

Depósito de Zaragoza del ferrocarril de Utrillas.

MEMORIAL DEL EXTINGUIDO FERROCARRIL DE UTRILLAS A ZARAGOZA

DESDE 1979, en un mesón de la ciudad de Zaragoza se reúnen una vez al año en una cena de fraternidad los ferroviarios que trabajaron en el ferrocarril de Utrillas-Montalbán a Zaragoza, clausurado el 15 de enero de 1966.

Este hermoso gesto de hermandad pone de manifiesto los fuertes lazos de compañerismo que despierta el ferrocarril en los que entran a formar parte del mismo, incluso después de haber desaparecido la línea que los unió.

Ahora, dieciséis años después de la clausura de la línea, nos llega de la mano del autor, don Jesús Albero Gracia, este "Memorial del extinguido ferrocarril de Utrillas a Zaragoza", editado por la Caja de Ahorros de Zaragoza, Aragón y Rioja que es, ante todo, un canto a esa hermandad

entre todos los que allí trabajaron y una crónica puntual y añorante de las características de este ferrocarril y las ilusiones que despertó, lamentablemente desaprovechadas a incluso despilfarradas.

Con este pequeño opúsculo de 86 páginas y 65 ilustraciones se recoge con todo detalle la historia de este ferrocarril del que ya sólo quedan los testimonios de sus estaciones, aún en pie, los túneles y otras obras de fábrica y, sobre todo los recuerdos de quienes trabajaron en él, entre los que se encontraba el padre del señor Albero Gracia.

Ha sabido aunar el autor el trabajo recopilador de los datos técnicos, muy precisos, con los testimonios humanos, entre los que destaca el capítulo en el que se recogen los textos aparecidos en los periódicos y

publicaciones de la época, cuando se inauguró el ferrocarril de Utrillas, que leídas ahora se tiñen de ironía, una vez que dicha línea ya ha sido desmantelada, propósito tal vez buscado por el autor.

"Aragón —señala el autor— no tiene suerte con los ferrocarriles, unos se cierran y otros que a punto estuvieron de su puesta en servicio se anularon". Así cita el ferrocarril internacional de Canfranc que tantas ilusiones despertó también en su día; el ferrocarril minero de Ojos Negros, que corría paralelo al Central de Aragón y que nunca debió construirse, constituyendo su existencia un ejemplo de insolidaridad empresarial en un caso flagrante de derroche de recursos en un país que los tiene tan escasos; el de Sábada a Gallur, el de Cortes a Borja y finalmente el no concluido ▶

de Teruel-Alcañiz y Caspe, que a falta de montar las vías se abandonó suprimiendo toda clase de trabajos.

UN FERROCARRIL MINERO

Se inicia el "Memorial..." de este ferrocarril de Utrillas con una referencia a otro ferrocarril minero de vía de 0,60 metros que empalmaba con el de Utrillas a Zaragoza y había sido construido por la empresa Minas y Ferrocarriles de Utrillas para acarrear el carbón de los yacimientos vecinos a la línea principal. Tenía siete kilómetros de longitud e iba desde Lavaderos (término municipal de Martín del Río), hasta la Mina Sur (término municipal de Utrillas). Su parque de material lo componían nueve locomotoras, siete de ellas construidas por Orenstein y Koppel, y las otras dos por Henschel. Esta pequeña línea sólo transportaba carbón, según se ha indicado, que era trasbordado a las tolvas del ferrocarril de Utrillas-Zaragoza, cuyos trenes lo llevaban a su vez con el de otras minas de esta última localidad.

Nos cuenta el señor Albero que el día 30 de marzo de 1900 se constituyó la Sociedad Anónima de Minas y Ferrocarril

de Utrillas, cuyo objeto era la explotación de los carbones de Utrillas (Teruel) y su transporte al mercado nacional. El capital, totalmente aragonés, fue de 15 millones de pesetas. La línea comenzó a prestar servicio público el 30 de septiembre de 1904 y ya se ha indicado que fue clausurada en 1966. Tenía 127 kilómetros de longitud y el ancho de vía era de un metro. Contaba con 12 estaciones, cinco apeaderos, tres apartaderos, un apartadero-cargadero y una estación de empalme con la RENFE.

Finalmente, resumiremos el capítulo dedicado al material móvil y de tracción, enumerando las locomotoras, que fueron las siguientes:

— Siete tipo 1-3-1 tender, del año 1904, construidas por Orenstein-Koppel, con los números y nombres: 1, "Nuestra Señora del Pilar"; 2, "Zaragoza"; 3, "Aragón"; 4, "Utrillas"; 5, "Pignatelli"; 6, "Trabajo", y 7, "Carbonera".

— Tres tipo 0-3-0 tender del año 1896, construidas por St. Leonard, con los números 11, 12 y 13, adquiridas de segunda mano entre 1943 y 1947.

— Dos de maniobras, números 21 y 22,

situadas siempre en la estación de Utrillas, ya que no hicieron ningún servicio al no estar dotadas de freno de vacío.

— Dos locomotoras, tipo 0-3-0 + 0-3-0 tender, sistema Mallet, números 51, "Baselga", y 52, "Banco de Crédito de Zaragoza", construidas en 1920 por Baldwin.

— Una locomotora, tipo 0-2-0 + 0-2-0 tender, número 31, "Teruel", del sistema Mallet, construida en 1907 por Orenstein y Koppel.

— Una locomotora de cuatro cilindros, sistema Mallet, número 71, "Goya".

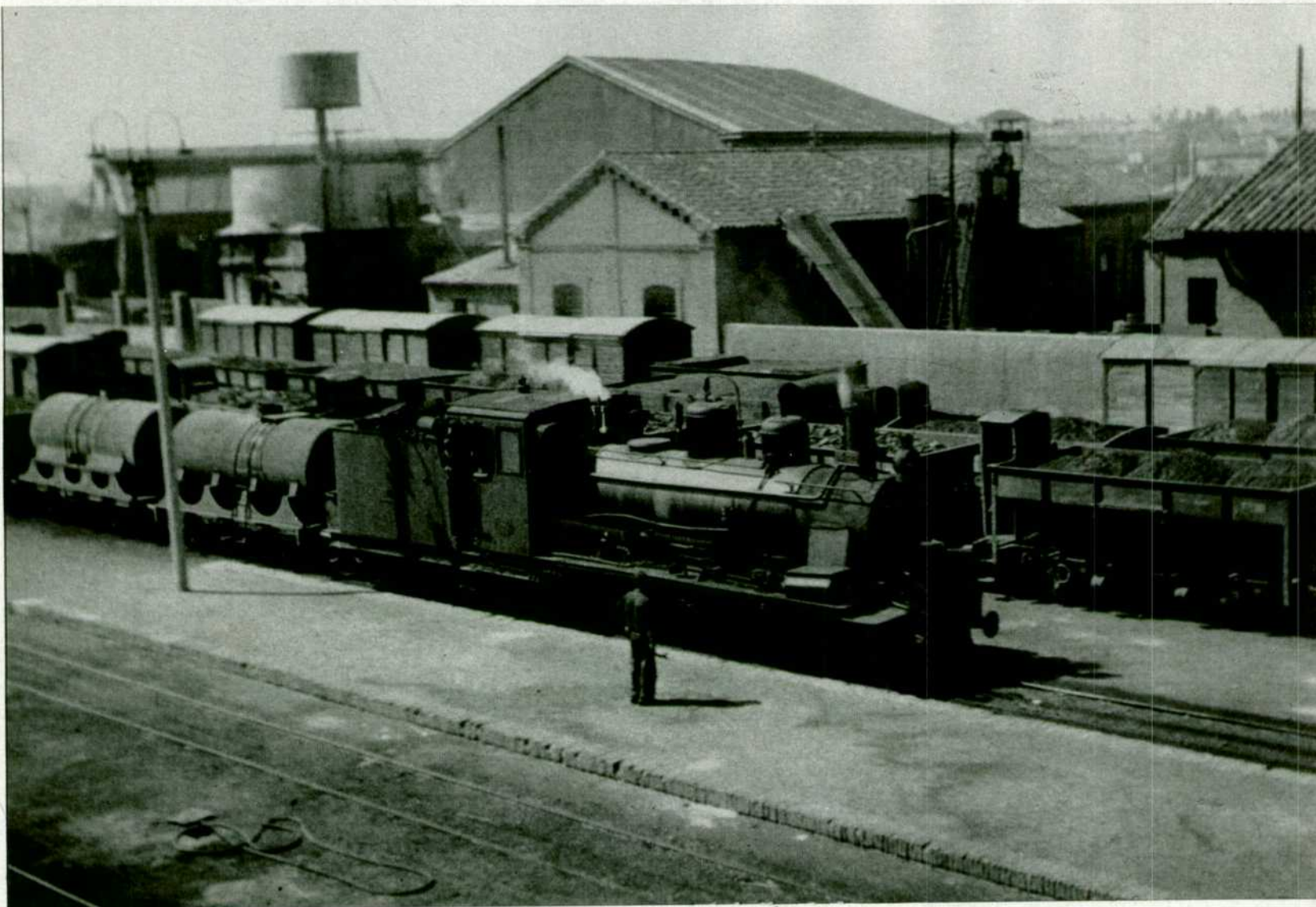
— Dos locomotoras, números 91 y 92, tipo 1-3-1 tender, construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima.

— Cuatro locomotoras, números 101 a 104, tipo 1-3-0 + 2 tender, sistema Engerth, construidas por Krauss, procedentes de los Ferrocarriles Vascongados.

— Tres locomotoras números 11 a 113, tipo 1-3-1 tender.

— Dos locomotoras alquiladas, números 150 y 160, tipo 1-3-0 + 2 tender.

— 10 locomotoras, tipo 1-3-0 + 0-3-0 tender, sistema Mallet, adquiridas de segunda mano a los ferrocarriles tunecinos. ■
FERNANDO F. SANZ. (Fotos: REDER.)



Tren de mercancías del ferrocarril de Utrillas, en la estación de Zaragoza.