

El ferrocarril de Cinco Villas (1915-1970)

MARCO ANTONIO CAMPOS GUTIÉRREZ

Introducción

Durante el siglo pasado, la provincia de Zaragoza llegó a contar con una importante red de ferrocarriles de vía estrecha que no llegaron a complementarse entre sí al estar gestionadas por compañías independientes y servir zonas distantes dentro de la provincia. La principal característica que les unía era la concepción propia como ferrocarriles secundarios, además de ser líneas con un marcado interés agrícola, limitadas a un ámbito regional y que durante su funcionamiento realizaron un importante papel social, paliando las graves deficiencias regionales en la red de comunicaciones terrestres.

Algunos de estos ferrocarriles fueron transformados a vía de ancho normalizado, siendo los que mejor suerte corrieron, pero la mayoría de estos pequeños ferrocarriles fueron sucumbiendo poco a poco hasta su total desaparición sin llegar apenas hasta los años setenta del siglo XX. Precisamente el último de estos ferrocarriles en desaparecer fue el ferrocarril Gallur-Sádaba de 55,394 km, que vertebró durante 55 años la comarca de las Cinco Villas.

La iniciativa para este ferrocarril data del año 1887, con la necesidad de enlazar el norte de la provincia de Zaragoza con la capital, pero fue en el año 1904, con la publicación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios, cuando se tomó el impulso necesario para la creación de un ferrocarril de ancho métrico, que con origen en Gallur, punto de enlace con la línea Zaragoza-Alsasua de ancho normal, llegase hasta Sádaba, si bien en un principio estuvo previsto su prolongación a través de Uncastillo y Sos hasta Sangüesa, en donde enlazaría con otros ferrocarriles secundarios desde ésta hasta Aoiz y Pamplona y con el proyectado Jaca-Sangüesa. La puesta en servicio de este ferrocarril supuso para la gran mayoría de ciudadanos y empresas de las Cinco Villas un gran avance que les aproximaba al progreso, la evolución y la modernización, mejorando sustancialmente de esta manera las graves deficiencias que en materia de transporte padecía la zona. Por aquellos años la construcción de un ferrocarril suponía para sus pueblos mucho más que el simple hecho de poder desplazarse en tren.

Los orígenes

Tras varios trazados propuestos, finalmente y con un presupuesto de 3.000.000 de pesetas, quedó aprobado el recorrido definitivo por Tauste, por su importancia demográfica, diversificación y progreso agrícola que por aquel entonces esta localidad experimentaba. Además este trazado ofrecía un enlace más consistente con Zaragoza y también la posibilidad real de conectar con Navarra, La Rioja, el País Vasco y Cataluña. La concesión para este ferrocarril se produjo por Real Orden de fecha 28 de febrero de 1912, siendo otorgada a la Compañía Mercantil Anónima Ferrocarril Sádaba a Gallur, propiedad del excelentísimo señor D. Nicolás de Escoriaza y Fabro, posteriormente vizconde de Escoriaza, una persona muy ilustre en el mundo del ferrocarril durante aquellos años, que mostró un gran interés por la situación de la comarca y que realizó cuantas gestiones y trabajos fueron necesarios para la concesión de este necesitado ferrocarril.

Esta compañía contó con un capital inicial de dos millones de ptas. en 2.000 acciones y 4.000 obligaciones, según figuraba en la escritura pública del 25 de marzo de 1912, siendo posteriormente transferida a la Compañía del Ferrocarril con Garantía de Interés por el Estado de Sádaba a Gallur, S.A., autorizada por Real orden de 28 de septiembre de 1912. Así quedaba formado el primer Consejo de Administración integrado por un grupo de personalidades aragonesas que tuvo a D. Basilio Paraíso como presidente; Nicolás de Escoriaza, vicepresidente, y como vocales, el marqués de Arlanza, Pedro Bergua, Mariano Gómez, Cornelio Arellano, Manuel y Virgilio de Escoriaza, Antonio Portolés y Javier Ramírez.

«Meses después comenzaron las obras de las cinco estaciones con que contaría este ferrocarril: Gallur, Tauste, Ejea, Biota y Sádaba, el apeadero de Escorón y el tendido de la vía férrea, durante algo más de dos años y en las que, por lo fácil del perfil, no hubo excesivas dificultades técnicas, a excepción de la construcción del gran puente metálico sobre el río Ebro de 203 metros» (Alfonso Marco, *Tauste y el Tren*, Ponencia presentada en las VI Jornadas de Historia de Tauste, Tauste, 2004, p. 7).

La inauguración

El día de la inauguración de este ferrocarril tuvo lugar el 30 de marzo de 1915, Martes Santo del aquel año, por parte del ministro de Fomento Ugarte, además de otros altos funcionarios y autoridades locales, provinciales y nacionales. Durante la jornada fueron numerosos los actos oficiales y populares programados con un gran ambiente de euforia ciudadana, como muestra de las grandes expectativas y esperanzas que este ferrocarril traía consigo. Posteriormente, el día 19 de abril, en las fiestas de primavera, era inaugurado el servicio comercial en el tramo Gallur-Ejea y el 30 de diciembre del mismo año el tramo Ejea-Sádaba, una vez resueltos los problemas del abastecimiento de agua de las dos estaciones, de acuerdo con las recomendaciones hechas por la Inspección de la Segunda División de Ferro-



Tren inaugural

carriles. Según relato de Marcelino Cortés (páginas 139 y 140 del *Libro de Actas de las Terceras Jornadas sobre la Historia de Tauste*), el tren inaugural, partiendo de la estación de Gallur, llegó a Tauste a las 11 horas, siendo recibido por el alcalde, Joaquín López Monguilán, junto a diversas personalidades: juez, coadjutores, capellán, ecónomo, concejales, farmacéuticos, médicos y maestro, a los sones de la marcha real interpretada por la banda de música local. «A continuación el tren continuó hasta Ejea en donde tuvo lugar el convite oficial. Por la tarde regreso y nueva parada en Tauste, en donde la comitiva fue recibida en la Plaza Mayor: baile, torre humana de tres pisos, discurso del ministro Ugarte y recital jotero, a las 18.30 horas el tren prosiguió su recorrido final hasta Gallur, finalizando los actos oficiales de la jornada inaugural» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 9).

Posteriormente comenzó la explotación comercial de este ferrocarril, «que contó en un principio con unos 125 trabajadores aproximadamente, cifra que se mantendría hasta la guerra civil española, siendo de hasta 135 trabajadores en el año 1940, descendiendo desde entonces hasta algo menos de 100, para aumentar a casi 120 en los años cincuenta, 100 al comienzo de los sesenta y, desde entonces, en constante descenso hasta los poco más de 60 en el momento del cierre del ferrocarril» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 10).

El trazado

La línea tenía su origen junto a las actuales dependencias de Adif (antes Renfe) en la localidad de Gallur, y a lo largo de sus 55,394 km fue necesario la construcción de cuatro tramos metálicos, que por orden de kilometración salvaban el Canal Imperial, el río Ebro, Canal de Tauste y el barranco de Mira, respectivamente; además también se construyeron otros tres puentes en hormigón que



Puente metálico

atravesaban los ríos Arba de Biel, Arba de Luesia y el Canal de Bardenas. Durante todo su recorrido se trazaron 32 curvas de entre 200 y 1.500 metros de radio, aunque disponía de numerosas rectas, siendo la de mayor longitud de 14 km entre Ejea y Biota, siendo innecesario la construcción de túneles. La línea discurría en ligero ascenso, salvando los 192 metros de desnivel existentes entre las localidades de Gallur y Sádaba.

Las principales poblaciones que atendía este ferrocarril fueron Gallur, Tauste, Ejea, Biota y Sádaba, en donde fueron ubicadas sus estaciones, y el apartadero de Escorón, más tarde apeadero. En 1920 se agregaron los apartaderos sin edificio, luego también apeaderos, de Añesa y Mira, y en 1960 el apeadero de Bardenas del Caudillo.

Quedó finalizada la construcción de este ferrocarril con la realización de diversas obras complementarias: varios pontones, tres pasos a nivel y uno superior, diecinueve casillas de guarda, de ladrillo o mampostería, con cocina y dos dormitorios, repartidas a lo largo del trazado y obras menores como acequias, caños, tajeas, alcantarillas, sifones, caminos y cruces a nivel. «Es significativo que todo el material usado para la construcción de la infraestructura y las estaciones e incluso el material móvil fue construido íntegramente por fabricantes españoles, lo que fue orgullosamente proclamado en su momento» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 15).

La vía de ancho métrico quedó instalada sobre una explanación que contaba con un sobreechanco de 60 centímetros a cada lado y asentada sobre balasto procedente de la gravera de Gallur. Los carriles utilizados fueron de acero de 30 kilos por metro lineal en barras de seis metros de longitud, unidos por traviesas de madera de 1,80 metros, contabilizando 1.500 unidades por cada kilómetro. Con el paso del tiempo y debido a la falta de mantenimiento, la vía se fue deteriorando progresivamente, siendo necesario el establecimiento de numerosas limitaciones de velocidad que repercutían negativamente en los tiempos de viaje y en el confort de los viajeros.

El material móvil

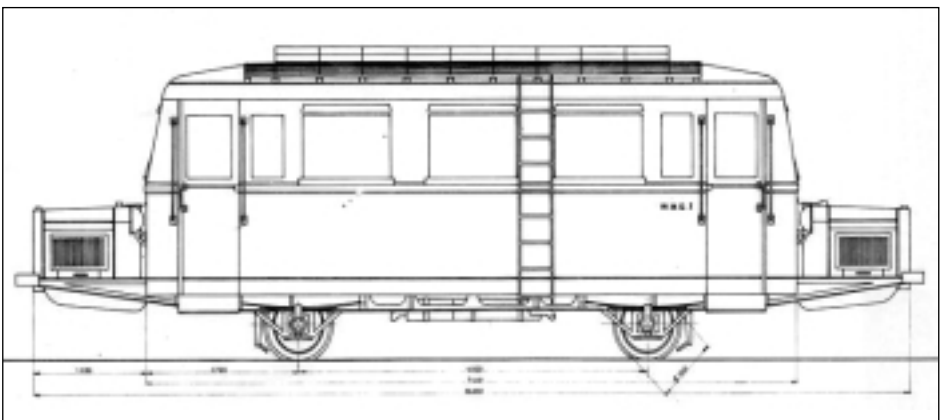
Para realizar el servicio en esta línea se dispuso de cuatro locomotoras tanque de vapor construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) de Barcelona en el año 1913 y numeradas por la compañía del 1 al 4. Posteriormente, en 1927, fue adquirida una quinta locomotora, numerada con el 5, de similares características y fabricante.

Estas locomotoras tenían una potencia de 300 caballos y una velocidad máxima de 40 km/h. En 1961 se incorporó al parque motor de este ferrocarril una locomotora diesel, al amparo del Plan de Ayudas y Mejoras a los Ferrocarriles de Vía Estrecha. Se trataba de una locomotora Batignolles-Chatillón propiedad del Ministerio de Obras Públicas y fabricada en Beasaín (Guipúzcoa) en la factoría CAF, que contaba con una potencia de 500 caballos y una velocidad máxima de 70 km/h.



Locomotora

En cuanto al material remolcado original, el parque estaba compuesto por tres coches mixtos de 1ª, 2ª y 3ª clase con 43 plazas, seis coches de 3ª clase con 48 plazas y tres furgones. En cuanto a vagones de mercancías se contó en principio con 58 unidades de distintos tipos: cerrados, jaulas para ganado, descubiertos, plataformas y cisternas. El parque aumentó progresivamente con la incorporación de nuevos vagones de la compañía y particulares. Merecen un lugar destacado en la historia del ferrocarril Sádaba-Gallur los autovías o automotores incorporados en 1934 y que supusieron un importante avance en el transporte de viajeros en este ferrocarril. «Estos vehículos fueron la respuesta ferroviaria de adaptar un autobús al servicio ferroviario, intentando contrarrestar la naciente competencia de la carretera. Estos automotores no tardaron en convertirse en un elemento ferroviario con cierta distinción, ya que se trataba de un vehículo que, aunque contaba con la totalidad de sus 40 plazas de 2ª clase, tenía una mayor fiabilidad, versatilidad y economía en comparación con las composiciones convencionales. Además supusieron una gran mejoría en el tiempo de viaje: 1 hora de promedio entre Gallur y Sádaba. La compañía de este ferrocarril adquirió dos de estos automotores modelo “Zaragoza”, rotulados como WMG 1 y 2, que fueron fabricados en la factoría Carde y Escoriaza de Zaragoza. Inicialmente fueron



Automotor «Zaragoza»

dotados de motores Ford de gasolina, siendo sustituidos en el año 1949 por motores diesel Barreiros» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 18).

Su potencia era de unos 60 caballos y la velocidad máxima de 60 km/h. Posteriormente, en 1958 y procedente del clausurado ferrocarril Cortes-Borja, fue adquirido uno de sus automotores, el WX 2, siendo utilizado como vehículo del servicio de vías y obras, aprovechando su chasis al que se le instaló una cabina de camión, agregándose al parque que disponía la compañía para los servicios de inspección.

También formó parte de este ferrocarril un curioso vehículo de carretera Renault modelo NN transformado para circular sobre carriles, que era utilizado por las autoridades de la compañía para inspeccionar y realizar visitas, si bien pudo haber sido utilizado por el general Franco para trasladarse hasta Ejea de los Caballeros para inaugurar el cercano pantano de San Bartolomé en el año 1942, fecha en que fue adquirido este vehículo.

Los trenes y sus horarios

Dado el perfil de la línea, las prestaciones en cuanto a tiempos de viaje fueron aceptables, e incluso buenas. Las circulaciones más lentas de viajeros invertían entre las dos horas y las dos horas y media, con un promedio de velocidad de entre 23 y 30 km/h, similar al de otras compañías de vía estrecha e incluso de vía ancha. Tiempos que estaban muy condicionados a la obligación de efectuar parada en todas las estaciones y apeaderos del recorrido, con las consiguientes pérdidas de tiempo empleadas para la carga y descarga de paquetería, correos y maniobras.

Con los automotores los tiempos de viaje se redujeron considerablemente, situándose en torno a la hora y media, traduciéndose en un promedio de velocidad próxima a los 45 km/h, cifra muy significativa para un ferrocarril de vía estrecha y perfectamente comparable, e incluso superior, a la de la mayoría de los trenes similares de Renfe por aquellos años.

Según su categoría y servicio, los trenes fueron denominados como «correo», «mixto», «ligero» o «discrecional», siendo denominados como «rápidos» los servicios efectuados por los automotores.

«Además de los trenes de viajeros, también circulaban de mercancías, durante los tiempos de esplendor de la línea llegaban a circular 1 a 2 diarios entre Sádaba o Ejea y Gallur y otros tantos entre Tauste y Gallur; a partir de los años cincuenta se redujo considerablemente el tráfico de mercancías siendo difícil ver más de uno o dos diarios» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 19).

Decadencia y clausura

El encarecimiento de los costosos trabajos de transbordo y explotación, originados por el diferente ancho de vía y la decadencia en general del ferrocarril, fue empeorando progresivamente el servicio de este ferrocarril.

«En los años sesenta el volumen del tráfico de mercancías había descendido a la mitad respecto al decenio de los cincuenta, el servicio seguía degradándose y el Consejo sólo pensaba en deshacerse de la concesión» (Alfonso Marco, *op. cit.*, p. 13).

Las iniciativas para adaptar la línea al ancho normalizado de Renfe nunca prosperaron, tanto por las pocas expectativas comerciales que la línea tenía como por las importantes obras a realizar y la necesaria renovación del parque móvil, actuación que tampoco podía garantizar su revitalización, como se comprobaría con la línea Tudela-Tarazona. Tampoco fueron contempladas las posibilidades de conexión de este ferrocarril con otros puntos de red de vía ancha por su excesivo costo.

A principios de los años sesenta se concluye la carretera Tauste-Alagón, aumentando paralelamente la cantidad y calidad del parque de camiones y autobuses, incidiendo especialmente en el tráfico de mercancías, tanto por capacidad de carga y rapidez como por las dificultades generadas por el transbordo. Todas estas circunstancias llevaron a este ferrocarril a una situación insostenible e irremediablemente abocado a su cierre, que se empezaría a gestar conforme avanzaba la década de los años sesenta. En el año 1962 el Estado interrumpió las subvenciones concedidas, sin duda el mazazo definitivo que sentenció a este ferrocarril, al no prosperar en paralelo las demandas de ensanchamiento y modernización.

En marzo de 1964 la compañía solicitó formalmente la supresión del servicio de viajeros, y en 1968, de acuerdo con la ley de 21 de abril de 1949, el cierre de la línea, autorizado por el Consejo de Ministros del 7 de noviembre de 1969. Finalmente el día 8 de julio de 1970 fue clausurada la línea, siendo desmanteladas posteriormente todas sus dependencias y vías para ser utilizada su infraestructura por otros servicios y necesidades.



Vagón jaula

Bibliografía

- ALONSO, Daniel F., *Historia del Ferrocarril en Aragón*, D.P.Z., Zaragoza, 1998.
- ARANGUREN, Javier, *Automotores españoles 1906-91*, autoedición, Madrid, 1992.
- ARTOLA, Miguel, *Los Ferrocarriles Españoles. 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978.
- BARRÓN DE ANGOITI, Ignacio, *El ferrocarril de las Cinco Villas*, Carril, enero de 1982.
- COMPañÍA DEL FERROCARRIL SÁDABA-GALLUR, Memorias, varios años.
- , Planos, perfil longitudinal y esquemas, Zaragoza, 1923 y 1938.
- COLLADO, Jesús, LAMBÁN, Javier y VALERO, José M.^a, *El ferrocarril Sádaba-Gallur*, Cuadernos de Aragón, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza.
- MARCO, Alfonso, *El ferrocarril de Cortes-Borja. Ilusión, realidad y progreso*, Centro de Estudios Borjanos, DPZ, Zaragoza, 1999.
- , *Tauste y el Tren*, Ponencia presentada en las VI Jornadas de Historia de Tauste, Tauste, 2004.
- MORLEY, J. & SPENCER, G. SPENCER, *Locomotives & Railcars of the Spanish Narrow Gauge Public Railways*, Industrial Railways Society (IRS), Pocket Book, London, 1995.
- WAIS, Francisco, *Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Aragoneses*, Diputación Provincial de Zaragoza, Zaragoza, 1956.
- , *Historia de los ferrocarriles españoles*, 3.^a ed., FFE, Madrid, 1987.

