

El ferrocarril económico Albacete-Orcera. Historia de un proyecto fallido.

Sergio Rodríguez Tauste

Ldo. Historia / Cronista oficial de la villa de Orcera

1. Introducción

En el año 2006 tuve la oportunidad de escribir en el programa de las fiestas en honor a Nuestra Señora de la Asunción de Orcera sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete-Orcera a partir de una referencia bibliográfica que había encontrado sobre este tema. Se trataba del artículo de Fuensanta Casado Moragón y Jacinto González Gómez publicado en el Congreso de Historia de Albacete en 1984. Dentro de su estudio sobre los proyectos de ferrocarril no ejecutados en la provincia de Albacete aparecía este curioso proyecto que no se llegó a materializar. Fruto de la casualidad, o no, había llegado a calar en la mentalidad colectiva de los orcereños una canción que comenzaba con *“Dicen que van a poner ferrocarril en Orcera...”* y a través de aquel pequeño estudio pretendía ver si había alguna relación entre ambos hechos.

Desde entonces hemos ido recuperando nuevas referencias documentales que nos han permitido arrojar más luz sobre este curioso episodio de la historia contemporánea de Orcera. De forma casual encontramos en el ámbito del coleccionismo unos estatutos de la sociedad que se constituyó en Barcelona para ejecutar el proyecto y un talón de cargo de la compra de una acción, lo que nos ha permitido poder ofrecer nuevos datos desconocidos hasta la fecha de este proyecto. También se ha consultado lo que se conserva del expediente del proyecto de la línea e incluso la escritura pública mediante la cual se constituyó la sociedad en Barcelona.

Aunque en España las primeras concesiones para la creación de líneas ferroviarias se remontan a 1830 con la licencia a Marcelino Calero Portocarrero de la línea Jerez-Puerto de Santa María, la inestabilidad política y las guerras carlistas retrasaron el inicio del ferrocarril hasta 1848 con la línea Barcelona-Mataró. Desde ese punto de partida, el desarrollo del ferrocarril en España

despegó a partir de la entrada en vigor de la Ley General de Ferrocarriles de 1855 hasta detenerse como consecuencia de la crisis económica de 1866, que en última instancia terminaría provocando la caída de Isabel II¹. Tortella llegó a identificar seis factores que afectaron a la política ferroviaria de España, factores que iban desde los desaciertos políticos en la política de incentivos a su desarrollo, las carencias de conocimiento especializado provocada por la falta de ingenieros de caminos, la escasez de capital para financiar las obras, el atraso económico, la compleja orografía y los conflictos internos como las guerras carlistas². La ley General de Ferrocarriles de 1855 supuso multiplicar por diez la red ferroviaria en diez años gracias, sobre todo, al capital privado que no siempre permitió generar beneficios como consecuencia de los factores expresados anteriormente. Los problemas de financiación permitieron la entrada de capital extranjero, especialmente de origen francés, lo que provocó incluso la rivalidad entre las compañías inversoras³.

El segundo impulso vino a partir de la Ley de 23 de noviembre de 1877 y su reglamento de 24 de mayo de 1878 que intentaba reconducir la situación del ferrocarril a través de la normalización de la red, la aparición del plan general ferroviario, la ampliación del acceso al transporte ferroviario e incentivando los proyectos a través de subvenciones y exenciones. En líneas generales las compañías que venían operando entraron en una vorágine especulativa que acabaron perjudicando tanto a los trazados como a los intereses del Estado. Por un lado, decayó la inversión en las líneas, los capitales extranjeros se fueron retirando y el sistema sufrió un déficit crónico que se prolongaría hasta comienzos del nuevo siglo⁴. Fuensanta Casado y Jacinto González llegaron a localizar hasta 28 proyectos de líneas de ferrocarril que no llegaron a ejecutarse

¹ CUÉLLAR VILLAR, D. (2007): "El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión a largo plazo". En POLO MURIEL, F. (Coord.): *Jornadas de Historia ferroviaria. 150 años del ferrocarril en Albacete (1855-2005)*. Albacete, Ayuntamiento de Albacete, pág. 14.

² TORTELLA CASARES, G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid, Tecnos, págs. 164-168.

³ CAMERON, R. E. (1971): *Francia y el desarrollo económico de Europa*. Madrid, Tecnos.

⁴ OLMEDO GAYA, A. (2001): "Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras". En FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (Ed.): *II Congreso de Historia ferroviaria. Aranjuez del 7 al 9 de febrero de 2011*. Recurso electrónico. Consultado online el 8 de mayo de 2023 en: <http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/comunicaciones.asp>

en la provincia de Albacete y entre las que se encontraba la de Albacete-Orcera⁵, el objeto de este trabajo.

2. El ferrocarril económico Albacete-Orcera.

La información que se conserva sobre este proyecto procede fundamentalmente del *Extracto de la Memoria descriptiva del proyecto de Albacete-Orcera*, de 1893 publicada en 1984 por Casado Moragón y González Gómez⁶ y del expediente de la concesión de la línea conservado en el Archivo General de la Administración⁷. Se trata de información complementaria porque la documentación utilizada por los primeros corresponde a la memoria descriptiva de la línea mientras que la documentación conservada en el Archivo General de la Administración corresponde al expediente administrativo de la concesión de la línea. Lamentablemente la documentación consultada en su día por Casado Moragón y González Gómez no ha sido posible localizarla en la biblioteca del Museo de Albacete por lo que no podemos profundizar en la memoria del proyecto más allá de lo que hicieron ellos en su día.

El ferrocarril económico de Albacete-Orcera correspondía una línea concedida a petición de un particular, Antonio Álvarez Peralta, en las condiciones que quedaron recogidas en la concesión publicada en la Gaceta de 1 de agosto de 1893⁸. Sobre el concesionario, médico barcelonés, lo encontramos también como titular de otras concesiones, como veremos más detalladamente al hablar de la Sociedad Ferrocarril Económico Albacete-Orcera. En el marco de esta investigación se ha realizado una consulta en el Archivo General de la Administración, ya que, en la concesión del ferrocarril, publicada en la Gaceta de Madrid en 1893, se indicaba que se construiría con arreglo al proyecto

⁵ CASADO MORAGON, M. F.; GONZALEZ GOMEZ, J. (1984): "Revisión de los proyectos de ferrocarriles no realizados en la provincia de Albacete". En PANADERO MOYA C; FUSTER RUIZ, F. (Coords.): *Congreso de Historia de Albacete*. Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses.

⁶ *Ibidem*

⁷ AGA. Obras Públicas, caja 24/18509, leg. 7, exp. s/n. La copia existente en la biblioteca del Museo de Albacete no se ha podido localizar para su consulta por lo que esta investigación se ha limitado al expediente conservado en el AGA.

⁸ En dicha publicación hay un error material al referirse al adjudicatario, ya que en el artículo 1º aparece denominado como Antonio Alonso Peralta y en el quinto como Antonio Álvarez Peralta, siendo este último el correcto.

presentado en el Ministerio de Fomento.⁹ En el Archivo de la Administración se ha conservado la documentación del expediente administrativo con el que Antonio Álvarez Peralta solicitó la concesión de la línea. Sin embargo, se trata de un documento breve, de unas 50 páginas, meramente administrativo en el que no se ha conservado la memoria descriptiva del proyecto ni ningún plano, nada sobre el proyecto de ingeniería o planimetría sobre el trazado. De alguno de estos documentos si hay menciones a la documentación que en su día presentó Antonio Álvarez Peralta en el momento de la solicitud en el ministerio de fomento y que no obran en el expediente conservado en la actualidad en el Archivo de la Administración. Sin embargo, parecen coincidir con los que consultaron en su día en la biblioteca del Museo de Albacete Casado Moragón y González Gómez¹⁰.

La petición de Antonio Álvarez Peralta tuvo entrada en el registro del Ministerio de Fomento el 2 de junio de 1892 aportando dos ejemplares compuestos de la siguiente documentación:

- Memoria descriptiva.
- Plano general.
- Carpeta con plano de detalle.
- Carpeta con perfil de Albacete a Bogarra.

El objeto de la concesión, tal y como ha indicado Cuéllar Villar, era principalmente la extracción de mercancías destacando los aprovechamientos forestales de la zona de las sierras de Alcaraz y Segura. La población que podía hacer uso de la infraestructura no justificaba una inversión de este tipo ya que incluyendo la capital (Albacete) encontramos una población directa de 54.819 habitantes a los que habría añadir los de los pueblos cercanos que se pudieran desplazar hasta las estaciones del trazado. Sin embargo, la línea podía tener muchas más posibilidades para el transporte de mercancías que iban desde los productos agrícolas a la madera. Desde Bogarra a Orcera destacaban los aprovechamientos forestales, aunque como se indica en la documentación del

⁹ Gaceta de Madrid, nº 217 de 5 de agosto de 1893, pág. 424. “[...] Artículo 3.º Se construirá con sujeción al proyecto presentado al Ministerio de Fomento y pendiente de aprobación, salvo aquellas modificaciones que el Gobierno de Su Majestad estime convenientes. [...]”.

¹⁰ AGA. Obras Públicas, caja 24/18509, leg. 7, exp. s/n.

expediente solo se había estudiado el perfil de la línea desde Albacete a Bogarra¹¹. Villaverde del Guadalimar y el Molino de Benatae eran puntos de acopio de madera para su transporte por vía fluvial por lo que también favorecería su transporte por ferrocarril hacia Albacete. Por otro lado, desde Albacete podrían venir otras mercancías como los cereales, el vino o patatas.

Población	Habitantes en 1900
Albacete	21.512
El Salobral	Sin datos
Peñas de San Pedro	2.973
Pozohondo	3.339
Alcadozo	1.439
Bogarra	1.866
Ayna	1.671
Liétor	2.905
Elche de la Sierra	4.027
Yeste	6.615
Fábricas de Riopar	2.755
Siles	3.172
Orcera	2.545

Población en 1900 de los municipios con estación dentro de la línea Albacete-Orcera.

Fuente: INE.

Entre el conjunto de documentos que componen el expediente, destaca uno de ellos, en el que se hace constar que el solicitante no aportaba toda la documentación requerida conforme a lo exigido en la Ley General de Ferrocarriles¹². Posteriormente el expediente recoge el borrador del Real Decreto de concesión de la línea y acto seguido una comunicación de 29 de

¹¹ *Ibidem*, fol. 2v.

¹² AGA. Obras Públicas, caja 24/18509, leg. 7, exp. s/n, fol. 2v: “[...] Debe, sin embargo, hacer constar, que el proyecto técnico de la línea presentado en este ministerio por el peticionario D. Antonio Álvarez Peralta, no consta de todos los planos y documentos que la ley general exige [...]”.

mayo de 1893 en la que Antonio Álvarez Peralta, debido a los intereses mineros en las Sierras de Alcaraz, Segura y Yeste, aportaba nuevos planos del trazado proponiendo modificaciones en el trazado¹³. Aquí hay un dato muy interesante y es que, debido a las nuevas circunstancias e intereses, el estudio del trazado fue cedido a otra sociedad de la cual formaba parte, la “Sociedad del proyectado ferrocarril económico de las Sierras de Alcaraz y Segura de Albacete y Villacarrillo” de Antonio Bureda y Palau. Para dicha modificación se depositó una garantía de 2.500 pesetas para cubrir los posibles daños durante el estudio del trazado¹⁴ y hasta el 18 de julio de 1893 no se solicitó la devolución del mismo.

El 18 de agosto de 1893 se remitió el proyecto al ingeniero jefe de la división de ferrocarriles de Madrid para su comprobación sobre el terreno¹⁵. A partir de ahí se le pierde el rastro a la memoria puesto que no se conserva el resguardo con el retorno al expediente, ni la memoria y la planimetría en la documentación custodiada en el Archivo General de la Administración, por lo que es probable que la documentación consultada en los años 80 por Casado Moragón y González Gómez fuera esta misma memoria que no llegó a retornar en su día al expediente permaneciendo en Albacete.

A la hora de calcular la longitud de la línea tenemos que tener en cuenta que no había ningún trazado planificado en el proyecto presentando en el Ministerio de Fomento, por lo que hemos tenido que hacer una estimación a partir de las actuales distancias por carretera. Si tenemos en cuenta el trazo de la línea de ferrocarril Baeza-Utiel vemos como no se aparta en exceso del trazado de la carretera N-322 por lo que se puede establecer una analogía similar para intentar esbozar el trazado de la línea Albacete-Orcera. En esta hipótesis hay que tener en cuenta el componente montañoso de la parte final de la línea. Para ello, si consideramos que el tramo de Elche de la Sierra a Yeste discurriría por un itinerario próximo al de las carreteras CM-412 y AB-508-509 pasando por Aldea de Pinilla y Molinicos, a partir de lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta que cualquier cálculo en este sentido es aproximado, podemos establecer un cuadro de distancias a partir de las estaciones previstas en el trazado de la línea.

¹³ *Ibidem*, fol. 6r-v.

¹⁴ *Ibidem*, fol. 7v-8r.

¹⁵ *Ibidem*, fol. 15r.

La primera estación era El Salobral, que en la actualidad es una pedanía de Albacete a poco más de 16 kilómetros de distancia, y era una población especializada en el cultivo de la patata. De ahí partiría el ferrocarril hasta Peñas de San Pedro a unos 19 kilómetros. El paisaje es el mismo, la llanura manchega, y los principales productos que podrían exportarse a través del ferrocarril eran agropecuarios. De Peñas de San Pedro la línea iría hasta Pozohondo, a unos 10 kilómetros, anejo de Peñas de San Pedro hasta 1833. La siguiente parada sería Alcadozo, a unos 10 kilómetros, que era otro antiguo anejo de Peñas de San Pedro. A partir de aquí empieza a cambiar el paisaje hacia la Sierra, así como la orografía que se hace más complicada para el trazado. La distancia del tramo aumenta considerablemente, hasta llegar a los 30 km de media entre las distintas estaciones propuestas, la distancia existente entre Alcadozo y Bogarra, la siguiente parada. Desde Bogarra la línea haría un quiebro por la Sierra hasta llegar a Ayna, a unos 20 kilómetros de distancia. A otros 20, se encontraría la siguiente parada, Liétor con el mismo paisaje de montaña que se iniciaba en Bogarra por lo que el principal aprovechamiento de la línea era dar salida a productos procedentes del aprovechamiento forestal y ganadero de la zona. Desde Liétor la línea partiría hasta Elche de la Sierra, posiblemente el núcleo de población más grande después de la capital. Aquí vuelve a cambiar parcialmente el paisaje combinándose el paisaje forestal con el agrario de cereal. Desde Elche de la Sierra la línea se dirigiría hasta Yeste, en una etapa que pasaba cerca de Molinicos y Fuente Higuera a lo largo de unos 45 kilómetros. Desde Yeste el trazado retrocedería de nuevo hacia Molinicos y Fuente Higuera para llegar a Fábricas de Riopar, donde además de los aprovechamientos forestales se buscaría dar salida a los productos metalúrgicos de las Fábricas de Riopar. Contaba esta etapa con unos 50 kilómetros aproximados si pensamos en un trazado similar al de la carretera existente en la actualidad. Desde allí la siguiente estación estaría en Siles, ya en la provincia de Jaén, a unos 25 kilómetros de distancia y en el que se combinaba el paisaje forestal con el agrario. La última parada sería Orcera a unos 20 kilómetros.

Estación	Distancia aproximada
Albacete	Punto de salida
El Salobral	16,5km

Peñas de San Pedro	19 km
Pozohondo	10 km
Alcaozo	10 km
Bogarra	30 km
Ayna	20 km
Liétor	20 km
Elche de la Sierra	20 km
Yeste	45 km
Fábricas de Riopar	50 km
Siles	25 km
Orcera	20 km
Distancia total	285,5 km

**Aproximación a las distancias entre estaciones
y estimación del trazado total de la línea Albacete-Orcera.**

Fuente: Elaboración propia.

En la memoria del proyecto, conservada en su día en el Museo de Albacete, se detallan los gastos e ingresos previstos en el proyecto y con el que Antonio Álvarez Peralta obtuvo la concesión de la línea¹⁶. Se estimaba un coste total de 8.222.008,26 pesetas sin que podamos conocer los criterios que arrojaron esa cifra y que claramente son insuficientes para un proyecto de esta envergadura. Si tomamos como referencia el coste de la línea Baeza-Utiel podemos extraer algunas conclusiones que nos permiten argumentar el desfase en los cálculos de lo recogido en el anteproyecto de Álvarez Peralta. La línea Baeza-Utiel contaba con un trazado de 366 km y finalmente se contemplaron 12 estaciones¹⁷, las mismas que las previstas en la línea Albacete-Orcera. Respecto al presupuesto hay que tener en cuenta que el incremento de los precios se mantuvo estable en torno al 2% hasta el intervalo de 1910-1920 cuando alcanzó el 7,8% aunque el pico más alto se registró entre 1915 y 1920 con un 11,18%

¹⁶ CASADO MORAGON, M. F.; GONZALEZ GOMEZ, J. (1984): "Revisión de los proyectos... *op.cit.*

¹⁷ HERNÁNDEZ R. (2007): *Las vías verdes de la comunitat valenciana*. Valencia, Carena Editors.

anual¹⁸. El presupuesto de la línea Baeza Utiel según lo recogido en el Plan del conde de Guadalhorce de 5 de marzo de 1926 ascendía inicialmente a 47.960.935,08 pesetas¹⁹, lo que indicaba un coste por kilómetro de 131.040 pesetas. Si este cálculo lo hacemos con los datos recogidos en la memoria de la línea Albacete-Orcera, con una distancia aproximada de 285,5 kilómetros, nos arroja un coste de 28.798,62 pesetas por kilómetro, sin haber tenido en cuenta el incremento de costes propio de la evolución del coste de la vida entre 1893 y 1926, y sin perder de vista que el cálculo del trazado Albacete-Orcera es estimativo por ausencia de información.

Concepto	Importe (ptas.)
Expropiación	200.740,00
Explanación	1.290.008,35
Obras de fábrica	551.477,02
Estaciones	209.485,01
Casillas	30.629,60
Material fijo de vía	3.740.000,00
Ídem de estaciones	17.800,00
Pasos a nivel y variaciones	8.950,00
Material móvil	1.255.650,00
Accesorios generales	94.480,54
Telégrafo eléctrico	72.332,50
Gastos administración, dirección e imprevistos (10%)	747.455,29
Total	8.222.008,26

Costes de la línea Albacete-Orcera desglosados por actuaciones.

Fuente: CASADO MORAGON, M. F.; GONZALEZ GOMEZ, J. (1984).

Como se puede apreciar en la comparativa de los presupuestos de gastos, las estimaciones de la línea Albacete-Orcera eran muy imprecisas. Con los

¹⁸ MALUQUER DE MOTES, J. (2013): *La inflación en España un índice de precios de consumo, 1830-2012*. Madrid. Banco de España, pág. 56.

¹⁹ Gaceta de Madrid, nº 44 de 13 de febrero de 1927, pág. 949. Real Decreto de 12 de febrero de 1927.

precios de la línea Baeza-Utiel, un trazado de 285,5 km²⁰ ofrecería un coste de 37.412.150,17 pesetas frente a los 8.222.008,26 del proyecto de Antonio Álvarez Peralta teniendo en cuenta que existían las mismas estaciones y sin perder de vista el alza de precios del trazado Baeza Utiel y de la imprecisión y más complejidad técnica que presentaba el Albacete-Orcera.

En cuanto a los ingresos por la explotación de la línea procedían principalmente de del transporte de pasajeros, de ganados y de mercancías ofreciendo unos ingresos diarios de 9.892,20 pesetas, que extrapolados al ejercicio anual ascendían a 3.610.653 pesetas.

Concepto	Importe (ptas.)
Pasajeros	5.286,82
Transporte de ganados	1.764,50
Mercancías	2.840,88
Total	9.892,20

Previsión de ingresos diarios de la línea Albacete-Orcera.

Fuente: CASADO MORAGON, M. F.; GONZALEZ GOMEZ, J. (1984).

Del total de ingresos anuales, de 3.610. 653 pesetas, el 53,44% procedían de la venta de billetes para pasajeros, lo cual parecía poco verosímil ya que el núcleo más grande de población, que era Elche de la Sierra, contaba con 4.027 habitantes en 1900 y la capital, Albacete, no llegaba a los 22.000. Tampoco tenía en cuenta respecto a los costes de transporte aquellos trayectos que no cubrieran el total del recorrido, sino que se apearan en alguna de las estaciones previstas, así como las posibles combinaciones en Albacete, único punto de la línea con posibilidad conectar con otros destinos.

En la documentación obrante en el expediente de concesión de la línea, Antonio Álvarez Peralta planteaba algunas modificaciones respecto al proyecto inicial, en concreto, la conexión con Villanueva de los Infantes a través de un

²⁰ Cálculo estimado de la distancia de la línea Albacete-Orcera.

ramal y la conexión desde Orcera con Villacarrillo y Úbeda²¹, lo que podría haber mejorado mucho las previsiones de rentabilidad de la línea.

3. La Sociedad “Ferrocarril Económico de Albacete a Orcera”

La Sociedad Ferrocarril Económico de Albacete a Orcera se constituyó por escritura pública ante el notario Ramón Mallá y Grané el 22 de enero de 1894²². Su sede radicaba en la calle Ángeles 1 de Barcelona, aunque contaba con una subdirección en Albacete. Tenía una vigencia prevista de 12 años que se irían prorrogando de 12 en 12 mientras tuviera validez la concesión de la línea, que según la publicación en la Gaceta de Madrid era de 99 años, y por tanto hasta 1992. De esta sociedad se han conservado algunos documentos como un pequeño librito con los estatutos y el reglamento y la escritura de constitución de la sociedad ante el notario Ramón Mallá y Grané²³.

En la escritura de constitución aparecen los promotores de la nueva empresa, entre los que destaca la figura del médico barcelonés Antonio Álvarez Peralta, titular de la concesión de la línea que aparece en la Gaceta de Madrid de 1893. Sobre su biografía hemos encontrado algunas referencias, que son escasas, para conocer el interés que la explotación de un ferrocarril provocó en un médico barcelonés. Nacido hacia 1829, era médico-cirujano residente en Barcelona y la primera referencia que encontramos sobre él procede de 1860 cuando aparece entre los suscriptores de periódicos médicos en favor de los heridos en la Guerra de África²⁴. Entre 1880 y 1881 consiguió la concesión de

²¹ AGA. Obras Públicas, caja 24/18509, leg. 7, exp. s/n, fols. 20v-21r: “[...] y atravesando su feraz campiña, las de las Peñas de San Pedro, Pozo Hondo, Alcaozo, Lietor, Ayna, y pasado el río Mundo, donde en su término municipal se establecerá la estación de Yeste, cabeza del partido judicial, y //21r/ de la que podrá servirse todos los pueblos de dicho partido y aquella parte de la Sierra; los cuales viven en un completo aislamiento, dirigiéndose desde este punto a las fábricas metalúrgicas de San Juan de Alcaraz, centro comercial de dichas Sierras y desde donde se propone la sociedad salga un ramal que termine en Villanueva de los Infantes de la provincia de Ciudad de Real, y de cuya importante población solo distará unos 20 kilómetros, ramal que ha de llevarles un gran elemento de vida a pueblos tan feraces y altamente agrícolas cual son los pueblos todos de dicho partido judicial. Y que dicho ramal atravesará en su casi totalidad desde las Fábricas de San Juan se dirija a las importantes poblaciones de Siles y Orcera, cabeza de partido judicial de la Sierra de Segura y primeros pueblos de la provincia de Jaén a donde terminará por hoy, para continuar después a terminar entre Úbeda y Villacarrillo en la línea de Linares a Almería [...]”.

²² ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento de la Sociedad Ferrocarril económico de Albacete a Orcera*. Barcelona, A. López Robert, impresor.

²³AHPC. Protocolo de Ramón Mallá y Grané. Escritura de 22 de enero de 1894.

²⁴ Gaceta de Madrid nº 76 de 16 de marzo de 1860, pág. 4.

algunas explotaciones mineras en el término municipal de Moratalla. Se trataba de las minas La Casualidad, de hierro argentífero, concedida el 6 de julio de 1881²⁵ y la de San Antonio, de carbón mineral, concedida el 14 de septiembre de 1882²⁶. Ese mismo año, el 20 de marzo de 1882, aparece como uno de los promotores de una sociedad especial minera en los términos establecidos en la Ley de sociedades y bancos de 19 de octubre de 1869 a la que aporta, además de las concesiones mineras que poseía en Murcia, otras concesiones que poseía en la zona de Levante y que recogemos en el cuadro siguiente:

Nombre	Aprovechamiento	Ubicación
Lealtad	Cinabrio	Veo, Castellón
Desengaño	Cinabrio	Eslida, Castellón
El Salvador	Cobre	Eslida, Castellón
Ventura	Cobre	Eslida, Castellón
Adelita	Cinabrio	Eslida, Castellón
Pepita	Cinabrio	Artana, Castellón

Concesiones mineras de Antonio Álvarez Peralta en Castellón.

Fuente: Gaceta de Madrid, número 137 de 17 de mayo de 1882.

Todas estas concesiones mineras se agruparon en la nueva sociedad bajo el nombre de Constancia Villanovesa con domicilio social en Villanueva y la Geltrú²⁷. Posteriormente en 1892 lo encontramos dentro de la comisión del Partido Republicano Demócrata Progresista de Barcelona capitaneado por Manuel Ruiz Zorrilla²⁸.

En la escritura de constitución de la Sociedad Ferrocarril Económico Albacete-Orcera aparecen una serie de personas junto a Antonio Álvarez Peralta con la aportación de capital que hicieron a la misma. El notario recogió sus datos personales, así como su ocupación y procedencia. Se trataba de 17 hombres y

²⁵ ARM. MIN, 34140/10.

²⁶ ARM. MIN, 34152/8.

²⁷ Gaceta de Madrid, nº 137 de 17 de mayo de 1882.

²⁸ *La Publicidad. Diario ilustrado, político, de anuncios, avisos y noticias*. Número 4656. 8 de mayo de 1892, pág. 3.

una mujer, de los que algunos hemos encontrado algunas referencias en publicaciones de la época. De todos ellos destacaba el médico José María Truillet y Teixidor o el ingeniero Eduardo Pont y Ricart. Este último aparece vinculado a varias patentes de sistema de hilado.

Nombre	Ocupación	Origen
Baldomero Álvarez Abril	Comerciante	Barcelona
Eudaldo Corominas y Gili	Comerciante	Barcelona
Juan Casasayas y Comajuncosas	Comerciante	Barcelona
José Piñol Martínez ²⁹	Comerciante	Barcelona
José Pascual Carol ³⁰	Hilador	Sabadell
Fidel Salichs Marqués	Comerciante	Barcelona
Mariano Luque y Martí	Comerciante	Graciá
José María Truillet y Teixidor ³¹	Médico	Barcelona
Joaquín Ruiz y Fábregas	Empleado	Barcelona
Eduardo Pont y Ricart ³²	Ingeniero	Barcelona
Evaristo Boixereu y Suy	Cerrajero	Barcelona
Juan Milá y Milá	Comerciante	Barcelona
José Balmes y Coll	Comerciante	Barcelona
Dionisio Roura y Agustí	Dependiente	Barcelona
Juan Antonio Jiménez	Encuadernador	Barcelona
Miguel Julián López	Comerciante	Barcelona

²⁹ José Piñol Martínez (nacido en 1871) aparece en una citación del juez del distrito del Hospital de Barcelona sobre una causa de falsificación de sellos en la que también estaba imputado Federico Pedret Alabart. *Vid.* Boletín Oficial de la Provincia de Zamora, nº 56 de 10 de mayo de 1907, pág. 4.

³⁰ José Pascual Carol aparece entre los electores de Sabadell a los que se pide que apoyen al candidato a diputado Timoteo Bustillo. *Sabadell Moderno. Diario de Avisos y noticias*. 24 de abril de 1903. En el acta de 23 de marzo de 1910 cedía tres puestos en el mercado municipal. *Vid.* Archivo Municipal de Terrasa. Acta de 23 de marzo de 1910. Consultado on-line el 22 de febrero de 2023 en <https://arxiomunicipal.terrassa.cat/digital/1910/1910-03-23%20Acta-O.pdf>

³¹ José María Truillet y Teixidor (1860-1897) era un médico barcelonés y en la escritura de constitución de la sociedad es designado como presidente. Hay una necrológica sobre él en el Boletín del Colegio Oficial de Médicos de la Provincia de Barcelona, nº8, agosto 1898, págs. 317-321).

³² Eduardo Pont y Ricart aparece en varios anuncios de la Gaceta de Madrid relacionados con patentes de maquinaria de hilados. En la Gaceta de Madrid número 131 de 11 de mayo de 1887 en la página 365 encontramos la siguiente referencia: “[...] 6.771. D. Eduardo Pont y Ricart, vecino de Barcelona. Patente de invención por veinte años por una máquina para levantar solos o en series los hilos de urdimbre y obtener tejidos con dibujos en toda clase de telares, llamada máquina Pont. Presentada en el Gobierno civil de Barcelona en 10 de marzo de 1887. Recibida en el Conservatorio en 12 de ídem. Concedida la patente en 5 de abril de 1887[...].”

Bartolomé Roca y Coll ³³	Encuadernador	Barcelona
Carolina Carreras y Campins	Viuda	Barcelona

Socios fundadores de la Sociedad Ferrocarril Económico Orcera-Albacete.

Fuente: AHPC.

La sociedad se constituía con un capital de 4.500.000 pesetas dividido en 45.000 acciones que se repartieron entre los accionistas que constituyeron la sociedad. De Todos ellos destacaba Antonio Álvarez Peralta que adquiría 4.000 acciones, pero sus trabajos previos para concesión de la línea y las gestiones realizadas para constitución de la sociedad le aportaban otros 5.000 títulos siendo el mayor accionista. En el siguiente cuadro podemos observar el reparto de las acciones y el capital aportado por cada uno de los socios:

Titular	Nº de acciones	Capital (ptas)
Antonio Álvarez Peralta	9.000 ³⁴	900.000
Baldomero Álvarez Abril	3.000	300.000
José María Truillet Teixidor	3.000	300.000
Mariano Luque Martí	3.000	300.000
Bartolomé Roca y Coll	3.000	300.000
José Piñol Martínez	3.000	300.000
José Pascual Carol	3.000	300.000
Dionisio Roura y Agustí	3.000	300.000
Eudaldo Corominas y Gili	3.000	300.000
José Balmes y Coll	2.000	200.000
Fidel Salichs y Marqués	2.000	200.000
Juan Casasayas y Comajuncosas	2.000	200.000
Carolina Carreras Campins	1.000	100.000

³³ Aparece una referencia suya en la Gaceta 92 de 1 de abril de 1872 referida a una hipoteca de crédito sobre casa y corral por Juan Roca y Bibiloni a favor de Bartolomé Roca y Coll en 1861 en Santa Eugenia dentro de los asientos erróneos de la Contaduría de Hipotecas según el anuncio del Registro de la Propiedad del partido de Palma.

³⁴ Antonio Álvarez Peralta recibió 5.000 acciones como compensación por la concesión y trabajos previos y suscribió otras 4.000 siendo el capital total de 900.000 pesetas.

Juan Antonio Jiménez	1.000	100.000
Joaquín Ruiz Fábregas	1.000	100.000
Evaristo Boixereu y Suy	1.000	100.000
Eduardo Pont	1.000	100.000
Miguel Julián López	500	50.000
Juan Milá y Milá	500	50.000
Total	45.000	4.500.000

Accionistas de la Sociedad Ferrocarril Económico Albacete-Orcera.

Fuente: ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento...* Elaboración propia.

La nueva compañía publicó los estatutos y reglamento en un pequeño librito editado en 1894 que recogía los 56 artículos de los estatutos y los 22 del reglamento. En él se prestaba mucha atención a la gestión económica de las acciones y sus dividendos, así como en el organigrama de la empresa y funcionamiento³⁵. Sobre los títulos de acciones, en el marco de esta investigación, hemos podido localizar hasta tres títulos originales con el número de orden 1172, 1173 y 1174 con un valor de una acción (100 pesetas cada una) a nombre de Manuel Tello Pérez, de Valencia. El talón 1173 se halla reproducido en el anexo documental. Manuel Tello no era ninguno de los fundadores y por la numeración baja de los valores esos títulos fueron adquiridos con posterioridad.

Sobre la administración de la sociedad, el artículo 14 que establecía se haría por los accionistas en junta general, por un consejo de Administración, un director gerente, un vice gerente y un secretario.³⁶ El Consejo de Administración estaba compuesto por 7 consejeros más otros cuatro como suplentes, el director gerente y el vice gerente³⁷.

Cargo	Nombre
Presidente	José Truillet y Teixidor
Vicepresidente	Mariano Luque Martí

³⁵ ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento de la Sociedad ...op. cit.*

³⁶ *Ibidem*, pág. 7.

³⁷ *Ibidem*, pág. 11.

Vocal	Bartolomé Roca y Coll
Vocal	José Piñol y Martínez
Vocal	José Pascual y Carol
Vocal	Dionisio Roura y Agustí
Secretario	Eudaldo Corominas y Gili
Suplente	José Balmes y Coll
Suplente	Fidel Salichs y Marqués
Suplente	Juan Casasayas y Comajuncosas
Director gerente	Antonio Álvarez Peralta
Vicegerente	Baldomero Álvarez y Abril

**Composición del Consejo de Administración de la Sociedad
Ferrocarril Económico Albacete-Orcera.**

Fuente: AHPB Elaboración propia.

Del total de accionistas entraron en el consejo de administración los que tenían 3.000 acciones o más mientras que para los vocales suplentes se eligió a los accionistas que tenían 2.000 acciones o más, quedando fuera del consejo de administración el resto. La duración del cargo era de cuatro años y la renovación total del consejo debía de hacerse por mitad cada dos años. El presidente, el vicepresidente y el director gerente para poder ostentar el cargo debía haber depositado en la caja de la compañía 200 acciones de forma previa, mientras que el resto de consejeros debía hacerlo con 100 acciones³⁸. El consejo debía reunirse dos veces al mes con carácter ordinario y su remuneración consistiría en el 12% de los beneficios líquidos que obtuviera la compañía. El vicegerente era elegido por la junta general y debía tener su residencia en Albacete además de haber depositado en la caja de la sociedad 100 acciones³⁹.

Pese a partir con un capital social que era poco más de la mitad del coste del proyecto los estatutos recogían de forma detallada el reparto de dividendos. Al beneficio de la sociedad se le descontaría el 5% como amortización de

³⁸ *Ibidem*, pág. 12.

³⁹ *Ibidem*, pág. 19.

materiales antes de elaborar los balances y de su resultado se haría una distribución de la siguiente manera:

Cargo	Porcentaje
Consejo de Administración	12%
Director Gerente	6%
Vicegerente	2%
Accionistas	80%

Reparto del beneficio líquido art. 47 Estatutos.

ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento...* Elaboración propia.

En la propia escritura de constitución se hace constar que Antonio Álvarez Peralta ya tenía concertadas las obras con Francisco Fabrés sin que hayamos podido averiguar por qué no se llevaron a cabo⁴⁰. Este es quizás uno de los elementos más significativos de la investigación ya que documentalmente el proyecto conservado en el Archivo General de la Administración es solamente una memoria o anteproyecto que no contiene el proyecto de obra en el que se contemple el detalle de los costes del trazado y de las construcciones asociadas al ferrocarril (obras de fábrica, estaciones, accesos, plataforma, vías).

No hemos localizado referencias documentales a este proyecto posteriores a 1894, ni en la prensa de la época. Tan solo hemos podido averiguar que José Truillet y Teixidor, el presidente de la compañía falleció en 1897. El proyecto cayó en el olvido como muchos de los recogidos por Casado Moragón y González

⁴⁰ AHPB. fol. 87v: “[...] Y teniendo en cuenta que el nombrado don Antonio Álvarez Peralta tiene adjuntada y concedida antes de ahora a determinados precios la construcción de todas las obras y demás del ferrocarril económico de Albacete a Orcera a don Francisco Fabrés bajo amplias y especiales condiciones de las cuales tienen los otorgantes perfecto conocimiento, otorgan todos los comparecientes en nombre propio como suscriptores y en lo menester con el carácter de individuos del Consejo de administración, los que lo forman, la más completa y amplia autorización, a los referidos don Antonio Álvarez y Peralta para que como director gerente de la sociedad pueda ratificar y ratifique el expresado contrato de construcción a favor del nombrado don Francisco Fabrés o de quien este indique como así mismo pueda modificar, ampliar o restringir, las condiciones que crea convenientes, garantizar con su firma como director gerente el pago de los trabajos que haga el nombrado contratista general, por si o por medio de destajistas, ajustar y contratar el material fijo y móvil que sea necesario, todo por los precios y condiciones que considere más ventajosas [...]”.

Gómez en su estudio sobre los proyectos de ferrocarril no ejecutados en Albacete.

4. Conclusiones

Gracias a esta investigación se han podido dar a conocer muchos aspectos desconocidos hasta la fecha sobre este interesante proyecto que pretendió comunicar por ferrocarril Albacete y Orcera. Sin embargo, conforme hemos ido descubriendo nuevos datos han ido surgiendo muchas dudas sobre la intención o no de Antonio Álvarez Peralta de poner en marcha la línea, así como la viabilidad de la misma.

La propia documentación estudiada por Casado Moragón y González Gómez conservada en aquel momento en la biblioteca del Museo de Albacete y la del Archivo General de la Administración, indican que no se presentó al Ministerio para la concesión de la línea un proyecto técnico con un cálculo de costes preciso a partir de la delimitación de un trazado definido que permitiera determinar las necesidades en obras de fábrica, expropiaciones y movimientos de tierras. De esta manera, la concesión se otorgó a partir de un proyecto administrativo sin contemplar los aspectos esenciales de la ejecución de la obra desconociendo cuestiones esenciales como la topografía del terreno, el trazado de la línea, el movimiento de tierras, drenajes, la construcción de la plataforma para la vía o las obras de fábrica que eran los elementos que podían determinar los costes reales de la puesta en servicio de la línea.

A partir de estos antecedentes resulta extraño que el concesionario de la línea pusiera en marcha la Sociedad Ferrocarril Económico Albacete-Orcera sin haber determinado exactamente los costes finales de la obra. Pese a este estado incipiente del proyecto durante la constitución de la empresa manifestaba haber establecido contactos con un constructor para empezar la ejecución de las obras de forma inmediata.

Una vez constituida la empresa ignoramos cual fue la evolución de la misma ni como actuó el consejo de administración. Tan solo hemos localizado los talones de compra de acciones a nombre de Manuel Tello Pérez con fecha de 1

de marzo de 1894. Su presidente José Truillet y Teixidor, el presidente de la compañía falleció en 1897 sin que haya más noticias al respecto.

Hasta la fecha solamente conocíamos la existencia de este proyecto por la anotación que hicieron sobre el mismo Casado Moragón y González Gómez en 1984. En él se indicaba como conservado en la Biblioteca del Museo de Albacete. Por desgracia ya no se conserva esta referencia allí tras la consulta realizada en el marco de esta investigación. Sin embargo, si hemos localizado en el Archivo General de la Administración el expediente del proyecto que en su día presentó Antonio Álvarez Peralta para la concesión de esta línea. El proyecto conservado allí se denomina *“Expediente de concesión del ferrocarril de Albacete a las Sierras de Alcaraz y Segura que ha de terminar en Orcera (Jaén)”*⁴¹ aunque conserva solo documentación administrativa.

El hallazgo de los resguardos de las acciones y el librito con los estatutos y reglamento de la sociedad nos ha permitido localizar la escritura de constitución de la empresa que iba a gestionar la línea de ferrocarril, por lo que algunos pasos se dieron para la materialización del proyecto. Sin embargo, la referencia en la escritura de la sociedad al inminente comienzo de las obras nos hace pensar en que todos los inversores no contaban con el mismo grado de información ya que la realidad material del proyecto era distinta.

Posiblemente nuevas investigaciones en el futuro ofrecerán más luz sobre esta iniciativa, pero de momento hemos contribuido al conocimiento de nuevos aspectos como el de la sociedad que se constituyó para su gestión, además de algunos datos sobre el promotor de la línea, Antonio Álvarez Peralta.

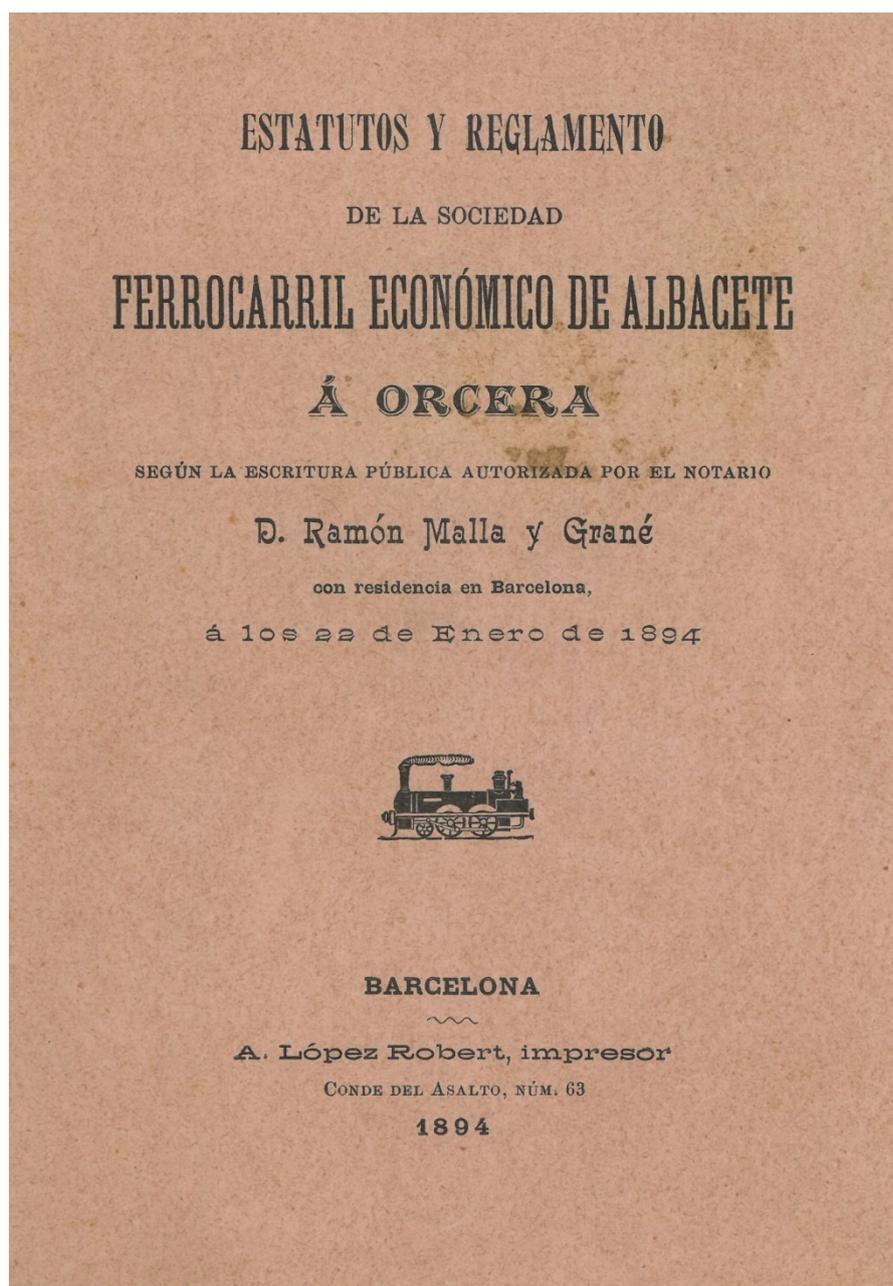
⁴¹ AGA. Caja 24/18509, leg. 7, exp. s/n.

5. Láminas



Resguardo de adquisición de una acción de la sociedad Ferrocarril económico de Albacete a Orcera.

Fuente: Colección Sergio Rodríguez Tauste.



Portada de los Estatutos y Reglamento de la Sociedad Ferrocarril Económico de Albacete a Orcera (1894).

Fuente: Colección Sergio Rodríguez Tauste.

6. Anexo Documental:

1-8-1893. San Sebastián. Concesión de la línea Albacete-Orcera a Antonio Álvarez Peralta. Gaceta de Madrid, n.º 217 de 5 de agosto de 1893, pág. 424.

Ministerio de Fomento

Ley

Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad, la Reina Regente del Reino,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de Su Majestad para otorgar a don Antonio Alonso Peralta la concesión de un ferrocarril económico que, partiendo de Albacete, termine en Orcera, provincia de Jaén.

Artículo 2.º Este ferrocarril se declara de utilidad pública, y con derecho, por tanto, a la expropiación forzosa.

Artículo 3.º Se construirá con sujeción al proyecto presentado al Ministerio de Fomento y pendiente de aprobación, salvo aquellas modificaciones que el Gobierno de Su Majestad estime convenientes.

Artículo 4.º No tendrá subvención directa ni indirecta del Estado.

Artículo 5.º La concesión de esta línea se hace a don Antonio Álvarez Peralta por noventa y nueve años.

Artículo 6.º En el plazo de seis meses, siguientes a la publicación en la Gaceta de la concesión de este ferrocarril, deberá el concesionario dar principio a las obras, y al cumplir los tres años de comenzadas estas habrán de hallarse terminadas y dispuesta la línea para empezar la explotación, bajo la pena de caducidad.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes. Dado en San Sebastián a primero de agosto de mil ochocientos noventa y tres.

22-1-1894. Barcelona. Escritura de constitución de la Sociedad Ferrocarril Económico Albacete-Orcera. AHPB. Notaría de Ramón Mallá y Grané.

“// 65r/ [...] Número veinte y cuatro

En la ciudad de Barcelona a los veinte y dos días del mes de enero de mil ochocientos noventa y cuatro. Ante mí, don Ramón Mallá y Grané, notario del Ilustre Colegio Territorial de Barcelona, con residencia en la capital, han comparecido don Antonio Álvarez y Peralta, médico, casado; don Baldomero Álvarez y Abril, del comercio, casado; don Eudaldo Corominas y Gili, del comercio, casado; don Juan Casayas y Comajuncosas, del comercio, soltero; don José Piñol y Martínez, del comercio, casado; don José Pascual y Carol, hilador, casado; don Fidel Salichs y Marqués, del comercio, soltero; don Mariano Luque y Martí, del comercio, casado; don José María Truillet y Teixidor, médico, casado; don Joaquín Ruiz y Fábregas, empleado, casado; don Eduardo Pont y Ricart, ingeniero, casado; don Evaristo Boisereu y Juy, cerrajero, viudo; don Juan Milá y Milá, del comercio, soltero; don José Balmes y Coll, del comercio, casado; don Dionisio Roura y Agustí //65v/ dependiente, soltero; don Juan Antonio Jiménez, encuadernador, casado; don Miguel Julián López, del comercio, casado; don Bartolomé Roca y Coll, encuadernador, casado y Doña Carolina Carreras y Campins, sin profesión, viuda. Todos mayores de veinte y cinco años, vecinos de esta ciudad, excepto el don José Pascual y el don Mariano Luque que lo son de Sabadell y Graciá respectivamente. Provistos de su correspondiente cédula personal, que han puesto de manifiesto, de clases séptima, octava, novena, novena, quinta, novena, décima, undécima, séptima, décima, octava, undécima, undécima, décima, undécima, novena, décima, décima, undécima, novena, décima, décima y octava, nombradas

respectivamente con los números sesenta y nueve, mil seiscientos cinco, doscientos cincuenta y tres, mil seiscientos veinte y tres, mil uno, tres mil trescientos sesenta y uno, cuatrocientos seis, seiscientos noventa, y ocho, mil doscientos sesenta y tres, ocho mil setecientos noventa y uno, once mil novecientos veinte y tres, mil cuatrocientos veinte y tres, mil cuatrocientos veinte y tres, dos mil trescientos cuarenta y seis, ochocientos setenta y tres, dos mil veinte y uno, mil ciento tres y quinientos cuarenta y cinco, expedidas con fechas diez y seis septiembre, trece // 66r/ [sesenta y seis] ta, once, diez y nueve, doce, catorce, siete y veinte diciembre; dos y nueve noviembre; diez y ocho, diez y seis, veinte y tres y once diciembre; veinte y siete octubre; y catorce diciembre; todas del año próximo pasado, once enero corriente, catorce diciembre, y trece noviembre del año último. Y, asegurando todos los comparecientes tener, y teniendo a mi juicio, la capacidad legal necesaria para el otorgamiento de esta escritura ha dicho:

Que, por ley de fecha primero de agosto del año próximo pasado, publicada en la Gaceta de Madrid, numero doscientos diez y siete, correspondiente al día cinco de los indicados mes y año fue otorgado a don Antonio Álvarez Peralta, el primero de los nombrados comparecientes, derecho a la concesión de un ferrocarril económico que, partiendo de Albacete, termine en Orcera, provincia de Jaén, habiendo sido declarada de utilidad pública la concesión, y, por tanto, con derecho a la expropiación forzosa, debiendo construirse el ferrocarril con sujeción al proyecto presentado en el Ministerio de Fomento, pendiente de aprobación, salvo aquellas modificaciones que el Gobierno de Su Majestad estime convenientes, sin subvención directa //66v/ ni indirecta del Estado, siendo la concesión por noventa y nueve años y debiendo el concesionario en el plazo de seis meses siguientes a la concesión dar principio a las obras, terminarlas y hallarse dispuesta la línea para empezar la explotación al cumplir los tres años de comenzadas bajo pena de caducidad.

Que al efecto de sacar el provecho posible del indicado derecho a la expresada concesión y a la misma cuando se tenga que cumplir el fin que se propuso con la obtención de ella, el repetido don Antonio Álvarez y Peralta, junto con los demás sobre nombrados comparecientes, han acordado fundar y

constituir en el día de hoy para cuando se haya obtenido la concesión, una sociedad anónima que se regirá por los siguientes estatutos y reglamento [...]”.

ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento de la Sociedad Ferrocarril económico de Albacete a Orcera*. Barcelona, A. López Robert, impresor.

// 3/ “[...] **Denominación, domicilio, objeto y duración de la Sociedad.**

Artículo 1.º La Compañía que se constituye se denominará Ferrocarril Económico de Albacete a Orcera, tendrá su domicilio en Barcelona y una subdirección en Albacete, sin perjuicio de establecer sucursales en donde la dirección determine, como así también de trasladar el domicilio a Albacete u otro punto si la junta general de accionistas lo acordara por creerlo más conveniente a sus intereses.

Art. 2.º La Compañía tendrá por objeto promover la construcción del expresado ferrocarril, su explotación y desarrollo.

Art. 3.º La duración de la Compañía será de doce años, que principiarán a contarse desde el día siguiente //4/ de haberse obtenido la concesión y se entenderán prorrogados sucesivamente de doce en doce más, hasta la terminación de la indicada concesión de la línea y sus prórrogas si las hubiere, a menos que un año antes de finir cada uno de dichos plazos se acordase su disolución en junta general por una mayoría de votos que represente cuando menos, los cuatro quintos del capital social en circulación.

Capital social-Acciones-Aumento de capital

Art. 4.º El capital social será de cuatro millones quinientas mil pesetas dividido y representado por cuarenta mil acciones o cédulas de participación de valor cien pesetas cada una, que serán al portador en cuanto tengan desembolsado el 50 por 100 de su valor nominal; y cinco mil acciones o cédulas también al portador con todo su valor desembolsado representativas del precio del derecho de concesión y de esta misma cuando se obtenga, todo lo cual D. Antonio Álvarez Peralta aporta y transfiere a la Sociedad en pleno dominio; cuyas cinco mil

acciones le serán entregadas de las que formen el primer o primeros libros talonarios y con la numeración correlativa desde el numero 1 al 5.000.

Art. 5.º A los efectos de lo expresado en la última parte del artículo anterior y en cumplimiento de lo prescrito en el Código de Comercio, las cédulas o acciones serán numeradas, extendidas en libros talonarios, selladas con el sello de la sociedad y autorizadas con las firmas del presidente del consejo de administración, del director gerente y del secretario [...]”.

29-5-1893. Madrid. Escrito de Antonio Álvarez Peralta al ministro de fomento indicando la importancia de minerales y maderas en las sierras de Alcaraz, Yeste y Segura y la imposibilidad de extraerlos por falta de vías de comunicación. AGA. Obras Públicas, caja 24/18509, fol. 20r.

Excmo. Señor ministro de Fomento.

Don Antonio Álvarez Peralta, residente en Barcelona, de profesión médica. Con cédula personal de 8º Clase con el número 2171, expedida en dicha capital el 25 de mayo, socio y director de la Sociedad Anónima del proyecto de ferrocarril económico de Albacete a las Sierras de Alcaraz y Segura; a vuestra excelencia expone:

Que intereses mineros en dichas sierras y en las de Yeste, pertenecientes la primera y última a la provincia de dicho Albacete, y la segunda a la de Jaén, y enlazadas entre sí; ante la absoluta falta de vías de comunicación en tan importantes zonas y su comarca, le hizo concebir al que dice el pensamiento como de necesidad a su sus intereses, de una vía férrea. Que no ya solo favoreciese estos, si además que permitiese a tan rica comarca la salida de sus abundantes frutos, privilegiadas maderas y abundantes ganados de todas clases y explotación de la riqueza mineralógica que encierre de que se hallan imposibilitados de disfrutar por la imposibilidad notoria de su falta de vías de comunicación, constituyendo tal comarca un país pobre sin deber serlo, por lo que se deja dicho.

Del pensamiento, excitados por los naturales del país por afecciones de familia que nos unen a ellos, y movidos de un fin patriótico, paso el que dice al estudio del trazado del recorrido, estudio hecho y terminado hace tiempo, y cedido últimamente a la sociedad de que hoy formo parte y represento, establecida en Barcelona, y que se propone llevar a debido efecto dicho proyecto sin subvención del Estado; y a cuyo efecto presenta a las Cortes con arreglo a lo que establece la ley; y con cuyo motivo a vuestra excelencia suplica que en consideración a la importancia que entraña dicho proyecto, el que pueda llevarse a debido efecto en breve término, lo patriótico del mismo y vida que ha de llevar a un país completamente aislado del centro de España, privado de sus relaciones con los centros comerciales etc, se digne a conceder la competente autorización para rectificar el estudio que hace tiempo tiene hecho de dicho trazado de ferrocarril económico, el cual parte de Albacete capital de la provincia del mismo nombre, y atravesando su feraz campiña, las de las Peñas de San Pedro, Pozo Hondo, Alcadozo, Lietor, Ayna, y pasado el río Mundo, donde en su término municipal se establecerá la estación de Yeste, cabeza del partido judicial, y //21r/ de la que podrá servirse todos los pueblos de dicho partido y aquella parte de la Sierra; los cuales viven en un completo aislamiento, dirigiéndose desde este punto a las fábricas metalúrgicas de San Juan de Alcaraz, centro comercial de dichas Sierras y desde donde se propone la sociedad salga un ramal que termine en Villanueva de los Infantes de la provincia de Ciudad de Real, y de cuya importante población solo distará unos 20 kilómetros, ramal que ha de llevarles un gran elemento de vida a pueblos tan feraces y altamente agrícolas cual son los pueblos todos de dicho partido judicial. Y que dicho ramal atravesará en su casi totalidad desde las Fábricas de San Juan se dirija a las importantes poblaciones de Siles y Orcera, cabeza de partido judicial de la Sierra de Segura y primeros pueblos de la provincia de Jaén a donde terminará por hoy, para continuar después a terminar entre Úbeda y Villacarrillo en la línea de Linares a Almería.

Acompaño la correspondiente carta de pago de 2.500 pesetas depositadas en la Caja General de Depósitos de Barcelona para responder de los daños que pudiesen originarse en el campo, huertas, etcétera, por más que la índole de los terrenos que atraviesa el trazado no se presta a aquellos, no dudando del

superior y más sano criterio de vuestra excelencia tendrá en consideración cuanto se deja expuesto para el pronto despacho de los que se solicita con el fin de que esta // 21v/ sociedad pueda en término breve llevar los requisitos de la ley y poder principiar los trabajos de construcción proporcionando ocupación a considerable número de braceros, en época no la mejor para los mismos.

Guarde Dios la vida de vuestra excelencia muchos años.

Madrid 29 de mayo de 1893

Excmo. Señor,

Antonio Álvarez Peralta

7. Abreviaturas

AHPB: Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona.

ARM: Archivo de la Región de Murcia.

AGA: Archivo General de la Administración.

INE: Instituto Nacional de Estadística.

8. Bibliografía

- ALMAZÁN, J. (1857): *Memoria sobre el proyecto de ferrocarril de Albacete a Cartagena*. Madrid, Imprenta, función y librería de Eusebio Aguado.
- ANÓNIMO (1894): *Estatutos y Reglamento de la Sociedad Ferrocarril económico de Albacete a Orcera*. Barcelona, A. López Robert, impresor.
- CAMERON, R. E. (1971): *Francia y el desarrollo económico de Europa*. Madrid, Tecnos.

- CASADO MORAGON, M. F.; GONZALEZ GOMEZ, J. (1984): "Revisión de los proyectos de ferrocarriles no realizados en la provincia de Albacete". En PNADERO MOYA C; FUSTER RUIZ, F. (Coords.): *Congreso de Historia de Albacete*. Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses, págs. 367-395.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2007): "El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión a largo plazo". En POLO MURIEL, F. (Coord.): *Jornadas de Historia ferroviaria. 150 años del ferrocarril en Albacete (1855-2005)*. Albacete, Ayuntamiento de Albacete, págs. 11-65.
- HERNÁNDEZ R. (2007): *Las vías verdes de la comunitat valenciana*. Valencia, Carena Editors.
- MALUQUER DE MOTES, J. (2013): *La inflación en España un índice de precios de consumo, 1830-2012*. Madrid. Banco de España.
- OLMEDO GAYA, A. (2001): "Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras". En FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (Ed): II Congreso de Historia ferroviaria. Aranjuez del 7 al 9 de febrero de 2011. Recurso electrónico. Consultado on-line el 8 de mayo de 2023 en:
<http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/comunicaciones.asp>
- RODRÍGUEZ TAUSTE, S. (2006): "Dicen que van a poner ferrocarril en Orcera. ¿Mito o realidad?". *Programa de las Fiestas en honor a Nuestra Señora de la Asunción 2006*. Orcera, Ayuntamiento de Orcera.
- TORTELLA CASARES. G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid, Tecnos.