

XILOCA 20
págs. 201-211
1997
ISSN: 0214-1175

CIEN AÑOS DE FERROCARRIL EN LA COMARCA DE CALAMOCHA

Javier Garcés Peria*

Resumen.– Breve análisis introductorio a la historia del ferrocarril en la Comarca de Calamocha, deteniéndose en las estaciones ferroviarias: Daroca, Ferrerueta, Calamocha, Caminreal, Villafranca, etc.

Abstract.– This work is a study about the railway history in the Calamocha area; taking into account the following railway-stations: Daroca, Calamocha, Caminreal, Villafranca, etc.

INTRODUCCIÓN

El próximo año nuestro país celebrará el 150 aniversario de la llegada del tren a sus pueblos y ciudades; mucho han cambiado las cosas desde aquel día 28 de octubre de 1848, en que el catalán Miguel Biada inaugurara la línea entre Barcelona y Mataró, pero es un buen momento para mirar al ferrocarril, ver qué ha significado en nuestras tierras y en qué situación se encuentra. Desde ese momento, la construcción de líneas fue constante hasta completar una red radiocéntrica que cuenta en la actualidad con alrededor de 12.000 kilómetros. En Teruel la llegada del ferrocarril fue algo tardía, pues a pesar de que una ley de 1870 propusiera que éste debía llegar a todas las capitales de provincia, la ciudad y gran parte de las comarcas turolenses no contaron con camino de hierro hasta este siglo. Calamocha y su comarca, por consiguiente, vieron la llegada del ferrocarril a sus pueblos en 1901, con la inauguración del tramo Calatayud-Valencia promovido por la Compañía Central de Aragón.

* Licenciado en Geografía.

Este hecho, provocó un movimiento de capitales y mano de obra muy importante para los municipios donde transcurría el trazado. Se puede decir que en el siglo XIX, con la expansión ferroviaria e industrial, el ferrocarril entraba a la comarca del Jiloca con algo más de cincuenta años de retraso, y su llegada no resultó fácil empresa. La compañía, constituida en gran parte con capital belga, importó materiales de ese país, provocando la ira de los escritores y periodistas del momento, como Domingo Gascón, que habló de fraude. Curiosamente, aún hoy se pueden observar en las desartadas instalaciones de Báguena o Luco de Jiloca traviesas metálicas, utilizadas en origen por Central de Aragón y que fueron un hecho aislado en los ferrocarriles españoles.

UN POCO DE HISTORIA

El tendido férreo se terminó el 28 de junio de 1901, si bien las obras habían comenzado varios años antes, con muchos contratiempos, y algún que otro susto; hasta el año 1903 no funcionaron todas sus instalaciones a pleno rendimiento. La línea partía de Calatayud, muy cerca de la estación de la compañía M.Z.A. y remontando el suave desnivel del río Jiloca llegaba hasta Daroca, donde se erigió una importante estación en la actual carretera de Molina, para penetrar en la provincia de Teruel en San Martín del Río (o de Jiloca), localidad que tenía apeadero. Báguena, más importante, y Luco contaron con estación y Burbáguena con apeadero, muy próximo a las aguas del Jiloca, debido a las buenas relaciones existentes entre el trazado férreo y el río como ya hemos señalado.

Calamocha, en aquellos tiempos era una localidad más o menos importante, cabeza de partido, con un censo de casi 2.000 habitantes, pero Central de Aragón no la considero mejor que otras del contorno, y le otorgó una modesta estación, en la zona de la vega. Las localidades de El Poyo y Fuentes Claras contaron con apeadero, y Caminreal con una estación muy parecida a la de Calamocha en el paraje denominado "La Caridad". A muy pocos kilómetros Torrijo del Campo, con su apeadero rozando las casas del pueblo, y Monreal del Campo con una estación nada despreciable, ya que a muchos efectos actuaba como capital de comarca. Y por último se creo otra estación en Villafranca del Campo, aunque ésta algo apartada del núcleo urbano. Como vemos la comarca se vio cruzada de norte a sur por el camino de hierro, ya que éste aprovechaba la depresión Calatayud-Teruel para comunicar el centro y norte de la Península con el Levante, mediante las cotas más bajas. Desde la época romana los caminos habían circulado por estos lugares, como trazado más propicio para salvar las agrestes sierras ibéricas. Prueba de ello es la coincidencia en la confluencia de los ríos Jiloca y Pancrudo, en pocos metros, de un puente romano, una carretera nacional y la vía del tren.

Muy pocos años después –concretamente en 1907– y debido a un desacuerdo entre la explotadora de las minas y Central de Aragón, se inaugura un ferrocarril de vía estrecha entre Ojos Negros y Sagunto de 208 kilómetros de longitud. Aunque nunca llevó viajeros y pasaba por la comarca de manera periférica, tuvo su importancia al dar salida a los hierros de la zona hacia el puerto saguntino. Así fueron transcurriendo las cosas, hasta los años treinta, en que Central de Aragón decide crear una

nueva línea que alcance Zaragoza y el valle del Ebro sin rodear por Calatayud. En ese momento la compañía está en negociaciones con Norte, la gran empresa española del ferrocarril, que la absorbe poco tiempo después aunque conservando una política independiente. Hacía muy pocos años que se había inaugurado el ferrocarril internacional de Canfranc, en el Pirineo aragonés, y aunque fue el Estado quien se encargó de terminar el duro trazado entre Jaca y la estación de Los Arañones, Norte era su gestor. Por ello pronto se vio la necesidad de conectar directamente el Levante con Zaragoza y, mediante el Canfranc, con Francia. La exportación de cítricos valencianos por esta línea fue determinante para su creación, pues situaba a Valencia a menos de 24 horas de París. Así pues, el 2 de abril de 1933, se inaugura la línea Zaragoza-Caminreal, con grandes elogios tanto de valencianos como de aragoneses. En principio este tramo se pensaba empalmar desde Daroca, para así, evitar la construcción de nuevos kilómetros, pero al final se opta por hacerlo desde dicha localidad turolense.

Así pues este hecho provoca un nuevo “renacimiento” en la comarca, como ya ocurrió en los primeros años del siglo: se construye una nueva estación en Caminreal, contigua a la anterior, y ésta pasa a ser lugar de empalme, con los servicios que ello conlleva. A partir de ese momento, sus instalaciones empiezan a llenarse de personal, tanto ferroviarios como pasajeros, llegando a convertirse en un auténtico poblado con más de doscientos empleados a lo largo de una jornada y todo tipo de servicios (fondas, cantinas, correos, o incluso una capilla donde se daba misa) para atender al creciente número de personas que allí hacían vida. Es, sin duda, la estación más importante de la comarca, y una de las más grandes de Aragón. Pero la construcción del nuevo trazado Caminreal-Zaragoza además de convertir dicha localidad en un pueblo próspero y lleno de forasteros, comunicó una parte importante de la zona noreste de la comarca, concretamente el valle del Huerva y el Campo de Romanos. Localidades serranas, alejadas de los ejes viarios fundamentales, vieron en el tren la llegada del progreso y la comunicación. Así Navarrete, Lechago, Cuencabuena, Ferrerueta de Huerva y Villahermosa del Campo contaron con servicios ferroviarios hacia Zaragoza, Teruel, Valencia, etc. Asimismo la propia Calamocha creó una nueva estación, muy próxima a la carretera general, en las afueras del pueblo dirección Teruel. Sirvió como punto de localización de industrias, convirtiéndose durante las décadas siguientes en el polo industrial más importante de la comarca, por lo que fue asumiendo plenamente las funciones de capital al ganar censo respecto de Monreal.

Las estaciones tienen estilo del país, a base de mahón visto y porches encalados, a diferencia de las del anterior trazado, hechas de piedra y más sobrias. Esta línea se construyó sin ningún paso a nivel, lo que se salvó mediante numerosos pasos elevados. Todo ello, añadido a las ventajas antes expuestas, daban al tendido ferroviario de la comarca un futuro nada despreciable. Pero los acontecimientos no fueron precisamente así: en 1936 se produce una dura huelga en la compañía ferroviaria, la más importante desde su creación. Los trabajadores eventuales piden pasar a ser fijos, además de un aumento de sueldo general, y la redención de las penas por huelgas anteriores. Poco tiempo después estalla la Guerra Civil, con consecuencias brutales en todo el tendido férreo, así como la pérdida de recursos humanos y energéticos.



En las proximidades de Luco, conviven la vía del tren, un puente romano y la carretera nacional en pocos metros.



Estación de Daroca: es gemela a las de Teruel y Segorbe, aunque ella ha tenido peor fortuna.



Una de las dos estaciones con que contaba Calamocha es la Vega, sin servicio desde 1985.



Estación de Calamocha-Nueva, una de las únicas abiertas al tráfico a efectos de circulación.

PERÍODO RENFE

Las décadas siguientes supusieron un aumento del número de trabajadores de *RENFE*, constituida en 1941. En los años cincuenta se alcanza el máximo de agentes, tanto de la compañía como de las estaciones de la comarca, ya que a pesar de sus deficiencias, el tren es el medio de transporte más generalizado. En los sesenta, a pesar del atroz accidente de Villafranca con pérdida de vidas humanas, la puesta en funcionamiento del *TER* Valencia-Hendaya (uno de los trenes más lujosos del momento), dio a los principales pueblos de la comarca relación directa no sólo con el resto del país, sino también con Francia y media Europa. Este tren ha circulado por la línea durante más de veinte años, con una ocupación nada despreciable. Después la cosa ya empezó a decaer: en los años setenta la tracción vapor desaparece en España, por lo que el número de ferroviarios se hace también menor debido a que las modernas locomotoras diesel tienen más autonomía. En ese período la tracción eléctrica se extiende hacia algunas líneas próximas a la de Teruel (Valencia-Tarragona o Mora-Zaragoza), situándola en un lugar secundario. En 1972, el Ojos Negros-Sagunto, también denominado ferrocarril de Sierra Menera por ser el nombre de la compañía explotadora, pasa a ancho normal, utilizando desde Santa Eulalia del Campo el antiguo trazado del Central. Lo ha hecho durante catorce años, hasta el momento en que la siderurgia mediterránea ha vivido una fuerte reconversión. Además, en los ochenta, con la entrada en vigor de un Contrato-Programa de *RENFE*, la línea Calatayud-Caminreal queda sin servicio, por encontrarse entre las líneas "altamente deficitarias" de la Red. Desde mayo de 1983 los trenes dejan de circular y se conecta la zona por carretera, y desde enero de 1985, el valle del Jiloca queda para siempre incomunicado ferroviariamente con Teruel. El número excesivo de pasos a nivel, con su correspondiente número de agentes, el escaso tráfico tanto de pasajeros como de mercancías y una política de reajuste ferroviario provocaron que esta línea, al igual que casi novecientos kilómetros más en todo el país, fueran abandonados definitivamente a mediados de los ochenta. Los trabajadores se acogieron a jubilaciones anticipadas o aceptaron traslados a otros lugares.

Toda la zona afectada por este cierre ha visto sus protestas metidas en saco roto, y al final la proximidad de la carretera ha absorbido las carencias ferroviarias. En lo que respecta a la otra línea, se han sustituido los antiguos ferrobuses por automotores de la serie 592, y las relaciones País Vasco-Levante han sido desviadas por otras provincias, aunque de hecho el *TER* hacía años que no paraba entre Teruel y Cariñena. Debido a este trasvase de trenes, en los noventa se ha decidido cerrar las estaciones por la noche –las pocas que aún quedaban abiertas a efectos de circulación– por lo que el número de agentes ha ido menguando paulatinamente.

UN PASEO POR SUS ESTACIONES

Daroca

La hermana más pobre. Esta importante localidad zaragozana, de viejos esplendores, no ha tenido demasiada fortuna en época contemporánea. Las principales vías

de comunicación que antaño la atravesaban, ahora pasan muy lejos. Su censo es prácticamente el mismo que hace siglos. Pero a nivel ferroviario Central de Aragón le otorgó una estación gemela a la de Teruel y Segorbe. El edificio de dos plantas, con su hermosa marquesina se encuentra abandonado, cubierto por la maleza y en proceso de deterioro. De las tres hermanas es la que peor destino ha llevado, no correspondiéndose la belleza de la villa con el estado de su estación, desgraciadamente sin uso desde 1985.

Ferreruela

Tren + bici. Situada en la Sierra de Cucalón, al norte de la comarca, con un censo que apenas sobrepasa los cien habitantes, posee una de las únicas estaciones que todavía permanecen abiertas a efectos de circulación. El pasado 25 de mayo de 1997, con motivo del día de la bicicleta en la capital turolense, la Plataforma por la Defensa y Desarrollo del Ferrocarril en Teruel presentó unos trípticos referentes a rutas por la provincia en tren + bici. El número 1 concretamente, plantea la ruta Teruel-Ferreruela en tren, y desde allí una visita al vallado cinegético del Colladico. Así además de fomentar el turismo rural en la zona, se revitaliza la estación, de débil tráfico, pero que atiende a una vasta zona incomunicada.

Calamocha nueva

Polo industrial. En los años treinta, se inaugura la línea Caminreal-Zaragoza, con lo que Calamocha consigue su segunda estación o "nueva". En esa misma década se traza la variante de la carretera nacional, que deja de pasar por el corazón de la villa con sus estrecheces correspondientes. La carretera y la estación van a coincidir entonces en las afueras del núcleo urbano, lo que produce que se convierta en un foco de localización industrial. La construcción de un silo para cereales en la propia estación y la apertura del matadero décadas después, ha dado a Calamocha un censo importante que contrarresta en lo posible el desierto demográfico de la comarca.

Caminreal

Quién te ha visto y quién te ve. Si alguien hiciera una clasificación de las estaciones más importantes de la provincia, Caminreal aparecería en un lugar destacado. Si lo hiciera a nivel comarcal, no cabe duda que ésta saldría la primera ya que es la más grande de la comarca; pero si clasificáramos por su estado de conservación, es muy posible que apareciera en último lugar. Consta de un edificio de dos plantas, otros edificios anejos, tres andenes, ocho vías, cocheros, aguadas, etc. Durante las décadas de esplendor atrajo a sus instalaciones personal de todos los pueblos y el censo del municipio fue aumentando. A partir de los años setenta poco a poco se ha ido mermando, y desde 1985 con el cierre de la línea Calatayud-Caminreal el tráfico se ha reducido de manera vertiginosa. Hace un par de años que RENFE la cerró, con lo que su deterioro se está acelerando y es una lástima ya que además de lo que significó para la comarca, su edificio en sí es una joya ferroviaria.



En Calamocha tienen parada todos los trenes Teruel-Zaragoza, servidos por automotores diesel de la serie 592, como el de la fotografía.



Regional Zaragoza-Valencia partiendo de la estación de Calamocha-Nueva.



Bordeando Fuentes Claras, un mercante arrastrado por una locomotora 319 se dirige a Caminreal.



Estación de Caminreal, poco tiempo antes de su cierre en 1995.



Sobria estación de Monreal del Campo, algo alejada del núcleo urbano.



En la abandonada estación de Villafranca del Campo la historia ferroviaria de la comarca vivió una tragedia sin igual.

Villafranca

La palabra asesina. Corría una fría mañana de la segunda mitad de los sesenta. En la estación de Villafranca del Campo el personal estaba más pendiente del sorteo de la Lotería de Navidad que de otra cosa. Pero aquel día que se levantaba aparentemente normal, haría cambiar el rumbo de sus vidas, o por lo menos de las semanas siguientes. Faltaba poco para la llegada del ferrobús (popularmente llamado "automotor") Teruel-Zaragoza; apareció entonces un tren mercante, dirección Teruel, que debía esperar el cruce, por lo que entro en la estación lentamente. A la voz de "vale" emprendió la marcha, ante la mirada atónita de los presentes, pues se referían a que «ya valía, vaya» que se parara... Al poco los convoyes colisionaron, se incendiaron y murieron más de veinte personas; desde entonces esa palabra esta prohibida entre los ferroviarios de la zona.

EN LAS PUERTAS DEL SIGLO XXI

Se puede decir que estos últimos años la red ferroviaria comarcal (o incluso provincial) ha padecido un retroceso considerable. En la actualidad únicamente siguen abiertas con personal las estaciones de Calamocha-Nueva y Ferrerueta de Huerva, con un número ínfimo de trabajadores, provocando unos cantones superiores a 30 kilómetros. La velocidad que se desarrolla en casi todos los tramos es inferior a 90 kilómetros hora, por lo que la capacidad de trenes es cada vez menor. Ello unido al estado de dejadez que se encuentra tanto la infraestructura como las instalaciones, provoca una infrautilización de este eje fundamental para Aragón, y para la Comarca del Jiloca, pues la atraviesa a lo largo de más de 60 kilómetros.

El caso es que la proximidad de la carretera resulta un competidor muy fuerte, tanto en las comunicaciones entre la comarca y Teruel o Zaragoza como en las relaciones intracomarcales. Los coches de línea tienen una notable afluencia mientras los trenes en los mismos recorridos van casi vacíos. Como consecuencia, éstos cada vez efectúan menos paradas –gran parte son ya facultativas–, y el número de trenes es también cada vez menor. Los tiempos se asemejan bastante a los de otros medios (autocar, coche particular), y los precios a menudo son más económicos al contar con ofertas o descuentos para grupos y tercera edad. Por todo ello, no se puede perder de nuevo el tren. Nos encontramos en un momento de crisis: se prevé una nueva reducción de los servicios ferroviarios Zaragoza-Teruel, y la gente teme que si siguen las cosas así ocurra como hace unos años con la línea de Calatayud. Aún se esta a tiempo de remediar el cierre total, con graves perjuicios a largo plazo para toda la comarca, sobre todo la zona norte, ya de por sí despoblada e incomunicada.

BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (1987): *Historia del ferrocarril turolense*. Cartillas Turolenses número 10, Teruel.

MONTÓN MUÑOZ, Gonzalo (1996): *Requiem por la estación de Caminreal*. Centro de Estudios del Jiloca, Calamocha.

WAIS, Francisco (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.