

XILOCA 22
págs. 37-47
1998
ISSN: 0214-1175

LA CATÁSTROFE FERROVIARIA DE ENTRAMBASAGUAS

Agustín Martín Soriano*
Ana V. Martín Tolón**

Resumen.– *En este trabajo se narra el descarrilamiento sufrido por un tren de la desaparecida línea ferroviaria Calatayud-Valencia, el día 22 de junio de 1904, en el puente de Entrambasaguas, sobre el río Pancrudo, en las cercanías de la ermita de la Virgen del Rosario, en el término municipal de Luco de Jiloca y que causó cinco muertos y una veintena de heridos.*

Este accidente ha pasado a formar parte de la “mitología popular” de la comarca.

Abstract.– *In this essay is narrated the derailment suffered by a train of the disappeared Calatayud-Valencia railroad line, in 22 June 1904, on the Entrambasaguas bridge, over the Pancrudo river, nearby the Virgen del Rosario hermitage, in the landmark of Luco de Jiloca, that caused five casualties and twenty injuries.*

This accident has become part of the “popular mythology” of the region.

PREÁMBULO

El ferrocarril nació en el primer tercio del siglo XIX, casi al mismo tiempo que el telégrafo eléctrico y ambos van asociados. Los dos medios de comunicación de noticias, el telégrafo, y de personas y cosas, el ferrocarril, aparejados o sueltos, constituyeron una palanca poderosa del progreso desde mediados del siglo pasado.

* Ingeniero Técnico Químico.

** Administrativa.

El primer ferrocarril que funcionó en España fue el 28 de octubre de 1848, desde Barcelona a Mataró (los inicios en Europa, se remontan a los años 1825 a 1830 en Inglaterra).

Los ferrocarriles los explotaban compañías concesionarias¹ hasta que después de hacer crisis el régimen de concesiones por el Estado, rescata éste para sí las líneas con sus equipos, y las entrega para explotarlas a una entidad que él mismo crea y titula Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) entre los años 1939 y 1941.

INTRODUCCIÓN

El suceso que vamos a narrar, casi centenario ya, forma parte de la “mitología colectiva” de la comarca. Todo el mundo ha oído hablar de él a sus padres o abuelos, con datos más o menos ciertos por otra parte, pero que magnificando la tragedia y el número de víctimas, las más de las veces, han ayudado a crear una especie de leyenda sobre ella.

Seguramente ya no queda nadie con vida de los que sufrieron personalmente el accidente, o que sin padecerlo directamente, fueron coetáneos al mismo.

Los datos que se ofrecen en este trabajo han sido obtenidos de distintas fuentes: “Informes de la CHE”, los periódicos de la época *Heraldo de Aragón* y *El Noticiero* y conversaciones personales con habitantes de Luco de Jiloca, Calamocho y Lechago, amén de consultar diversas obras monográficas sobre el ferrocarril en Aragón.

EL ACCIDENTE

El hecho en sí, es el descarrilamiento de un tren de la línea ferroviaria Calatayud-Valencia, el día 22 de junio de 1904, en el puente de Entrambasaguas sobre el río Pancrudo, en las cercanías de la ermita de la Virgen del Rosario², en el término municipal de Luco de Jiloca y que causó cinco muertos y una veintena de heridos.

Ese día, miércoles por más señas, una gran tormenta produjo una crecida repentina (quizá la más extraordinaria de las que se tiene referencia) del río Pancrudo. Apenas duró 15 horas, pero sus efectos fueron devastadores. Ya en cabecera, en el puente de la N-211, aguas arriba de Torre los Negros, la corriente alcanzó 3 m sobre la altura del cauce, lo cual llevó a estimar un caudal de 330 m³/s. Allí saltó el agua sobre un vijeo azud, llegando hasta el camino de Alpeñés.

1. WAIS SAN MARTIN, (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid.

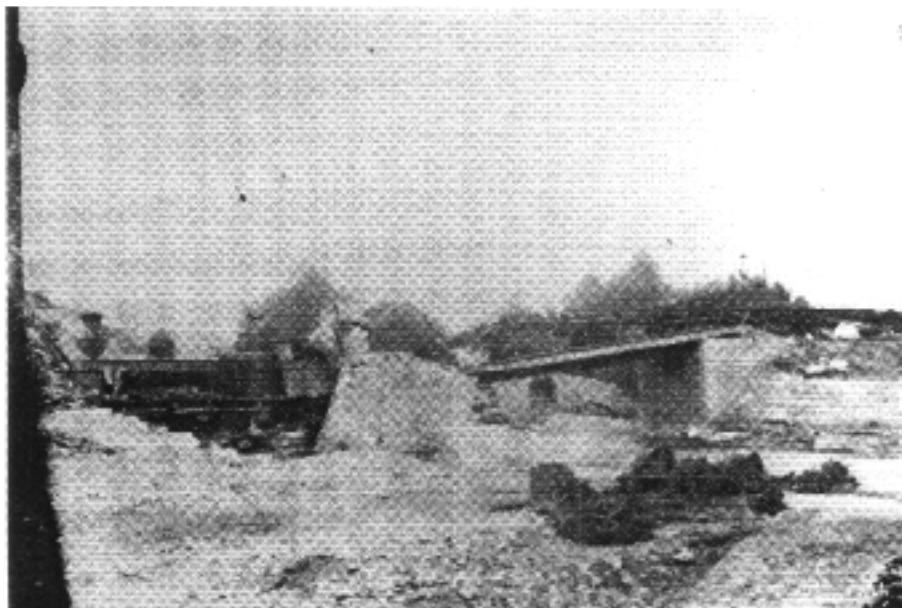
2. En el interior de dicha ermita existía una gran fotografía enmarcada del accidente ferroviario. Pero hace unos años desapareció, tras uno de los sucesivos robos sufridos por la ermita en los que también desapareció la imagen de la Virgen del Rosario.



Portada de *El Heraldo de Aragón* del día 27 de abril de 1904.

El caudal fue incrementándose río abajo a medida que las numerosas ramblas (que también bajaban muy crecidas) iban vertiendo sus aguas en el lecho principal, de modo que cerca de la desembocadura del Pancrudo en el Jiloca la corriente era tan extraordinaria que sobrepasó el puente de la carretera nacional que va de Zaragoza a Teruel, y un poco más abajo, socavó los cimientos del puente del ferrocarril, de tal forma que al pasar el tren dicho puente cayó.

Esta gran riada provocó, además de la tragedia ferroviaria, la pérdida de casi toda la cosecha en la zona de los valles del Pancrudo y del Jiloca, que se vio afectada por ella (hasta Calatayud).



Fotografía del tren accidentado varios días después de la tragedia. Junio de 1904.

Pero pasemos a la reconstrucción que del accidente hace el periodista de *Heraldo de Aragón*, José Valenzuela La Rosa³, que estuvo en el lugar del suceso algunos días después de producirse éste: “El tren correo que venía en dirección a Daroca, entró en el puente de Entrambasaguas⁴. El terraplén de salida habíase hundido por efecto de las aguas y de su mala construcción. Los carriles quedaron en el aire y al entrar en ellos la locomotora hundiéndose, cayendo a plomo y quedando empotrada en el machón. El coche tender, repleto de carbón, inclinóse y al inclinarse vació el combustible que llevaba sobre la hornilla de la máquina. Ésta no hizo explosión. El incendio se produjo al momento de vaciarse el combustible.

El primero en arder fue el coche correo. Por detrás de la máquina saltó a gran distancia, deshaciéndose en astillas el vagón mixto de primera y segunda clase.

3. Este excelente periodista zaragozano (1878-1957) que fue también abogado y cursó estudios de Bellas Artes, tuvo una prolija y brillante carrera profesional y política. Fue director de *Heraldo de Aragón*, secretario general de la Cámara de Comercio e Industria, miembro organizador de la Exposición Hispano-Francesa de 1908, secretario del Colegio de Abogados, concejal del Ayuntamiento de Zaragoza, diputado nacional por el Partido Liberal, miembro de la Comisión Organizadora de la C.S.H.E., presidente del Centro Mercantil e Industrial, impulsor de la Feria de Muestras, Presidente de la Real Academia de Nobles y Bellas Artes de San Luis y fundador de la sociedad cultural “La Cadiera”. Es autor de un buen número de libros, la mayoría de temas artísticos (por ejemplo: *Las pinturas murales de Goya en la Cartuja del Aula Dei*) y algunos de preocupación ciudadana (*El embellecimiento de Zaragoza*), además de su obra póstuma: *Algunos hombres que yo he conocido*. Una buena muestra de su calidad como escritor la podemos encontrar en su excelente crónica viajera al lugar del accidente ferroviario y que, (acompañado de los dibujos al natural de Ángel Díaz) con el título de: “Recuerdo de un triste viaje” publicó en *Heraldo de Aragón* del día 27 de junio de 1904.

4. Cerca del punto kilométrico 54.



Entrada al viejo cementerio de Luco de Jiloca.

El vagón de tercera y el furgón de cola se quedaron sin salirse de la vía y sobre el puente.

El machón del tramo hundido se desgajó con el peso del convoy.

La quema del tren no fue instantánea. Su combustión se hizo, por el contrario, lentamente.

Los viajeros despavoridos, medio locos, intentaron huir del lugar de la catástrofe a toda prisa, sin reparar en medios.

Por eso perecieron algunos, buscando la salida por el río, arrojándose a él y entre las aguas hallaron la muerte de que intentaban escapar.

Otros, los más, salieron por el mismo puente, sobre cuya pasarela caminaron hasta salvar la cola del tren...”



Placa conmemorativa del accidente en el cementerio viejo de Luco de Jiloca.

En el accidente perecieron cinco personas: tres Padres Escolapios que se dirigían a sus respectivos colegios, el Padre Casimiro Gil (provincial de Aragón), el Padre Calleja (del colegio de Alcañiz) y el Padre Capalvo (del colegio de Barbastro); un ingeniero de la línea de ferrocarril (el jefe de la sección), Juan Sharw y el encargado de la ambulancia de correos, Antonio Pueyo.

Todos ellos fueron enterrados en el antiguo cementerio de Luco de Jiloca, anexo a la iglesia. Una placa (que se encuentra muy deteriorada y casi ilegible) rinde homenaje a los P.P. Escolapios fallecidos.

En el tren viajaban un total de 61 personas y aparte de los cinco muertos, otras 18 resultaron heridas, la mayoría de poca gravedad, siendo atendidas en una paridera

cercana al lugar del accidente, y posteriormente trasladadas a Calamocha y a Calatayud⁵.

De las 32 personas rescatadas del tren la mayoría lo fue por la pareja de la Guardia Civil (que viajaba preceptivamente en el último vagón) y por otro número de la Benemérita que iba de paisano.

Algunos viajeros que cayeron al agua, lograron salvarse agarrándose a las ramas de los árboles, permaneciendo, en algunos casos, varias horas en ellas.

El inspector, el fogonero y el maquinista salieron despedidos con el choque. El primero resultó ileso y huyó en vertiginosa carrera hasta llegar a Luco, donde dio la voz de alarma. El segundo resultó herido levemente en la frente. En cuanto al tercero, apellidado San Martín fue uno de los que se salvó gracias a los árboles.

En cuanto a los fallecidos, el cadáver del ambulante Pueyo (que presentaba una herida en la cabeza de gran extensión y profundidad) fue encontrado a unos 20 metros del puente, mientras que los tres escolapios y el ingeniero Sharw se hallaron mucho más lejos pues fueron arrastrados por las aguas Jiloca abajo. Perecieron ahogados y sus cuerpos no presentaban heridas ni lesiones aparentes, aunque apenas conservaban ropa alguna⁶.

Seguramente la hora exacta del siniestro fue las 10 y 8 minutos de la noche (esa hora es la que marcaba el reloj parado del ingeniero fallecido) y desde entonces hasta las 4 de la mañana en que comenzaron a llegar los auxilios generosos de los vecinos de Luco de Jiloca y Calamocha (los dos pueblos se volcaron en la ayuda) estuvieron los accidentados abandonados a su suerte.

Nos podemos imaginar las terribles escenas de pánico sufridas por las víctimas. De noche, en medio de una gran tormenta en la que al fragor de los truenos se unía la iluminación temporal y fantasmagórica de los relámpagos y la, cada vez más intensa, del tren en llamas (los vagones eran en aquella época de madera) y todo sobre un embravecido y desbordado Pancrudo.

Parece ser que la tragedia pudo haberse evitado como indica el cronista de *El Noticiero Saenz*, quien con fecha del 26-06-04 afirma: "En la estación de Calamocha el guardafrenos advirtió al maquinista el peligro que corrían de continuar adelante, pero alguna persona de influencia iba en el tren⁷, que por salvar intereses propios

5. Los Padres Escolapios heridos fueron conducidos de Entrambasaguas a Daroca en coches propiedad del marqués de Montemuzo y del conde de Bureta.

6. Entre los efectos rescatados cabe destacar que al Padre Capalvo, muerto en el accidente, se le encontraron 427 pesetas en billetes del Banco de España; al ingeniero Sharw, 21 pesetas y al Padre Gil, 10 pesetas. Igualmente la mayoría de los viajeros salvados perdieron la ropa y los equipajes, y aún hoy en Luco de Jiloca se comenta que algún vecino del pueblo se hizo rico entonces con el hallazgo de una cartera repleta de dinero proveniente de uno de los accidentados...

7. Además de los escolapios fallecidos y el ingeniero que tuvo la misma suerte de éstos, iba en el tren el inspector de la línea (Sr. Lirás), un capitán de la Comandancia de la Guardia Civil (D. Juan Crespo) y el hijo del empresario zaragozano, Sr. Escoriaza, que resultaron heridos.

Otro escolapio, el Padre Ponz (del colegio de Zaragoza) se salvó agarrándose a un hierro del puente, hasta que fue rescatado.



Vista del puente actual tomada en dirección a Valencia.

estimó que el convoy debía continuar y así ganar el bastante tiempo que llevaba de retraso...”.

Pero, sin embargo, aún pudo ser mayor la catástrofe, pues de no tener lugar el accidente en el puente de Entrambasaguas, hubiera sucedido apenas algunos kilómetros más adelante, en que por efecto de la gran riada había tramos (alguno de hasta 50 metros) entre Luco y Daroca en que la vía férrea se encontraba inclinada hacia el río y el terraplén excavado.

De llegar a ese punto todo el tren hubiera quedado sumergido en el agua y difícilmente hubiera habido supervivientes.

El suceso tuvo mucha repercusión, tanto en la prensa regional como en la nacional. Así, además de los periodistas de *Heraldo de Aragón* y *El Noticiero* ambos de

Zaragoza, acudieron corresponsales de los diarios nacionales *ABC*, *El Imparcial*, *Heraldo de Madrid*, *El gráfico*, etc...

En opinión de los periodistas zaragozanos, que coinciden con los ribereños del Jiloca, la Compañía de Ferrocarril fue la gran culpable del accidente por las deficiencias de la línea: su ubicación y la mala calidad de las construcciones (el puente de Entrambasaguas solo tenía 12 metros de luz) y de los materiales empleados. Contrasta esto con los otros dos puentes sobre el Pancrudo existentes un poco más arriba (el romano y el de la carretera general) que no sufrieron desperfectos.

La línea de ferrocarril Calatayud-Valencia, de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón⁸ comenzó a construirse en 1888 y se inauguró en 1903 (apenas un año

8. El Central de Aragón": (Calatayud-Valencia). Se concibió en su día como la unión de Calatayud con Teruel, decidiéndose a continuación unirlo con Valencia para hacer más rentable el negocio. Su construcción comenzó por Valencia y entró en Aragón con el tramo Barracas-Puerto del Escandón, de 44,376 km, inaugurado el 5-11-1900; el 28-6-1901 se inauguró el Puerto de Escandón-Calatayud, de 150,603 km. A pesar de inaugurarse en 1901, no entró en funcionamiento hasta 1903.

Los capitalistas que intervinieron en el Calatayud-Valencia eran belgas. Trajeron a fines del siglo pasado su personal de técnicos y administrativos para la construcción del mismo y fijaron el domicilio de su estado mayor en Valencia. Por 300 km. de vía, recibieron una subvención de 25 millones de pesetas. En 1933, la Compañía ferroviaria pasa a depender de una sociedad vasca "La Compañía del Norte" y más tarde se nacionalizó en 1939 tras la Guerra Civil española y la posterior creación de la RENFE (1941).

El perfil de la línea en algunos puntos es duro, por ejemplo el Puerto de Escandón (con porcentajes del 2,3% de desnivel) y otras rampas menores. Eso explica el empleo de locomotoras Garrat (la legendaria máquina de vapor Doble Mikado, conocida popularmente como la "Garrafeta"), para la tracción de trenes a fin de conseguir gran peso adherente; a pesar de ello, los fuertes desniveles obligaban a reforzar el servicio de fogoneros y tener que limpiar las calderas de escorias tres veces antes de llegar al puerto, para meter más carbón y aumentar la presión. Dos hombres llegaban a meter hasta dos toneladas de mineral en menos de 19 kilómetros, para lograr una velocidad punta en el puerto de 25 Km/ hora. Fue el único de los ferrocarriles españoles que las empleó y fueron construidas por la Euskalduna, de Bilbao (1931). Antes de ellas las locomotoras más pequeñas eran de origen belga. Las Garrafetas dejaron de funcionar en el año 1975, al llegar los motores Diesel.

De Caminreal a Calatayud la línea discurre por mejor terreno, es menos accidentado porque sigue el curso del río Jiloca.

Se emplearon para la vía traviesas metálicas, excepcionales para los ferrocarriles españoles que las empleaban todos de madera (la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (M.Z.A.), las encargó en el comienzo de su vida, sin resultados al parecer, porque no pasó del encargo). El porqué de estas traviesas metálicas hay que buscarlo en Bélgica (país de origen de los constructores de la línea) donde se usaban de este tipo.

Según datos facilitados por el ex-ferroviario lechaguino JOSÉ SORIANO LAÍNEZ, que trabajó en dicha línea, el cambio a las traviesas de madera, de Caminreal a Luco, se produjo entre 1963 y 1965, y de Caminreal a Sagunto de 1970 a 1974. Las traviesas de madera eran de tipo Norte-4 y los nuevos carriles (hubo que cambiar también los antiguos) de Norte-4 de 11,90, 12, 12'32, 12'40 y 32 y 36 metros de longitud, pero todos de 42'5 Kg/m de peso. El resto de la vía, de Luco a Calatayud, sigue teniendo traviesas metálicas y carriles de 9 metros de longitud y 32 kg/m de peso.

Para unir Zaragoza con Valencia y poner en comunicación directa el Mediterráneo con Francia por Canfranc, fueron los aragoneses los que lo consiguieron por mediación de la Compañía Central de Aragón que construyó el enlace por Caminreal en 1933.

En la Compañía del Norte, en su consejo y en el del Central, estaba el Vizconde de Escoriaza, que con su hermano Manuel, fueron entre los aragoneses los principales propulsores de esta línea, de 121 km y que se inauguró el 2 de abril de 1933, conseguida dentro del régimen de concesiones...

Se sacó una Medalla conmemorativa, acuñada para tal acontecimiento y que relacionando los años 1882 y 1933 decía victoriosamente: "cincuenta años de constancia aragonesa".

antes de la tragedia). En enero de 1985 se cerró al tráfico el tramo Calatayud-Caminreal⁹.

Para finalizar, una anécdota recogida por el periodista de "Heraldo de Aragón" del 25-06-1904 y que nos puede dar una idea de la gran inundación que sufrió la zona del accidente: "los escolapios salvados nos refirieron el siguiente detalle. Muy cerca del lugar del siniestro el Padre Provincial se asomo a las ventanillas del carruaje. Viendo los efectos del temporal, la inmensa cantidad de agua acumulada a ambos lados de la vía y hasta las lejanías del horizonte, dirigiéndose a los jóvenes Padres que le acompañaban exclamo:

– Así es el mar, hijos míos.

Apenas concluyó la frase; en aquel momento sintióse un gran estrépito: el del coche que caía al fondo del río".

BIBLIOGRAFÍA

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO (CHE) (1995): *Informe sobre el proyecto del Embalse de Lechago*. Zaragoza.

CUADERNOS DEL BAILE DE SAN ROQUE (1991) *Revista de Etnología*: n.º 6: Archivo fotográfico de Luco de Jiloca. C.E.J. Calamocha.

EL NOTICIERO: Ejemplares del 25 y 26 de junio de 1904. Zaragoza.

MARTIN SORIANO, AGUSTIN (1998): "La catástrofe ferroviaria de Entrambasaguas". *El Pairón* Revista de la Asociación de Amigos de Lechago. N.º 14, abril.

NAVARRO MINGUILLÓN, JOSE M.ª (1998): "La vía verde del Jiloca". *El Pairón*. Revista de la Asociación de Amigos de Lechago n.º 15, agosto.

MIQUELE, HUGO (1998): *El Periódico de Aragón*. Ejemplar del 25 de mayo.

FERNÁNDEZ CLEMENTE E. (1987): "Historia del ferrocarril turolense". *Cartillas turolenses* n.º 10. IET. Teruel.

FERNÁNDEZ CLEMENTE, E. y FORCADELL, C. (1979): *Historia de la prensa aragonesa*. Zaragoza.

GARCÉS PERIA, J. (1997): "Cien años de ferrocarril en la comarca de Calamocha". *Xiloca* n.º 20. C.E.J. Calamocha.

HERALDO DE ARAGÓN: Ejemplares del 24 al 27 de Junio de 1904

MONTÓN MUÑOZ, G. (1996): *Requién por la estación de Caminreal*. C.E.J. Calamocha.

VILLANUEVA HERRERO, J.R. (1997): Un sueño de Regeneración provincial: *Heraldo de Teruel* (1896-1897), en *Rolde* n.º 79-80. Zaragoza.

VVAA (1980): *Gran Enciclopedia Aragonesa* (GEA). Tomos V y XII. Zaragoza.

9. Según la versión oficial, debido al escaso número de viajeros que utilizaban la línea y las pérdidas que suponía mantenerla abierta. Ahora un tramo de la línea (de Entrambasaguas hacia Luco) se utiliza como cañada por los rebaños de ovejas, en espera de un mejor uso para todo el tramo Caminreal-Calatayud, como vía verde del Jiloca. Ver el artículo de José M.ª NAVARRO MINGUILLÓN en la revista *El Pairón*, n.º 15.

VVAA (1990): *Historia del periodismo en Aragón*. Zaragoza.

WAIS SAN MARTIN, F. (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los ferrocarriles españoles. Madrid.

WAIS SAN MARTIN, F. (1956): "Origen y desarrollo de los ferrocarriles aragoneses". Separata de *Zaragoza III D.P.Z.* Zaragoza.

