pla preferent de ferrocarrils d'urgent construcció. El ferrocarril de la Vall de Safan a Sant Carles de la Ràpita se'n va poder lliurar d'aquesta aturada en estar en execució abans de l'any 1923, però tot i així el ritme de les obres es va alentir. L'estat d'execució en aquestes dates era del 70% de la infraestructura (esplanacions, ponts i túnels) i del 15 % de la superestructura (estacions, carrils, travesses, etc.).

³³ Unión Patriótica any 4 núm. 175, 17/12/1927, pàg. 3.

³⁴ Correo de Tortosa any 8 núm. 2.648, 21/11/1929, pàg. 2.

³⁵ Gaceta de Madrid núm. 232, 20/08/1930, pàg. 1.136-1.137 (8-9).

³⁶ Gaceta de Madrid núm. 248, 05/09/1930, pàg. 1.370-1.370 (2-3).

³⁷ Olaizola (2006) pàg. 52.

BIBLIOGRAFÍA

- Aranguren Castro, Javier (1992), *Automotores españoles (1906-1991)*. Autoedició, Soto de Viñuelas.
- Ferrocarriles Explotados por el Estado (1923), *Línea de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita (Sección de la Puebla de Híjar a Alcañiz). Memoria Presentada a la Dirección General de Obras Públicas. Año 1922*. Tip. Industrias Gráficas, SA, Barcelona.
- Moreno i Guallar, Josep Antoni (2017), *La construcció del Ferrocarril de la Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1906 i 1923*. VII Congrés d'Història Ferroviària, València, <https://docutren.com/HistoriaFerroviaria/Valencia2017/pdf/Moreno1.pdf> (22/09/2023)
- Olaizola Elordi, Juan José (2006) El plan de ferrocarriles de urgente construcción de 1926, Revista de historia ferroviaria núm. 6, pàg. 39-104, Xixon.
- Palou i Sarroca, Miquel (1991) La Explotacion de Ferrocarriles por el Estado, revista Carril núm. 33, pàg. 3-13, Barcelona.
- Torre Rincón, Enrique de la (1922), *Anuario de Ferrocarriles Año XXX*. Madrid, <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/ca/viewer?id=933a97f7-540a-454e-96ca-a401fa6a7a88> (22/09/2023)
- Torre Rincón, Enrique de la (1927), *Anuario de Ferrocarriles Año XXXV*. Madrid, <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/ca/viewer?id=babba24d-1dd5-42f0-b3a0-663affb6c959> (22/09/2023)