

1901: ELECCIONES EN EL DISTRITO DE ÁGREDA

Carmen Sancho de Francisco

Cuando la propaganda de los partidos políticos para las Elecciones Autonómicas de Castilla y León, y mucho más en las Elecciones Generales, llena los buzones y calles de nuestras casas y barrios, puede ser momento oportuno para recordar cómo eran las Elecciones para Cortes de la Nación hace más de cien años, concretamente en 1901.

Entre las páginas amarillentas de un libro se encontraba un sobre azulón, descolorido, abierto torpemente por el lado derecho, dirigido al Sr. D. Mariano Sancho Sáenz, Tejado, y dentro de él un folio bien doblado en cuatro partes, escrito a imprenta, contenía la misiva del Julio Seguí y Sala, Abogado, Alcalá 52, principal, solicitando el voto para ser elegido diputado a Cortes en las elecciones de mayo de 1901 por el distrito de Ágreda (Soria).

Mariano Sancho, natural de Taroda, es en ese momento médico titular de Tejado, población perteneciente al Campo de Gómara.

El distrito electoral de Ágreda en 1901 comprendía las diecisiete aldeas de la antigua Comunidad de Villa y Tierra de Ágreda (Aldehuela de Ágreda, Añavieja, Beratón, Castilruiz, Conejares, Cueva de Ágreda, Débanos, Fuentes de Ágreda, Fuentestrún, Matalebreras, Montenegro de Ágreda, Muro de Ágreda, Ólvega, San Felices, Trévago, Valdelagua del Cerro, Vozmediano) más las tierras cerealísticas del Campo de Gómara al oeste, incluida Tejado, y las tierras ganaderas y mesteñas de Magaña al norte.

En España durante el periodo político de la Restauración (1876-1923) el partido liberal de Sagasta había aprobado en 1890 el sufragio universal para los varones mayores de 25 años. Todos los hombres, excluidos los que no acrediten haber vivido al menos dos años en el municipio (la mayoría de jornaleros) tienen derecho a acercarse a las urnas para depositar su voto con el nombre del candidato a diputado de su distrito. El distrito es unipersonal, solo podrá elegirse un diputado para el distrito de Agreda, de igual modo que sólo un nombre-un diputado- representará a cada uno de los otros distritos de la provincia: Soria, Almazán y Burgo de Osma.

La división de España en provincias se había hecho por Javier de Burgos en 1833 pero en una sociedad sin medios de comunicación de masas los gobernantes consideraron que la división en distritos electorales era el mejor modo para conocer los problemas concretos del territorio y propiciar la relación entre electores y elegidos (Un objetivo más oculto era que la abrumadora superioridad numérica de los distritos rurales conservadores pudieran compensar el posible voto urbano más radical).

Ahora que a través de la radio, televisión, prensa, internet, redes sociales, etc. conocemos el nombre, la imagen y múltiples aspectos de los candidatos que se presentan a elecciones, nos puede parecer sorprendente que hace cien años, a principios del siglo XX, la mayoría de la población llamada a las urnas no conociera a los elegibles ni a los partidos y programas propuestos, a veces ni los candidatos aparecieron por sus respectivos distritos. P.e. Es conocido que el duque de Medinaceli, que no podía competir con el candidato Martínez Asenjo en su distrito de Almazán-Medina, se presentó como diputado por Ágreda y fue elegido en las convocatorias de 1905 y 1907 sin haber pisado el distrito.

Por otra parte, los índices de analfabetismo de la sociedad eran importantes. A pesar de los esfuerzos que algunos ayuntamientos sorianos hacían para contratar maestros o construir escuelas las cifras de analfabetismo alcanzaban a comienzos de siglo al 39% de hombres y 58% de mujeres, por lo que las cartas y mensajes escritos no eran el medio más idóneo para relacionarse electores y elegibles. Estos últimos trataron de ganarse a los vecinos más influyentes para asegurarse los votos de cada localidad, los suficientes para lograr una mayoría simple en las mesas electorales. En esta tarea el gobernador civil, los alcaldes, los mayores propietarios o los maestros y médicos tenían poder e influencia sobre sus vecinos y a ellos se dirigían los candidatos para recabar el voto propio y de adictos. Este es el objetivo de la carta enviada por Julio Seguí al médico de Tejado. En el primer párrafo lo deja bien claro *“Nuevamente presento mi candidatura para Diputado a Cortes en las próximas elecciones; por este motivo acudo a usted rogándole que no sólo me honre con su voto, sino que influya acerca de sus parientes y amigos para que también lo hagan”*.

El distrito de Ágreda, con hábitat atomizado y carencia de comunicaciones no llegaba a los 8.000 electores de los que más de la tercera parte eran jornaleros y pastores (150.000 habitantes tenía la provincia en 1901).

JULIO SEGUÍ Y SALA

ABOGADO

Alcalá, 52, principal

Madrid 23 de Abril de 1901.

Sr. D.

Mi estimado amigo:

Nuevamente presento mi candidatura para Diputado á Cortes en las próximas elecciones; con este motivo acudo á usted rogándole, que no sólo me honre con su voto, sino que influya acerca de sus parientes y amigos para que también lo hagan.

Creo que ya me conocen ustedes; no soy como muchos que, antes de la elección, todo lo ofrecen y después nada cumplen, engañando al país.

Ofrecí espontáneamente que se construirían las carreteras de Deza á Getina y la de Gómara á Almenar y cumplí mi compromiso, se realizó la subasta y ya se firmaron las escrituras y van á empezar las obras.

Está para terminar el Ferrocarril de Gastejón á Olvega, cuya proposición de ley fué de mi iniciativa y lleva mi nombre; lo mismo sucede con el Ferrocarril de Olvega á Torrelapaja y Calatayud y con el de Soria á Monterrubio.

Todos saben que he sido el agente más eficaz de los pueblos en cuantas cuestiones me han interesado cerca de los altos Centros de Madrid, como ha sucedido en lo referente á las Dehesas, etcétera, llegando mi celo y cariño hacia esa provincia hasta el punto de intervenir y defender asuntos que afectaban á la Diputación Provincial y Ayuntamiento de Soria, mereciendo que, por unanimidad, se acordara se me diera un voto de gracias por dichas Corporaciones. Es público que cuantos electores se me han dirigido interesándome cualquier asunto particular, con el mayor gusto les he complacido, honrándome en hacer cuanto me ha sido posible, sabiendo que he estado y estoy siempre por completo al servicio de mis electores.

Hoy me propongo se construyan tres carreteras más, cuyos estudios gestionaré empiecen pronto por su orden de preferencia que, con las dos en construcción, quedará bien servido el Distrito y asegurado el trabajo para los pobres por algunos años, no dejando de estudiar obras y mejoras que tiendan al desarrollo de los intereses de ese país.

Por último, no podrán ustedes olvidar que he levantado constantemente mi modesta voz en el Congreso defendiendo cuanto afectaba é interesaba á esos pueblos, referente á la ganadería, agricultura y á todas las cuestiones que eran de vital interés, proponiéndome en la próxima legislatura (si triunfo, como espero), hacer una enérgica campaña en el sentido indicado, defendiendo cuanto pueda favorecer á ustedes.

Los servicios que he relatado creo que son títulos bastantes para que me honren con sus votos, porque son garantía de lo que me propongo realizar en el porvenir, y confiando atenderá mi ruego, sabe puede disponer de su afectísimo amigo

Julio Seguí

Fig.1. Carta de petición de voto de Julio Sagué y Sala

La petición de voto, reproducida en multicopista con el encabezamiento sin rellenar, ha salido desde Madrid hasta Soria o Ágreda y desde allí ha sido remitida en sobre con dirección nominal escrita a mano, sin sellar, hasta los posibles votantes.

Para justificar su petición de voto Julio Seguí cita los logros conseguidos por su actividad en las Cortes durante la legislatura anterior (1899) y lo que promete para la próxima legislatura en caso de ser elegido.

Igual que ahora los partidos políticos se refieren a los tramos de la C-122 que año tras año van a convertir en Autovía del Duero o a la siempre futurible autovía A-15 hacia Navarra, el candidato Seguí asegura que por su mediación se construirán las carreteras de Deza a Cetina y la de Gómara a Almenar *“se realizó la subasta y ya se firmaron las escrituras y van a comenzar las obras”*, y promete que se construirán tres carreteras más aunque sin concretar cuales. Una carretera de 8 kms. uniría los dos núcleos importantes del Campo de Gómara, y otra de 20 Kms. pondría en comunicación Deza con las tierras aragonesas siguiendo el curso del río Henar hasta su desembocadura en el río Jalón junto a la localidad de Cetina, cerca de Calatayud y en el itinerario ferroviario Madrid a Zaragoza.

Hay que tener en cuenta cuán importante era a principios de siglo ensanchar caminos y carreteras para la circulación no de coches, desconocidos y todavía ausentes en ese momento en nuestra provincia, sino para el tránsito de carros. Las tierras del este provincial en el límite con Aragón, desde tierras de Magaña hasta Deza al sur de Moncayo (sierras de Almuerzo, Madero, Toranzo-Tablado, Moncayo), estaban atravesadas por caminos estrechos y sinuosos por los cuales transitaban los comerciantes y arrieros. La conversión de caminos en carretera facilitaba el transporte de personas y mercancías impidiendo que en época de lluvia los carros quedasen atascados en el barro. Décadas más tarde, en 1923, José Tudela aludía al uso de carros por los peregrinos que desde Navarra y Aragón acudían a la romería de la Virgen de los Milagros en Ágreda *“Eran los romeros de Navarra, los de Aragón y la Rioja; venían de Corbera, de Cintruénigo, de Alfaro; de Fitero, solamente, hasta treinta carros...La Puerta del Zuro y las eras de la Cadena, como las de la Villa, están repletas de carros, pero estos son de la tierra, de Castilruiz, Fuentestrún, Ólvega, Candilichera, Soria, los de Matalebreras han hecho con ellos un círculo y dentro han guardado las caballerías, las ropas y las viandas”*.



Fig.2 En carro, de merienda. Almazán 1940.

El propósito de Seguí, además de que *"quedará bien servido el Distrito"*, albergaba, dice, un bien social, proporcionando trabajo a las personas pobres *"quedará asegurado el trabajo para los pobres por algunos años"* lo que nos recuerda los actuales proyectos municipales de asfaltado y aceras para personas en paro.

Tampoco precisa Julio Seguí otras intervenciones suyas *"cerca de los altos Centros de Madrid...en lo referente a Dehesas, etcétera"* . Podría referirse a la defensa del mantenimiento del uso comunal de dehesas boyales y montes comunales de algunos pueblos frente a intenciones desamortizadoras. Dice Seguí haber recibido *"un voto de gracias"* de la Diputación provincial y Ayuntamiento de Soria por haber defendido asuntos que les afectaban. En este sentido, las sesiones de las Cortes recogen la protesta del Sr. Seguí en nombre de los diputados de Soria ante el ministro de la Gobernación por el *"Desfalco en los fondos de la Diputación Provincial de Soria"*. También las sesiones de Cortes anotan la petición del diputado Seguí y el diputado por el distrito de Soria, Vizconde de Eza, ante el ministro de Agricultura *"por la situación aflictiva de los habitantes de esta provincia consecuencia de los temporales"*, corroborando en cierto modo lo escrito en la carta de petición de voto *"he levantado constantemente mi modesta voz en el Congreso defendiendo cuanto afectaba e interesaba a esos pueblos, referente a la agricultura, ganadería y a todas las cuestiones que eran de vital interés"*

No hay duda de la gran actividad parlamentaria desarrollada ante el Congreso de los Diputados por el Sr.Seguí, representante del Partido Conservador, durante las legislaturas en las que fue diputado por el distrito de Ágreda: 1896, 1899, 1901 y 1903.

Ahora bien, si sabemos que el puesto de Diputado en Cortes no estaba remunerado económicamente, nos podemos preguntar qué motivos podrían llevar a un militar y abogado barcelonés a interesarse por los quehaceres y problemática cotidiana de los pequeños campesinos sorianos. Y aquí sí que encontramos esas cuestiones que eran de vital interés, especialmente para él: **las concesiones ferroviarias.**

El diputado Seguí está orgulloso de lo conseguido en la anterior legislatura y lo reivindica ante sus posibles electores *"Está para terminar el Ferrocarril de Castejón a Ólvega, cuya proposición de ley fue de mi iniciativa y lleva mi nombre; lo mismo sucede con el Ferrocarril de Ólvega a Torrelapaja y Calatayud y con el de Soria a Monterrubio"*.

D. Julio Seguí y Sala (1853-1911) es en estos momentos el abogado en España del hombre de negocios belga Edouard Otlet que ha construido el ferrocarril de Torralba a Soria y está interesado en la explotación de las minas de hierro del entorno del Moncayo.

En su carta Seguí afirma haber sido *"el agente más eficaz de los pueblos...cerca de los Centros de Madrid"*, y ese mismo objetivo será el que persiga como representante del grupo Otlet. Hay en la época, como ahora con las llamadas "puertas giratorias", muchas relaciones entre la élite económica y la política, con múltiples contactos por medio de profesiones, negocios, reparto de influencias, participación de sociedades, etc. Las fuerzas económicas se sirven de parlamentarios como intermediarios para conseguir sus objetivos, y en Soria a principios del siglo XX el negocio más atrayente es el del ferrocarril. Durante sus tres legislaturas el abogado Seguí será el portavoz que defienda los intereses del grupo Otlet ante los "Centros de Madrid".



Fig.3 Julio Seguí y Sala. Fot González Moreno, J. E.

Los países de Europa Occidental están viviendo los importantes cambios tecnológicos de la Revolución Industrial. Desde mediados del siglo XIX la máquina de vapor está revolucionando, primero en Gran Bretaña y luego en el continente, entre otras cosas, los medios de transporte. La locomotora puede arrastrar vagones con cientos de personas y, sobre todo, toneladas de mercancías hasta lugares lejanos y en tiempo mucho más breve comparado con el transporte tradicional.

El inconveniente que presenta el transporte con locomotora a vapor es que necesita una costosa y específica infraestructura viaria, caminos de hierro (ferrocarril) sobre los que desplazarse. Surgen por toda Europa Compañías y Sociedades de capitales dedicadas a la construcción de itinerarios y vías férreas, además de a la promoción de industrias mineras, de altos hornos y siderúrgicas donde transformar el mineral de hierro en rieles para las vías y material ferroviario: locomotoras, vagones, listones de hierro para construir puentes y viaductos que salven las irregularidades del terreno, o espectaculares cubiertas para los andenes en las estaciones principales (Estación D'Orsay en París o Atocha en Madrid).



Fig.4 Puente de hierro sobre el Duero. Ferrocarril Torralba-Soria. Almazán 1940.

Sociedades con capital francés e Inglés acuden a España para sufragar la construcción y puesta en marcha de los principales trayectos ferroviarios, y por el ferrocarril en nuestra provincia se interesó un grupo de industriales belgas del entorno de la familia Otlet.

Edouard Otlet Dupont (1842- 1907), industrial e ingeniero de caminos, se había interesado por la construcción de redes de tranvías de tracción animal en diversas ciudades europeas y había hecho negocios mineros en varios países antes de solicitar y obtener en 1887 la concesión para la construcción y explotación del ferrocarril de Torralba a Soria. La noticia de la concesión se recibió con alegría por la sociedad soriana y mucho más en 1892 cuando el primer tren llegó Soria, a la estación de San Francisco. El ferrocarril, símbolo de los nuevos tiempos acabaría con el aislamiento de Soria y sería el motor del despegue económico, pensaban.

Pero la rentabilidad de la línea era escasa. El ferrocarril Valladolid- Ariza, construido tres años más tarde y apoyado por el diputado Martínez Asenjo del distrito de Almazán, le hacía la competencia. Las mercancías de Cataluña y Aragón entraban por Ariza y Coscurita y no por Torralba. El territorio entre Torralba, Almazán y Soria no generaba mucha actividad. La única esperanza para el grupo Otlet era que Soria no fuera la estación terminal de la línea. Había que darle continuidad

prolongando la línea hacia el oeste desde Soria hasta Castejón para enlazar con el ferrocarril Zaragoza- Bilbao, o hacia el norte para conectar con el ferrocarril de Madrid-Burgos-Irún.

Para compensar lo deficitaria que resultaba la explotación de la línea Torralba a Soria, Otlet había adquirido los ricos yacimientos de hierro de la zona del Moncayo (términos municipales de Ágreda, Ólvega, Borobia), y para su explotación constituyó en Bruselas en 1899 la Sociedad Minera del Moncayo. El doble objetivo de la Sociedad era la explotación de los recursos mineros en la sierra del Madero, en las ricas minas Petra III y ampliación Mina III, y construir el ferrocarril Óvega a Castejón con el fin de exportarlos hasta las acéreas europeas.

Las fallas que cortan transversalmente el Sistema Ibérico al norte del Moncayo, han producido el afloramiento de materiales paleozoicos ricos en ferruginosas, y al mismo tiempo, han abierto un corredor entre la Meseta y el Valle del Ebro por el que discurre el río Queiles y las comunicaciones entre Agreda y Tarazona, y por ahí podría evacuarse el mineral.

Las minas de Ólvega estaban a más de 300 kms. de los puertos de Santander y Vizcaya. El transporte del mineral de hierro extraído es difícil y precisa varios trasbordos. Tras salvar en ferrocarril de vía estrecha los 15 kms de Ólvega a Ágreda, es preciso recorrer 21 kms. de fuerte pendiente con el mineral cargado en caballerías hasta Tarazona; en Tarazona se trasborda la carga a un ferrocarril de vía estrecha hasta Tudela de Navarra y en Tudela un nuevo trasbordo a la vía ancha del ferrocarril de la Compañía del Norte hacia Bilbao y Pasajes.

Tantos trasbordos exigen mucha mano de obra para carga y descarga, mucho tiempo y resulta costoso. Se necesitaba un medio de transporte más rápido y seguro como el ferrocarril a pesar del alto coste inicial. La alternativa es la construcción de un ferrocarril directo, de su propiedad, entre las minas de Olvega y la estación de Castejón de Ebro.

La familia Otlet buscaba que una vez construida la Ólvega-Castejón sólo faltaba prolongarla hasta Soria (perfil suave) y enlazaría con su ferrocarril de Torralba a Soria.

José Enrique González Moreno ha estudiado minuciosamente los tres proyectos ferroviarios que cita el diputado Seguí: el ferrocarril de Castejón a Olvega, el ferrocarril de Olvega a Torrelapaja y Calatayud, y el de Soria a Monterrubbio. A él nos remitimos.

FERROCARRIL DE CASTEJÓN A ÓLVEGA

Como dice en la carta, en la legislatura anterior de 1899, Seguí presentó en las Cortes una proposición de ley para concesión de un ferrocarril de vía métrica de Castejón a Ólvega.

Su manifestación de apoyo a la línea es vehemente” *Es de gran interés el mencionado ferrocarril, porque tiene por objeto explotar las minas que en la antigüedad explotaron los romanos, reuniendo las dos cualidades de calidad y cantidad superiores a todas las minas explotadas en España, que constituyen, según los inteligentes, grandes masas de mineral de hierro en el Moncayo y en la sierra del Madero, que alcanzan una extensión es de varios kilómetros y cuya propiedad es pertenencia de la Compañía constructora”.*

Tras aprobarse el proyecto en el Congreso de los Diputados y en el Senado, a comienzos de 1900 la Reina Regente firma la adjudicación. El plazo para construirlo será de cuatro años y la explotación para 99 años.

Las obras comienzan a buen ritmo, cerca de ochocientos obreros trabajan en la construcción de la línea para terminarla, sin necesidad de túneles, si es posible, en un año. Los yacimientos de hierro ofrecen un hierro muy puro, fácilmente extraíble a cielo abierto; en las minas trabajan 70 obreros, de los cuales 30 son especialistas extranjeros.

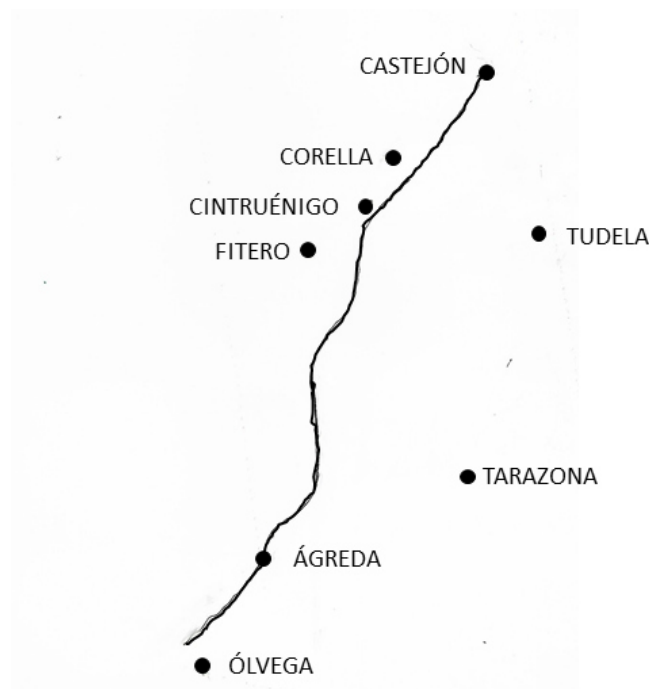


Fig.5 Trayecto del ferrocarril Ólvega-Castejón. Carmen Sancho.

Los pueblos del río Alhama (Corella, Cintruénigo, Fitero) que han recibido con entusiasmo la construcción del ferrocarril, solicitan que la línea sea apta para mercancías y viajeros y *“han celebrado convenios con la Compañía, y ya tiene comprados todos los terrenos por donde ha de pasar la vía, habiendo dado aquellos todo género de facilidades”*.

En abril de 1901 la carta de Seguí dice que el ferrocarril de Castejón a Olvega *“está para terminar”*, su satisfacción es notoria pero omite mencionar las dificultades que están surgiendo.

Los primeros trenes cargados con mineral empiezan a circular en 1902 pero con continuas interrupciones y sin completar totalmente las obras. Ante dificultades económicas se produce el embargo de las acciones de Otlet para salvar deudas, se rescinde su contrato con la Minera del Moncayo que continúa con la obra, pero con problemas de liquidez que espera compensar con la venta del hierro. A finales de 1903 la Sociedad Minera del Moncayo arrienda las minas y el ferrocarril por cinco años a Seguí y su socio Emilio Valdés.

PROYECTO FERROCARRIL DE ÓLVEGA A TORRELAPAJA Y CALATAYUD

Casi al mismo tiempo que el proyecto anterior, Seguí presentó una proposición en el congreso de los diputados (XI-1900) para construcción de un ferrocarril económico de Calatayud a Castejón, fijando un plazo de construcción de ocho años *“Se autoriza al Gobierno para otorgar a don Joaquín Iglesias Blasco, vecino de Soria, sin subvención directa ni indirecta del Estado, la construcción de un ferrocarril de vía estrecha que partiendo de la estación de Calatayud de la línea Teruel a Sagunto, pasando por los pueblos de Villarroya, Torrelapaja y Ciria, termine en Ólvega y enlace con el ferrocarril de dicha villa a Castejón”*.

Este proyecto pasaría a llamarse de Ólvega a Torrelapaja, pues otra Sociedad obtuvo la concesión para la construcción del ferrocarril carbonero de Torrelapaja a Calatayud, de vía métrica, con una longitud de 40 kms. que partiendo de las minas de carbón ubicadas en el término de Torrelapaja y pasando por Villarroya de la Sierra, terminase en la estación de Calatayud del ferrocarril M.Z. A. Pero esta Sociedad acordó la cancelación del contrato cuando los informes elaborados por técnicos que visitaron las minas de carbón de Torrelapaja y Ciria no dieron el resultado esperado.

De nuevo en esta legislatura (1901) el diputado Seguí retoma el proyecto de prolongación de la línea del ferrocarril desde Ólvega a Torrelapaja” *Se autoriza al Gobierno de Su Majestad para otorgar ...la concesión de un ferrocarril...que partiendo de Ólvega de la estación de aquel pueblo a Castejón, termine y enlace en Torrelapaja con el de aquel pueblo a Calatayud”*. Esta vía de ancho métrico al sur del Moncayo se concebía para captar importantes tráficos de mercancías y viajeros, procedentes de la línea del ferrocarril Central de Aragón, así como dar salida los minerales procedentes de las minas de Borobia.

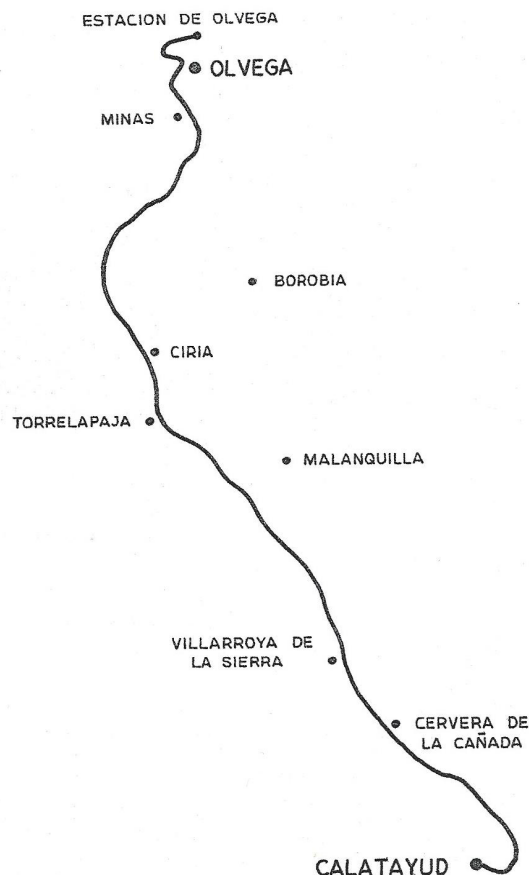


Fig.6 Proyecto ferrocarril Ólvega-Calatayud. González Moreno, J. E.

Calatayud (11.600 habitantes en 1920) es la población más dinámica de la provincia de Zaragoza. Se ha convertido en un importante enclave ferroviario, por ella pasa el ferrocarril Madrid-Zaragoza (Ferrocarril del Jalón), desde allí parte el ferrocarril a Teruel-Sagunto (Tren del Jiloca) y hasta allí pretende llegar el ferrocarril de Burgos-Soria (Tren del Ribota). La atracción de esta ciudad sobre las tierras del sur Soria es grande a través de la conexión en Ariza con el ferrocarril procedente de Valladolid.

PROYECTO FERROCARRIL SORIA A MONTEIRRUBIO (BURGOS)

El tercer proyecto ferroviario que Seguí nombra en su carta es la construcción de un ferrocarril de vía métrica que, partiendo de la estación de Soria del ferrocarril de Torralba y pasando por Herreros, Abejar y San Leonardo de Yagüe, terminase en la estación de Monterrubio del ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio (Burgos). El plazo de construcción será de ocho años. En Monterrubio hay minas de carbón y de hierro, aunque éste contiene sílice y fósforo y, por tanto, de inferior calidad que el hierro del Moncayo. En la defensa del proyecto, aprobado en octubre de 1901, Seguí dijo *“Este ferrocarril de cerca de 65 kms., tiene extraordinaria importancia; va, desde luego, a desarrollar la riqueza de los pueblos de la provincia de Soria; va a contribuir a que las ricas minas de carbones que existen en Casarejos y San Leonardo puedan ser explotadas de forma conveniente”*.

Y refiriéndose a las dos líneas asegura *“Relacionada la construcción de estos ferrocarriles con la explotación de las cuencas mineras de Ólvega, Ciria y Fuentetoba, cuyos productos de mineral de hierro, carbón y asfalto, respectivamente tan excelentes resultados dan, no es difícil aventurar en un porvenir quizá no muy lejano, una transformación completa de nuestra provincia”*.

Pero los problemas en la construcción del ferrocarril Ólvega a Castejón condicionarán los otros dos proyectos que quedaron sin realizarse. Trayectos parciales de ese recorrido entre Burgos, Soria y Calatayud serán retomados más de dos décadas después por el llamado ferrocarril Santander-Mediterráneo.

PROYECTO PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL ÓLVEGA A SORIA

Ya en el primer manifiesto de apoyo a la línea Castejón a Ólvega el diputado Seguí había dejado clara su intención de unir Ólvega con la ciudad de Soria *“Es indiscutible que la provincia de Soria y su capital ganarán extraordinariamente con la explotación de las minas y la construcción del ferrocarril, y ganará más al prolongarse el ferrocarril a Soria, para cuya prolongación he de trabajar con el mayor empeño y decisión”*. En octubre de 1901 el diputado Seguí presentó ante el Congreso la solicitud de la concesión para la construcción de una vía estrecha desde la estación de Ólvega hasta Soria, donde tendría enlace con la línea de Torralba y con la también proyectada de Soria a Monterrubio. Esta línea de aprox. 40 kms. hubiera facilitado el enlace directo entre Castejón y Soria y mejorado los coeficientes de rentabilidad de la deficitaria línea de Torralba. Se fijaba un plazo de construcción de ocho años.

Al no haberse iniciado las obras en el plazo establecido, la concesión fue objeto de caducidad. Nuevamente en 1904 el diputado Seguí, ahora como arrendatario del ferrocarril minero del Moncayo, hizo la misma solicitud al Congreso y lo mismo que la anterior y por los mismos motivos sería objeto de caducidad.

Finalmente, la conexión de Soria con Castejón no se lograría hasta 1941. En las elecciones de 1901 Seguí consiguió su propósito, ser reelegido, cabría decir, mejor, ser designado diputado por el distrito de Ágreda. Según el pacto del turno de la Restauración, los partidos conservador y liberal se turnarían en el Gobierno de la Nación, convocando elecciones tras cortas legislaturas de apenas dos años. Julio Sagué había sido propuesto candidato por el partido conservador en las elecciones de 1899; ahora en 1901 correspondería ser elegido el candidato del partido liberal propuesto por el gobierno para el distrito de Ágreda, concretamente Gerardo Doval, militar y abogado, gallego y "cunero" como Sagué, es decir, sin ninguna vinculación con el distrito al que ha sido asignado.

A pesar de que la junta de distrito dio como ganador a Gerardo Doval, el Congreso, tras una reclamación, proclamó diputado por el distrito de Ágreda al candidato conservador. Un apartado de las actas de las Cortes se refiere a *"Candidatos que han sido proclamados por el Congreso en vez de los que lo habían sido por las Juntas de escrutinio... D. Julio Sagué y Sala fue candidato ... por este distrito de Ágreda a la vez que el Sr. D. Gerardo Doval. La Comisión de actas dictamina que el Congreso proclame diputado por este distrito al S. Sagué"*.

No tenemos carta de J. Sagué solicitando el voto para las elecciones de 1903, pero lo podemos imaginar. Sagué se ha convertido en el nuevo arrendatario del ferrocarril Ólvega a Castejón y prometerá una explotación fructífera y exitosa del mismo. Sin embargo, el futuro del ferrocarril estaba frustrado. Multas por utilizar vagones y material ferroviario no autorizado, accidentes ferroviarios (El más importante ocurrió en 1904 cuando la locomotora que arrastraba 18 vagones cargados con unas 200 toneladas de material se salió de la línea entre Ólvega y Ágreda muriendo el maquinista, el fogonero y el guardafrenos además de dos heridos graves; Ólvega se convirtió en hospital de campaña pero Seguí ni se presentó por el lugar), actuaciones poco ortodoxas de Seguí en la venta del mineral de hierro o los enfrentamientos con los antiguos socios Otlet, llevarían en pocos años a la cancelación de la línea y subasta de materiales (1907). En la legislatura liberal de 1905 el diputado Gerardo Noval se queja en el Congreso del estado lamentable de la línea *"ni la vía está concluida, ni los terraplenes están en condiciones...no obstante, con unas máquinas viejas y unos vagones destartados se está llevando el arrastre de material"*. Ante tales problemas el diputado Doval pronto cambiará de destino hasta conseguir su objetivo, ser nombrado senador vitalicio, por Teruel. José Vicente Frías Balsa recoge en su obra *Crímenes y asesinatos de Soria* la hábil actuación del abogado Noval en un juicio consiguiendo la absolución de los asesinos. Se refiere al crimen de Beratón: Una partida de cartas en la taberna desencadena una reyerta en la que el hijo del juez municipal es herido mortalmente con un cuchillo. La mala fama de este joven y las artes jurídicas de Doval consiguieron que los asesinos quedaran libres.

El ferrocarril minero que tantas expectativas había creado no llevó prosperidad sino fracaso, ruina y miseria. Ante semejante decepción, y para evitar la alternancia de diputados cuneros, el distrito de Ágreda pensará en un candidato vinculado a Soria. Los distritos de Soria y Almazán gozaban de cierta estabilidad política con sus diputados Vizconde de Eza (12 legislaturas) y Martínez Asenjo (13 legislaturas), respectivamente. En el distrito de Ágreda familia Córdoba había representado al partido liberal en anteriores legislaturas (Anselmo Córdoba en 1893 y Celestino Córdoba en 1898), pero ante las próximas elecciones de 1907 el distrito de Ágreda se decantará por un candidato conservador que tenga vinculación con Soria: El duque de Medinaceli.



Fig.7 Estructura ferroviaria de la provincia de Soria. Carmen Sancho.

BIBLIOGRAFÍA

FRIAS Balsa, J. V. *Crímenes y asesinatos en Soria*. Edita: el autor. Imprime Grafical S.L. Soria, 1998.

GOIG SOLER, I. José Tudela. *La persona y sus espacios*. Excma. Diputación de Soria, 2010.

GONZÁLEZ MORENO, J. E. *El ferrocarril minero del Moncayo (de Castejón a Ólvega) y la mina Petra III* Ediciones Trea S.L. Gijón (Asturias), 2006.

MARTÍNEZ DÍEZ, G. *Las comunidades de Villa y Tierra de la Extremadura Castellana*. Editora Nacional. Madrid, 1983.

ROMERO SALVADOR, C. y OTROS. *Soria. Crónica Contemporánea*. El Mundo Diario de Soria, 2008.

SANCHO DE FRANCISCO, C. *Sociedades recreativas en el medio rural. La Juventud de Taroda*. <http://www.soria-goig.org/pdf/sociedadesrecreativasmediorural.pdf>, 2016.

TUSELL GÓMEZ, J. *Historia contemporánea de España 1808-1939*. Ariel Historia, 1997.

FOTOGRAFÍAS: Carmen Sancho de Francisco

ANEXO: NOTAS BIOGRÁFICAS

El sobre que contiene la petición de voto del diputado Julio Sagué va dirigido al médico de Tejado Mariano Sancho, natural de Taroda y hermano de Dominica y de Eulogio, labradores.

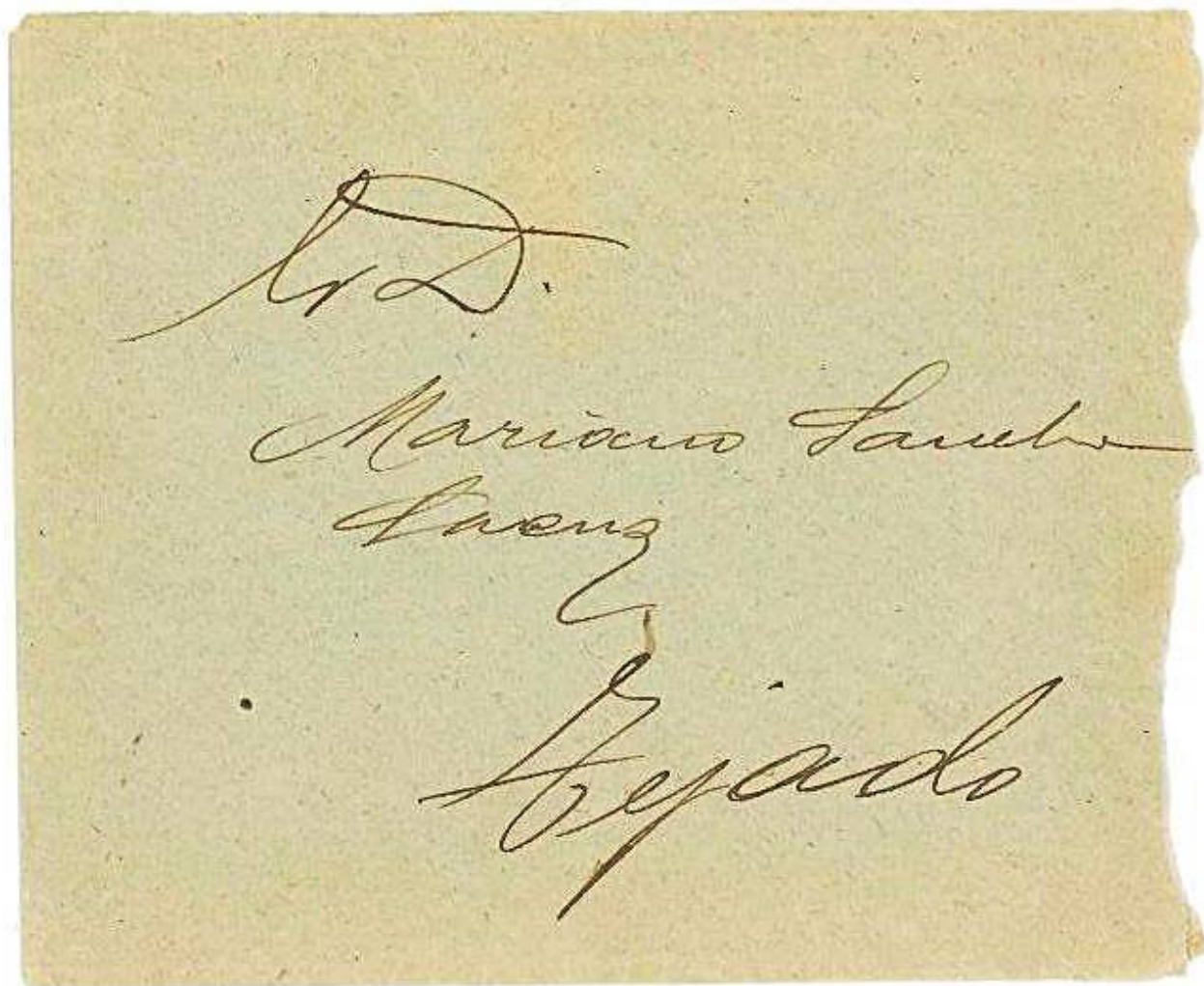


Fig. 1 Sobre dirigido a Mariano Sancho.

Obtuvo el título de Bachiller en 1870 según el diploma otorgado por el Director del Instituto de Segunda Enseñanza de Soria. Los estudios de Medicina los pudo cursar en Zaragoza o, más probablemente, en Madrid. En ambos casos Mariano Sancho debía desplazarse, andando, hasta Arcos de Jalón, a poco más de veinte kilómetros de Taroda. Por Arcos de Jalón pasaba, desde 1862 en que se inauguró, el ferrocarril Madrid-Zaragoza y en Arcos, en plena expansión económica y demográfica, se establecieron talleres mecánicos para reparar vagones y locomotoras de vapor que allí se cambiaban, a mitad de camino entre Madrid y Zaragoza.

Ahora que nos movemos de puerta a puerta en automóvil, puede parecer exagerado caminar más de cuatro o cinco horas sin descanso hasta el destino previsto pero nuestros antepasados fueron grandes andarines.

Campesinos de la rinconada (Trévago, Fuentestrún, Pozalmuro) bajaban en invierno a Zaragoza con una caballería a vender huevos y a la vuelta traían aceite del campo de Borja para revenderlo en los pueblos. (Hace algunos años un señor de Matute de la Sierra contaba cómo su padre fue en dos ocasiones andando hasta Bilbao acompañando en cada viaje a un hijo que se embarcaba en barco de un vapor con destino desconocido hacia Hispanoamérica para librarse de cumplir el servicio militar en el protectorado de Marruecos durante la temida guerra del Rif. Por todo equipaje llevaba una vieja maleta en una mula, una hogaza para el sustento y unos pocos dineros para comprar el pasaje).



Fig. 2 Retratos de Mariano Sancho y de su esposa.

Mariano Sancho en 1901 es médico en Tejado, del distrito electoral de Ágreda, y de él y de su esposa quedan dos magníficos retratos, sin firma.

No tuvieron descendencia pero la vocación por la medicina continuó con su sobrino Pedro, hijo de Eulogio.

Pedro Sancho tuvo más suerte que su tío cuando tuvo que trasladarse a estudiar a Soria, Zaragoza o Madrid. A principios del siglo XX podía desplazarse tres kilómetros desde Taroda hasta la estación de Adradas para tomar el tren Torralba- Soria y dirigirse a Madrid o a la capital provincial, y a siete kilómetros en las estaciones de Morón de Almazán o Cabanillas coger el tren procedente de Valladolid para ir a Ariza, Calatayud o Zaragoza.

En la prensa provincial se recogen algunas anotaciones de sus destinos como médico. En 1908 atiende a los heridos graves en una reyerta en Aguaviva de la Vega” *siendo ambos asistidos y curados por el joven e inteligente médico de Taroda don Pedro Sancho*” (El Noticiero de Soria).

Otros destinos fueron Caltojar, Molinos de Duero donde contrajo la gripe de 1918, o pueblos del distrito de Ágreda o próximos a él como Beratón y Villarroya de la Sierra, su último destino.

Algunos documentos gráficos nos pueden informar sobre la época. En 1909 Pedro Sancho casó con Felisa Ruiz, hermana de Basilia Ruiz, la señorita Basilia, soltera, quien durante un tiempo tuvo un negocio de compra de trigo en el pueblo de Pozalmuro, también del distrito de Ágreda. Otro hermano, Andrés Ruiz, era médico en Almazán y anunciaba en la prensa provincial su consultorio médico-quirúrgico *“Especialidad en el tratamiento de las enfermedades del pecho, del aparato digestivo, del sistema nervioso y enfermedades de los niños”*

Una fotografía de recién casados tomada en el estudio soriano Viuda de Casado e Hijo muestra al novio de lado, con guantes y sombrero en la mano derecha, mirando con complacencia a la novia que sentada en un sillón mira a cámara, vestida con un precioso vestido negro de manga larga y ajustado que nada tiene que envidiar a los famosos vestidos corsé de Caprile; un enorme velo blanco y un minúsculo bolsito apenas sujetado por la mano derecha completan el atuendo nupcial.



Fig.3 Fotografía de boda de Pedro Sancho y Felisa Ruiz

En un pequeño tríptico plegable los recién casados y sus familias comunicaban a sus amistades el celebrado enlace al tiempo que ofrecían su residencia en Caltojar.



Fig.4 Tríptico de boda de Pedro Sancho y Felisa Ruiz.

El periódico soriano El Ideal Numantino ofrece la noticia de la boda en su número de 27-XI-1909. Indica que la ceremonia se celebró en la iglesia del Salvador de Soria y que los padrinos fueron doña Basilia Ruiz, hermana de la novia, y D. Mariano Sancho, tío del novio. Cabría pensar que en algún momento de la sobremesa nupcial los padrinos podrían haber hablado de elecciones en el distrito de Ágreda y el padrino ejercer su influencia en la madrina a la hora de orientar el voto, pero esta opción habría sido totalmente inútil pues las mujeres no tuvieron reconocido el derecho a voto hasta la declaración del sufragio universal femenino en la Constitución de 1931 durante la Segunda República española.

La nota de prensa dice que los novios salieron hacia varias capitales españolas, por supuesto, en tren.

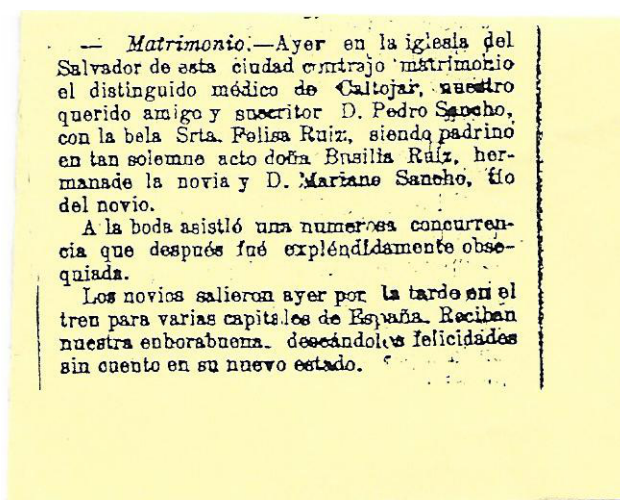


Fig.5 El Ideal Numantino, 27-IX-1909.

Historia de Soria

Cuadernos de Instituto

http://soria-goig.com/historia/historia_28.htm