

Historia del ferrocarril de Val de Zafán

De un camino de hierro a una vía verde.
50 años del cierre de una mítica línea

JUAN CARLOS JUÁREZ GIMÉNEZ

Índice

Agradecimientos.....	13
1. Prólogo.....	15
2. Introducción	19
3. Antecedentes de la historia del ferrocarril en España	21
4. Contextualización económica y social en Aragón.....	31
5. Orígenes del proyecto: Aragón y la necesidad de un puerto en el mar Mediterráneo	33
6. Cristalización, concesiones e inauguración	45
7. Explotación, paralización y nueva puesta en marcha.....	75
8. La problemática en su continuación	85
9. Papel en la guerra de España	99
9.1. Estado de la línea y su prolongación con fines militares	102
9.2. La presencia de las tropas italianas y el Corpo Truppe Volontarie	109
9.3. La batalla del Ebro	113
9.3.1. Transporte de tropas.....	115
9.3.2. La importancia de la estación de Bot.....	119
9.3.3. Otros hechos bélicos.....	121
10. Posguerra.....	125
10.1. Trabajos forzados y depuración del personal ferroviario.....	125
10.2. Acciones del maquis	132
10.3. Actividad de la línea y la búsqueda de la salida al mar Mediterráneo.....	141
11. Últimos años de servicio y cierre definitivo.....	167

12. La transformación en vía verde	173
13. Epílogo	181
14. Bibliografía	185
15. Anexos	195
15.1. Material motor y remolcado	195
15.2. Relación de túneles, puentes y viaductos	213
15.3. Mapa	218
16. Cronograma	221
17. Relación de archivos digitales y físicos consultados	227

«El cronista que narra los acontecimientos sin hacer distinciones entre los grandes y los pequeños da cuenta de una verdad, a saber, que para la historia nada de lo que una vez aconteció ha de darse por perdido».

TESIS III. WALTER BENJAMIN.
SOBRE EL CONCEPTO DE HISTORIA (1940)

Agradecimientos

En primer lugar, quiero dar las gracias al Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles (Madrid) y al Arxiu Històric Ferroviari del Museu del Ferrocarril de Catalunya en Vilanova i la Geltrú (Barcelona). A los dos, por aportarme toda la información que les he pedido de forma ágil. En relación al Museo del Ferrocarril de Madrid, quiero agradecer sobre todo a su Director: Francisco Polo Muriel. Su revisión y buenos consejos han contribuido a mejorar el contenido y calidad de este trabajo.

Específicamente, también quiero agradecer a Teresa Thomson, responsable del Archivo Municipal de Alcañiz, por facilitarme diferentes referencias bibliográficas muy interesantes, además de la consulta de documentos primarios excepcionales.

Agradezco al ayuntamiento de Bot por sugerirme el contacto con el Sr. Antoni Cortes i Manyà, el cual me ha ayudado con su atención, información y anécdotas, que pienso han enriquecido este libro.

También al Ayuntamiento de Valdeltormo por cederme algunas de sus imágenes de su archivo fotográfico. De forma singular, al señor Manuel Mompel, vecino de Valdeltormo, que fue la persona que me señaló los hechos de los maquis sobre el ferrocarril en ese municipio.

Quiero dar las gracias al Sr. Josep Antoni Moreno i Guallar, autor de diversos históricos artículos fundamentales de la línea, que me aportó referencias y resolvió dudas en mi trabajo inicial. Y, en general, a todos los autores que han publicado diferentes artículos sobre esta línea de ferrocarril que he referenciado a lo largo del texto.

Finalmente, tengo que citar al Agrupament Ferroviari de Barcelona (AFB) y, especialmente, a los miembros y compañeros Santiago Compte Fajarí por sus comentarios y apoyo en todo el trabajo, y a Pere Comes por sus aportaciones al apartado de material motor y remolcado.

1. Prólogo

El conocimiento del pasado de un territorio se construye también a través del estudio de las vías de comunicación e infraestructuras que han surcado a lo largo de su historia sus parajes y espacios. Este es el caso del trabajo de investigación en el que Juan Carlos Juárez Giménez nos brinda a través de las páginas de este libro dedicado a la historia del Ferrocarril de Val de Zafán.

Juárez Giménez, quien se adentra por primera vez en la historia ferroviaria desde una perspectiva investigadora, lo hace tras su reciente graduación en Humanidades por la Universitat Oberta de Catalunya (UOC), en el itinerario dedicado al Mundo Contemporáneo, y con la madurez que le ha aportado su dilatada trayectoria profesional como doctor en Farmacia por la Universidad de Barcelona (UB), y académica como docente en la Facultad de Farmacia de la UB e investigador, con más de medio centenar de publicaciones en revistas de referencia científica. El autor aúna, por tanto, una doble formación académica que le sitúan dentro de ese selecto perfil de investigadores dedicados al campo de las ciencias experimentales, en su caso a las de la salud, y con una fuerte impronta humanística, obtenida no sólo por esa vocación natural por el conocimiento del pasado, como la que posee Juárez Giménez, sino también por una sólida formación específica.

El autor, movido por su afición al mundo ferroviario y por el conocimiento de los espacios atravesados por el Ferrocarril de Val de Zafán, decidió dedicar su trabajo de final de grado en Humanidades a esta infraestructura ferroviaria, buceando entre los archivos y bibliotecas, entre ellos los de los Museos del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú y Madrid, que custodian la memoria documental y gráfica de un ferrocarril que tenía como objetivo final alcanzar en el puerto de Sant Carles de la Rápita una salida ferroviaria al mar Mediterráneo, posiblemente la más natural y cercana al litoral para el Bajo Aragón, aunque no exenta de accidentes orográficos por el escarpado relieve que presenta la divisoria entre Aragón y Cataluña.

Así pues, Juárez Giménez nos presenta un documentado estudio que se remonta a los primeros proyectos ferroviarios en ese ámbito territorial, sin perder de vista el contexto económico y social en el que se inició la era ferroviaria en España, sus primeros pasos y decisiones técnicas y legislativas que permitieron que, a mediados del siglo XIX, eclosionaran y se materializaran muchos proyectos, en buena medida como resultado de los estímulos dados por el Estado para la construcción y explotación y animados por la entrada de capitales extranjeros, principalmente de origen francés, que se concentraron en las principales compañías ferroviarias constituidas a partir de la Ley General de Ferrocarriles de 1855.

Con esos antecedentes el autor explora en la realidad social y económica del Bajo Aragón, en la búsqueda de su ansiada salida al mar Mediterráneo, anhelo que se remontaba a los inicios del siglo XIX, en plena Guerra de la Independencia, motivado básicamente por una necesidad estratégica. También documenta el papel llevado a cabo por diversos actores de la escena pública aragonesa que promovieron y defendieron la idea de un ferrocarril hasta Sant Carles de la Rápita, como fue el caso del Padre Nicolás Sancho, entre finales de las décadas de 1840 e inicios de la de 1880, años antes de su fallecimiento, o los que impulsaron las primeras sociedades y compañías ferroviarias en el territorio del Bajo Aragón, como fueron los promotores León Cappa, concesionario del primer tramo ferroviario en la provincia de Teruel entre Gargallo y Escatrón y defensor de una comunicación ferroviaria al Mediterráneo, o el diputado Francisco de Paula Jiménez y Gil, principal accionista de la primera concesionaria del Ferrocarril de Val de Zafán, otorgada mediante subasta en el año 1882. Con este contexto el autor nos sumerge en todas las vicisitudes que surgieron en torno a la materialización de este proyecto ferroviario, que daría lugar a la constitución de la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo* y a la búsqueda de capitales en el exterior, sorteando difíciles coyunturas, suspensiones de pagos y retrasos en la construcción hasta la terminación de la primera sección de 31 kilómetros entre La Puebla de Híjar y Alcañiz y su inauguración en 1895.

La falta de rentabilidad de este primer tramo provocaría la primera paralización de la explotación a tan solo dos años de su puesta en operación, y la

posterior incautación de la línea por el Estado, presagiando lo que sería un incierto panorama para su prolongación y conclusión. La reivindicación de las poblaciones afectadas por la paralización de las obras, solo obtuvieron respuesta positiva una vez iniciado en 1923 el directorio militar del general Miguel Primo de Rivera, al considerar el valor estratégico de esta línea. Juárez Giménez nos narra y detalla las realizaciones llevadas a cabo en la línea para su prolongación durante ese período y las que se abordaron durante la Guerra Civil y la posterior posguerra, utilizando para ello a presos políticos y excombatientes republicanos. En este contexto dedica un importante espacio de su trabajo a resaltar el valor estratégico de este ferrocarril durante la Guerra Civil y a su papel en la Batalla del Ebro. Complementa este apartado cuantificando la aportación de mano de obra proveniente de los Batallones de Trabajadores, la cual fue capital para la conclusión de las obras de construcción durante el Franquismo, así como los efectos de la depuración ferroviaria entre los trabajadores con residencia asignada en estaciones operativas de la línea y la actuación del maquis.

Tras la inauguración en 1941 del servicio ferroviario entre Zaragoza y Tortosa, el estudio de Juárez Giménez nos ilustra acerca de la explotación de la línea durante el franquismo y de las realizaciones materiales que se llevaron a cabo en la misma entre las décadas de 1940 y 1960, hasta que el informe del Banco Mundial de 1962 recomendó la paralización de buena parte de las obras ferroviarias que se venían acometiendo en España, entre ellas las vinculadas con esta línea ferroviaria. Así pues, relegada a un papel secundario y sin perspectivas de conclusión, acabaría siendo clausurada por el Estado en el año 1973. Transcurridos cincuenta años de esa decisión, algunos tramos de dicha línea han sido reconvertidos en Vía Verde, hecho que, según el autor, ha permitido que esta antigua infraestructura ferroviaria pueda seguir siendo disfrutada por toda la ciudadanía y aporte un singular valor para el conocimiento del patrimonio natural que alberga este territorio.

Tras haber tenido el placer de conocer de primera mano esta investigación y haber contado con el honor de escribir esta presentación, solo me queda recomendar la lectura de este libro y felicitar de forma muy efusiva a Juan

Carlos Juárez Giménez por la realización de este exhaustivo trabajo de investigación, que seguro va a contribuir al conocimiento de la historia ferroviaria de Aragón y Cataluña, así como a animarle a que continúe por esta senda y nos descubra otros pasajes del pasado de nuestros ferrocarriles.

En Alcázar de San Juan, a 8 de enero de 2023

Francisco Polo Muriel

Historiador y director del Museo del Ferrocarril de Madrid

2. Introducción

Ha sido ampliamente descrita la influencia social, cultural y económica del ferrocarril en la organización y desarrollo de un territorio determinado. A lo largo de la historia, el ferrocarril ha mostrado que genera redes de intercambio, modifica los espacios y puede permitir una reconfiguración social y económica de los diferentes ámbitos territoriales que comunica (Capel, 2007). Por otro lado, su desarrollo siempre ha estado relacionado con la evolución de las circunstancias políticas y económicas de nuestro país, de forma que en algunos casos ha tenido una significación especial en hechos históricos destacables, como es el caso de la guerra de España. A su vez, el denominado *progreso tecnológico* y la transformación de las comunicaciones frecuentemente han generado su decaimiento, cierre y desaparición. En algunos casos, como las denominadas vías verdes, los trazados ferroviarios se han transformado en proyectos de carácter identitario social y en formas de producción económica y reordenamiento territorial con la finalidad de fomentar la preservación del patrimonio cultural y el ecoturismo.

La línea del ferrocarril de Val de Zafan cumple todas estas premisas y destaca por su singularidad. Se diseñó con un trazado que nunca llegó a completarse, fue utilizada durante la guerra de España y en la posguerra tuvo un protagonismo fundamental por los trabajos forzados que desarrollaron los presos republicanos y las acciones de los maquis. La línea del ferrocarril de Val de Zafán unió dos comunidades autónomas desde finales del siglo XIX hasta su clausura en los años 70 del siglo XX. Un camino de hierro que desarrolló su historia en diversos momentos y territorios, cuya transformación en vía verde ha hecho que el relato continúe.

Debe destacarse que el presente libro tiene su origen en una investigación realizada en el marco de un trabajo final de grado de Humanidades de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC). Así, ha tenido como objetivo principal construir un relato histórico completo a partir de fuentes primarias en las que se incluyen documentos originales y fuentes secundarias, como ar-

títulos históricos publicados, noticias de la prensa del momento y libros. También se han consultado archivos físicos y digitales.

Además, se ha incluido alguna contribución personal de historiadores de la zona y algún antiguo vecino y trabajador de la línea.

En definitiva, se muestra su historia desde que fue un proyecto ideado por personajes visionarios y adheridos a su territorio, con sus turbulentos inicios, hasta la actualidad, configurado como un espacio de ecoturismo cristalizado en vía verde. De esta forma, con este relato se pretende unir el pasado con el presente, para que la historia del ferrocarril de Val de Zafán, que cumple 50 años de su cierre, tenga su constancia en el futuro y no se pierda en el tiempo.