

**CIEN AÑOS DE LA CONSTITUCIÓN  
DE LA COMPAÑÍA  
“MINAS Y FERROCARRIL DE UTRILLAS, S. A.”**

por

JESÚS ALBERO GRACIA

*Dedicado a la memoria de mi padre  
Román Albero Gómez, ferroviario de M.F.U. que desempeñó  
los trabajos de obrero de vía y obras en los tramos  
de Torrecilla de Valmadrid a Santa Engracia,  
Ventas de Muniesa a Lécera, Belchite a Azuara,  
pasando después en Belchite a mozo de estación para trabajos varios.  
Accidentado gravemente por el tren, fue invalidado  
y pasó a ocupar el puesto de vigilante nocturno  
en la estación de Utrillas-Montalbán arrastrando por el suceso  
una herida que no le abandonó jamás.*

**PRESENTACIÓN**

Cien años de la constitución de la Cía. de Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A. se confecciona cuando el ferrocarril y las minas a que se hace referencia están totalmente clausuradas y extinguida la compañía después de una agitada actividad de 88 años de existencia.

Primero fue el ferrocarril, pues por los cambios que da la vida se vio desplazado de sus funciones, cerrándolo prematuramente el Estado, porque la empresa no tenía autonomía propia para hacerlo, puesto que aun siendo de su propiedad, tenía la concesión para su explotación por un determinado tiempo de 99 años, al igual que los demás FC privados.

Después, 27 años más tarde le siguieron las minas subterráneas, pues al parecer era muy alto el costo de la extracción del carbón, y también por encontrarse en el exterior a cielo abierto otra forma que resulta más económica la explotación.

Ahora, al cumplirse el centenario de su fundación, y como ya ocurrió en su día con el FC, conjuntamente se hace un recuerdo mencionando lo más destacado de la actividad de la Cía., que como se sabe, por el arrojo y valentía de un titánico grupo de ilustres zaragozanos y aragoneses, crearon sin subvención alguna la más importante industria aragonesa de principios de siglo. Favoreciendo muy considerablemente a todo Aragón, y en especial, a las comarcas cercanas a las obras e instalaciones, dando vida y actividad a los habitantes de ciertas zonas que estaban catalogadas como las más deprimidas del país, y sin embargo, pocas poblaciones se han dignado a poner como recuerdo y agradecimiento una placa dando nombre a una calle, plaza, etc. que se refiriera al ferrocarril, a las minas, a los promotores, a M.F.U., etc., pues el autor, a excepción de Utrillas, Martín del Río y Zaragoza, no tiene constancia de que las haya en otro lugar, y quizá ahora sería un buen momento para su colocación.

El autor de este escrito no es un profesional de la historia ni de la literatura, sino un simple aficionado que relata las vivencias y experiencias adquiridas entre las vías del FC, las locomotoras y las minas, interesándose por temas aragoneses que le cautivan y apasionan. Por tanto, con este opúsculo no trata de hacer historia (para eso ya están los historiadores) sino el de resaltar el centenario, y también, el de recordar y agradecer muy calurosamente a los fundadores de la Cía. Sobra merecimiento para ello, y sería injusto olvidarlo por parte de todos.

Así pues, aunque sea a título póstumo, estas páginas son un homenaje a "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A." y a sus promotores, que con su hacer y tesón dieron una prosperidad sin precedentes a la industria de Aragón y Nacional, creándose en el punto cumbre de la Cía. más de dos mil quinientos puestos de trabajo, y por tal motivo, al recordar con aprecio aquella incipiente, costosa y magnífica obra de azar, y valorando la decisión de los señores Baselga y de todos los demás miembros de la sociedad, bien se puede exclamar (como dice la jota de nuestra tierra) que estos señores fueron "GRANDES COMO EL MISMO SOL".

Extinguida la compañía, toda la existencia de la obra y de actividad queda ya para la historia, que se transmitirá de padres a hijos durante cientos de años, hasta quedar borradas las huellas de todo cuanto allí

aconteció, pasando después a ser como un sueño o una fábula mitológica que, a su manera, el antecesor contará a sus retoños como algo especial que allí existió.

## AGRADECIMIENTOS

A la Institución "Fernando el Católico" por la edición; a los ex ferroviarios de M.F.U. y entusiastas del ferrocarril por la aportación de datos y fotos; a las hermanas Ana María y Elena Cester Albero, a María del Carmen Beltrán Lázaro y a Raúl Gracia Vela por sus trabajos de ordenador y mecanografía para la presentación de la documentación de este libro.

*El autor.*

## INTRODUCCIÓN

### RIQUEZA MINERA DE LA PROVINCIA DE TERUEL

Por el año 1067 (según la historia de Utrillas) ya se procedía en esta población a extraer en diversas zonas a flor de tierra azabache, que se guardaba en las mazmorras del Castillo del Señor (hoy convertido en viviendas) hasta que lo recogían los mercaderes de Vinaroz, los cuales lo vendían o canjeaban a los marinos genoveses para comercializarlo y utilizarlo en la fabricación de adornos y botones. Y en cuanto al carbón, en el siglo XVII ya se habían ocupado de la riqueza y cantidad incalculable de los carbones, y en nuestros tiempos, está bien comprobada por los análisis hechos por personas tan competentes como Mister Higoshon y Johnson, jefe el primero de las explotaciones mineras de Cardiff, y ensayador el segundo del Banco de Inglaterra y del Real Consejo de Indias; los estudios de nuestros más distinguidos ingenieros Peñuelas, Madariaga Aldana, etc., los dictámenes de sabios como Verneuil, Broussez, Fialkowski y otros; los informes de ilustrados geólogos; al Sr. Martínez de Acibar, ingeniero del Cuerpo de Minas e inspector del distrito de Aragón.

Unos y otros han demostrado y proclamado unánimes la bondad, excelencia y riqueza de las cuencas mineras de Teruel. Pero para que el mineral pueda ser explotado y comercializado en grandes proporciones, hacía falta irremisiblemente el ferrocarril.

Las minas de carbón existentes en la provincia de Teruel el 1 de enero de 1896 eran las siguientes:

Alcaine, que contaba con cuatro minas con una superficie total de 304 hectáreas. Aliaga con cuatro minas y 34 Ha. Alloza, tres minas y 39 Ha. Castel de Cabra, una mina con 12 Ha. Crivillén, una mina con 50 Ha. Cuevas de Portalrubio, una mina con 12 Ha. Escucha, 18 minas con 1.140 Ha. Molinos, una mina con 30 Ha. Montalbán, cinco minas con 185 Ha. Palomar, seis minas con 216 Ha. Parras de Martín, cinco minas con 174 Ha. Rubielos de Mora, una mina con 30 Ha. Utrillas, 39 minas con 1.444 Ha. Además de otros minerales que, añadidos, hubieran dado a cualquier línea de ferrocarril una buena rentabilidad en su explotación.

Las diversas líneas mineras proyectadas hasta 1890, al parecer, no eran consideradas lo suficientemente interesantes y atractivas para los concesionarios, ya que sin hacer nada más que el proyecto terminaba el plazo de la concesión y se archivaba, surgiendo otro nuevo, luego otro, de modo que todos tenían el mismo final, hasta la constitución de la Cía. "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S. A." que más adelante se menciona.

Para dar una información y comprobar la arriesgada situación que conllevaba la construcción por aquellas zonas, las líneas de ferrocarril proyectadas y presentadas para su concesión a la administración, copio los textos de dichos proyectos de *Miscelánea Turolense* y del libro *Tres Estudios de Historia Económica de Aragón* el capítulo "La industria minera en Aragón (El hierro y el carbón hasta 1936)", de Eloy Fernández Clemente.

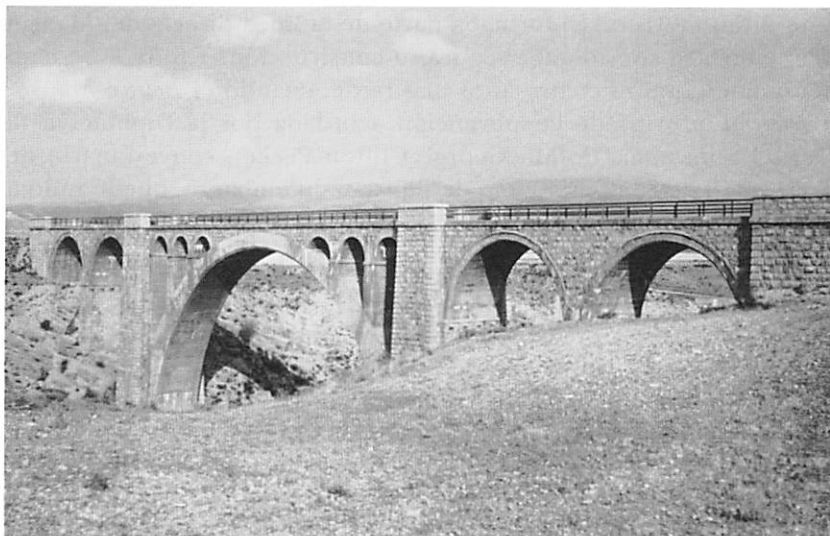
#### PROYECTOS DE FERROCARRIL RELATIVOS A LOS COTOS MINEROS DE TERUEL

El año 1857, León Cappa y Béjar, por su parte, ya había presentado en esa fecha a la "Sociedad Carbonera Industrial de Gargallo" un proyecto de ferrocarril desde esta localidad al Ebro, y por esta causa, dos años más tarde había conseguido crear la sociedad minera "Príncipe de Asturias", proyectando una línea férrea de la cuenca carbonífera turolense a Escatrón. En 1866, después de otros intentos y proyectos ferroviarios, la empresa de Cappa pasa a denominarse de los "Ferrocarriles Carboníferos", y se planteó la necesidad de relacionar la línea de Val de Zafán con Gargallo, pero el recorrido por Andorra fue duramente protestado en Alcañiz, quedando bloqueado el proyecto.

En 1862, Martínez de Acíbar había proyectado un ferrocarril minero Utrillas-Gargallo-Andorra-Escatrón, sin duda el trazado más perfecto y hasta profético posible.

En 1880, la sociedad barcelonesa del "Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona" dirigida por el Sr. Gumá, obtiene permiso de construir una línea que desde Madrid iría a empalmar con esa línea, atravesando Molina, Calamocha, Montalbán y Caspe, que hubiera resuelto el problema del transporte de la cuenca minera, pero esta sociedad abandonó el proyecto de atravesar la mitad norte de la provincia de Teruel y, conseguida la cesión, se transformó en la del "Directo" Madrid-Barcelona por Caspe, Puebla de Híjar-Reus. Quedaban pues de nuevo sin comunicación las cuencas carboníferas.

En 1895, había proyectado un ferrocarril de Utrillas a Vinaroz y otro de Luco de Jiloca a Utrillas con subvención del Estado. Como



*Alfambra (Teruel) Viaducto construido sobre la rambla del Campo del inconcluso  
FC Teruel-Alcañiz-Caspe. Foto del autor, año 1972.*



*Valdeconejos (Teruel) Estación del inconcluso y abandonado FC Teruel-Alcañiz-Caspe. Edificio de  
estilo aragonés muy similar a todos los demás de la línea. Foto del autor, año 1972.*

este último ferrocarril formaba parte de la línea directa del Madrid-Barcelona, se consideraba segura su construcción. Y todavía se mantenía la esperanza cuatro años más tarde, cuando el *Boletín Minero y Comercial* informa de la subvención acordada por la Diputación de Teruel a instancia de Mr. George Clifton Pecket, concesionario del ferrocarril de Samper a Luco de Jiloca, y sin embargo, quedó nulo el proyecto.

El año 1896 existía otra línea en proyecto de Monreal del Campo a Lérida. El activo propagandístico de los ferrocarriles turolenses, Santiago Contel, ha publicado recientemente un artículo en el *Agente Ferroviario Español* lamentándose de que todos los años se importen en España por la costa del Mediterráneo más de un millón de toneladas de carbón mineral que importan 40 millones de pesetas, importante suma que podía quedar en nuestro país. Siendo ventaja para la industria nacional ya que podría adquirir el combustible un 50% más barato.

La compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, con erróneo sentido práctico, y con perjuicio de los intereses que administra, al adquirir la concesión del ferrocarril "Directo", abandonó el trazado de Caspe a Utrillas y Madrid.

La provincia de Teruel, que no debe estar ni vivir a expensas de las elucubraciones convencionales de ninguna compañía de ferrocarriles, por importante que sea, debe pensar seriamente, dice Contel, ante el actual estado de sus proyectos de vías férreas, en un camino de hierro transversal que complete nuestra red para que la abundante riqueza minera se explote y dé honra y provecho a España.

Esa vía transversal debe tener una longitud de 236 km comprendidos desde las minas de hierro de Ojos Negros a Monreal del Campo, atravesando la cuenca carbonífera de Utrillas, siguiendo a Alcañiz, Caspe, Mequinenza, Fraga y Lérida.

Esta línea enlazaría en Monreal del Campo con la del Central de Aragón Calatayud-Teruel-Sagunto; en Alcañiz, con las construidas a Zaragoza en Caspe y la Internacional a Francia, y también en Caspe con la construida a Reus y Barcelona; y en Lérida, con la Internacional llamada del Noguera Pallaresa.

Nuestro objeto es demostrar que la expresada línea transversal, lejos de perjudicar, vendría a favorecer las cuatro líneas que enlazaría, aumentando el tráfico de todas ellas de una manera considerable, favoreciendo notablemente la industria a vapor de nuestra patria.

Además de la conveniente general, para nosotros tendría la particularidad y muy importante de unir la parte alta con la baja de nuestra provincia, acortando la distancia que existe desde Teruel con todo el Bajo Aragón.

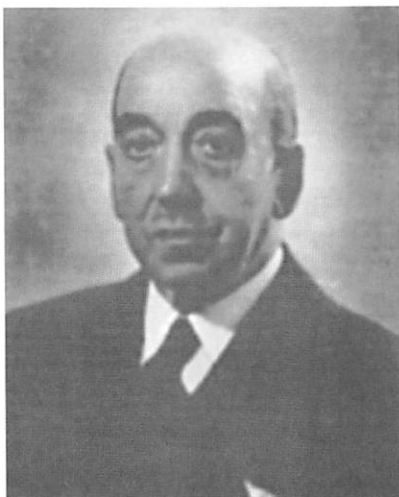
Construida la vía transversal de la manera que dejamos anotado, podrían ir al Grao de Valencia, por la línea del Central de Aragón, las 449.690 toneladas de carbón que al año se consumen en esa zona, mientras que las 562.831 toneladas que se consumen en las provincias de Barcelona y Tarragona podrían ir a las líneas de Caspe a Barcelona por Reus, y también de Caspe, por Mequinenza y Fraga a Lérida.

En 1897, existía otro proyecto en el cual el Gobierno otorgaba sin subvención del Estado a Jorge Clifton Pecket la construcción de un ferrocarril económico que partiendo de Samper pasase por Andorra, Gargallo, Cañizar, Montalbán y Escucha, atravesase la cuenca carbonífera de Utrillas y continuase por Martín del Río, Vivel del Río, Villanueva, Torrecilla y Godos, a enlazar con la línea general del Central de Aragón Calatayud-Teruel.

Los puntos señalados para la construcción de dicho proyecto de ferrocarril, al menos desde Samper hasta Montalbán, resultaban ser durísimos y costosos por la abrupta orografía, muy similar a todos los trazados anteriores, que por las dificultades que presentaba y la falta de apoyo y subvenciones del Estado quedó nulo. Por otra parte, la compañía del Ferrocarril Central de Aragón, que sería la arteria principal por esa zona para dar salida de la región al mineral, no había concluido su construcción en aquellas fechas, y además, tampoco daban demasiada confianza las construcciones de líneas en aquella época. Pues, al parecer, las compañías constructoras de las principales líneas que se favorecían de subvenciones del Estado no exponían y trabajaban solamente con el dinero de la subvención hasta su agotamiento. No es extraño, pues, que los concesionarios de líneas secundarias que no tenían ayudas no sacaran ni siquiera las herramientas, esperando una subvención para comenzar al menos el tajo. El caso curioso lo muestra el hecho de que, en las obras del ferrocarril de Val de Zafán, dice la *Miscelánea Turodense*, en presencia del Rey Alfonso XII, se habían inaugurado las obras de la construcción, que se suspendieron el mismo día. De todos modos, fuese como fuese, el caso es que ya no se supo nada más del fantástico proyecto de 1897.

Archivados o caducados todos los proyectos de las concesiones de ferrocarriles, todavía se seguía pensando, entre otras, en una línea que desde Madrid se acercara a la cuenca carbonífera turodense, alargando el trazado en construcción de la Cía. del Ferrocarril del Tajuña de vía

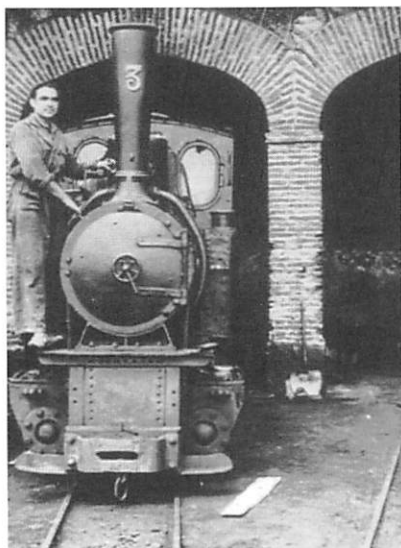




*Foto de D. Santiago Baselga Ramírez, fundador y primer director gerente de M.F.U. Foto cedida por la familia Baselga en Zaragoza.*



*Foto de D. Santiago Baselga Aladrén, ingeniero de minas y sucesor de su padre en el cargo de director gerente de la compañía. Foto cedida por la familia Baselga en Zaragoza.*



*Locomotora n.º 3, tipo 020, n.º de fabricación 1.167, diámetro de ruedas: 560 mm, potencia 40 HP, presión de timbre 10 kg/cm<sup>2</sup>, peso en servicio 10 Tm, construida el año 1903 por Orenstein y Koppel en Berlín (Alemania). Foto colección J. Albero, abril 1958.*



*Martín del Río (Teruel). Máquina n.º 1 con su tren esperando la salida desde Lavaderos a Utrillas, mientras personal de tracción y varios posan para foto de recuerdo. Foto colección del autor, 1934.*

métrica que, desde 1896, seguía avanzando paulatinamente con dirección a tierras aragonesas por la provincia de Guadalajara para terminar en Caminreal de Teruel, nudo de comunicaciones.

Así pues, ya en 1919 y posteriormente a la explotación del FC de M.F.U., la "Compañía del Ferrocarril del Tajuña" por acuerdo de su junta general cambia de denominación y adopta el de "Cía. del Ferrocarril de Madrid a Aragón", porque seguramente, estaba bien estudiado el proyecto para llegar hasta Caminreal. Sin embargo, la línea iba perdiendo interés por la falta de subvención alguna y por el alto costo de mantener un ferrocarril, y el 27 de diciembre de 1921 se abre al público el último tramo que logra inaugurar esta compañía, que comprende de Sacedón a Alocén, donde no pasaría adelante a pesar de estar muy avanzada la ejecución de la infraestructura hasta el pueblo de Cifuentes; y ya sin ningún ánimo de extensión de la línea, la compañía vuelve a denominarse otra vez "Cía del Ferrocarril del Tajuña".

La línea hubiera sido muy beneficiosa para ambas poblaciones, y principalmente el carbón hubiese entrado en Madrid en condiciones más económicas, y posteriormente, en los años 40 se habría suministrado de combustible y otras materias "La Azucarera de Madrid" que pertenecía al "Grupo de Ebro, Azúcares y Alcoholes", propietario en esas fechas de la compañía de M.F.U., y que a través del FC de Utrillas y RENFE recibía el suministro en Madrid.

Otro ferrocarril que hubiera sido de gran utilidad y mejora para Teruel y la zona carbonera quedó también inconcluso. Era el sueño de otros ingenieros anteriores del proyecto de atravesar la provincia desde Teruel, Alcañiz, Caspe, para seguir incluso hasta Lérida. Línea que de haberse concluido habría sido de las más interesantes del país, pues no hay que olvidar que dicho trazado partía desde Albacete, zona que ya habían montado algunas vías.

Dicha línea casi terminada, abarcaba una amplia zona minera desde Rillo hasta Calanda, pasando por las inmediaciones de Aliaga, Cuevas de Portalrubio, Las Parras de Martín, Utrillas, Escucha, Montalbán, Palomar de Arroyos, Castel de Cabra, Cañizar del Olivar, Estercuel, Gargallo, Molinos, Alcorisa, Castellote, Alcaine, Oliete, Ariño, Alloza, Andorra, etc., pero aunque la obra estaba ya muy adelantada, debieron estimar que ya era tarde para dar al ferrocarril una rentabilidad garantizada y el Estado, promotor de la obra y promovido por el Banco Mundial, incomprensiblemente decidió paralizarla.

Sin embargo, en aquellos años (1925-30 y siguientes), esta línea habría sido de gran utilidad y rentabilidad para todos, a excepción de M.F.U. que en todo momento temió la puesta en servicio de dicho ferrocarril ya que, principalmente, el carbón que salía de Escucha, Palomar, Castel de Cabra, Cañizar, etc., habría sido desviado hacia la nueva línea ocasionando al ferrocarril Utrillas-Zaragoza una buena disminución de transporte y por supuesto de ingresos.

Sin lugar a dudas, este trazado construido a comienzos de siglo hubiera sido el más idóneo, pues además de dar salida al carbón y otros minerales y productos, por una parte hubiese enlazado con el ferrocarril de Val de Zafán en Alcañiz, con M.Z.A. en Caspe y con NORTE en Lérida; y por otra, en Teruel, con el FC Central de Aragón.

Cierto es que para llegar a estas líneas existían dificultades de transporte por las malas comunicaciones y camiones de pequeño tonelaje que deberían acarrear el carbón por empinadas cuestas hasta llegar a los cargaderos del ferrocarril. Pero esto era inevitable, puesto que las minas en su mayoría se encontraban en lugares y poblaciones de difícil acceso y el ferrocarril no podía acercarse a todos esos lugares como era deseado. Así que entre tira y afloja, en la época del año 1898 no existía ninguna empresa privada ni el mismo Estado que se interesara en proporcionar un medio adecuado de transporte que diera salida en buenas condiciones al mineral, ganados, cereales, etc., de Teruel.

Pero el carbón de la zona seguía estando en la mente de los industriales o capitalistas aragoneses que decidieron arriesgar y fundar una sociedad anónima para construir un ferrocarril que diera salida al carbón arrancado a gran escala, para consumirlo en las áreas industriales del país. Tomada la decisión, en 1899 ya tenían todos los estudios necesarios para la explotación de las minas y el ferrocarril. Ahora tocaba ultimar ciertas conclusiones para llevarlo a cabo con el mayor índice de garantías ya que carecían por completo de subvención del Estado.

## **Capítulo 1**

### **MINAS Y FERROCARRIL DE UTRILLAS, S. A.**

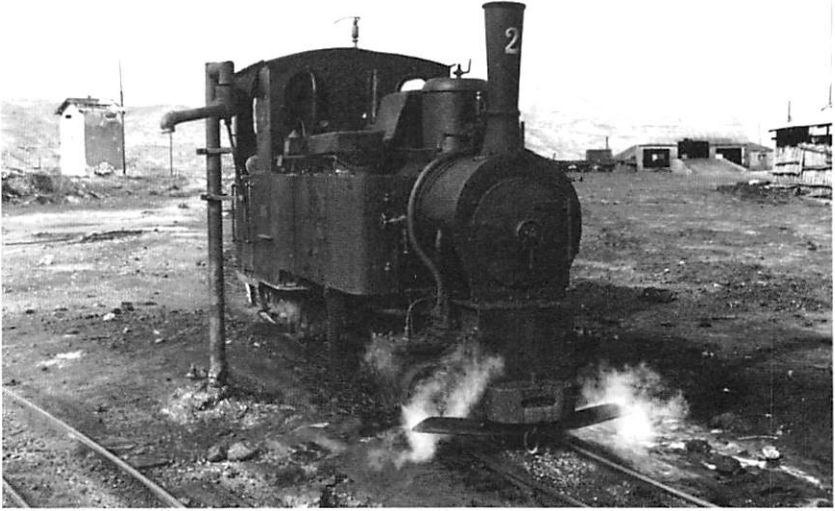
#### **LOS PRELUDIOS PARA LA CONSTRUCCIÓN**

El objeto principal de la construcción y explotación del ferrocarril proyectado era en primer lugar proveerse la sociedad de minas que garantizaran el transporte férreo, porque, en realidad, lo que interesaba era tener el carbón como transporte asegurado para acercarlo a los puntos de consumo o a los que se podía comercializar con más facilidad con las zonas industriales y también a otras vías de comunicación y transporte.

Así pues, una vez terminados los estudios de las minas y del ferrocarril, dándolos como positivos, el 23 de noviembre de 1899, el financiero Mariano Baselga Ramírez compra a Domingo Gascón y Guimbao 22 minas de su propiedad o de clientes suyos, con 920 Ha., a las que pronto se sumarán otras 158 Ha. de otros propietarios o concesionarios, incluyendo las del utrillano Andrés Peguero, y el registro de varias nuevas minas y demasías. Hecho que se llevó a cabo en una asamblea de propietarios y en la primera sesión convocada, llegaron a un acuerdo compradores y vendedores. Se pudo llegar a este resultado, aun tratándose de asunto tan difícil y complejo como son de suyo las negociaciones mineras, porque compradores y vendedores estuvieron más atentos al bien general que a su provecho personal. Después, M.F.U. iría absorbiendo las demás minas de Utrillas hasta alcanzar la totalidad, meta final a la que dicha empresa se había propuesto llegar.

#### **CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD**

El día 14 de marzo de 1900 constituyeron la “Sociedad Anónima Minas y Ferrocarril de Utrillas”, cuyo objeto sería la explotación a gran escala de los carbones de Utrillas (Teruel) y su transporte al mercado nacional. El capital, totalmente aragonés, en principio fue de 12 millones de pesetas,



*Máquina n.º 2, tipo 020, fue construida por Orenstein y Koppel-Artur Koppel en Alemania el año 1906. Sus características de peso y potencia son muy similares a las n.ºs 1 y 3 pero totalmente diferente en cuanto a su construcción, siendo gemela con la n.º 4. Foto F. Llauradó, 1966.*



*Martín del Río. Tren con la máquina n.º 2 preparado para su salida de los Lavaderos a Utrillas. Foto F. Llauradó, 1966.*

que posteriormente tuvieron que ampliar hasta los 15. Celebrada la asamblea convocada al efecto, quedaron elegidos para formar el primer Consejo de Administración Francisco Castán (presidente), a la sazón director del Banco de Crédito de Zaragoza, y vocales, Marcelino Isábal y Bada, Mariano y Santiago Baselga Ramírez, José López Cativiela, José Aznar Navarro, el marqués de Montemuzo, Antonio Usón Barta, Nicolás Giménez, Joaquín Palomar, Juan Llanas, Juan B. Vicéns, Damián Escudero y Eloy Garnica. Al fallecer tiempo después Francisco Castán, pasó a la presidencia Mariano Baselga, siendo nombrado director gerente su hermano Santiago. Desempeñó el cargo de director técnico el ingeniero militar Francisco Bastos y la dirección de la explotación minera el ingeniero de minas Manuel Abad. Autorizó la escritura de constitución de la sociedad el notario de Zaragoza Julián Bel Luna, el 23 de febrero de 1904. Fue muy bien acogida en Aragón la noticia de la fundación y no digamos en Zaragoza. Lo que prueba el simpático detalle del notario autorizante, persona de gran ascendiente, al manifestar que no admitía honorario alguno, encontrándose suficientemente pagado con la atención que la sociedad había tenido al contar con él en las funciones notariales.

Iniciados los trabajos de preparación de las concesiones, urgían los estudios necesarios para determinar el trazado del ferrocarril más conveniente y económico, con vistas a situar el carbón de Utrillas próximo al mercado. Para esto último hubo que vencer serios inconvenientes dada la situación de las minas, en terreno muy quebrado, a mil metros de altitud sobre el nivel del mar y con dificultades de comunicación, tanto para las personas dedicadas a los estudios y trabajos como para los materiales que habían de acopiarse.

Para establecer el ferrocarril se estudiaron varios trazados: "Utrillas-Mainar-Zaragoza", "Utrillas-Lécera-Azaila" (empalme Z.B.F.), "Utrillas-La Puebla de Híjar" (por el río Martín) y "Utrillas-Belchite-Zaragoza" (directo). Había dos ideas básicas que convenía aunar: la de abastecer con el carbón de Utrillas primordialmente el mercado de Zaragoza y, por otra parte, tratar de acercar estos carbones a la línea del ferrocarril de Madrid-Zaragoza-Alicante, antigua de los directos, con la mira puesta en darle entrada en Cataluña. Por fin se adoptó el trazado directo de Utrillas-Belchite-Zaragoza, con 126 kilómetros de recorrido, más 1 km al empalme en Zaragoza con M.Z.A. Como no había tiempo que perder se adquirió la antigua estación de Cappa, perteneciente entonces a la "Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona y Francia", para estación terminal del ferrocarril de Utrillas-Montalbán a Zaragoza, y como sede social de la nueva empresa.

Terminados los estudios del ferrocarril que partiendo de Utrillas iban a terminar en Zaragoza, mediante el necesario proyecto de Ley aprobado por las Cortes, las obras iban a comenzar muy en breve. Así pues, planificado el terreno se subasta su construcción, la cual fue financiada por el Banco de Crédito de Zaragoza, dando comienzo los preludios en mayo del año 1900, bajo la dirección del ingeniero Francisco Bastos, que realiza la totalidad de la obra hasta su entrega.

Mucha confianza debió dar a la sociedad Francisco Bastos Ansart. Este ingeniero aragonés tenía 20 años cuando acabó su carrera de ingeniero militar. Estaba destinado al Regimiento de Pontoneros con guarnición en Zaragoza y posteriormente a Cuba (1897); aún ardía la guerra en aquella isla y, retenido allá hasta el 99, no pudo ocupar el puesto que en la citada sociedad se le había conferido. Volvió a España y tornó al Regimiento de Pontoneros. Fue entonces cuando redactó el anteproyecto del ferrocarril y explotación de las minas de Utrillas, cuya importancia para la economía aragonesa se señalaba ya concretamente. El señor Bastos tenía entonces 24 años.

Para la construcción de este ferrocarril se reseña que hubo que vencer muchas y serias dificultades debido al terreno tan quebrado que existía a todo lo largo de la línea, que se componía de fuertes trincheras, terraplenes, túneles, puentes, pontones y alcantarillas, encontrándose muy poco terreno adecuado que favoreciese su construcción. Salvándose todas estas dificultades y en un tiempo récord se llega a su inauguración el año 1904, que más adelante se hace referencia.

Pero para llegar desde la estación de cabecera del ferrocarril a las tolvas de las minas fue necesario montar otro tendido auxiliar, puesto que seguir con el trazado principal resultaba costosísimo debido al difícil acceso desde los Lavaderos hasta la boca de los socavones en explotación, y es por lo que decidieron la construcción de un ramal de vía de 0,60 m que abarataba el coste considerablemente tanto en infraestructura como en material de transporte y tracción.

Así pues, estos tendidos puestos a la par en servicio, se unían lateralmente en los Lavaderos en un lugar adecuado para facilitar transbordos de mercancías entre ambas líneas.

Se entiende que esta línea resultaba muy cómoda en todos los aspectos, puesto que desde las minas acercaba el carbón a la gran tolva del Lavadero, y por otra parte, recibía materiales, maquinaria y otros accesorios para el funcionamiento de todo cuanto concernía a la explotación de las minas, y además, añadiendo la recepción de víveres que eran transportados hasta el

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Locomotora n.º 2 y su tren saliendo de los Lavaderos con destino a las minas en Utrillas.  
Foto F. Llauradó, 1966.*

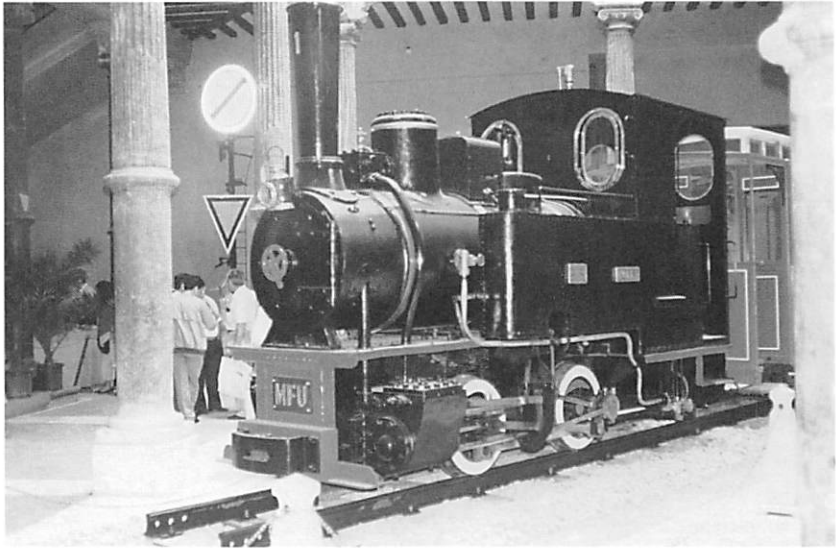


*Utrillas. Máquina n.º 11 y personal de tracción en las vías de llegada, cruce y maniobra en la misma.  
Foto colección del autor, 1954.*





*Pequeño coche de viajeros utilizado para viajes especiales. Foto J. Enfedaque, 1959.*



*Máquina n.º 1 "HULLA" reparada y reconstruida en Zaragoza. Fue fabricada por la casa Orenstein y Koppel-Artur Koppel en Alemania, n.º de fábrica 1166, año 1903. Sus características son iguales a la n.º 3. Foto tomada en el Palacio de Sástago en Zaragoza por el autor el 10-10-1987.*

lugar de distribución en la población de Utrillas, en donde todos los trabajadores de M.F.U. se suministraban a precios más económicos.

Este ferrocarril constaba de unos 7 kilómetros de longitud y un ancho de 0,60 m como ya se ha indicado, y tenía el recorrido desde Lavaderos (término municipal de Martín del Río), hasta la mina Sur (término municipal de Utrillas), y el punto de conexión y transbordo de materiales y otras mercancías se hacía en el término municipal de Montalbán, puesto que dicho lugar era el adecuado para estos menesteres y requería una pequeña prolongación de las dos líneas, e incluso existía en este término una estación de transporte por cable aéreo propiedad de una importante compañía denominada "La Carbonífera de Palomar", cuyo carbón recepcionado era depositado en tolvas para su transporte por el FC Utrillas-Zaragoza, además de otros muelles de carga de carbón, utilizados con el mismo fin por otras compañías ajenas a M.F.U.

El parque motriz del material de transporte lo componían 9 locomotoras de vapor, cuyos números y características eran las siguientes: locomotoras números 1, 2, 3, y 4, de un peso aproximado de 10 Tm en servicio, que fueron construidas por Orenstein y Koppel y Artur Koppel en Berlín, en 1903 y 1906. Remolcaban 12 unidades de 1,7 Tm de tara y 3 Tm de carga. Sus nombres fueron: n.º 1 "Hulla", n.º 2 "Lignito", n.º 3 "Turba" y la n.º 4 "Antracita". La locomotora n.º 11, de nombre "Escucha", fue construida por Black Hawthorn en 1884, cuyo peso era de 6 Tm y remolcaba 6 unidades de las mismas características que las anteriores. Las locomotoras n.º 21 y 22, de nombres "Utrillas" y "Montalbán" respectivamente, fueron construidas por Orenstein y Koppel-Artur Koppel en los años 1909 y 1913, su peso era de 8 Tm y remolcaban 8 unidades; y ya, por último, se adquirieron dos locomotoras que fueron las más potentes de la línea, sus números fueron el 31 y el 32, siendo construidas por Henschel Sohn Cassel el año 1918, cuyo peso era de 15 Tm y remolcaban 20 unidades.

El material móvil remolcado lo componían 75 vagones-tolva dotados varios de ellos con freno de husillo; fueron construidos por la Casa Miravalles de Vizcaya; su tara, como anteriormente se indica, era de 1,7 Tm, con una capacidad para 3 Tm de carga. Vagones Trust, sobre 15 unidades, que fueron destinados para transportar la madera de rollo para las minas. Otro vagón Trust cerrado que se usaba para transportar la dinamita a polvorines y otras mercancías que debían estar protegidas de la intemperie. También hubo varios vagones llamados bateas, que se destinaron para transportar maquinaria para las minas, escombros, carbón, etc. Un vagón cisterna, con una capacidad de 5.000 litros, destinado para servir agua a un grupo de viviendas de la empresa, llamado "Barriadas del Sur". Para uso

del personal, se emplearon 4 furgones, 1 coche de unas 10 plazas que fue destinado para hacer viajes especiales y 2 jardineras de 6 plazas dotados todos ellos con freno de husillo.

El personal de tracción estaba compuesto de tres agentes por locomotora en servicio: maquinista, fogonero y guardafrenos.

En el cocherón de las máquinas había un obrero por turno que estaba encargado del encendido de las locomotoras, que solía hacerse entre hora y media a dos horas antes de su puesta en circulación; también se encargaba de la limpieza de los tubos de calefacción de las mismas y de mejorar el tiro de las llamas del hogar.

Las reparaciones generales de las locomotoras y de otras máquinas, se efectuaban en el taller que tenía la propia empresa. Las pequeñas reparaciones y ajustes se hacían en el lugar donde se apagaba la locomotora, que solía ser siempre en el cocherón.

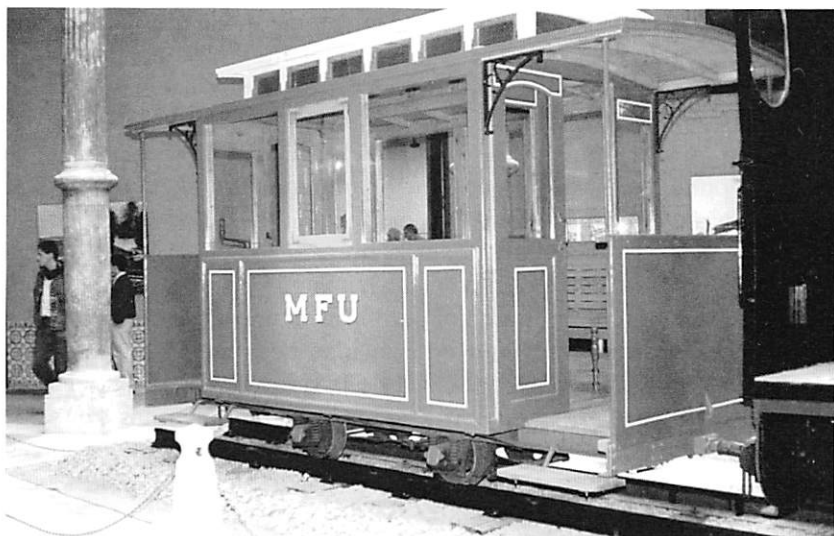
En cada punto principal de partida había un agente encargado de regular el intenso tráfico de trenes que circularon sin horario oficial y sin ninguna limitación de jornada, porque dependían de las necesidades y producción de las minas.

Como en la mayoría de los ferrocarriles, éste también tuvo sus túneles y viaductos; parte del perfil de la vía estaba montado sobre la falda de una montaña gigantesca en la que hubo que construir dos túneles sobre las rocas, con una longitud de unos 12 y 60 metros aproximadamente. Los viaductos también eran de pequeñas proporciones, uno montado sobre el río Mena y el otro atravesaba por la parte superior la carretera N-420. Tres aguadas se encargaban de alimentar a los tanques de las locomotoras distribuidas en los siguientes lugares: Lavaderos, Utrillas y Mina Sur.

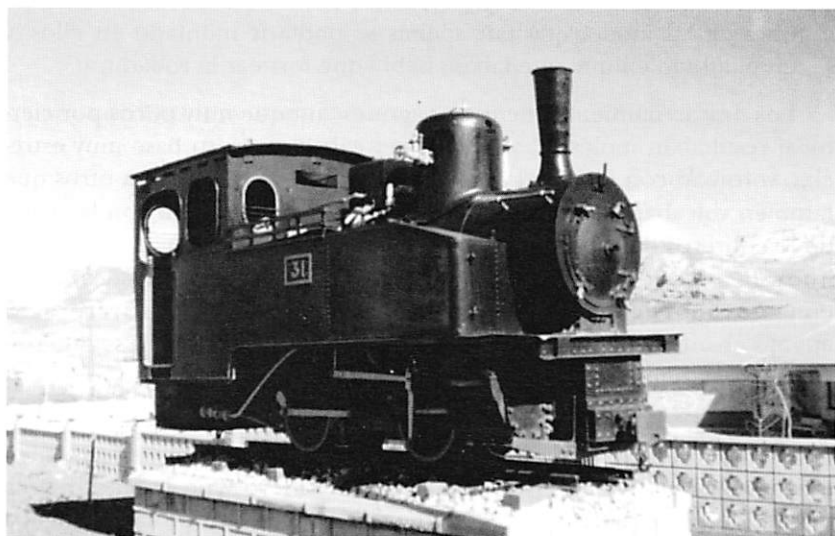
El perfil de esta línea no representaba grandes dificultades para el funcionamiento de los trenes puesto que los desniveles eran bastante suaves, aunque con muchas curvas y rodeos, los vagones con el mineral, es decir, cargados de carbón, siempre iban hacia abajo y los frenos de husillo de la locomotora y vagones no tuvieron nunca dificultades para retener el tren y llegar a su punto de destino con normalidad, aunque a veces hubo que circular con precaución según el estado de la vía y la carga transportada.

En principio las locomotoras remolcaron vagonetas de unos 300 kg de carga que iban directamente de boca de mina, que era en donde se formaba el tren, a la tolva de descarga del lavadero del carbón, donde éste era clasificado y lavado, dejándolo listo para cargarlo en vagones del

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Coche para viajes especiales en la pequeña línea minera reparado y reconstruido, expuesto en el Palacio de Sástago en Zaragoza dedicado al tren. Foto autor, 10-10-1987.*



*Monumento al pequeño ferrocarril en Utrillas. La locomotora es la n.º 31 que fue construida por HENSCHEL SOHON CASSEL en Alemania, el año 1918.  
Foto autor, 1986.*

FC Utrillas-Zaragoza. Como el trayecto en ese medio de transporte resultaba excesivamente largo (4 km aproximadamente), las vagonetas causaban verdaderos problemas, pues raro era el viaje que no descarrilaban varias veces y varias de ellas. Así se siguió hasta la adquisición de los excelentes vagones tolva que apenas causaron dificultades de transporte en la línea. Al poner estos vagones en funcionamiento, este pequeño tendido parecía más ferrocarril, pues ya iba de boca de mina con sus vagones a Lavaderos sin detenerse, salvo para la preparación de la locomotora y toma de agua de la misma o para enganchar y unir los trenes que se solían desenganchar durante el trayecto, pero esto último no era ningún problema, aunque sí resultaba muy espectacular. Los vagones del tren fraccionado bajaban solos por el desnivel de la vía y con la ayuda del guardafrenos, pues este era el que dirigía el tren cortado, con los frenos de husillo lo acercaba lentamente a la composición y lo unía con los correspondientes ganchos; se habían perdido cuatro o cinco minutos pero nada más. Otro caso se daba también en los descensos, cuando el guardafrenos tenía que galopar, subir y bajar del tren en marcha para atender varios frenos de la composición cuyos vagones debían ser frenados más o menos según en número arrastrado. Hecho por el que, en varias ocasiones, los frenos hacían ir a rastras a las ruedas de algún vagón, y al no estar presente el agente, bajaba todo el trayecto en estas condiciones, y por dichas causas, se hacían planos en las ruedas que hacían vibrar a los vagones de tal modo, que tan apenas se podía ir montado en ellos, y según el estado en que quedaban, había que tornear la rodadura.

Los descarrilamientos de estos vagones, aunque muy pocos por cierto, sí resultaban molestos, ya que al ser cabezones y su base muy estrecha, volcaban con facilidad al salirse de la vía y arrastraban a otros que también volcaban, siendo puestos nuevamente en servicio con la ayuda de los obreros de vía y obras que estaban para el mantenimiento de la línea. Pero como ya se ha señalado antes, esto ocurría tan pocas veces en tantos años de explotación que de una vez a otra ya no se recordaba apenas el anterior suceso y las locomotoras, aunque también se salieron de la vía en algunas ocasiones, eran bastante seguras debido a la poca velocidad que podían desarrollar por esta línea.

Este pequeño tendido de vía férrea nunca tuvo rango de ferrocarril a nivel nacional porque fue estrictamente minero y no había ninguna norma que se ajustara a la Ley de Ferrocarriles. Su explotación estaba acomodada a las necesidades y a las costumbres que el jefe de tracción transmitía a los empleados. En las instalaciones para la circulación no existía ninguna señal óptica que prohibiera la salida y entrada en apar-

taderos y puntos de partida y llegada. La salida de los trenes se efectuaba verbalmente o por señas cuando el maquinista pedía vía por señal acústica con un largo pitido de la locomotora, al que el encargado del tráfico respondía afirmando o denegando la salida. Gracias al buen entender de estos agentes, que por señas o señales acústicas y manuales daban o prohibían vía, el tráfico fue regulado con atención y nunca se llegó a efectuar un choque de trenes u otro accidente en que hubiera peligrado la vida del personal de tracción, a pesar de que por las noches no se divisaba nada de la vía debido a la escasa luz del farol de acetileno o aceite que llevaban las locomotoras. Pero un triste accidente, fortuito, motivado por un resbalón o falta de visibilidad, llegó a costarle la vida a un guardafrenos que fue atrapado por los vagones maniobrando su recién llegado tren en la plaza de enganches de Lavaderos.

El paso del tren por el pueblo, Utrillas en este caso, resultaba muy alegre y pintoresco. Había un ambiente tremendo. El personal era de los pueblos de al lado, concretamente de Lavaderos (Montalbán), Martín del Río, Vivel del Río, etc., que por razones de trabajo y suministro de víveres esperaban la salida del tren para subirse en el furgón destinado para el transporte de personas, y desde allí, aliviar un poco el camino que tenían que recorrer o combinarse con el correo oficial del FC Utrillas-Zaragoza. El transporte del personal de este tren minero era gratuito para todos y no se admitía facturación alguna. Eran trenes que solamente transportaban materiales y carbón propiedad de la misma empresa. En otras ocasiones, cuando dicho tren no era dotado del furgón, a todos los trabajadores de la empresa que por unas razones u otras necesitaban trasladarse de una parte a otra de la línea, se les permitía viajar sobre las plataformas de los frenos de los vagones, y en el ferrocarril Utrillas-Zaragoza ocurría lo mismo, hasta un límite con Segura de Baños, donde se apeaba normalmente el personal que iba a trabajar a las minas. Éste fue un gesto muy noble de la empresa.

Como a otros ferrocarriles a éste también le tocó sucumbir y cerrar, por la fuerte presión del transporte por carretera, y en este caso fue la misma empresa la que le hizo competencia con camiones propios y alquilados. El 14 de noviembre de 1966, M.F.U. clausura esta pequeña línea minera dando por concluida su explotación.

### **Un hecho lamentable para los aficionados al ferrocarril**

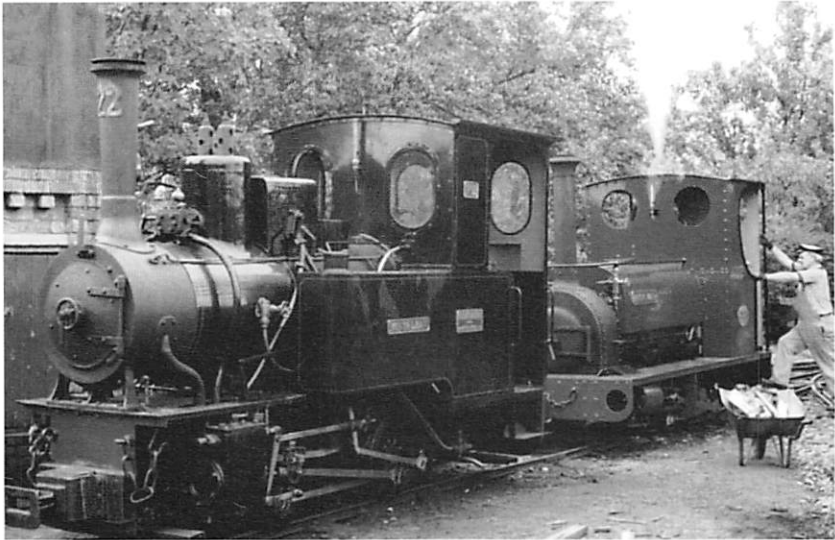
Sus locomotoras reposaron olvidadas en su depósito varios años esperando no se sabía qué, pero por el lamentable estado de conservación que alcanzaron, mucho se temió que fueran a parar al lugar que acabaron las del FC Utrillas-Zaragoza, o sea, a la fundición, sin acor-

darse ningún puente de salvar alguna de ellas, y de aquel hecho hoy nos lamentamos muchos.

Ante esta situación, pensé que Utrillas debería tener al menos una locomotora como pieza de museo a la vista de todos los interesados y curiosos del tema, en recuerdo de aquel pequeño ferrocarril que tanta admiración causó. El resto de máquinas deberían ir a algún museo aragonés o nacional.

En relación con lo antedicho, hoy estas pequeñas locomotoras que estuvieron en tan mal estado de conservación, están reparadas y en perfecto funcionamiento, haciendo servicios turísticos en el extranjero (en varios puntos de Europa), como la n.º 22, fotografiada en Inglaterra en una línea turística. Felicito y elogio a la CÍA "WEST LANCASHIRE LIGHT RAILWAY" por interesarse y lograr esta aplicación, ya que en nuestro país, por dejadez y desinterés, dichas máquinas habrían acabado en la fundición.

Utrillas también ha logrado una de ellas que figura como monumento al FC en la misma localidad. En Zaragoza queda perfectamente reconstruida y reparada la n.º 1 y el pequeño coche de viajeros, que, en 1987, estuvieron expuestos en el Palacio de Sástago con dedicatoria al tren, durante las fiestas del Pilar. Posteriormente pasaron a formar parte de un futuro museo aragonés o bien al olvido total por parte de todos.



*Locomotora n.º 22 "Montalbán", reconstruida y en perfecto estado, fue comprada a M.F.U. y actualmente presta servicios en la línea turística West Lancashire Light Railway en Inglaterra.*

Foto F. J. Boisset, 12-8-1990.

## Capítulo 2

### FERROCARRIL DE UTRILLAS-MONTALBÁN A ZARAGOZA

#### CARACTERÍSTICAS DE ESTA LÍNEA FÉRREA

El ferrocarril contó con un trayecto de 127 km, el ancho de vías fue de 1,03 m<sup>1</sup> y el raíl de 32,500 kg/m.

#### INSTALACIONES FIJAS

La línea contó con 12 estaciones, 5 apeaderos, 3 apartaderos, 1 apartadero-cargadero, 1 empalme con RENFE, 63 casillas vivienda para el personal de vía y obras, guardabarreras y guardagujas, 10 aguadas para tomas de locomotoras, 7 viaductos o puentes de más importancia y 2 túneles, así como con 27 discos señaladores, aparte de otras señales. También una línea de postes y tendido de teléfono para comunicarse todas las estaciones entre sí, desde Utrillas a Zaragoza. A la vez había línea directa para la comunicación entre el personal de oficinas y dirección, de Zaragoza y Utrillas. Cada 10 postes fue colocada una señal óptica que indicaba a conductores de tren y a otros agentes del ferrocarril dónde había instalación apropiada para conectar el teléfono portátil que estaban obligados a llevar para poder comunicar a la estación más próxima las posibles anomalías, tales como averías de trenes, peligros, descarrilos, etcétera. En la esta-

---

<sup>1</sup> El autor no entra en las discrepancias habidas sobre el ancho de vías del FC, pero en su día visitó el museo donde estaba el vagón BREAK del Utrillas y comprobó que dicho vagón se encontraba en un tramo de vía métrica, cuyos rodados estaban presionados sobre los raíles, sacando como conclusión que al no tener cierta holgura, no podía rodar por dicha vía. No obstante consultó con un profesional que comprobó ciertas medidas de anclajes de las vías arrancadas que daban entrada y salida a la placa giratoria en Utrillas, dando una medida de 1,03 m. Sin entrar en contradicciones, esta nota sólo trata de informar, y no de ser convincente, pues cada cuál puede hacer su medida.



ción de Zaragoza existía una centralita que podía poner en comunicación con la línea, entre otros, a los distintos servicios, como son: Intervención, Inspección, Talleres, Empalme, RENFE, etc.

## MATERIAL MÓVIL Y TRACCIÓN

### LOCOMOTORAS

Las primeras en la explotación, con numeración del 1 al 7, fueron del tipo 1-3-0 T, cuyo peso era de 42 Tm en orden de marcha. Construidas en 1902, por la casa Orenstein y Koppel en Berlín. Remolcaban de 7 a 14 unidades de 10 Tm de carga y 5 o 6 de tara, según los trayectos. Máquinas de resultado extraordinario por su economía y calidad de materiales. Idóneas para remolcar cargas en rampas muy pronunciadas y preferidas para salvar obstáculos, como el de quitar o apartar a los lados la nieve que solía meterse en las numerosas trincheras que había a todo lo largo de la línea durante las nevadas y ventiscas del invierno, en especial, el tramo de Minas de Segura a Lécera. Sus nombres fueron:

- N.º 1. “Nuestra Señora del Pilar”.
- N.º 2. “Zaragoza”.
- N.º 3. “Aragón”.
- N.º 4. “Utrillas”.
- N.º 5. “Pignatelli”.
- N.º 6. “Trabajo”.
- N.º 7. “Carbonera”.

Sigue fortaleciéndose el parque que por su numeración se van mencionando, y en varias etapas, traen todas las siguientes, que se numerarían en M.F.U. con 11, 12 y 13, tipo 0-3-0 T. Su peso en servicio fue de 30 Tm, construidas por St. Leonard (Bélgica), en el año 1896. Remolcaban de 6 a 12 unidades, según trayectos. Máquinas que aun a pesar de su pequeño tonelaje de peso y potencia para remolcar trenes en la línea, dieron muy buen resultado. La número 11 se destinó para maniobrar, descomponer y formar trenes en la estación de Zaragoza, y la número 13 llevaba el nombre de “Vivel”.

Las locomotoras números 21 y 22, del tipo 0-3-0 T, cuyo peso en servicio era de 16 Tm, fueron fabricadas por Orenstein y Koppel sobre los años 1910-1912 (según el libro de la Cía. de Explotación y Movimiento),

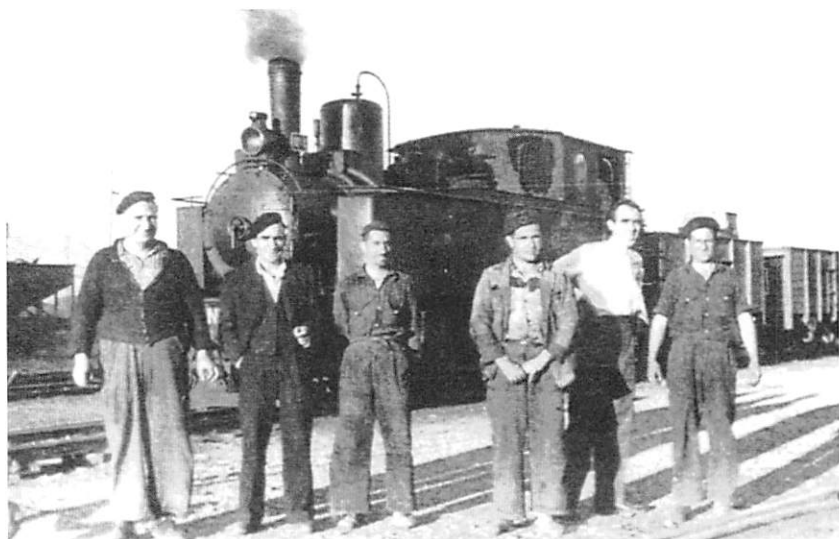
destinadas también para maniobras, composición y descomposición de trenes en la estación de Utrillas. Remolcaban y maniobraban únicamente 7 unidades en línea horizontal y entre Utrillas y Zaragoza no hicieron ningún servicio por no estar dotadas del freno automático de vacío.

La locomotora número 31, de nombre "Teruel", tenía un peso de 48 Tm en orden de marcha. Fue construida en 1907 por Orenstein y Koppel. Máquina articulada tipo 0-2+2-0 T sistema Mallet de 4 cilindros, dos en alta y dos en baja. Remolcaba de 11 a 17 unidades, según los trayectos. Su resultado no fue lo bueno que se esperaba, ya que al somerla al duro trabajo se averiaba con demasiada frecuencia.

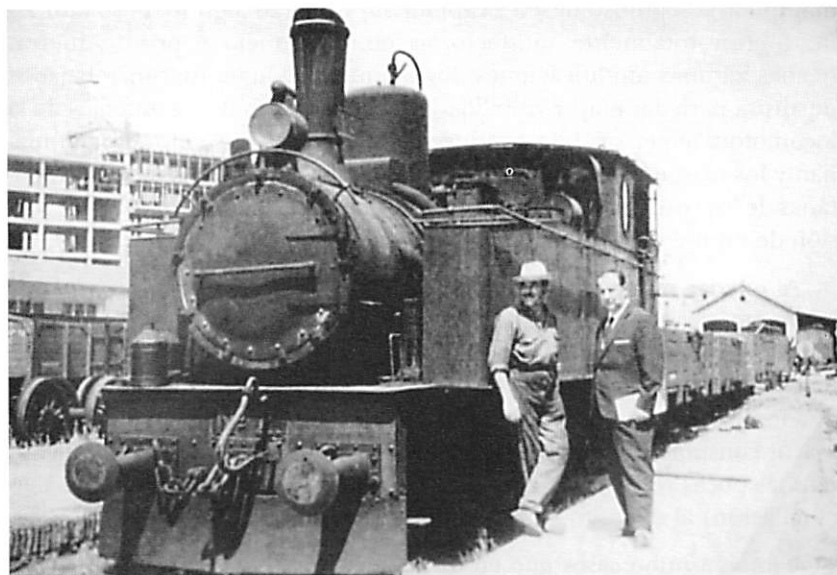
Las locomotoras n.º 51 y 52, de nombres "Baselga" y "Banco de Crédito de Zaragoza, tenían un peso de 72 Tm en orden de marcha. Fueron construidas el año 1917 en Filadelfia (USA), por la casa Baldwin. Máquinas articuladas de 4 cilindros, dos en alta y dos en baja, tipo 0-3+3-0 T sistema Mallet, de máxima potencia en M.F.U., que remolcaban de 15 a 25 unidades. Locomotoras de buena calidad y rendimiento fabricadas con innovaciones hasta entonces desconocidas en el FC. La palanca del cambio de sentido de la marcha era de barra, y para accionarla, un servomotor de vapor acoplado al mecanismo ayudaba al maquinista a manipularla según su deseo y rapidez sin esfuerzo alguno. Pero aun así no fueron totalmente satisfactorias en su manejo y pronto fueron hechas algunas modificaciones; los tanques del agua fueron rebajados de altura para dar mayor visibilidad de la vía a través de los anteojos de la locomotora al personal de conducción, ya que dichos tanques la anulaban y los maquinistas tenían que ir incómodamente asomados a las ventanas de los costados de la marquesina. Al mismo tiempo rebajaron la presión de timbre de trabajo de 16 a 12 kg/cm<sup>2</sup> (C. Alonso, maquinista).

Al quedar reducidos los tanques de volumen y capacidad de agua, la locomotora restó un peso de unos 3.000 kg en orden de marcha, y como es lógico, también perdió adherencia en la vía notándose esta característica, ya que todas las locomotoras patinaban con frecuencia al cambio de estado de la vía, como por ejemplo por la lluvia. El problema estaba en el mayor consumo de vapor, y por tanto de agua, pues al patinar mermaban más las pocas reservas de agua con las que llegaban (según el tramo en circulación) al depósito, donde nuevamente eran repostados.

También hubo casos que en dichos tramos y por las causas anteriormente señaladas había que parar el tren, desenganchar la locomotora e ir con máquina sola a la próxima toma de agua, repostarla y volverla nuevamente a la composición para seguir su ruta (Sr. Egea, maquinista).



*Ferrovianos y locomotora n.º 4 en cabeza de un tren corto esperando la salida de la estación de Utrillas con destino a Minas de Segura. Foto colección del autor, año 1958.*



*Máquina n.º 2 "ZARAGOZA", tipo 130 T, fue construida por Orenstein y Koppel en Berlín el año 1902, serie 1 a 7, números de fabricación 932 al 938, tenía dos cilindros en alta presión y un peso de 42 Tm en servicio. Foto colección del autor, 1966.*

Ni que decir tiene que los 3.000 litros que les habían restado, les hubieran venido en ciertos casos muy bien, pues no había que olvidar que las locomotoras de vapor (todas) eran grandes consumidoras de agua, y, según los trayectos a realizar, debían repostar en todas las aguadas encontradas a su paso. Por otro lado estas locomotoras tampoco iban sobradas de carbonera para el combustible, por lo que les adjudicaban un vagón de carbón para surtirla durante el trayecto como si de un ténder se tratara.

La locomotora n.º 71, de nombre "Goya", también llamada por los ferroviarios "La Estrella", por figurar ésta en la puerta de la caja de humos, fue construida por la casa Baldwin en Filadelfia, el año 1918. Máquina articulada del sistema Mallet dotada de 4 cilindros, dos de alta y dos en baja, tipo 0-3+3-0-3 Ténder. Su peso era de 80 Tm en servicio, siendo ésta por aquel entonces (1928) la máquina mayor del ferrocarril. Pero los resultados en potencia no fueron positivos, remolcando de 10 a 16 unidades, según trayectos. Aun así fue catalogada como buena locomotora, pues además de la carga que le habían asignado, arrastraba su ténder que rebasaba las 27 Tm cargado, y este peso se lo restaba a la locomotora que quedaba en 53 Tm. Era muy poco peso para el poder de la máquina que por esta causa patinaba excesivamente, y por esto, le decían "La Bailarina" (P. Peña, factor).

Máquina dotada de doble palanca de cambio de sentido de la marcha, una de volante y la otra igual a las dos anteriores (51 y 52), cuyo servomotor era accionado por aire comprimido, ya que dicha locomotora además del mecanismo del freno de vacío, iba provista también de compresor: el freno de vacío era utilizado para la composición, y con el aire comprimido se frenaba la locomotora que, unidos daban una buena seguridad de frenado (J. García, maquinista).

Era una máquina a la que, aparte de lo señalado anteriormente, su articulación le permitía circular con suma facilidad por todo el perfil de la línea, y en las curvas parecía que se iba a dividir en dos partes con el desplazamiento de la caldera por un lado y el bastidor y ruedas por otro (hecho que, con menos apariencia, también les ocurría a las Mallet señaladas anteriormente), y en los llanos, como en los descensos, donde tomaba más velocidad, rodaba con una suavidad y seguridad sorprendentes (J. García, maquinista). Se podía catalogar como locomotora de hacer grandes rutas por lo mencionado antes, y porque el ténder que la acompañaba le proporcionaba buenas reservas de agua y combustible.

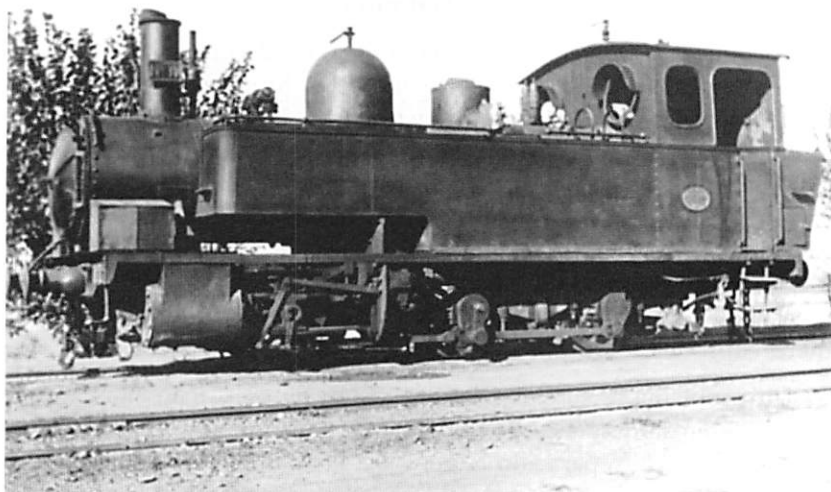
Las locomotoras n.º 91 y 92, tipo 1-3-1 T, de unas 45 Tm de peso en orden de marcha, fueron construidas por La Maquinista Terrestre y Marítima en Barcelona, el año 1928. Sus características y potencia de arrastre eran análogas a las de referencia 1 a 7.

Máquinas de deficiente resultado por su baja calidad de materiales que estaban construidas, destacando también la mala suspensión, debido a que los muelles al llevarlos bajeros se enganchaban en los raíles de los cruces de otras vías, desprendiéndose de sus alojamientos, dañando los tensores, etc. Hecho por el que había que levantar la máquina, calzar con tacos las cajas y llegar en malas condiciones a su destino sin suspensión en la parte averiada. Como esto ocurría con frecuencia, no hubo otra solución que modificar el sistema.

Por otro lado, se puede señalar la buena distribución cilíndrica del vapor a los cilindros, así como el funcionamiento del primer rodado portador que era giratorio, el cual favorecía al circular y tomar las curvas con suavidad, acoplándose bien al tendido de la línea.

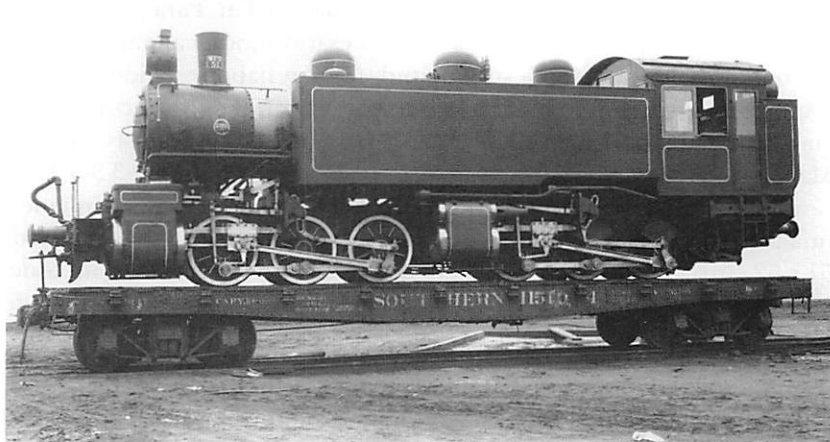
Locomotoras números 101, 102, 103 y 104, tipo 1-3-0+2 T tender, de 60 Tm de peso en servicio. De nombres "Benito Lewin", "Guillerma", "Grupo Ebro" y "Leopoldo", respectivamente. Estaban construidas por la casa Krauss en Alemania, entre los años 1902 a 1908. Su potencia era similar a la de los números 1 a 7, pero debido al remolque del tender de 20 Tm y a su gran diámetro de rueda, nunca pudieron igualar en arrastre de tonelaje a las de su categoría. Sin embargo eran muy indicadas para hacer trenes de viajeros. Máquinas que por su buen resultado en la explotación y las pocas averías que tenían las mantuvieron hasta el final.

Locomotoras números 111, 112 y 113, tipo 1-3-1 T de unas 46 Tm de peso en orden de marcha. Sus nombres eran "Banco de Aragón", "Dr. Ricardo Lozano" y "Padre Atanasio". Fueron construidas por la casa Krauss en Alemania el año 1902, remolcando también de 7 a 14 unidades según trayectos. Máquinas que no dieron el buen resultado que se esperaba, entre otras causas y en primer lugar, porque eran locomotoras cuya distancia entre los rodados portadores resultaban demasiado distantes entre sí, y al ser rígida la alineación de los cinco rodados, dañaban la vía, y además, por este motivo, perdían buena parte de su potencia en las curvas. Como todas las locomotoras recepcionadas de segunda mano, según el estado de conservación, eran sometidas a minuciosas revisiones y costosas reparaciones, reconstrucciones y modificaciones, a estas máquinas se les había observado con extrañeza, que cada pistón de los cilindros solamente llevaban un segmento. Primeramente se reparó la n.º 111 y se hicieron fuertes pruebas que resultaron desastrosas en potencia, pues el único segmento del pistón no retenía en su totalidad la presión del vapor y se pasaba a través del cilindro al escape. Nuevamente hubo que meterla en el taller y modificar el sistema dotándola de tres segmentos por pistón, quedando así en buenas condiciones



*Locomotora n.º 11 en reparación en vía muerta de la estación de Zaragoza, tipo 030 T, fue construida por St. Leonard en Bélgica en el año 1896, tenía dos cilindros en alta y un peso de 30 Tm en orden de marcha, y era gemela con las números 12 y 13; funciona hasta el cierre del ferrocarril.*

Foto colección del autor.



*Locomotora n.º 51 cargada sobre un vagón plataforma de los ferrocarriles americanos para su envío a España y a M.F.U. en Zaragoza en el año 1917. Foto Museo del Ferrocarril de Pennsylvania (U.S.A.), colección F. Llauradó.*

de aprovechar al máximo la presión del vapor que, desde la caldera, recibían los cilindros a través de la distribución (Sr. Egea, maquinista).

Locomotoras números 150 y 160, tipo 1-3-0+2 Ténders, de 66, 5 Tm, de peso en orden de marcha, construidas por Krauss en Munich el año 1921. Máquinas de buen resultado y potencia, pues aun remolcando su tender de 20 Tm, arrastraba con brío de 7 a 14 unidades según trayectos. Fueron contratadas en calidad de alquiler y una vez terminado el contrato fueron devueltas a su procedencia. Sus números fueron al azar. En principio se iban a numerar como 105 y 106, pero al no pertenecer a la serie de las cuatro de números anteriores a estos, M.F.U. no lo estimó conveniente, y como ya tenían dichos números preparados, decidieron aprovecharlos intercambiándolos (J.J. Pradas, jefe de estación).

Un problema se suscitó a la devolución de estas máquinas, ya que pensando en su desguace, M.F.U. las entregaba con las varias modificaciones que en la reparación general les habían hecho a su recepción para adaptarlas a la línea, y al devolverlas, no las aceptó el agente mandado, pues al verificar su estado exigió que las dejaran en su primitivo estado como las habían entregado (J.J. Pradas).

Casi al final de la explotación del FC, por los años 1952 a 1955 fueron adquiridas 10 máquinas de origen tunecino llamadas "Colís", siendo sus números en M.F.U. del 201 al 210. Estas locomotoras por su peso fueron de una potencia de arrastre muy superior a todas las anteriores y, según trayectos, remolcaban de 230 a 610 Tm de peso bruto. La tara estaba calculada en orden de marcha en unas 85 Tm. Para poder circular dichas máquinas por la línea fue necesario modificar varias curvas del tendido, pues debido a su longitud, podían haberse salido de la vía o haber obligado en demasía a los bastidores con las graves consecuencias de rotura de los mismos. Eran locomotoras articuladas, sistema Mallet, de cuatro cilindros, dos de alta y dos de baja, tipo 1-3-3-0 T, de resultado excelente por potencia, calidad y economía, consumiendo una media de 40 kg de carbón por km, frente a las americanas números 51 y 52 cuyo consumo de media era de 60 kg/km. Remolcaban un tonelaje similar aun a pesar de que estas americanas estaban dotadas de mayor diámetro en los cilindros.

La adquisición de estas máquinas bien pudiera decirse que fue casual, ya que anteriormente las había comprado la empresa zaragozana Rico y Echevarría, S. A. a la compañía de los ferrocarriles tunecinos en Túnez para desguazar y fundir. Traídas a España, concretamente a Zaragoza, fueron observadas por técnicos de M.F.U. y haciendo una revisión a

fondo se llegó a la conclusión de que podrían ser las idóneas para la línea. Como las calderas, cilindros y mecanismos aún estaban generalmente en buen estado de conservación, se llevó a la práctica una fuerte reparación general y reconstrucción de todo lo deteriorado; así, el día 26-10-1952, sale reparada la n.º 201 a efectuar las pruebas con viaje de ida y vuelta entre Zaragoza y Utrillas. Los resultados fueron muy satisfactorios, pero a su regreso, en el descenso, rampa, y nuevamente descenso, en el tramo del carrascal entre Minas de Segura y Maicas, tomó los mandos de la locomotora el jefe de talleres que acompañaba al maquinista y fogonero para la comprobación de su funcionamiento, e hizo pruebas sin tener muy en cuenta el perfil del trayecto por el que estaban circulando, y el tren llegó a un punto del descenso en que tomó una velocidad excesiva y peligrosa. Al no responder todos los frenos con la rapidez deseada, puso la palanca y el regulador en posición de contravapor y, una vez controlado el tren y a marcha lenta, cerró el regulador y volvió a cambiar la palanca en posición normal del sentido de la marcha; pero no se había percatado de que el regulador al no llevar freno de fijación de posición, al hacer el cambio, nuevamente se le había abierto por sí solo en aquel momento, y por esta causa dio la locomotora tan fuerte tirón del tren que rompió varios ganchos de la composición, así como las correspondientes mangueras de unión del freno de vacío, quedando parado y bloqueado. Un viaje que discurría satisfactoriamente se complicó ante la falta de experiencia del buen técnico y mecánico, que dejó los mandos, pensando quizá en esa frase de "zapatero a tus zapatos". El tren ante la avería de la conducción del freno de vacío fue fraccionado y bajado a Plou en dos veces, en donde se cambiaron los ganchos y mangueras averiados, aprovechando el repuesto que llevaba la máquina (aparte de despojar el delantero de la locomotora y el del furgón de cola) y puesto todo en condiciones, llegaron a Zaragoza. Se había experimentado ya en el primer viaje el poder de la máquina dominando al tren en todos los sentidos (M. Egea, maquinista de la locomotora).

Como los resultados siguieron siendo satisfactorios, se procedió con urgencia a la reparación de las nueve restantes, y en 1955 ya estaban las diez locomotoras en pleno funcionamiento, habiendo intervenido en las reparaciones (además de M.F.U.) la industria Maquinaria y Metalurgia Aragonesa de Utebo, empresa especializada en reparaciones de locomotoras.

Conforme se iban poniendo en funcionamiento estas máquinas, se suprimían otras que estaban muy castigadas, incluidas las Mallet 51 y 52, que se encontraban tan deterioradas, que apenas hacían un trayecto sin



tener averías. Máquinas que por convenio entre M.F.U. y Rico y Echevarría, cuando se adquirieron las 10 locomotoras Mallet, y como cambio, iban pasando a esta última para su desguace.

Puestas todas las máquinas Colis en servicio se hizo un estudio de las necesidades del FC, llegando a quedar para hacer servicio las números 1 a 7, 101 al 104 y la 11 que acompañaron a las Mallet (Colis) hasta el cierre del ferrocarril.

#### VAGONES TOLVA

Iniciación 50 unidades, dotados varios de ellos con freno de vacío y de husillo, carga máxima 10 Tm, tara de 5 a 6 Tm. El perfil de la vía exigía un freno de vacío por cada tres unidades y uno de husillo por cada siete, dotado con una garita para resguardo del agente encargado de su servicio.

Transcurridos varios años se ampliaron 56 unidades análogas a la primera remesa, cuyas series se denominaban: T, Tfv y Tfh (aunque en principio fueron denominados serie A).

#### VAGONES TOLVA GRAN TONELAJE

Catorce unidades para transporte de áridos, carga máxima 25 Tm, aplicables a las canteras de arcilla y piedra, frenos de vacío y de husillo, serie TTfhv, procedían del ferrocarril Madrid-Aragón.

#### VAGONES CARROCEÍA DE MADERA

Ante la escasez de material de transporte, por los años 1940 M.F.U. aprovechó ofertas de adquisición de vagones y, entre otros, compró siete vagones de 20 Tm, así como varios de 10. Como no coincidían los topes y para agilizar tiempo y evitar gastos, se unieron por parejas de uno de 20 Tm con otro de 10 a través de un tope entre ambos, y en los extremos se les había dotado de dos topes con gancho en medio para acoplarlos al resto de material existente. El problema estaba en que cuando se averiaba el uno, se inutilizaba el compañero, y además, al maniobrar y meterlos en los cargues, etc., tenían que ir siempre juntos, aunque solamente se precisara una unidad. No dieron resultado, y se transformaron para poder ser utilizados independientemente, quedando los siete de 20 Tm, en la serie Xfh, y los de 10 entraron a formar parte en la serie H. Siguiendo con esta serie, hubo 22 unidades de 10 Tm serie Hfh; 50 de 10 Tm, serie H; 19 de 15 Tm, serie Pfv; 19 de 15 Tm, serie Pfh' 11 de 15 Tm, serie P; 3 unidades bordes medios de 10 Tm, serie Z; 10 plataformas de 10 Tm, serie M; otra plataforma de 25 Tm, serie MM; 2 unidades con topes mixtos para maniobras, serie V.

#### VAGONES CISTERNA

Siete unidades para suministro de agua a depósitos de las aguadas para toma de locomotoras y a los aljibes de casillas; carga máxima 10 Tm, serie R.

#### VAGONES JAULA

Dos unidades de dos pisos cada una para transporte de ganado, serie F.

#### VAGONES TRUST

Dos unidades acopladas, de 10 Tm cada una, para transporte de mercancías con exceso de longitud, serie E.

#### FURGONES

Trece unidades serie Dfh, último vagón de la composición, destinado a recoger mercancías, usado por el jefe de tren.

#### VAGÓN SOCORRO

Una unidad, serie Sfh, para el transporte de material, herramientas y personal al lugar del suceso.

#### VAGONES COCHES DE VIAJERO

Cinco unidades, serie ABfv, con una capacidad de 56 viajeros cada unidad, compartimentos en 1ª y 2ª, 12 y 44 asientos respectivamente, dotados de lavabos y servicios. Otro coche de viajeros, análogo a los cinco primeros, serie Bfhv, con una capacidad de 44 asientos, todos ellos de 2ª clase.

#### COCHE BREAK

Una unidad, serie XXfhv, vagón de viajeros transformado, acomodado en lujo para el servicio de dirección y personalidades visitantes.

#### FURGONES CORREO

Dos unidades, serie FCfhv, destinados al ambulante de correos, jefe de tren e interventor en ruta. A su vez recogía equipajes y mercancías en gran velocidad.

#### AUTOVÍAS

Dos unidades, series AV, con motor de automóvil, capacidad para 5 y 12 viajeros, utilizados para la inspección de la vía, servicios de movimiento, etc.

#### CONSERVACIÓN

La atendían 13 brigadas de vía y obras, compuestas de 3-4 obreros con capataz al frente, calculada su distribución por trozos de 10 km de longitud.

#### APARTADEROS

Prestaban servicio en cada uno de ellos 1-2 guardagujas autorizados para la circulación.

#### ESTACIONES

Había en cada una de ellas de 2 a 3 agentes, incluido el jefe de estación. Las de Zaragoza y Utrillas excepcionalmente con número mayor, según necesidades y épocas.

#### PARQUE MÓVIL TRACCIÓN Y TALLERES

Para las atenciones de reparación de locomotoras, vagones y todo el material fijo en Zaragoza y de la línea. Al frente de este servicio estaba el jefe de material y tracción. La plantilla se podía calcular en tracción en tres agentes por locomotora y en talleres sobre 90, cifra variable según circunstancias y servicios.

#### DIRECCIÓN DE JEFATURA Y SERVICIOS

La dirección del FC estaba compuesta por los siguientes cargos: director gerente, ingeniero jefe ferrocarril, subdirector técnico, agregado técnico de vía y obras, jefe de depósito y talleres, inspector de movimiento y departamentos de contabilidad e intervención. Al servicio de intervención le competía la revisión contable de las estaciones.

#### PLANTILLAS

Iniciación de 80 a 90 agentes.

Año 1918-1919, de 150 a 200.

Año 1930-1936, 150

Año 1940-1957, 630.

Año 1957-1960, 450.

Año 1960-1966, 344 ( Juan Gómez, jefe de intervención).

### Capítulo 3

## LOS INICIOS Y LAS DIVERSAS ÉPOCAS

### INAUGURACIÓN

El ferrocarril fue inaugurado el 29 de septiembre de 1904, y al día siguiente viernes 30 de septiembre comenzó a prestar servicio público, siendo una gran mejora para la comarca al no existir en aquellas fechas otras vías de comunicación que caminos de herradura y carreteras con carros y diligencias de tracción animal.

Este gesto de atención de la sociedad e interés por los pueblos de la comarca que atravesaba la línea fue correspondido por los afectados, porque el servicio prestado por las diligencias no podía ser igualado en ningún concepto al que prestaba el ferrocarril.

En aquella época (1898), una compañía de diligencias llamada “LA ESMERALDA” se encargaba de hacer el servicio entre Zaragoza y Muniesa (Teruel), saliendo de Zaragoza los días pares en los meses de junio y julio, retornando los días impares a su procedencia. En agosto cambiaba el servicio con salida de Zaragoza los días impares, regresando los días pares.

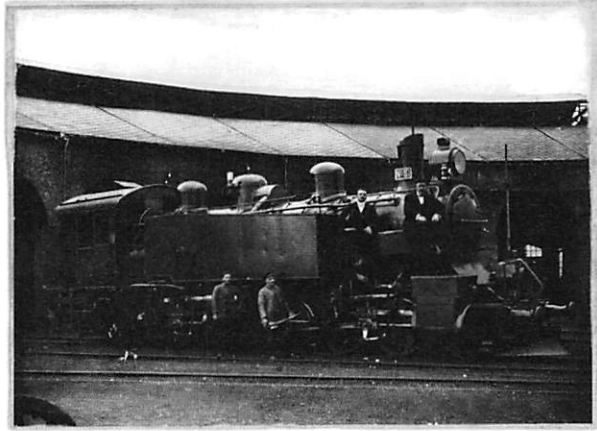
Desde Muniesa a los Baños de Segura había en verano un servicio que empalmaba con la otra diligencia para llevar en el día a todos los viajeros de la ruta, y a los veraneantes que en aquella época se podían permitir unas vacaciones en un balneario de salud.

Entre Zaragoza y Muniesa, la parada principal estaba en Belchite en el lugar llamado “La Puerta del Pozo”, donde existía fonda para los viajeros, ya que esta población era un importante nudo de comunicaciones, donde los valijeros y recaderos de la zona se acercaban por sus medios para utilizar los mencionados servicios que la diligencia prestaba.

En la “Venta de Belchite” (que estaba a mitad de trayecto entre ambas poblaciones) era donde se cambiaban las caballerías.

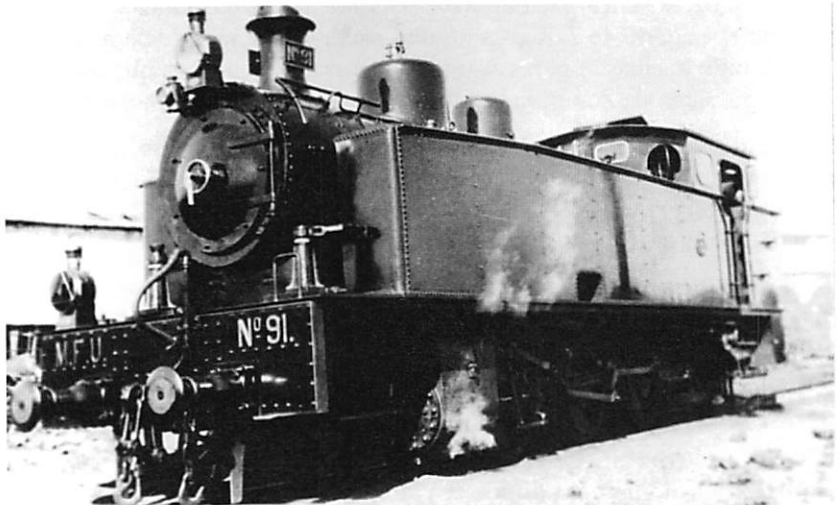
Durante los meses de invierno, el servicio de diligencias llegaba solamente hasta Belchite, sin día fijo, por las inclemencias del tiempo y estado de las carreteras, y los valijeros o peatones (como también se les lla-

☞ UTRILLAS ☜



Máquina: "La Grande "    Maquinista: Ciriaco Rabinad

*Locomotora n.º 51 "BASELGA", tipo 03+30 T, dotada de 4 cilindros, 2 en alta presión y 2 en baja, articulada sistema Mallet, Compound. Su peso en servicio a su recepción era de 75 Tm (después 72), fabricada por la casa THE BALWIN LOCOMOTIVE WORKS en Filadelfia (U.S.A.) el año 1917, fue puesta en servicio a la par de la n.º 52, de la que fue gemela. Sus números de fábrica eran 45531-45532. Máquina fotografiada en el depósito de Zaragoza posando su primer maquinista y fogonero en tierra. Foto cedida por la familia Rabinad, 1919.*



*Máquina n.º 91 situada en la estación de Zaragoza, tipo 131 T, de 2 cilindros en alta presión y unas 45 Tm de peso en servicio. Fue fabricada por La Maquinista Terrestre y Marítima en Barcelona el año 1928. Era gemela de la n.º 92 y sus números de fábrica fueron 394-395, siendo las dos únicas locomotoras de construcción española que circularon por esta línea. Foto colección autor.*

maba) se repartían la correspondencia como en cadena, uno se la acercaba al otro y así sucesivamente.

Ni que decir tiene que la llegada del ferrocarril fue un acontecimiento importantísimo para todos, pues los habitantes de las poblaciones y otras cercanas por donde pasaba la línea, aunque no significaran para el ferrocarril ganancias sustanciosas debido a la escasa población existente en aquellas zonas, sí tuvieron un merecido alivio para comercializar sus productos, y porque podían llegar hasta Zaragoza cómodamente en un medio de transporte tan desconocido como sorprendente.

Cuántos se acercaron a la vía o estaciones solamente por ver el tren, y algunos no daban credibilidad a lo que veían, que una sola máquina acarrease tanta carga, las anécdotas entre aquella gente sencilla estaban a la orden del día.

Pero el ferrocarril tenía otra misión importante que cumplir, si bien, había que tener en cuenta que el principal transporte era el carbón lignito de su propiedad para suministros industriales y domésticos preferentes en Zaragoza. Para transportarlo, inicialmente se disponía de siete locomotoras de vapor numeradas de 1 a 7 a las que anteriormente se ha hecho referencia.

## ÉPOCAS QUE MARCARON UNA VARIACIÓN DE TRÁFICO EN VIAJEROS Y MERCANCÍAS CON ARREGLO A DISPONIBILIDAD DE MATERIALES

Año 1905. Primer año de explotación. En ese año se extrajeron y transportaron 40.000 Tm de carbón con un precio medio de coste de 8 pts. que se convierten, puesto el carbón en Zaragoza, en 18,86 a la venta; la tarifa de transporte autorizada por la autoridad era de 0,05 pts. Tm/kilómetro, es decir, 6,25 por todo el recorrido.

En 1906, subió el transporte a unas 50.000 Tm aproximadamente de carbón, más las mercancías particulares facturadas.

Como el transporte iba en aumento, y para atender mejor el servicio, en 1907 se adquirió a la misma casa otra locomotora de vapor de más potencia que las anteriores, numerada con el n.º 31.

De 1907 a 1909, el transporte aumentó unas 10.000 Tm más por año, pero para M.F.U. no era suficiente, y con el fin de incrementar el transporte y al mismo tiempo dar salida a unos carbones menudos que tenían

escasa aplicación y venta, proyectó montar una fábrica de aglomerados en el barrio de Miraflores en Zaragoza.

El proyecto fue lento y costoso en realizarse, habida cuenta que en Utrillas sobre 1914 se estaba trabajando en la perforación y construcción de la mina "Pozo Sta. Bárbara".

Por otra parte, también había que comprender que las minas en explotación iban exigiendo maquinaria y adelantos técnicos continuamente, además de ir ampliando el parque de locomotoras de vapor para transporte entre las minas y los Lavaderos, y en el FC Utrillas-Zaragoza ocurría más o menos lo mismo, pues se entiende que a todo esto era difícil llegar con prontitud.

Así pues, se resume siguiendo un orden de fechas: sobre 1909-1910 M.F.U. compró tres pequeñas locomotoras de vapor también a la casa Orenstein y Koppel, una para las minas y dos para el FC Utrillas-Zaragoza destinadas a maniobras, numerándolas 21 y 22; en 1920 se inauguró el hospital minero, y también entró en funcionamiento la fábrica de briquetas.

En el año 1923 se inauguró la mina "Pozo Sta. Bárbara".

Posiblemente se verían favorecidas todas estas ampliaciones porque desde 1912, por una larga huelga provocada en Inglaterra, el transporte aumentó considerablemente y más todavía cuando, a raíz de la I Guerra Mundial, hubo que abastecer de carbón por completo a la industria regional, rebasándose en 1916 (el mejor año de transporte hasta entonces) las 169.000 Tm transportadas de carbón y otras mercancías.

Las ocho locomotoras que hacían dicho transporte en esas fechas se veían sumamente sobrecargadas, y apenas se apagaban por el abrumador servicio a que eran sometidas.

En 1917, un informe técnico oficial demostró que no se podía producir más, "pero tenían contratadas en Filadelfia dos potentes locomotoras" cuya tardanza en ser entregadas presagiaba la crisis de desabastecimiento técnico; con ellas se creía que se alcanzaría el transporte y ventas de hasta 200.000 Tm. Pero la entrada de los Estados Unidos en la guerra dificultaba todavía más esta adquisición tan necesaria para el tráfico.

Año 1918: con la llegada de estas dos nuevas locomotoras de vapor, numeradas 51 y 52, el transporte tiende a normalizarse, si bien había que atender y someter a reparaciones importantes las locomotoras y el material, muy castigado por el abrumador servicio. Y aunque en este año baja la producción del carbón, el transporte todavía se mantendrá

alto por otras mercancías tales como abonos minerales, cementos, remolacha, madera y varios, siendo hasta entonces el mejor año en beneficios que obtuvo la compañía, debido al fuerte incremento de precios de transporte, venta de carbón y traslado de viajeros.

En el año 1927, fueron adquiridas otras dos nuevas locomotoras a la fábrica M.T.M de Barcelona, numerándolas 91 y 92, y al año siguiente fue comprada otra potente locomotora de segunda mano numerándola en M.F.U. con el 71.

En febrero de 1928, el grupo promotor de M.F.U. creó cementos Portlan Zaragoza S.A., empresa independiente aunque al igual que en el caso del Banco de Crédito de Zaragoza, muy vinculado entre sí. Montó sus instalaciones en el barrio de Miraflores, muy próximo a la estación del ferrocarril de Utrillas. Teniendo sus canteras de caliza y arcilla en el trazado del mismo, lo aprovechaba para transportarlas, consumiendo igualmente el carbón para todas sus necesidades industriales.

#### **Años 1930-1931**

Descendió el tráfico sensiblemente ya que al existir camiones de pequeño tonelaje competían con el ferrocarril en trayectos cortos.

#### **Años 1931-1936**

Notoriamente sigue el descenso, unido a lo antes expuesto, y por aparecer en el mercado productos de gas y electricidad bajó sensiblemente la venta del carbón, por esto apenas se rebasaron las 100.000 Tm de producción.

#### **Años 1936-1939**

Comercialmente nulos, solamente se hicieron transportes militares hasta Belchite, resultando exiguos sus ingresos para el mantenimiento del servicio. Entre Belchite y Utrillas quedó la línea en zona republicana. No hubo ingresos ni gastos.

#### **Año 1939**

Liberada la totalidad de la línea, ha de procederse a reparar todos los desperfectos, muy especialmente el viaducto de Lahoz, en La Puebla de Albortón, toda vez que el tramo hasta la pilastra central fue derribado, yendo al fondo del barranco. En reparar la pilastra y poner en servicio este viaducto, construyendo nuevas piezas, se invirtieron seis meses, haciendo



transbordo de viajeros y mercancías por camión hasta Valdescalera. El carbón se trasvasaba por vagonetas a través de un cable aéreo accionado por un caballo de vapor desde un lado del puente a otro y de vagón a vagón.

Reparadas todas las averías e incidencias se reanudó el tráfico en toda la extensión de la línea, siendo limitado por no estar la mina en servicio completo por averías y falta de trabajadores. A consecuencia de la Guerra Civil, la producción del carbón decayó bruscamente y ya no se recuperó hasta 1940.

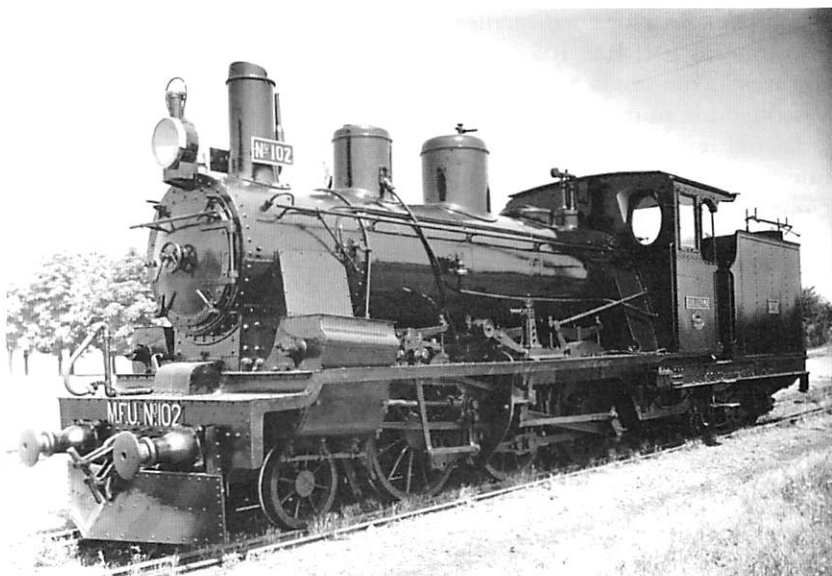
El año 1940 fue excelente en transportes y venta de carbón, y ante el fuerte incremento se adquirieron tres pequeñas locomotoras de segunda mano, numeradas en M.F.U con los números 11, 12 y 13 para ser utilizadas en maniobras en la estación de Zaragoza y alternativamente en la línea.

Pero cuando la producción y el transporte estaban en auge y con mejores perspectivas aun para los próximos años, el grupo promotor de las tres empresas se disgregó, al haber fallecido en 1938 don Mariano Baselga Ramírez, alma de las tres entidades. El Banco Central absorbió al de Crédito de Zaragoza y con él a Cementos Portlan Zaragoza; mientras que el M.F.U. pasó a manos del grupo rector de "Ebro, Azúcares y Alcoholes", empresa fundada en 1911 como "Azucarera del Ebro", que adoptó aquella denominación en 1929, y que, con domicilio en Madrid, contó con gran capital aragonés. Su presidente fue el catedrático de medicina Doctor Ricardo Lozano y vicepresidentes Domingo Agudo e Isidro Stern, después, los hermanos Adolfo y Benito Lewin, este último como director general fundador en 1910 del Banco de Aragón y Joaquín Beunza como secretario, haciéndose con el poder M. Lozano Colás.

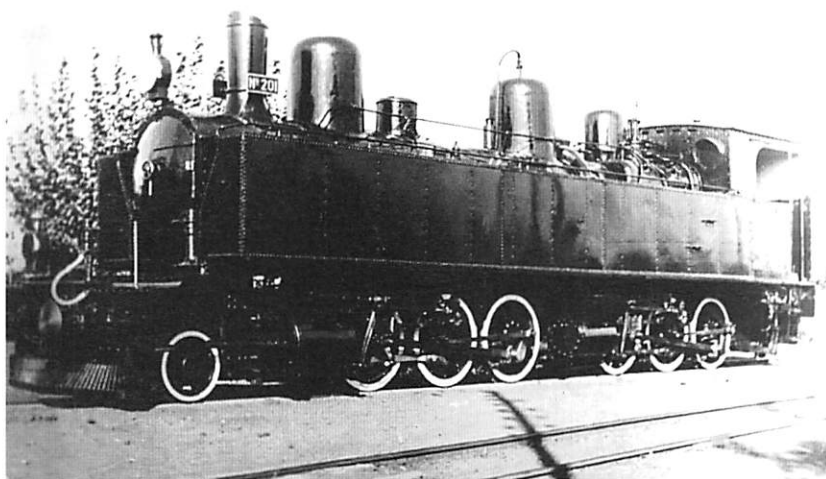
Con este acontecimiento y gran pesar y sentimiento para los ferroviarios, terminó en M.F.U. la saga de los Baselga. Unos señores muy apreciados y respetados por todos los empleados. Unos señores que crearon industrias y dieron puestos de trabajo, que expusieron mucho y recogieron poco. Y la realidad es que los Baselga fueron durante la primera etapa de M.F.U. el alma de la compañía, y así lo reconocería ésta repetidas veces en calurosos homenajes, especialmente cuando las cosas iban sobre ruedas, en los años 1917- 1918.

El año 1941, la nueva Sociedad se reorganiza y con 16 locomotoras de vapor y 237 vagones de todas clases transportó 248.679 Tm de mercancías, obteniendo con esto unos ingresos de 2.789.573 ptas. Los viajeros fueron 117.815 con unos ingresos de 502.488 ptas.

Como para maniobras se necesitaban dos locomotoras en cada punto final, las doce locomotoras restantes que hacían el servicio resultaban insuficientes. Por tanto, en 1942 se compraron cuatro locomotoras de



*Locomotora n.º 102 "GUILLERMA", tipo 130+2 tender. Dotada de dos cilindros en alta presión, su peso total en servicio era de 60 Tm. Fue construida por la casa KRAUSS en Alemania el año 1904, con el número de fábrica 5054. Foto colección del autor.*



*Máquina Colís n.º 201 recientemente reparada en los talleres de M.F.U. en Zaragoza, era del tipo 13+30 T, Mallet Compound, estaba dotada de 4 cilindros, 2 en alta presión y 2 en baja y un peso en servicio de unas 85-90 Tm. Su primer trayecto entre Zaragoza-Utrillas y viceversa tuvo lugar el día 26-10-1952 siendo su primer maquinista Mariano Egea, y fue gemela de las numeradas 202 a 210. Foto colección del autor, 1952.*

segunda mano a los Ferrocarriles Vascongados, numeradas en M.F.U. con los números 101, 102, 103 y 104. Al año siguiente, nuevamente adquirieron tres locomotoras más, de segunda mano también a los Ferrocarriles Vascongados, numerándolas 111, 112 y 113, y en 1944, M.F.U. tomó alquiladas del ferrocarril Santander-Bilbao dos locomotoras para reforzar el intenso tráfico y para suplir temporalmente a las que precisaban reparación. En este ferrocarril de Utrillas fueron numeradas, 150-160.

Así pues, en el transcurso de los años 1940 a 1955 aun con el refuerzo de locomotoras mencionado no se disponía de material de transporte suficiente para cubrir las necesidades, las peticiones de vagones eran abrumadoras y por riguroso turno se concedían a los usuarios. Nos encontramos con la apertura de minas particulares sin transporte por carretera, la construcción del Nuevo Belchite que recibía la casi totalidad de materiales para obras procedentes de Bilbao y otros puntos. Unido a esto la empresa Minas y Ferrocarril de Utrillas tenía gran petición de sus lignitos en toda la zona, Cataluña y Levante, para usos industriales y domésticos, demanda que alcanzó las cotas más elevadas que jamás se conociera en la explotación de sus minas; justificaba estas dificultades el desabastecimiento de todo tipo de combustible en Zaragoza, pues no entraba nada por vía RENFE, y por la misma razón, había escasez de material ferroviario y otros medios.

En 1950 M.F.U. pasó al grupo Figols, catalán, en el que figuraba la condesa de Figols, Juan y Eugenio Borés Casamiglia, Juan A. Borés Montal etc., bajo la presidencia de Felipe Lafita Babio, vinculado a numerosas empresas energéticas catalanas, presidente de Unión Térmica, consejero delegado de F.E.C.S.A. etc.

Con este grupo, por los años 1952 al 55, M.F.U. adquirió diez locomotoras de vapor de segunda mano de origen tunecino numerándolas 201 a 210.

Del año 1955 en adelante, paulatinamente se inició un descenso del tráfico cada vez más pronunciado, justificado por la fuerte presión del transporte por carretera con camiones de gran tonelaje, estar saturada la región de butano, propano, fuel-oil y otros combustibles, incidiendo también el consumo eléctrico para usos domésticos muy generalizado. Unido a cuanto es expuesto se ha de resaltar, que la aprobación y puesta en marcha de la Central Térmica de Escucha anuló en su totalidad el funcionamiento del ferrocarril para los fines que fue creado.

Treinta meses antes de su cierre pasó a depender de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (FEVE), organismo que a través de la administración decretó el cierre por Resolución el día 31 de marzo de 1966, indemnizando al personal económicamente por los años de servicio.

Al hacerse cargo dicha Explotación de Ferrocarriles, los señores de Dirección elogiaron el buen estado del material y conservación de la línea, dando a entender que el ferrocarril estaba en unas condiciones muy óptimas para su explotación, pero por las causas ya anteriormente mencionadas no fue posible mantener su buen funcionamiento y explotación. Aunque se estudió la posibilidad de mantener servicios de viajeros con locomotoras diesel, al comprobar por las poblaciones el bajo número de habitantes que podían utilizar el tren se desistió, además no había que olvidar que una buena parte de los usuarios eran ferroviarios y sus familiares, que no daban ingresos a las arcas del ferrocarril.

## CIRCULACIÓN DE TRENES

### VIAJEROS

Mixto correo 1, ascendente, con salida de Zaragoza a las 8 horas y llegada a Utrillas-Montalbán a las 13,44. Composición: 4 vagones vacíos, coches de viajeros, furgón con oficina de correos, departamentos para agentes y mercancías. En Lécera se segregaba uno o varios coches.

Mixto correo número 2 descendente, la misma composición, a excepción de que los vagones iban cargados de carbón, tomando en Lécera el coche o coches de viajeros que segregó a la ida; llegada a Zaragoza a las 19,17 horas. Ambos trenes fueron suprimidos el año 1959.

Ante la competencia por carretera se pusieron en circulación trenes mixtos, con los horarios siguientes: salida de Muniesa sobre las 6 de la mañana, llegada a Zaragoza a las 9,30, regresando a procedencia, con salida de Zaragoza a las 19,00, registrándose afluencia de viajeros, pero el 30% procedían de los trenes 1 y 2, por lo que no fue rentable este servicio. También en otra ocasión se agregó un coche de viajeros al tren de mercancías número 75, con salida de Zaragoza a la 1 de la madrugada, y en sentido descendente al tren número 74, dependiendo el horario de la composición, unas veces era sencillo y otras tenía que hacer "bis" desde Azuara a Valdescalera. No prosperó ni era rentable este servicio y se suprimió. Sobre el año 1950 se implantó tren mixto hasta Belchite, saliendo de Zaragoza a las 17,50 y llegando a Belchite a las 20,30. Al día siguiente salía de Belchite a las 7,30 y llegaba a Zaragoza a las 10,11, no siendo rentables, se suprimieron.



*Tren ascendente remolcado por la máquina n.º 31 "TERUEL", en el tramo de Valdescalera a la Puebla de Albornón. Foto tomada sobre el año 1907-1908.*

Tren cazadores, llamado "el de la piedra", se agregó un coche hasta Valmadrid, final zona de caza; al público se le prestó un buen servicio pero hubo que suprimirlo también por falta de rentabilidad.

Por último y en sustitución de los trenes suprimidos números 1 y 2, circularon los números 103 y 102, ascendente y descendente, en los días lunes, miércoles y viernes y martes, jueves y sábados, funcionando con mucha irregularidad en horario y a veces falta de aprovechamiento de tracción por composición en vacío y carga en los puntos de partida, cerrando el ciclo de transporte y viajeros estos trenes hasta el cierre total de la línea.

#### MERCANCÍAS

Ajustados a las necesidades del servicio, era importante tener carbón en Lavaderos de Utrillas y en Zaragoza material vacío o cargado para las minas.

En sentido ascendente, el transporte más importante por vagones completos era el siguiente: abono, cemento, madera, ganado, agua, materiales a regiones devastadas de Belchite, acopios para las brigadas de vía y obras, y facturación al detall. El 60/75% de material iba de vacío para regresar con carbón.



*Locomotora n.º 101 "BENITO LEWIN". Tren descendente con tolvas de piedra caliza procedente de la cantera de La Princesa próximo a Zaragoza. Foto John D. Blyt, 1955.*

En sentido descendente, el transporte principal era el carbón, cereales, remolacha, arcilla, piedra caliza y detall, recogiendo las cisternas vacías.

En el año 1947, entre Zaragoza-Utrillas y viceversa, oficialmente circulaban 18 trenes de largo recorrido diarios, más dos cortos entre Zaragoza y Belchite y uno entre Zaragoza y Valmadrid. En sentido descendente, también circulaban dos cortos entre Utrillas y Minas de Segura, más los extras que según las necesidades del servicio había que hacer, y uno entre Utrillas y Vivel del Río, llamado el de los mineros, por circular exclusivamente con el fin de acercar a estos a sus puntos de trabajo.

El tráfico como se puede comprender era intenso y abrumador, habida cuenta que en los 126 kilómetros de vía, los 18 trenes de largo recorrido más los cortos, saturaban la línea durante el tiempo de las 24 horas de cada día. A modo de referencia y mencionando al tren de mercancías numero 112, con salida de Utrillas a las 19,00 horas, se cruzaba en todo el recorrido con nueve trenes hasta Zaragoza, cuya llegada estaba prevista a las 4,00 horas, en donde otro tren, el numero 105, lo esperaba para salir con destino a Utrillas (datos tomados del libro de la compañía marcha de trenes).

En aquellas fechas de tanto tráfico y ante el continuo movimiento de las locomotoras, en el depósito de Zaragoza en una nave contigua donde se encontraban los talleres generales de reparaciones, las máquinas que entraban para ser apagadas hasta el día siguiente, al abrir el evaporador para dejar sin presión la caldera, producía tan infernal y molesto ruido, que los trabajadores se encontraban muy afectados al tener que soportarlo. Por ello, fueron dotadas todas las máquinas de un silenciador acoplado al macho del evaporador, consiguiendo suavizar el ruido un 70% aproximadamente.

#### ACCIDENTES Y OBSTÁCULOS

En el año 1916 se produjo un choque de trenes de mercancías entre Torrecilla y Valmadrid, las locomotoras quedaron empotradas entre sí muy dañadas, las lesiones causadas a los agentes fueron de escasa importancia pues en el aparatoso accidente hubo también descarrilamientos de vagones y destrozos en unos cien metros de vía provocados por estos.

Este choque fue debido a que el tren descendente no pudo parar en la estación de Valmadrid por apoderarse la carga a todos los recursos de frenado, y por no existir en dicha estación vía de apartadero o de escape que facilitara la detención de trenes. Para evitar dichos accidentes se construyó de inmediato la vía muerta de escape en todos los puntos necesarios de la línea.

Año 1945: choque del tren mixto correo ascendente con un mercancías descendente en la entrada de Minas de Segura. Las máquinas eran la número 102 y 13 respectivamente, cuyos daños producidos fueron de escasa consideración.

Año 1947: choque de trenes entre Belchite y Azuara, producido en las proximidades del apeadero del Pueyo. Tren descendente remolcado a doble tracción con las locomotoras número 4 y 113, y el ascendente por la máquina número 51. Igualmente daños de escasa consideración y lesiones leves a los agentes.

Rebase de tren remolcado por la locomotora número 7 con 14 unidades, desviada a la vía apartadero o de escape de la estación de Valmadrid; se desconocen las causas, pero posiblemente fuera el mal estado de la vía, pues el maquinista no pudiendo dominar la velocidad del tren, chocó con el obstáculo fijo de la terminación de la vía muriendo en el acto aplastado por la carga. Aquí hay que reseñar que el maquinista no quiso abandonar la máquina como lo hizo el fogonero, que temiendo lo irremediable se lanzó al vacío y así salvó su vida.

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Interior del vagón coche de viajeros, compartimento de 2.ª clase. Foto del autor, 1962.*



Hubo otros trenes que también rebasaron las estaciones, yendo a las vías muertas de escape, y en algunos casos la situación se puso muy seria, pero los maquinistas nunca abandonaron la máquina y estuvieron siempre dispuestos a lo que fuese, pero ante todo a detener el tren. Para ello se empleaba arena fina y seca de los areneros instalados en la máquina, mediante un mando salía la arena por unos tubos y la arrojaba a la pista de la vía para que las ruedas frenadas de todo el tren tuviesen mejor agarre; y como último recurso el maquinista ponía la contramarcha, que se trataba de cambiar el sentido de la distribución del vapor a los cilindros mediante mandos, y abrir la válvula-reguladora para que el vapor de la caldera hiciera accionar a las ruedas en sentido contrario a la marcha normal (más adelante se señalan emplazamientos de vías apartaderos.)

Como es natural se produjeron otros accidentes en obreros, graves en unos casos y menos graves en otros.

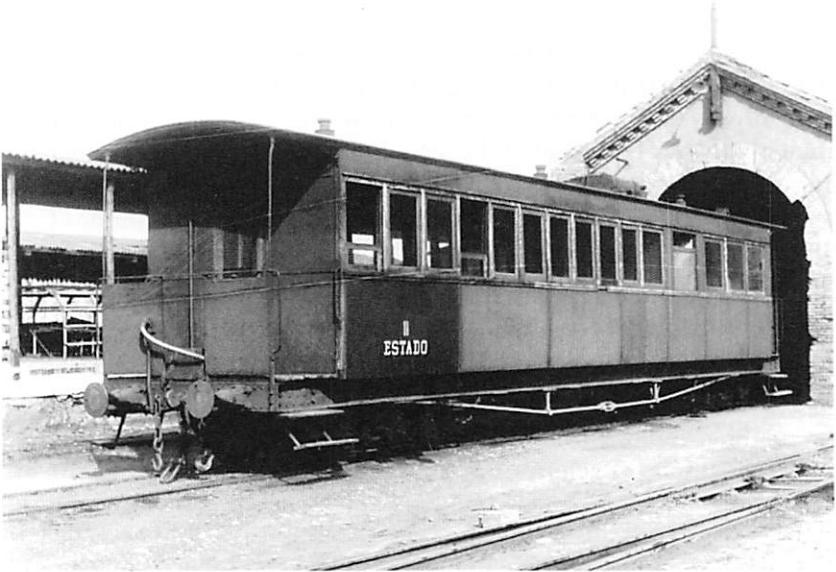
También hubo descarrilamientos de vagones y locomotoras. Mención especial merecen los habidos en el km 11 y en el túnel de Valdescalera. Este último era un tren de 25 unidades remolcado a doble tracción desde Azuara con las locomotoras número 51 y 6 situadas en cabeza que, una vez ascendido y dentro del túnel, ya en sentido descendente era necesario frenar el tren. La casualidad de hacerlo las dos locomotoras al mismo tiempo provocó una retención tan fuerte que el vagón muy mermado de carbón que llevaba la máquina número 51 como carbonera descarriló dentro del túnel. Como era lógico, y por señales acústicas entre ambas locomotoras, el tren fue detenido inmediatamente, y ante el hecho del problema que representaban los humos y gases despedidos por las máquinas, hubo que actuar rápidamente. En primer lugar, fue desenganchada la máquina de cabeza y sacada al exterior, a continuación y con más dificultades por la tensión de los ganchos, los maquinistas tapándose con la ropa la boca y la nariz, desengancharon la otra locomotora y salieron a toda prisa del túnel.

Una vez puesto todo el personal a salvo y con un poco de preparación, entraron nuevamente al túnel con la máquina número 51 a encarrilar el vagón. Los problemas no venían solos, en aquella ocasión también se complicó la maniobra, llegaron con la locomotora hasta el lugar del accidente y se dispusieron a hacer el trabajo; en una de las maniobras la máquina había quedado un poco separada para enganchar el vagón puesto en la vía, el maquinista en tierra dio orden al fogonero

para acercarla y la máquina por un fallo en el servomotor, que obedecía la situación de la palanca, en lugar de acercarse se alejaba a buena marcha en sentido contrario; el fogonero, al no percatarse de lo que ocurría, intentó detenerla utilizando el contravapor, por lo que todavía aumentaba más la velocidad. El maquinista, al detectar la anomalía, a duras penas se agarró al pasamanos de la locomotora, y al no poder seguirla, fue arrastrado por los pies quedando descalzo y herido. Con dificultades subió a la máquina, tomó los mandos y logró detenerla dentro de la vía muerta del apartadero. Se supone que al hacer varias maniobras seguidas, el servomotor se había quedado con poca presión, y por esta causa no actuó con arreglo a la posición de la palanca en el sentido de la marcha en que estaba situado.

También hubo roturas de enganches fraccionando el tren, escape de vagones en las estaciones, inundaciones de vías, desprendimiento de tierra y piedras en las altas trincheras que había en la línea, tapón de nieve en las trincheras producido por las ventiscas de los largos inviernos que dejaba incomunicada la línea y dañaban el material. Para salvar este último obstáculo se enganchaban dos máquinas juntando las traseras, por cada parte incomunicada, es decir, dos locomotoras tipo 1 a 7 ó 101 al 104 salían de Utrillas y otras similares de Zaragoza, con furgones para obreros de vía y obras, materiales y herramientas. Las locomotoras, provistas de una voluminosa pieza de chapa llamada quitanieves, tomaban velocidad desde una distancia de unos 300 metros y se lanzaban sobre la gran muralla de nieve haciéndola saltar por los aires o apretándola a los lados, hasta que dichas máquinas se detenían frenadas por la nieve, quedándose en infinidad de casos empotradas en la misma debido a su gran esfuerzo de empuje. Entonces la segunda máquina tiraba de la primera para sacarla, y cuando no podía salir del atasco, los obreros con palas les abrían paso hasta dejarlas libres. Cuando la mole de nieve era muy superior en altura, los obreros siempre con palas se dedicaban a desalojarla, y según la altura de la trinchera, era necesario palearla varias veces hasta dejar en la vía de 40 a 50 cm, encargándose de esta nieve las locomotoras con la maniobra antes mencionada, y así sucesivamente, hasta encontrarse máquinas y obreros de los dos puntos de partida, dejando libres los tramos incomunicados de la vía.

Por el año 1950 sabotearon la línea en el Cabezo de los Mozos del Carrascal, entre las estaciones Minas de Segura y Plou. Estalló un artefacto colocado en la vía al paso del tren, causando desperfectos en maquina, vía, e hiriendo de gran consideración al personal de tracción.



*Vagón coche de viajeros de 1.ª y 2.ª clase en la cochera de Utrillas.  
Foto tomada cuando el FC pertenecía al Estado. F. Llauredó, 1965*



*Autovía número 1 utilizado en el ferrocarril para la inspección de la línea  
y otros servicios especiales.*

## **Capítulo 4**

### **EXPOSICIÓN DE INSTALACIONES QUE COMPLETABAN EL SERVICIO PÚBLICO**

#### **UTRILLAS-MONTALBÁN**

Km 0, altura sobre el nivel del mar, 888,41 m. Edificio central y depósito de locomotoras, con viviendas e instalaciones para jefes de los mismos y pernoctar agentes del tren, placa giratoria, cocherón muelle para carga y descarga, vías para el cargue de carbón de Lavaderos.

Viaducto de 30 metros de longitud por unos 12 metros de alto montado sobre el río Martín. A pocos metros del mismo, pozos del mismo nombre de los cuales se sacaba el agua con un potente caballo de vapor que accionaba la bomba de pistones y la elevaba a depósitos para el lavado de carbón, dependencias de la estación de Utrillas, edificios accesorios y de aguadas para la toma de locomotoras.

#### **MARTÍN DEL RÍO**

Km 5, apeadero, solamente expedía y recibía viajeros y equipajes.

#### **VIVEL DEL RÍO**

Km 9,400, altura sobre el nivel del mar, 924,1 metros. Todo tráfico, muy importante en facturación de cereales, remolacha y carbón hasta el año 1950. Existía aguada con caballo de vapor para toma de locomotoras. De esta estación se proyectaron nuevos estudios para construir otro ferrocarril que uniera Utrillas con Calamocha con el fin de transportar carbón a ésta, y muy a punto estuvo de llevarse a cabo, pero por circunstancias desconocidas se anuló.

Trayecto Vivel del Río-Segura de Baños, a pocos kilómetros de Vivel del Río, viaducto de 20 metros de longitud sobre el río Martín y en las proximidades de Segura de Baños, otro viaducto de las mismas dimensiones y montado también sobre el mismo río.

Desde Vivel hasta Belchite la línea iba siguiendo el curso con la anti-gua carretera de Aliaga (hoy comarcal 222). Excepto en algunos puntos

*Jesús Albero Gracia*



*Estación de cabecera denominada Utrillas-Montalbán con locomotoras, vagones, vías y plaza de maniobras donde se recepcionaban los trenes y se formaban otros en sentido descendente. El emplazamiento pertenece al municipio de Martín del Río, lugar idóneo para este fin. Foto F. Llauradó, 1965.*



*Locomotora n.º 7 "CARBONERA" y visitantes en la toma de agua de la estación de Ventas de Muniesa. Año 1966.*

en que se separaban considerablemente, para volver a entrelazarse en los varios pasos a nivel con guardabarreras.

#### SEGURA DE BAÑOS

Km 17,100, apeadero, expedía y recibía viajeros y equipajes.

#### MINAS DEL SEGURA

Km 21, apartadero, altura sobre el nivel del mar, 1.111 metros, su finalidad era la de recibir trenes "cortos" desde Utrillas, a razón de 7 unidades, para formar trenes en sentido descendente con 14 unidades (locomotoras 1 al 7 y similares).

Atravesaba zona minera de plomo, sin ningún interés, sus catas y exploración nunca dieron resultado positivo, aunque se llegaron a explotar en algunas ocasiones.

Trayecto Minas de Segura- Plou, en el llamado Cabezo de los Mozos del Carrascal, existía una variante, la cual había modificado el trazado primitivo de la línea con el fin de suavizar una fuerte rampa del tendido. Los trenes en descenso procedentes de Minas de Segura tenían que soltar frenos con el fin de alcanzar buena velocidad para superar la corta pero empinada rampa, para seguidamente entrar en vía de fuerte descenso, donde era necesario utilizar todos los recursos de frenado. Hubo casos en que el tren no pudo superar la rampa por apoderarse la carga a la fuerza de tracción de la locomotora, y por eso se fraccionó algún tren, que fue remolcado en dos etapas hasta la estación de Plou. Circular en aquellas condiciones temerarias dio lugar a ponerlo en conocimiento de la dirección, y ésta mandó verificar y desviar cierto tramo del trazado.

#### MAICAS

Km 28,100, apeadero, expedía y recibía viajeros y equipajes.

#### PLOU

Km 32,7, altura sobre el nivel del mar, 873,64 metros; dotada con aguada y caballo de vapor, existía vía de escape o apartadero para trenes procedentes de Minas de Segura que por exceso de carga o mal estado de la vía no respondía el frenado, tanto el de husillo como el de vacío, haciéndose uso de ella para parar el tren y dar seguridad de rebase en la estación.

Existía placa giratoria, la cual había sido trasladada de Minas de Segura.

También recibía trenes "cortos" desde Utrillas, para formar trenes reglamentarios, al cerrarse el apartadero de Minas de Segura en los últi-

mos años de la explotación del FC. El transporte de importancia, arenas y sílices, hasta el año 1950.

#### MUNIESA

Km 39, altura sobre el nivel del mar, 789,52 metros. Dotada de aguada con caballo de vapor para toma de locomotoras. Todo tráfico, en el año 1918 importante recepción de materiales para la construcción del pantano de Cueva Foradada en Oliete, cereales, vinos y carbón mineral procedente de las minas de Alcaine. Esta estación fue la más cuidada y decorativa de toda la línea por parte de los empleados. Con el orgullo de lo que la tierra criaba, crecieron por la parte anterior dos magníficos parrales que en los veranos adornaban toda la fachada, e incluso daban sombra al andén las hojas y sus frutos.

#### VENTAS DE MUNIESA

Km 52, apartadero, altura sobre el nivel del mar, 711,23 metros; recibía y expedía viajeros y equipajes en gran velocidad. Existía aguada con caballo de vapor.

Este apartadero fue concebido casi para servicio de la finca agrícola en que estaba emplazado, sin embargo, también fue muy útil para el cruce de trenes.

Trayecto de Ventas a Lécera, viaducto de 15 metros de longitud para salvar el barranco de Muniesa, límite entre provincias de Teruel y Zaragoza en el km 55,574. A pocos metros se encuentra el túnel "Cuesta Blanca", de 64 metros de longitud, cavado en roca y anillado con piedra de sillería. Su construcción la motivó una rectificación del trazado primitivo.

#### LÉCERA

Km 64, altura sobre el nivel del mar, 506,46 m. Todo tráfico, muelle cubierto en vía muerta, vía apartadero o de escape para detener trenes procedentes de Ventas que por exceso de velocidad, fallos de frenado o mal estado de la vía en días lluviosos etc., pudieran bajar escapados. Receptora de remolacha en grandes cantidades hasta el año 1936. En el Alzamiento Nacional fue utilizada como estación de cabecera con Utrillas. A su liberación apareció una locomotora de vía estrecha procedente de otro ferrocarril así como otros vagones-coche transportados por carretera procedentes de Azaila y una vez terminada la contienda volvieron a su procedencia. También iniciaron una vía tolva para transportar carbón por carretera a Híjar. De esta estación también hubo proyecto de construir un ramal de ferrocarril entre Utrillas-Zaragoza con

Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."

## FERROCARRIL DE UTRILLAS A ZARAGOZA

Núm. 170

Clase 2.ª

CARNET FERROVIARIO, valedero para viajar por la línea de ésta Compañía y los concertados con ella, a los precios y condiciones fijadas en el mismo. A FAVOR de D. Román Albero Gómez



con el cargo de Vigilante en el servicio de Movimiento con residencia en Zaragoza, 1.º de Enero de 1960

Firma del interesado. Ampliado el plazo de validez hasta 1963. El Director de la Compañía.

R. Albero

El Secretario de la Dirección

Valedero para los años 1960, 61, 62 y 63.

### FERROCARRILES CONVENIDOS PARA LA CIRCULACION CON ESTE CARNET Y PRECIOS APLICABLES

GRATUITO Por la propia Compañía  
A CUARTA PARTE

RED NACIONAL: Ex-Zona Oeste.-Ex-Zona Andaluces.-Explotación de FF. CC. por el Estado.- Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios.-Villera a Alcoy y Yecla y Jumilla a Cieza.-Económicos de Asturias.-Suburbanos de Málaga.-Vasco Asturiana.-Estratégicos y Secundarios de Alicante.-Ponferrada a Villablino.-Valencia a Villanueva de Castellón.-Sádaba a Gallur.-Haro a Ezcaray. Guardiola a Castellar d'en Huch.-Bilbao a Lezama.-Compañía General de Ferrocarriles Catalanes.

A MITAD DE PRECIO

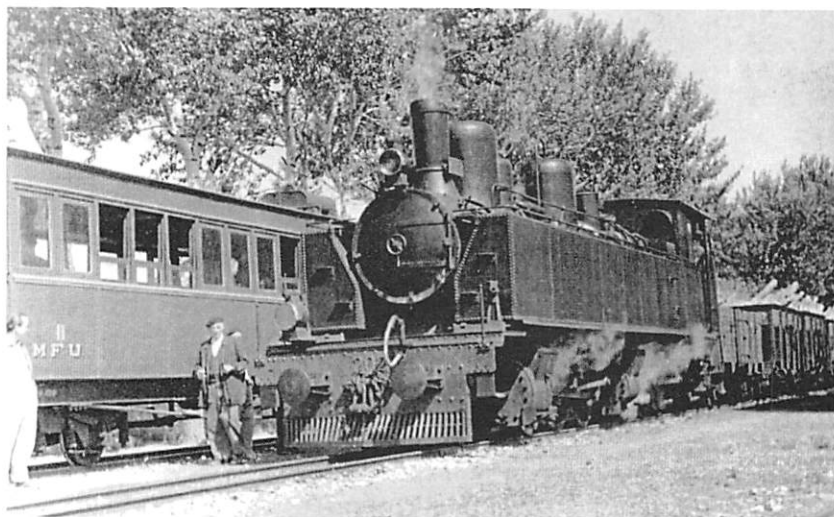
RED NACIONAL: Ex-Zona Norte, Ex-Zona M. Z. A. - Ferrocarriles de la Robla.-Alcoy al Puerto de Gandía.

Satisfecho el impuesto-prima del Seguro obligatorio de viajeros (R. D. 13 Octubre de 1928)

EXPLOTACION DE FF. CC. POR EL ESTADO	
LÍNEA DE UTRILLAS A ZARAGOZA	
CARNET núm. 170	
Vale por un billete a CUARTA parte de precio clase	
De	
a	
de	de 196
Firma del interesado	
Sello de la Emisión	

Carnet de ferroviario n.º 170 y talón de billete para viajar por otras líneas concertada a precios reducidos.





*Tren ascendente remolcado por la máquina n.º 202, cruzándose con un tren correo mixto en la estación de Lécera. Foto Trevor Rowe, 1961.*



*Estación de Ventas de Muniesa e instalaciones para toma de agua de las locomotoras. Foto F. Llauredó, 1966.*

La Puebla de Híjar para transportar carbón y otras mercancías, pero todo se quedó en proyectos nulos.

Trayecto Lécera-Belchite, viaducto de 15 metros de longitud sobre el barranco de San Jorge; viaducto de 115,50 metros longitudinales por unos 36 de alto, montado sobre dos fuertes columnas de piedra sentada, para salvar el río Aguas Vivas. En el Amutel existía aguada con caballo de vapor, la cual suministraba a la grúa-brazo para toma de locomotoras y a través de un gran depósito a la población de Belchite por convenio entre ambos.

#### BELCHITE

Km 74,3; altura sobre el nivel del mar, 441,84 m. Todo tráfico, dos aguadas para toma de locomotoras, depósito de máquinas y placa giratoria, dependencias para pernoctar el personal de trenes. Muelle cubierto, su transporte: cereales, aceitunas y otros antes del año 1936.

Después del Alzamiento Nacional es importantísimo el tráfico en todos los sentidos, y para el suministro de materiales a regiones devastadas. En viajeros, por espacio de años llegaban cinco coches completos, regresando también al completo (este tráfico se entiende entre Zaragoza-Belchite y viceversa), paquetería, mercancía al detall. En atención al gran tráfico se aumentó la plantilla de facturación y carga y descarga.

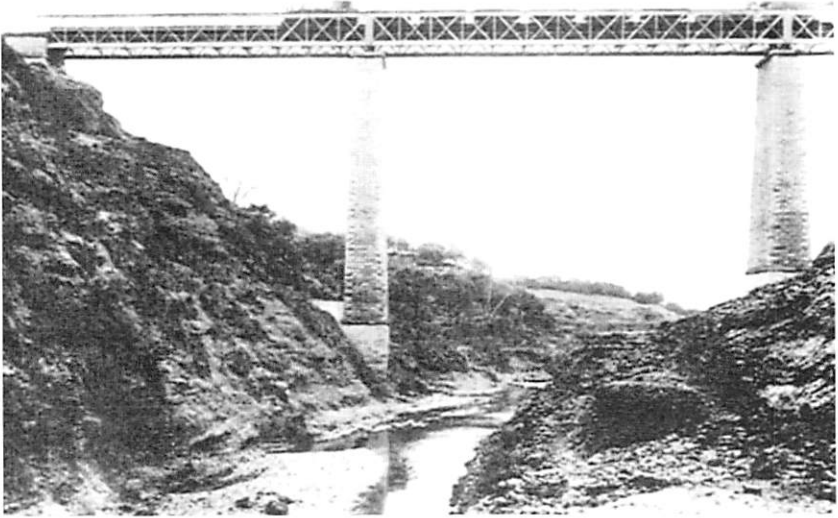
#### NUESTRA SEÑORA DEL PUEYO

Apeadero, km 78,1; expedía y recibía viajeros y equipajes. Los trenes de viajeros no tenían parada fija, para hacerla era preciso que hubiera viajeros.

#### AZUARA

Km 81,4, altura sobre el nivel del mar, 478,85 m. Todo tráfico, fuerte incidencia en cereales, remolacha y arcilla para Cementos Zaragoza, disponía de aljibe para agua potable y muelle de carga para arcillas. También tenía un trazado de vía en forma de triángulo mediante el cual daban vuelta las locomotoras. En esta estación los trenes de mercancías se fraccionaban, haciendo "bis" hasta Valdescalera para salvar la fuerte rampa de las curvas de la Herradura y del Céntimo.

Otras veces, cuando había la ocasión de otro tren cercano a este lugar, se aprovechaba la locomotora del segundo para ayudar a la del primero, haciendo la doble por cola, para subir dicha rampa con toda la carga reglamentaria hasta el túnel, que una vez llegado a ese punto donde el tren empezaba a descender, avisaba con señal acústica el maquinista de la primera al de la segunda para que dejara de empujar y volver al punto donde tenía su tren para seguir su destino.



*Tren remolcado por una locomotora tipo 1 a 7 a su paso por el viaducto montado sobre el río Aguas Vivas próximo a la estación de Belchite. La foto está tomada en los primeros años de la explotación del ferrocarril.*



*Locomotora n.º 31 y vagones tolva en el muelle de descarga de Carboneras. Abajo, la máquina de maniobras n.º 21 espera sean cargados los vagones de M.Z.A. para remolcarlos a la estación de Miraflores. Archivo Municipal de Zaragoza, 1920.*

#### LA PUEBLA DE ALBORTÓN

Km 86, altura sobre el nivel del mar, 516,65 m. Todo tráfico, muelle granero con muro para carga y descarga de cereales, gálibo de carga, aljibe de agua potable servida con tanques próximo a las agujas de salida, se encontraba el Viaducto de La Hoz, de 115,50 m de longitud y 42 m de altura, montado sobre dos columnas de piedra para salvar el barranco del mismo nombre (este puente era idéntico al del río Aguas Vivas de Belchite). Saliendo de él y en configuración con el barranco, había una cantera de piedra para devastar utilizada para bordillos de calles y otras aplicaciones, era de propiedad particular. De esta cantera, el ferrocarril transportó toda la piedra arrancada, la cual tuvo mucha importancia en calidad; tanto fue así que el Banco de España y el edificio número 43 de la calle de San Miguel de Zaragoza fueron contruidos con aquella piedra, llamada sillería y hoy todavía admirables. También con anterioridad se empleó dicha piedra para construir varias obras del ferrocarril, así como alcantarillas, túneles, pasos elevados, muelles de carga, pontones, estaciones y otras obras de importancia.

Curva de la Herradura, la rampa más pronunciada de toda la línea; para remontarla se fraccionaban los trenes de mercancías, como se dice, desde las estaciones de Azuara y de La Puebla de Albortón, o se superaba a doble tracción con toda la carga.

#### LA PRINCESA

Km 91,3, apartadero cargadero, altura sobre el nivel del mar, 617,35 metros. En explotación, cantera de piedra caliza destinada a azucareras, cementos y balasto para vía y carreteras. Era propiedad de Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A. Existía toma de agua para las locomotoras servida con tanques, además de aljibe de agua potable para dar servicio a las viviendas allí existentes.

Entre La Princesa y Valdescalera, muy próximo a ésta, se encuentra el túnel de Valdescalera, de 507,50 metros de longitud y 649,72 metros de altura sobre el nivel del mar.

#### VALDESCALERA

Km 93,3, apartadero; altura sobre el nivel del mar, 641,02 m. Su objeto era recibir trenes cortos para formar otros con arreglo a cargas reglamentarias. Existía casilla para el guardagujas encargado del tráfico, así como aljibe de agua potable suministrada por tanques.

Entre Valdescalera y Valmadrid, próximo a ésta, se construyó un depósito para recepcionar agua servida con tanques con un desnivel suficiente y por condición de tubería alimentaba a la aguada grúa-brazo, donde sin elevación alguna repostaban las locomotoras.

#### VALMADRID

Km 98,1, altura sobre el nivel del mar, 517,53 m. Todo tráfico, muelle descubierto, muelle muro para vaciar las vagonetas de piedra caliza con destino a Cementos Portland y para las azucareras. Había montada una vía apartadero para detener los trenes que no respondían al frenado por mal estado de la vía u otras causas; era utilizada para los trenes procedentes de Valdescalera.

#### TORRECILLA DE VALMADRID

Km 106,5, altura sobre el nivel del mar, 381,10 m. Todo tráfico, muelle descubierto, aguada para suministro a locomotoras en depósito descubierto, que por grupo de bomba caballo de vapor era elevada para pasar por la manga a los tanques de las máquinas. Posteriormente se construyó un depósito con aguada utilizado para los mismos servicios anteriormente reflejados.

#### SANTA ENGRACIA

Km 112, apeadero, expedía y recibía viajeros y equipajes; era muy frecuentado en épocas de caza. Su emplazamiento estaba en una finca agrícola por atención especial a sus propietarios que donaron los terrenos.

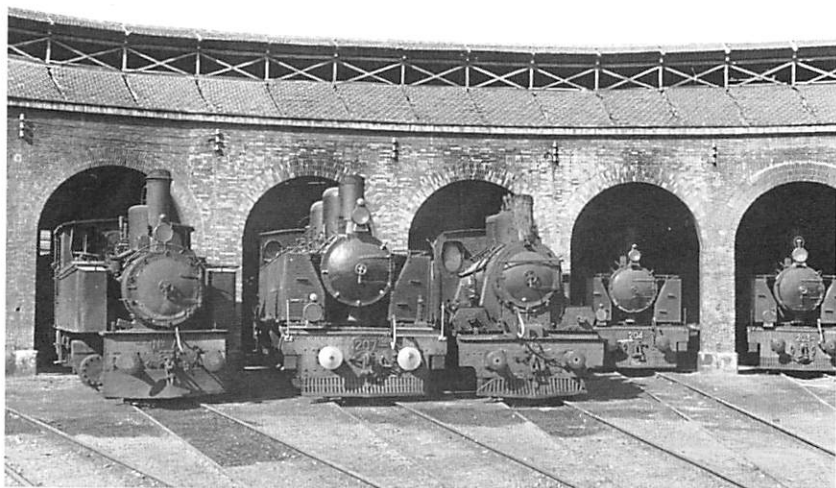
#### VALDEVACAS

Km 115,3, apartadero; altura sobre el nivel del mar, 258,17 m. Construido para conseguir mayor fluidez de tráfico en los trenes, estaba 10 km de Zaragoza y otros 10 de Torrecilla. Las peticiones de vía reducían tiempo, pudiendo haber dos trenes circulando en el mismo trayecto, antes solamente se podían expedir después de su llegada a Torrecilla, distante 20 km entre esta y Zaragoza.

#### CEMENTOS PORTLAND

Apartadero, esta fábrica, como indica su nombre, tenía vías para tomar consignaciones de carbón, arcilla y piedra caliza, expediendo vagones de cemento para los pueblos de la línea.

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Depósito de Zaragoza. Locomotoras en perfecto estado para su funcionamiento, desafiantes, pero retiradas en espera del desguace motivado por el cierre total del FC el 31-3-1966 ¿Cómo es posible que algún pudiente no se acordara de salvar alguna de ellas? Foto F. Llauradó, 1966.*



*Estación de Utrillas o del Bajo Aragón en Zaragoza, denominada Zaragoza Cappa, fue concedida a don León Cappa por real orden del 10 de junio de 1859. Por ella entraron los primeros trenes en Zaragoza procedentes de la línea de los Directos Zaragoza-Barcelona hasta que se construyó el empalme con la estación M.Z.A. Foto colección del autor.*

Fábrica de briqueta. Construida por Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A., para el aprovechamiento integral de los carbones menudos, que aglomerados con breas y alquitranes fabricaba los bloques de "briqueta", que los adquiría RENFE para sus locomotoras y también de usos temporales en la línea de M.F.U.

## ZARAGOZA

Km 125,6, altura sobre el nivel del mar, 199,57 m, emplazamiento con fachada principal a la calle Miguel Servet, 138, puerta de acceso a muelle de carga y descarga de vagones completos. Existía una nave próxima a la puerta que se utilizó como cooperativa de consumo del personal ferroviario. Edificio del cocherón, muelle cubierto para facturación y recepción de mercancías en general; gran almacén de repuestos, alineado al muelle cubierto, había otro, el antiguo que se utilizaba para almacén de pequeño material para las minas. Balsa depósito de agua para elevación y consumo de locomotoras.

Estación todo tráfico, los datos estadísticos de mercancías remolcadas por los trenes procedía y se recibían de esta estación. El tráfico intermedio de la línea podía considerarse reducido si lo comparamos con el de esta.

Existían lavabos y servicios, así como todas las demás estaciones de la línea con edificio accesorio al central.

Entrada a la sala de espera de los viajeros, con taquilla a la izquierda de la sala, factoría gran velocidad, oficina del inspector, jefe de estación, oficina de teléfonos y telégrafos, servicio eléctrico, local para personal de trenes con sus taquillas, lavabos y servicios. Centro final pasillo, escalera de caracol que daba acceso a oficinas de gerencia y dirección técnica.

Situadas en la sala de espera dos escaleras muy amplias, derecha e izquierda, para acceso a planta superior. Siguiendo la derecha de la planta baja, había un departamento al andén destinado para oficina del interventor del Estado, estanco-vivienda, almacén pequeño de material de vía y obras, antesala y sala de curas del botiquín.

Número 140 de la calle Miguel Servet, zona ajardinada en gran extensión y adornada con una pequeña y bonita fuente, viviendas para el personal ferroviario, y otro bloque que fue cedido a la compañía de tranvías. Al fondo el edificio central de la estación; la planta superior izquierda albergaba las oficinas de gerencia, dirección técnica, contabilidad, nóminas, etc. Planta superior derecha, salita de visitas, oficinas generales con caja, oficina técnica de vía y obras, oficina de intervención, almacén

general de impresos, convertido posteriormente en oficina, archivo de intervención, etc. Este lado de planta fue el que ocupó hasta el cierre el personal de oficinas de la explotación de Ferrocarriles del Estado.

Entrada a talleres y depósito de locomotoras, con sus instalaciones de tornos, calderería, herramientas e instrumentos para reparar las locomotoras, vagones e instalaciones metálicas; en la parte izquierda de la misma estaba el taller de carpintería y pintura para atender reparaciones y conservación del material e instalaciones de la línea. Toda la maquinaria fija de talleres era accionada por un potente caballo de vapor, que lo producía una caldera de carbón, cuyos humos eran lanzados al exterior por una gran chimenea redonda que después de anulado el sistema por la electricidad sirvió como nidos de cigüeñas durante varios años.

Frente a la entrada del edificio, depósito con locomotoras en reparación y disponibles para emergencias. Próximo, la toma de agua y el muelle de carbón para cargar y suministrar las máquinas y entre ambas instalaciones placa giratoria.

Andén y en dirección a Utrillas encontramos "Carboneras" con tolvas en puente para vaciado de vagones a los camiones, pesaje y venta. Al lado derecho dispositivos con rampas para depositar del vagón de Utrillas carbones de varias clases o tamaños al de vía ancha, RENFE.

Km 127, empalme de Miraflores con RENFE, longitud 1 km desde la estación de Zaragoza, con doble vía, es decir, ancha e intercalada la estrecha y a doble juego de agujas para circular vagones de distinto ancho, facilitando maniobras y transporte por cualquier locomotora de diferente ancho de ruedas pero de tipo de maniobras, que casi siempre las hizo las de vía estrecha, es decir, las del M.F.U. Por este empalme se enviaba carbón en grandes cantidades a Barcelona, zona de Cataluña y Levante.

Por este mismo lugar se recibían vagones de madera en rollo procedentes de Sabiñánigo, La Peña, Orna, Ortila-Marracos y de otras estaciones de la zona de Huesca, que se depositaba para su posterior envío a las minas de Utrillas para entibación y protección en la explotación de las mismas. Se practicaba el transbordo de mercancías al detall y vagones completos, excepto la piedra caliza para azucareras y el carbón que se hacía en el "Puente" de carboneras.

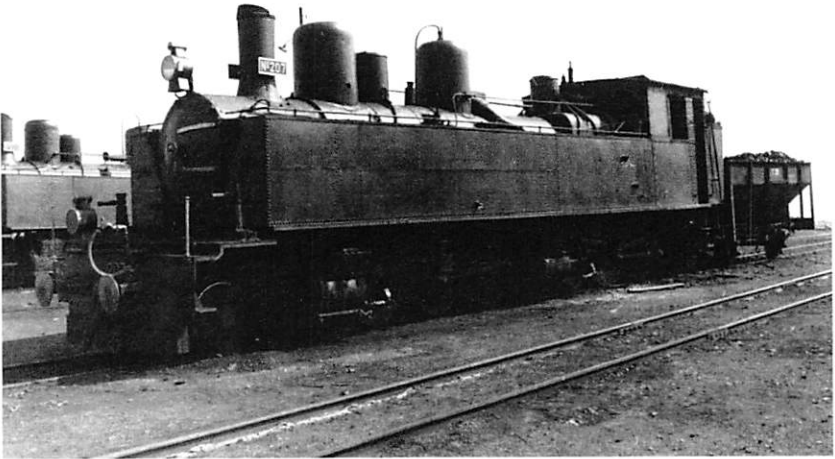
#### MIRAFLORES-APARTADERO GIESA

Los vagones completos, de y para zona de RENFE, que recibía y expedía la empresa Guiral Industrias Eléctricas S.A., eran entregados y reco-





*Fachada exterior de la estación de Utrillas en Zaragoza. Imagen tomada después de cerrado el ferrocarril y haberse pintado y adecentado la fachada. Foto autor, 1982.*



*Locomotora n.º 207 en reposo en la estación de Utrillas. Máquina con la cual se cerró oficialmente el ferrocarril el día 15 de enero de 1966. Foto F. Llauradó, 1966.*

gidos, así como su facturación y cobros, por el personal del ferrocarril de Utrillas, afecto al empalme de Miraflores.

## EL ÚLTIMO TREN

Fue un sábado día quince del mes de enero de 1966 cuando el jefe de la estación de Utrillas-Montalbán dio a las 8 horas la última salida oficial al último tren. Se trataba del número 102 mixto, su máquina la número 207, de las llamadas Colís, su composición: vagones cargados de carbón, coche de viajeros, furgones y otros carruajes con materiales preparados anteriormente para su final.

Para los ferroviarios el impacto que causó fue tremendo, aseguraría que este último tren ningún maquinista fogonero o agente del mismo lo habría conducido por voluntad propia, pero el deber y cumplimiento del servicio así lo exigía, y así se hizo.

A la mayoría de ferroviarios, desde sus distintos puestos de trabajo en toda la extensión de la línea, les llamó la atención aquel tren y cada uno a su manera le diría adiós para siempre, cuando iba desapareciendo en la lejanía. ¿Y los maquinistas y agentes del tren?, ¿se irían despidiendo también de los lugares donde más acentuados eran sus recuerdos? Pienso que sí, que al paso por las estaciones, casillas y otros puntos peligrosos por donde circulaba el tren, también les darían la despedida a su modo, recordando el pasado por aquellas fuertes pendientes y rampas del tendido donde en tantas ocasiones les tocó jugárselo todo. En estas, los maquinistas y fogoneros siempre llevaron la peor parte, pues tenían que circular con muchas precauciones, tanto en los descensos como en los ascensos, en el primer caso por posibles escapadas, donde el tren cargado se adueñaba del poder de la locomotora, y en el segundo, porque había que cuidar del rendimiento de la máquina y conservar en perfectas condiciones todos sus mecanismos y caldera, pues forzarla en demasía equivalía a una avería segura de la placa tubular.

Pero estos hombres, conscientes de su oficio y responsabilidad, siempre estuvieron a la gran altura para la que estaban capacitados, y los trenes circularon con normalidad. En varios casos se criticó la lentitud de los mismos, más bien por gentes ajenas, ¿pero acaso se les podía sacar más rendimiento a las locomotoras?

Máquinas las hubo de varios tipos y distintos fabricantes, siendo la mayoría de una calidad extraordinaria, pero la línea no ofrecía facilidades para la circulación de dichos trenes, y los que criticaron dichas anomalías

quizá lo hicieran por ignorancia y no saber lo que era aquel ferrocarril, ya que de hecho, fue como un milagro el que un convoy surgiera por entre aquellas abruptas montañas con unos desniveles de hasta 33 milímetros por metro, rebasando la cota permitida por la Ley de Ferrocarriles.

Para la mayoría de los habitantes de los pueblos por los que pasaba la línea y nada tenían con dicho ferrocarril, este fue el último tren que pasó sin pena ni gloria para ellos, parecía ser que ya nada les afectaba y que no les importaba.

Solamente recuerdo haber leído en *Heraldo de Aragón* las líneas que le dedicó desde Belchite el corresponsal del mismo, que salió a la estación a decir el último adiós al último tren y que con estas mismas frases encabezó su escrito:

*“¡Que diferente sería la inauguración, en la que tanto se esperó al primer tren el cual fue recibido en los pueblos con gran alegría y alborozo en día de autentica fiesta!”*

El ferrocarril dio muchos puestos de trabajo, tan necesitados los habitantes de los pueblos de la línea, de éstos salieron especialistas de todos los gremios, con una calidad sobrada para los distintos puestos que desempeñaron. También se le llamó familiar, pues además de ser los ferroviarios en su mayoría aragoneses, trabajaron en él padres e hijos y otros familiares de primer grado, tratándose todos ellos con una gran concordia y amistad (salvo algún caso raro), ayudándose desinteresadamente unos a otros en momentos de necesidad.

Posteriormente y hasta su cierre, circuló alguna vez por la línea la locomotora número 7 con furgones y plataformas para ir ultimando pequeñas facturaciones que todavía llegaban por el empalme de Miraflores para los pueblos de la línea, e ir retirando de las estaciones pequeños materiales que habían dejado para su finalización. Con fecha de 31 de marzo de 1966, como ya se ha señalado anteriormente, cerró el ferrocarril. Sólo quedó algún ferroviario en calidad de guarda por las estaciones más importantes, como Utrillas, Muniesa, Belchite y Zaragoza. En esta última quedaron también otros empleados para control de materiales y otros asuntos relacionados con el mismo.

## FINAL

Allá por el mes de mayo del mismo año, o sea, dos meses después del cierre y por contrata, se empezó el desmonte de las vías y otras instala-

ciones metálicas, como placas giratorias, discos señaladores, aguadas, viaductos, etc. Materiales que apenas remolcaron las locomotoras como sí lo hicieron cuando se construyó el ferrocarril; estos materiales fueron cargados en camiones, habiendo sido seleccionados anteriormente para aprovechar el de mejor estado para otros ferrocarriles o diferentes usos; los otros fueron desguazados para su posterior envío a las empresas encargadas de la recuperación de chatarras. Así salieron de Utrillas y fueron avanzando hacia Zaragoza, arrasando como quien dice, todo lo metálico que encontraban a su paso. Los puentes fueron derribados al fondo de los ríos y barrancos para desde allí desmontar y cortar con sopletes los tramos de los mismos, destinados para la chatarra por no encontrarles aplicación para otros puntos y usos. Lamentable pero cierto, instalaciones que fueron montadas con el mayor esmero y delicadeza, ¿quién iba a pronosticar que 62 años después de la inauguración se verían tratadas de aquel modo cuando todavía estaban en condiciones de haber durado por tiempo indefinido?

Pero los tiempos vienen así y así hay que aceptarlos. Todavía este ferrocarril tendría un acontecimiento muy digno de señalar. Era el mes de septiembre de 1966 cuando el mismo estaba en las últimas y a punto del desmonte del tendido de la línea Valmadrid a Zaragoza, cuando FEVE concedió permiso a una casa filmadora para filmar parte de una película de tipo Western, o como la mayoría le llamamos, del Oeste, para la pantalla grande. Su título, "Los largos días de la venganza". Lugar de filmación: estación de Valmadrid, vías y alrededores de la misma. El tren era de cuatro vagones cerrados remolcados por la locomotora número 4, con su maquinista el Sr. Abellán (de la misma compañía). Todavía recuerdo la decoración de la estación y máquina para aparentarlas con arreglo a la época de los Western.

La casualidad, pienso yo, de haberlo llevado al cine, quizá sería tanto como hacerle un homenaje anónimo a este ferrocarril que tanto favoreció a la industria con su transporte. La película me ilusionó verla y aunque el argumento fuera como una de tantas de aquellas hispano-italianas que se rodaron por toda la geografía española, vi intactas aquellas instalaciones y el minitrén con su máquina, que después de su filmación desaparecieron de la realidad para siempre y cuyo recuerdo perdura en nuestros corazones.

Y ya, como punto final, Zaragoza; allí reunido todo el material de tracción se empezó el desguace de locomotoras, vagones, coches, etc., siendo su principal herramienta para desmontar el soplete, y el destino de todos estos materiales la chatarra.

Desde aquel final ya han transcurrido varios años, pero por sus huellas, todavía se sigue recordando aquel ferrocarril turolense que transportó sus lignitos para el engrandecimiento de la industria de Aragón y de España.

Aragón no tiene suerte con los ferrocarriles, unos se cierran y otros que a punto estuvieron de su puesta en servicio se anularon, pues no hay que olvidar el Internacional de Canfranc, el de La Puebla de Híjar (Val de Zafán), el de Andorra-Escatrón, el de Ojos Negros (Sierra Menera), el de Sádaba, el de Borja, el de Tarazona, el de Caminreal-Calatayud y varios ramales, y el de Teruel-Alcañiz-Caspe que a falta de montar las vías se abandonó, suprimiendo toda clase de trabajos.

Desde 1979, en un mesón de la ciudad de Zaragoza, los antiguos trabajadores del ferrocarril de Utrillas-Montalbán-Zaragoza acompañados de varios simpatizantes, se reúnen una vez al año en un acto de fraternidad en donde reina la alegría y añoranza. Allí se encuentran compañeros que en algunos casos no se habían vuelto a ver desde el cierre del ferrocarril, e incluso mucho antes, pues no hay que olvidar que varios ferroviarios partieron anteriormente para otros ferrocarriles buscando una mejora, y por esto, llegan de RENFE, del FC Andorra-Escatrón que fue puesto en servicio por personal llegado de M.F.U., interviniendo el siempre bien recordado y apreciado D. Santiago Baselga Aladrén, ex director gerente de M.F.U., y director de ENCASO en Andorra, que puso su confianza en el personal del FC de Utrillas del cual nunca se olvidó. Por otra parte, también M.F.U. estuvo presente en África del Norte a través de un maquinista que por las causas que fueran dio el salto de M.F.U. a uno de los ferrocarriles más desérticos de la tierra llamado "El Transahariano", donde se jubiló y tornó a Zaragoza y a reunirse anualmente también con sus compañeros.

Pero ante tanta armonía no deja también de sentirse un hondo pesar de tristeza recordando con un minuto de silencio a todos aquellos compañeros que se fueron para siempre, y así todos juntos, entremezclados los más mayores con los jóvenes se charla y recuerdan casos, anécdotas y otros relacionados con aquel ferrocarril, que desde sus comienzos unió a todos sus trabajadores en una gran familia que perduró hasta el final.

A la terminación del acto se acordó por unanimidad repetir tal acontecimiento para años venideros. Hasta hoy, año 1999, ininterrumpidamente se ha llevado a cabo dicha reunión, y aunque muy mermados ya en número, esperamos suceda esto durante muchos años más.

Aunque en su día ya se ocupó *Heraldo de Aragón* de mencionar tal celebración, la duración de ésta vuelve a llamar la atención a la prensa.

*Diario de Teruel*, y con fecha 29-05-94, dedicaba con elogio unas líneas cuyo encabezamiento rezaba: "TRABAJADORES DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE UTRILLAS RECORDARON VIEJOS TIEMPOS". También el *Periódico de Aragón* fecha 21-09-97 a través de Ignacio Iraburu se ocupó de publicar un bonito reportaje sobre nuestro desaparecido tren, centrandó también su atención en el estado de la estación de Zaragoza, bajo el título "LA ESTACIÓN DE UTRILLAS SE CAE A TROZOS". Pero nuevamente es la reunión de ex compañeros la que vuelve a interesar, y el día 28-05-98, el mismo *Periódico de Aragón* publica un caluroso reportaje cuyo título lo encabeza con un brindis que fue coreado: "POR EL F.C. DE UTRILLAS".

Zaragoza, mayo de 1999

## DESARROLLO Y FUNCIONAMIENTO DE M.F.U. DESDE EL PRINCIPIO HASTA SU FINALIZACIÓN

Cuando en septiembre de 1904 se inauguraron las minas y el ferrocarril, estos aunque con reservas, ya se encontraban en funcionamiento. De las nuevas minas abiertas por M.F.U. "Cabezo de las Eras" y "La Serna", ya se extraían pequeñas cantidades de carbón que era transportado por el pequeño tren hasta la criba del lavadero donde se separaba el grueso de los menudos para cargarlo posteriormente en vagones del FC Utrillas-Zaragoza.

En ese año, el Lavadero no había entrado en funcionamiento todavía; los carbones no se lavaban y seleccionaban las clases y tamaños con el debido orden para su puesta a la venta en el mercado.

Se entiende que M.F.U. tenía necesidad de ir ingresando algún importe que fuera ayudando a costear los importantes gastos que se generaban tanto en montajes, apertura de minas e instalaciones varias.

El Lavadero de carbón fue una obra grandiosa y costosa para las arcas de la compañía, fue una obra cuya maquinaria tenía unas funciones muy específicas e interesantes que resumiendo paso a enumerar: el carbón que el lavadero recibía en bruto, en primer lugar era pasado por una criba grande que separaba el carbón grueso de otros de menor calibre; este carbón grueso desde ésta pasaba a una cinta transportadora donde en la misma se seleccionaba manualmente retirando el inservible, que era llevado a la escombrera del desecho.

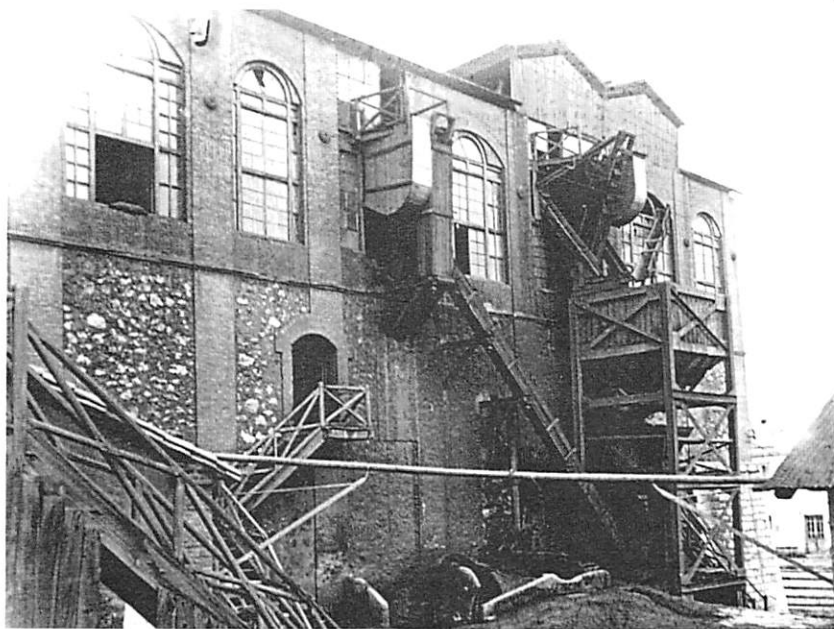
Debajo de la criba existía un foso donde iba a parar el carbón que no la había superado, y desde allí un elevador de cangilones lo sacaba y lo basculaba en dos clasificadoras mecánicas que a gran velocidad seleccionaba y separaba los diferentes tamaños pasándolos a varias canales donde eran transportados por corrientes de agua hasta las cajas de lavado, donde al mismo tiempo que un pistón agitaba el agua, hacía flotar el de buena calidad pasándolo a otra canal, y el de mala calidad que era más pesado quedaba en el fondo de la caja donde otro elevador de cangilones lo sacaba y lo basculaba a una tolva con destino a la escombrera. El carbón de buena calidad nuevamente era transportado por dicha canal y por corriente de agua, y antes de ser depositado en las tolvas de acabado, era pasado por unos agotadores para que el agua que arrastraba el carbón volviera a las balsas generales donde una potente bomba centrífuga volvía nuevamente a elevar para una nueva función.

El Lavadero no se había construido precisamente para higienizar el carbón ni para quitarle el polvo. El carbón es un mineral brillante y limpio que solamente mancha cuando es troceado o molido por el polvo que desprende, por tanto, la función principal era la de clasificar y seleccionar la calidad y aprovechar al máximo todos los carbones que se recibían, pues entre estos, existían terrones de carbones ciegos u otros que llevaban adheridos vetas de pizarra o de mala calidad. Para separar del mismo bloque las dos calidades, estas se hacían pasar por un triturador de dos mandíbulas llamado "Perro", y los de otras clases por molino de martillos, y una vez triturados, por medio de agua y canal era llevado a las cajas de lavado donde eran separadas las dos clases, y desde allí, independientemente pasaban a las tolvas de acabado y del desecho. Se puede comprender bien todo lo explicado porque el carbón lavado seguía ensuciando lo que tocaba.

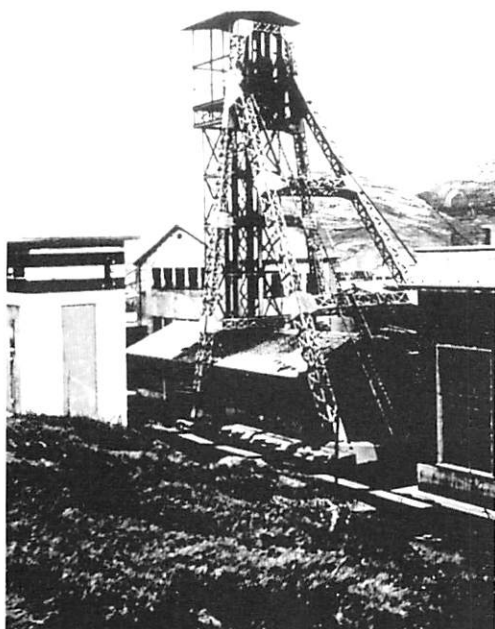
Para el funcionamiento de toda esta maquinaria fue montada una máquina de vapor de 300 HP. Por medio de una principal transmisión y poleas llegaba la fuerza motriz a todas las secciones, máquina que era alimentada con el vapor que alternativamente producían dos grupos de calderas de carbón destinadas exclusivamente para esta función.

El interesante y complicado mecanismo de la máquina instalada en una sala, su funcionamiento y limpieza llamaba la atención de todo aquel que observaba su movimiento. Era una verdadera joya que causaba verdadera admiración.

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Martín del Río. Edificio e instalaciones del Lavadero del carbón.  
Foto colección de F.J. Boisset, 1920.*



*Castillete y mina Pozo Sta. Bárbara de 160 m de profundidad, fue puesta en servicio el año 1922 y paralizada y cerrada en 1981. Foto del autor, 1979.*



## PRIMERA ETAPA: 1904-1940

Desde el inicio de la explotación del ferrocarril, M.F.U. buscaba toda la clase de alternativas con el fin de favorecer y mantener en activo un ferrocarril que diera la mayor rentabilidad posible e incrementase las producciones de carbón. Así pues, se pasa a enumerar ciertas obras y ampliaciones, que no todas dieron los resultados esperados.

Siguiendo un orden de fechas, en primer lugar se señala que el año 1905 entró en servicio el Lavadero cuyos motivos de construcción y funciones ya han sido mencionados.

En el año 1909 existía un proyecto para montar una fábrica de aglomerados en Zaragoza.

Sobre 1910 se fueron abriendo otras minas además de construirse un pozo vertical. Este pozo era llamado de los Calderones, y no se montó maquinaria alguna de extracción, ni se puso en servicio por dificultades de explotación; se estimó en baja rentabilidad y se abandonó. Quizá hubiera sido más acertado haber sondeado antes el terreno. Pero ese ya es otro tema.

Sobre el año 1912, una industria alemana en unión con M.F.U. analizó el carbón y la pizarra bituminosa (muy abundante también en las minas) haciéndose ensayos para obtener aceites pesados y otras materias. Muy adelantado ya el proyecto y por causa de la guerra en 1914 de Alemania, el proyecto quedó nulo y el ferrocarril que transportaría toda la materia prima se vio privado de una importante mejora y rentabilidad.

En 1914 se empezó la construcción del hospital minero.

También en este año se proyectó la construcción de un nuevo pozo vertical acompañado de una mini central térmica y dos grupos de calderas de vapor para el funcionamiento de ambas máquinas.

En 1919 ya estaba en funcionamiento la central térmica, cuya electricidad producida estaba destinada para la maquinaria, instalaciones y edificios de la compañía.

En 1920 entró en funcionamiento la fábrica de aglomerados construida en el barrio de Miraflores en Zaragoza. Su maquinaria estaba compuesta de un triturador de la marca "Carr", una prensa "Veillón", un horno "Delantre", etc., accionado todo por una máquina fija de vapor "Corliss" de 200 HP, daban una capacidad de producción de 10 Tm de briquetas por hora.

También en ese año de 1920, Utrillas se vistió de fiesta, ciertos edificios fueron engalanados para acoger con aprecio al Director Gerente de M.F.U. D. Santiago Baselga Ramírez y otras personalidades civiles y eclesiásticas. El principal motivo de su viaje fue la inauguración del hospital minero y las nuevas oficinas de dirección. Aparte de visitar las minas y ciertas instalaciones de la compañía, hecho que demuestra cierto reportaje fotográfico de la época.

El año 1922 entró en funcionamiento la mina "Pozo Santa Bárbara", de 160 metros de profundidad repartidos en tres plantas de embarque, más un fondo para la recogida de agua que por medio de bombas centrífugas era sacada al exterior. Sus instalaciones estaban compuestas por un elegante castillete en el exterior, dotado de unos railes que también estaban fijados en toda la caña del pozo, por los cuales se guiaban las jaulas en su recorrido. La maquinaria de extracción del pozo se componía de una máquina fija de vapor que accionaba dos cables trenzados de acero desde el tambor motriz de la misma, pasando por dos ruedas libres montadas en la parte superior del castillete, y desde allí, bajar perpendicularmente hasta el soporte de amarre de las dos jaulas que en cada maniobra circulaban a la vez en un sentido y contrasentido.

Para la explotación del pozo, en primer lugar había que construir galerías y preparar labores hasta hacer explotaciones en gran escala, por lo que el pozo como otra profunda galería de mina no dio una producción instantánea.

En 1925 entró en servicio la máquina fija de vapor que accionaba toda la maquinaria de tornos, sierras, etc., de los talleres de reparación y reconstrucción en Zaragoza. Máquina que fue montada por causa de las irregularidades del suministro de energía eléctrica que la compañía recibía.

En 1926 se empezó a extraer carbón de la nueva mina "Santiago", llamada así en atención al ingeniero director de las minas D. Santiago Baselga Aladrén, que por entonces dirigía toda la sección minera del M.F.U.

En 1928, M.F.U. estableció contacto con la casa Lurgi de Frankfurt del Main, enviando allá 100 Tm de lignito para su examen, utilizándolo en experimentos y obtener mejoras o para su transformación, controlado por el doctor Sabirón.

En 1934, el Gobierno anunció un concurso para establecimiento de industrias que fabricaran gasolinas partiendo de hullas, lignitos o pizarras

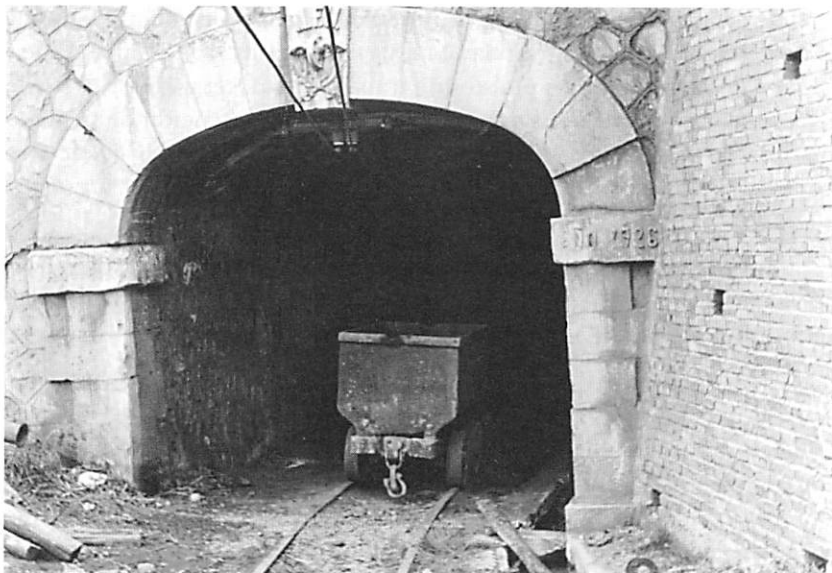
bituminosas, también M.F.U. presentó un proyecto de destilación de sus lignitos y pizarras para la obtención de amoniaco y sulfato de amoniaco en colaboración con la casa Vitkovice de Morawasca-Ostrawa (Checoslovaquia), en cuyas instalaciones se habían hecho estudios y ensayos importantes. Otros proyectos quedaron aparcados por el momento, como el de la fabricación de fertilizantes nitrogenados a partir de los lignitos y pizarras bituminosas de Utrillas.

En el periodo de 1936-1939 y por la guerra, M.F.U. sufrió un fuerte revés, las minas y parte de la línea (Utrillas-Lécera) habían quedado en zona republicana, por lo que la dirección de la compañía había perdido la efectividad y mando en todos los aspectos, haciéndose cargo de las explotaciones de las minas y de esa parte del ferrocarril dirigentes sindicalistas, que mantuvieron los puestos de trabajo sin tener que intervenir los empleados en acciones de guerra, puesto que los reservaban para los mantenimientos de las minas y para en caso de ser utilizado el ferrocarril en la contienda, estuviera todo en condiciones de prestar servicio. En las minas, las extracciones que se venían realizando no daban para cubrir los gastos, y pronto se vieron paralizadas, porque empezaron a faltar materiales y también porque empezó a cundir ese desbarajuste que ocasionó la inestabilidad de la guerra.

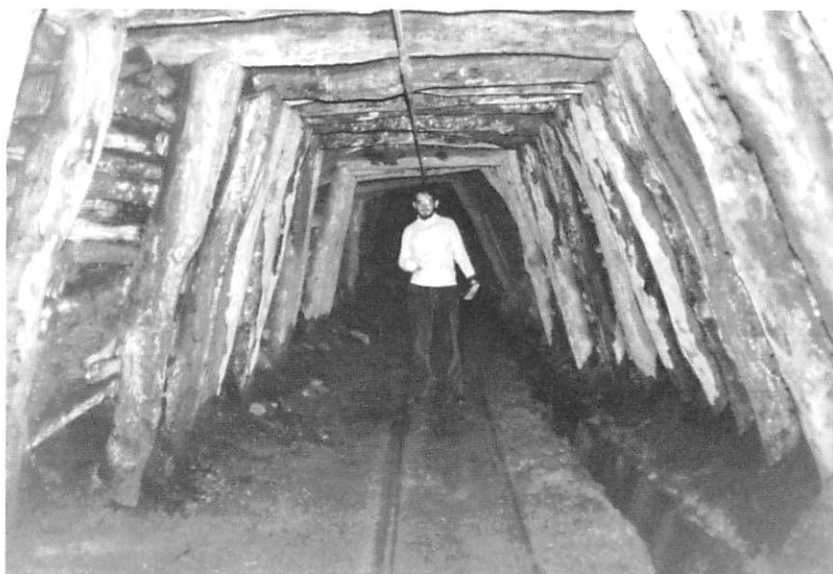
No obstante, en el ferrocarril, fueron muchos los ferroviarios que como el padre del autor se mantuvieron en sus puestos de trabajo, otros al comprobar el rumbo que tomaba la guerra y al igual que en las minas, desaparecieron de la zona por ciertos temores de represión.

En el tramo del ferrocarril Zaragoza-Belchite, que se encontraba en zona nacional, el mayor tráfico lo generaba el apoyo y abastecimiento para el frente, y para cortar el tráfico y evitar el suministro fue derribado el tramo del viaducto del barranco de Lahoz en La Puebla de Albortón, llegando después los trenes hasta Valdescalera.

Terminada la guerra, M.F.U. se encontró con problemas muy serios. Las minas se encontraban en muy mal estado de conservación y el ferrocarril cortado. Para agilizar los trabajos de las mismas y además atender la demanda existente que se había generado con las peticiones urgentes de carbón, la compañía mandó instalar un cable aéreo de transporte en dicho barranco de Lahoz para restablecer el tráfico del ferrocarril trasladando los suministros para los obreros y los materiales necesarios para las minas, y al mismo tiempo recepcionar el carbón que allí fue traspasado de un vagón a otro.



*Utrillas. Boca de la mina Santiago, fue puesta en servicio el año 1926 y paralizada en 1976, cerrándose definitivamente el año 1981. Foto del autor, 1979.*



*Galería general de la mina Santiago, entibada con cuadros de madera y dotada de catenaria para la circulación de trenes remolcados con máquinas eléctricas. Foto del autor, 1979.*

La reconstrucción del viaducto fue lenta, pues por la falta de materiales y otras cosas, se retrasó la obra, y en las minas, por la falta de personal y para cubrir varios puestos de trabajo, fue necesario por parte de la compañía recurrir al Estado para la solicitud y obtención de la mano de obra de prisioneros voluntarios de baja pena, para poder licenciarse con dichos trabajos.

En el ferrocarril, los ferroviarios de la parte de la línea de la zona republicana, durante la contienda y hasta su liberalización no percibieron salario alguno, y además, los tres años que ésta duró no constaron en nómina, para que hubiera alterado la antigüedad de los mismos.

Se podía pensar que la compañía podría despreciar a los obreros que, aun siendo fieles al ferrocarril, se encontraron por azar en una zona contraria y podían ser culpados de algo, pero la verdad es que no fue así, puesto que M.F.U. nunca desestimó ni rehusó a ninguno de sus obreros, e incluso apoyó y admitió a otros de otros ferrocarriles a los que se les negó su puesto habitual de trabajo por haber estado en zonas republicanas.

Con alusión a este último párrafo y para dar todavía más mérito si cabe a la actuación de acogimiento por los Sres. Baselga, se reseña que el hijo mayor de don Mariano, don José Antonio Baselga Mantecón, fue asesinado por los rojos en Barcelona en los primeros días del Alzamiento Nacional (A. Castillo Genzor. *El Noticiero* 21-4-70). Después de todo, es posible que pensarán que nadie es culpable de la actuación de los demás.

¡La nobleza de los señores Baselga y de la sociedad habían vuelto a enorgullecer a sus empleados!

El año 1940, cuando ya estaban tanto las minas como el ferrocarril normalizados por los efectos de la guerra, el grupo promotor proyectó montar, junto a la existente, otra central termoeléctrica para cubrir las necesidades del suministro eléctrico que precisaba la compañía, y aunque las obras de fábrica se empezaron sin demora alguna, esta sociedad ya no participaría en su puesta en servicio porque por lo reflejado anteriormente M.F.U. fue absorbido. Haciendo un resumen rápido, se puede puntualizar muy favorablemente el interés y el esfuerzo de la compañía para conseguir ampliaciones y mejorar las instalaciones que rentabilizaran en lo más posible la extracción y transporte de carbones para su puesta a la venta en el mercado nacional, unido también, a la creación y mantenimiento de puestos de trabajo, que para los obreros ante todo fue base fundamental.

## 2ª ETAPA: 1941-1949

En este periodo de tiempo, M.F.U. pasó a depender del grupo "Ebro, Azúcares y Alcoholes". Este grupo no tuvo dificultades en la explotación de M.F.U., y hasta puede decirse que actuó con ventaja, porque se encontró con una veterana industria en plena función cuyos resultados positivos habían sido estudiados y comprobados anteriormente.

La nueva M.F.U. también se interesó en conseguir mejoras para la compañía, pues además de conservar lo hecho anteriormente y ante la importante demanda en el transporte y ventas del carbón, mejoró el ferrocarril ampliando el material de tracción y transporte, garantizándose asimismo el combustible y otras materias para sus azucareras del "Gállego", "Luceni", "Terrer", "Madrid", etc., construyéndose en Belchite un depósito de locomotoras con máquinas disponibles para reforzar el servicio; y entre Torrecilla de Valmadrid y Zaragoza un apartadero para facilitar cruces de trenes. El lugar fue llamado Valdevacas.

El cambio de dominio de la compañía no había afectado la marcha de las obras de la nueva central termoelectrica, y el año 1942 ya estaba en funcionamiento dicha central cuyo conjunto estaba compuesto de dos grupos de calderas de vapor del tipo hervidores alimentadas por agua y carbón. Alternativamente el vapor producido por ellas alimentaba los cilindros de dos máquinas fijas de vapor de 300 HP cada una, que accionaba los cigüeñales a una velocidad de 105 R.P.M. para dos potentes grupos alternadores que daban una potencia de producción de 1.200 K.V.A. cada uno y una tensión de 500 v.

Tras la puesta en servicio de esta central eléctrica, las minas consiguieron prestaciones muy importantes para las ampliaciones de las máquinas accionadas por motor eléctrico, como por ejemplo: montacargas de plano inclinado, compresores, ventiladores, transportadores etc. En los lavaderos también resultó muy positiva su electricidad para, entre otros, alimentar a dos motobombas centrífugas cuyos motores eléctricos tenían una potencia de 20 CV cada uno, por los cuales se accionaban las bombas que alternativamente daban un caudal de 48.000 l/h. Máquinas que fueron instaladas ese mismo año en un nuevo pozo en el río Martín, y que puestas en servicio elevaban el agua a unos 120 m de altura desde sus emplazamientos hasta los depósitos nodriza, que suministraban al Lavadero locomotoras y otros servicios de la estación de viviendas; anulando las existentes que estaban montadas en los Pozos de Martín, cerca del tendido de la línea del ferrocarril, pues estas, por causa de ampliaciones y aumentos de producción no daban el necesario

caudal para abastecer todas las necesidades, y además también, con el fin de modernizar el sistema, pues estas bombas de pistones accionadas por vapor necesitaban una caldera para producirlo y por dichas causas todo el conjunto necesitaba un mantenimiento y atención especial.

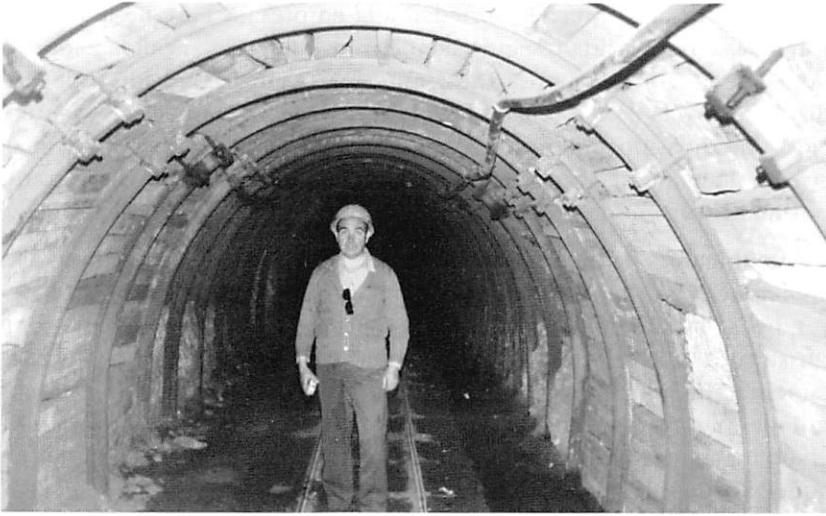
Con la nueva administración y el apoyo del Banco de Aragón, la compañía de M.F.U. se vio administrada en buena parte por personal trasladado de las azucareras que iban pasando a engrosar en las nóminas, y Santiago Baselga Aladrén que anteriormente había relevado a su padre del cargo de director gerente de la empresa, con la llegada de este personal se encontró desplazado de sus funciones, y estimando que allí ya no era necesaria su actividad (y aunque tal vez no hubiese ocurrido) no esperó a posibles desprecios por parte de los nuevos accionistas y se despidió, tomando el cargo un nuevo elemento procedente también de las azucareras.

La marcha del Sr. Baselga de M.F.U. fue sentida entre los ferroviarios de la compañía. El aprecio que sentían hacia los Baselga fue ejemplar (cosa no habitual entre patronos y trabajadores) y todavía lo demostrarían muchos años después, cuando en el año 1981 los ex ferroviarios de M.F.U., en un acto de fraternidad y recordando a su tren, recogieron un sinfín de firmas, cuyo objeto fue el de recordar y elogiar muy calurosamente a los Baselga. Firmas que fueron llevadas hasta el aposento de Baselga Aladrén que recibió personalmente a los ex ferroviarios emisarios, agradeciendo emocionadamente el apreciado recuerdo que sus ex empleados habían profesado a todos los Baselga de M.F.U.

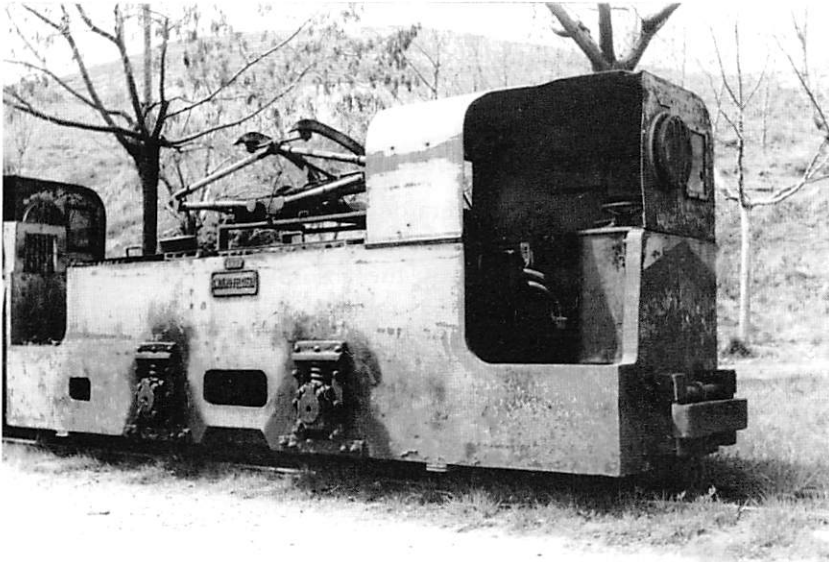
Durante el corto periodo de tiempo (1941-1949) que M.F.U. estuvo en poder del grupo "Ebro", este también funcionó muy bien, se podía decir que por la parte obrera no se habían encontrado diferencias, y como empresa se iban ampliando y mejorando las explotaciones debido a que los tiempos avanzaban y se inventaban nuevas máquinas, por las cuales la compañía siempre estaba en vanguardia y no escatimó dinero y esfuerzo para conseguirlas, y en el ferrocarril, pues podría decirse que era el orgullo de los accionistas. A las locomotoras que desde el cambio se iban adquiriendo, seguían poniéndoles placas de bronce donde brillantemente lucían los nombres de accionistas y organismos de la sociedad; respetando los anteriores como meritorio recuerdo de todo el grupo de los promotores que dieron nombre a la mayor industria de la época en Aragón.

No se podía objetar nada al respecto, pues este grupo cuidó tal vez el que más, todo cuanto concernía al tendido de la línea del tren, ya que

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Galería general de la mina Sur. Como se aprecia, esta galería estaba dotada de moderna entibación con mampostería de arcadas metálicas. Foto L. Arcarazo, 1979.*



*Máquina eléctrica de mina dotada de dos motores independientes de 18 CV cada uno, y tenía un peso de 4 Tm. Foto del autor, 1982.*



el ferrocarril daba mucha sobriedad a la empresa, y aunque le achacaron baja su rentabilidad, seguía siendo muy útil para dar salida a los carbones de las zonas, y por la causa anterior, la administración independizó y separó la contabilidad de cada sección para controlar los beneficios o pérdidas de ambos. En aquella época de tanto tráfico, el ferrocarril fue sumamente rentable, pues además del servicio propio, transportaba el carbón de otras compañías privadas y varios productos más.

También era de tener muy en cuenta y agradecer al grupo “Ebro” las atenciones que durante su mandato prestó a los hijos de los trabajadores, pues en un edificio existente de su propiedad enclavado en la zona turística de Zarauz (Guipúzcoa) acogió durante varios veranos y gratuitamente (incluido viajes) a hijos menores de 14 años que, por turnos independientes a los de azucareras, veraneaban a placer en un privilegiado lugar, que de otra manera no hubiera sido posible por no estar en aquellos años al alcance de trabajador alguno.

Pero no todo fueron glorias para la nueva sociedad, pues dejando atrás los accidentes mineros y ferroviarios, el año 1946 M.F.U. hubo de recurrir al Estado para pedir protección para salvaguardar sus instalaciones mineras. Un grupo de maquis, había aterrorizado la zona y se temía la amenaza de la voladura de algunas importantes obras, y por esta causa, Utrillas se vio visitada por una compañía de militares del ejército de tierra, cuyo cometido fue el de velar las máquinas de la Central Eléctrica, Pozo Sta. Bárbara, Lavaderos, etc., haciendo los soldados la guardia en puntos estratégicos desde los cuales protegían las mencionadas instalaciones. Pasado el temor, todo volvió a la normalidad de antes, y los soldados tornaron sin ninguna intervención a sus cuarteles de origen.

En el año 1948, La Carbonífera de Palomar S.A. que explotaba las minas Duquesa y Serrana ubicadas en el “Barranco Malo” del término municipal de Palomar de Arroyos, fue absorbida por M.F.U., la cual siguió con la explotación de dichas minas y del cable aéreo de transporte que acarrea el carbón desde las minas hasta las tolvas de carga del FC.

Con la adquisición de estas minas, M.F.U. había incrementado la producción de carbón que tendió a mejorar la demanda existente del mercado en general, en la venta de los carbones cribados hasta la galletilla, pero por la parte contraria, había incrementado el *stock* de los menudos que seguían teniendo una escasa aplicación. La fábrica de briquetas que absorbía buena parte de ellos se encontraba las más veces saturada de producto acabado, porque dichos aglomerados, solamente eran com-

prados y utilizados como recursos, pues al no dar buen rendimiento en la combustión de las calderas, retraían su venta, utilizándose con reserva en las locomotoras de vapor de los ferrocarriles españoles, y la mayoría de las veces, en las propias de la misma compañía.

Así pues, todos los carbones sobrantes se almacenaban en balsas situadas en las cercanías del Lavadero, para posterior venta a las industrias, ya que en los altibajos que se producían había ocasiones que era vendido junto al de la reciente extracción.

No obstante, M.F.U. se vio muy favorecida cuando en el año 1948 E.R.Z. inauguró un grupo de la proyectada Central Térmica de Aliaga, pues diariamente salían del Lavadero para ésta alrededor de 100 Tm de carbones de las clases menudo y grancilla. Pero aun así no fue suficiente, y el menudo sobrante se seguía almacenando en dichas balsas.

En el año 1949, el grupo de "Ebro, Azúcares y Alcoholes" que había detectado una baja de producción en las azucareras de la zona, y pronosticando un descenso más acusado para los siguientes años, estaba haciendo estudios para construir nuevas azucareras en otras zonas del país, concretamente en Andalucía, donde estaban las tierras menos saturadas y también con más mano de obra, la producción prometía ser lo suficientemente abundante para rentabilizar la fabricación.

Posiblemente y por lo antedicho, pudiera ser el motivo por el cual el grupo "Ebro" vendiera tan tempranamente las acciones de M.F.U., y sin enterarse apenas los obreros de la misma, se encontraron rápidamente integrados a un nuevo grupo llamado "Figols".

### 3ª ETAPA: 1950-1963-1992

En estos años M.F.U. pasó a depender del grupo "Figols" (catalán) que siguió explotando el ferrocarril y las minas con la regularidad de los anteriores, centrando principalmente la actividad en las minas, de las cuales se iban obteniendo importantes rendimientos debido a las constantes mejoras por la adquisición de nuevas máquinas que iban saliendo al mercado de la minería, de las que, al igual que anteriormente, M.F.U. se interesaba en modernizar todo cuanto concernía a la explotación y transporte del carbón desde el punto de arranque hasta el exterior, para poder competir con garantías en el mercado nacional.

En los 46 años transcurridos hasta entonces en la explotación de las minas a gran escala, se habían producido unas distancias muy conside-

rables desde el exterior hasta donde se encontraba el mineral que, a través de galerías generales, planos inclinados, sobreguías, etc., los mineros necesitaban desplazarse cada vez más hacia el interior de las entrañas de la tierra para alcanzar los puntos donde el carbón se encontraba en buenas condiciones para su extracción. Por tanto, no es extraño que cada vez existieran más dificultades para seguir con las explotaciones, que se compensaba en parte con la ayuda de los adelantos técnicos y mecánicos, y la aportación de la maquinaria.

La primera maquinaria montada por este incipiente grupo se realizó el año 1950 en la mina Sur, donde se instaló un cable flotante de arrastre accionado por una máquina de motor eléctrico y accionada desde el exterior a través de una doble vía instalada en una galería general de unos 1.800 m de longitud, arrastraba las vagonetas que, enganchadas a este, entraban hasta el embarque del interior. Punto final de la maniobra, donde eran desenganchadas las vacías y enganchadas las cargadas, que a razón de 8 unidades juntas eran arrastradas al exterior.

También en el año 1950 se hicieron estudios para aprovechar el SLAM (que eran los residuos que dejaba el carbón lavado que junto con el agua, era depositado en las balsas) el resultado de los análisis había sido favorable, pero era necesario separar ciertas partículas desechables para que al quemarlo diera buena combustión. Así pues, ante la importante cantidad de producto acumulado se construyó un minilavadero junto a las balsas para aprovechar la flor del SLAM. Terminada la construcción y montaje de la maquinaria, con fecha del año 1955, en presencia del director técnico se pasó a las pruebas, y tan desastrosas fueron que el mismo día de la puesta en funcionamiento se paralizó, y quedando anulado todo el conjunto, fue desmontada posteriormente la maquinaria para otros usos, y la obra quedó abandonada hasta su destrucción.

Por el año 1952 se adquirieron cuatro locomotoras eléctricas dotadas de dos motores de 18 CV y un peso de 4 Tm cada una, para utilizarlas por el interior de las galerías de las minas Pozo Sta. Bárbara y Santiago. Máquinas de excelente resultado fabricadas en España por la casa SM. DURO FELGUERA de Asturias, y posteriormente sobre el año 1958 se compraron dos locomotoras diesel de 23 CV cada una a la casa DEUZ de Alemania, y posteriormente, en los años 70 se adquirieron por etapas cuatro máquinas más a la casa DIEMA DIEPOLZ, también de Alemania. Todas para la circulación remolcando vagonetas por el interior de las galerías, anulando a los antiguos tractores de un cilindro que se encontraban muy deteriorados, y por otra parte, resultaban muy lentos y problemáticos con el cebado y puesta en marcha del motor para su circulación.

Dejando al margen la mina Pozo Pilar, de la que más adelante se hará mención, se hace un resumen de lo más destacado entre los años 1950-1963, época en que las minas se vieron muy favorecidas por la adquisición de una gama importantísima de maquinaria que modernizó las extracciones y transporte que, aun existiendo más dificultades, aumentó muy acusadamente la producción. Sus máquinas más importantes fueron en principio los transportadores de canal a la casa MECO de Inglaterra; cintas transportadoras de banda a la casa UNDERWOOD de Estados Unidos, cuyos embalajes llevaban unas etiquetas de lujo en las que destacaban las siglas de UNITED STATES of AMERICA, y debajo, dos manos entrelazadas que significaban amistad. Transportadores de cadena y canal a la casa PANZER de Alemania, etc., además de un número elevado de mampostería metálica de arco para las galerías, y de columna para las explotaciones. Piezas muy efectivas y además muy económicas, ya que a excepción de algún caso, eran recuperables todas, sustituyendo a la madera de entibación que resultaba más costosa y menos efectiva. También se montaron otras máquinas neumáticas e hidráulicas de bancada y portátiles para varios, además de mecanizar ciertos trabajos manuales, etc.

En el año 1954, las calderas y la máquina de vapor que accionaba el Lavadero, fueron paralizadas con motivo de haber dotado a las máquinas de motores eléctricos que accionaban la maquinaria por secciones independientes, consiguiéndose una mejora y comodidad muy importante, pues para detener cierta máquina no resultaba esfuerzo, mientras que de la otra manera para detenerla había que desviar manualmente la correa de la transmisión a una polea loca o sacarla de la misma que, aparte de la anterior, resultaba muy peligroso por el atrapamiento. Como las calderas y la máquina no tenían otra aplicación, en el año 1955 se desguzaron ambas, quedando como recuerdo una elegante chimenea que desde su emplazamiento todavía luce su esbelta figura dando testimonio histórico del motivo y de la función que en sus días realizó.

Ante la puesta en servicio de todos los grupos alternadores y calderas de vapor en la Central Térmica de Aliaga, en 1957, M.F.U. y E.R.Z. firmaron un contrato para poder recibir la compañía la electricidad necesaria para alimentar todas las minas e instalaciones varias y domésticas, pues las centrales propias no podían suministrar ya con regularidad la fuerza suficiente por el exceso de motores que las nuevas máquinas iban incorporando a la red.

El beneficio que se obtuvo fue muy importante, puesto que dicha central de Aliaga consumía un elevado número de toneladas de carbón

menudo y grancilla, siendo la mayor parte suministrado por M.F.U., y por dicha razón salía del Lavadero y de las balsas de almacenaje una importantísima cantidad de toneladas de ese carbón que vino a rebajar muy sustancialmente el *stock* almacenado en años anteriores, e incluso, se pudo llegar más tarde a la cota cero.

No se comprendía el motivo de haber construido esa central en Aliaga, puesto que sus minas apenas daban producción de carbón, y la distancia de las demás para surtirla, al menos de la zona de Utrillas-Escucha, en principio resultaba excesiva y de deficiente comunicación por carreteras que, conocidas hoy, llena de admiración la valentía de los camioneros que se aventuraron para llegar con el mineral hasta la central, ya que los tres puntos por donde estaba comunicada, existían puertos muy costosos de superar. Desde los Lavaderos y por la parte izquierda se llegaba a Montalbán, donde allí mismo empezaban las dificultades, para seguir por los puertos de Cabra y las Travesas hasta llegar a Ejulve, donde se desviaban hacia la central. Por la parte del centro se encontraban las rampas de Utrillas y Escucha y el puerto de San Just, y por este solamente podían circular los camiones más potentes, y así hasta la apertura de dos túneles construidos en la sierra que regularizaron la circulación de los demás, pero aun así no había que olvidar, que dicho puerto seguía presentando cotas muy duras que los vehículos de entonces muy lánguidamente las llegaban a superar.

Por la parte derecha se llegaba a Vivel del Río, para unos pocos kilómetros más adelante superar el puerto de Mínguez y por Portalrubio llegar hasta Perales del Alfambra, y desde allí tomaban otras carreteras que llegaban hasta la citada central.

Aunque a M.F.U. no le afectaba el alejamiento por el transporte a ésta, sí le afectó cuando se tendió la instalación de la línea de alta tensión, que por sus medios montó buena parte de postes de cemento en toda la sierra de San Just, siendo de su propiedad desde el enganche hasta sus instalaciones donde montó una subestación.

Por dicha línea, además de servirse la compañía minera E.R.Z., servía también con otras tomas a la población de Utrillas y a otras cercanas a ésta.

Quizá por todo lo antedicho, hubiera sido más acertado el haber construido la central más cerca al lugar en donde se encontraba el combustible, pero ese ya es otro tema aparte y diferente.

Normalizado el suministro de energía eléctrica por E.R.Z., en el verano del año 1958 se desguazaron las calderas y la máquina de vapor de

bancada, así como todo el conjunto de alternadores movidos por la fuerza del vapor de la central térmica de M.F.U. enclavada en la explanada de la mina Pozo Sta. Bárbara. La mayor barbarie cometida hasta entonces por la Cía. se había realizado allí, pues desmontar y destruir una joya que hoy sería una valiosa e importantísima pieza de museo, tuvo que ser desarticulada y arrancada solamente por ingresar unos importes de risa, ya que todo el material fue vendido a precio de chatarra. Se comprende que algunos industriales no quieran saber de sentimentalismos ni historias si con ello dejan de ingresar, incluso unos pocos haberes, quedando al igual que en el Lavadero la elegante chimenea como recuerdo.

También en ese año de 1958, se empezó a construir en la mina Pozo Sta. Bárbara una recta y amplia galería general llamada transversal por haberla proyectado con fines de llegar a la zona del "Barranco Malo", donde se encontraban las minas Duquesa y Serrana. Excavados unos 3.500 metros de longitud, fueron paralizados los trabajos para seguir adelante, pues al parecer había problemas con la ventilación, y por otra parte, existía el inconveniente de que, de producirse hundimientos, resultaba problemático el salvamento por no existir salida por otro lugar, pero sea por lo que fuese así quedó.

En el invierno de los años 1959-60 se montó otra máquina de vapor para sustituir a la existente que se encontraba muy deteriorada, pues desde 1922 venía accionando las jaulas en la mina Pozo Sta. Bárbara.

La máquina había sido comprada de segunda mano a una industria minera asturiana, dando unos servicios extraordinarios: los dos cilindros de alta presión daban una potencia de 200 HP y una velocidad máxima permitida de 7 metros por segundo, y la carga máxima que podía elevar en suspensión estaba calculada en 5.000 kg (aunque nunca se llegó a utilizar con este peso).

Terminado el montaje de la máquina, y para su puesta en servicio, fue necesario girar el castillete 180 grados, trabajo que resultó muy laborioso al hacerse todo a la vez sin desmontar pieza alguna.

En el año 1960 se cerró la mina Duquesa, de Palomar, pasando todos los obreros a las minas de Utrillas.

Ante la masiva salida de carbón transportado por camiones desde los Lavaderos a Cataluña y otros puntos, en el ferrocarril se estaba produciendo una baja muy importante de transporte, y con el fin de mejorarlo, M.F.U. en el año 1959 proyectó la construcción de la fábrica de abonos nitrogenados en Zaragoza, cuyos estudios ya se habían realizado

anteriormente. Con ello, se podría transportar por ferrocarril una importante cantidad de toneladas de carbón y pizarra bituminosa para obtener el producto acabado.

En 1962, por fin se fundó la sociedad para su construcción. Sociedad que era la misma de M.F.U. (aunque diferenciada administrativamente), el nombre de la industria lo habían registrado con el de "FERTILIZANTES DEL EBRO S.A.", y la sede estaba en las mismas oficinas de M.F.U. en Zaragoza. Los terrenos para su emplazamiento los habían adquirido rápidamente en La Cartuja, barrio de Zaragoza.

Pero en realidad, todo este montaje era una maquinación de la sociedad, pues M.F.U. ya estaba gestionando ceder el ferrocarril al Estado, y posiblemente quisieron demostrar que dicho ferrocarril, aun con el déficit que continuamente tenía, todavía podía seguir siendo útil a la sociedad en general.

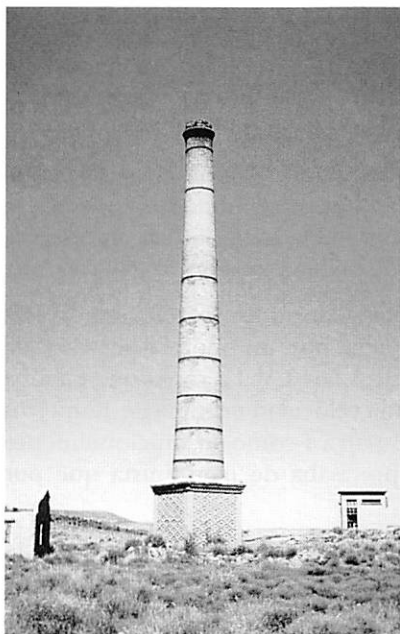
No se comprendían en realidad las extrañas maniobras de la compañía, ya que por una parte parecía interesarse por favorecer al ferrocarril, y por otra le restaba ella misma el transporte con camiones de los dirigentes de la compañía que no tenían competencia ante los demás.

Con fecha exacta para entregar el ferrocarril al Estado, M.F.U. mandó retirar de la línea y depósitos varios materiales del FC, no dejando ni tan siquiera un raíl de repuesto.

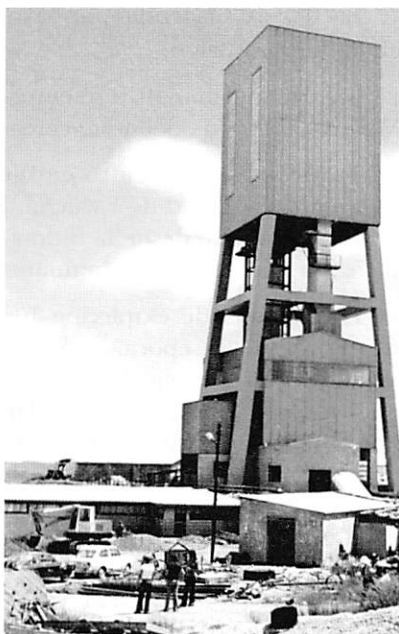
Este grupo (aunque el FC lo mantuvo bien cuidado) no tenía estímulo ferroviario, pues cuando en 1950 se hizo cargo de él, mandó desmontar todas las placas donde figuraban nombres en las locomotoras, sin interés alguno de cambiarlas por otras, y las máquinas que el año 1952 adquirió ya no lucieron el flamante M.F.U. que llevaban las demás en la traviesa de la locomotora, que identificaban orgullosamente el origen y el motivo de ser el principal elemento que dio nombre a la sociedad.

En el año 1963, y ya pasado el ferrocarril al Estado, la fábrica de abonos (FERTIEBRO) dejó de tener interés (si es que lo había tenido) y se anuló el proyecto, y la pizarra bituminosa tan abundante en las minas se siguió quemando en las escombreras.

A partir de 1963 y liberada de FC la compañía, ésta se reorganizó, pues las minas estaban dando muestras de las heridas causadas por la masiva y despiadada explotación del mineral, que para conseguirlo, ya daba una baja rentabilidad su extracción, y por otra parte, también había bajado la venta a las industrias que empezaban a utilizar otros combustibles para su función, por tanto, era necesario buscar otras alternativas



*Martín del Río. Chimenea del Lavadero de estilo mudéjar. Su silueta figura como monumento a las viejas instalaciones de M.F.U. que dieron prosperidad a la zona. Foto del autor, 1999.*



*Castillete y mina Pozo Pilar situada en la población de Escucha. Tiene una profundidad total de 350 m, fue puesta en servicio el año 1979 y cerrada definitivamente el año 1992.*

que garantizaran la continuación, así pues, siguiendo un orden en fechas, se puntualiza que en primer lugar cesó el pequeño ferrocarril desde los Lavaderos a las minas por haberlo sustituido por el camión, en el año 1966.

Sobre 1968, se produjeron algunos cambios en la sociedad, pues se decía que las minas habían pasado a poder del grupo FECSA, pero exactamente no fue así, aunque su rastro llevaba, pues la sociedad se podía decir que la componían los mismos, aunque con otros añadidos socios compadres de la electricidad, que entonces habían proyectado una central térmica en la localidad de Escucha con el fin de dar al carbón la única salida posible, empezando la construcción el año 1969.

El año 1967 se desmontó el cable aéreo de transporte y todo su conjunto de la mina Duquesa de Palomar, motivado por el cese de la actividad minera.



En 1975 se suspendió por baja rentabilidad la extracción del mineral en la mina Santiago.

En abril del año 1979 se empezó a extraer carbón a cielo abierto en M.F.U., en la zona del oeste cerca de la carretera de las Parras.

También en 1979 entró en funcionamiento la mina Pozo Pilar ubicada en la localidad de Escucha. Mina cuya profundidad era de 300 m más otros 50 que desde la última planta había hasta la olla, donde era recogida y bombeada la abundante agua que manaba en las galerías, etc.

La máquina de extracción fue dotada de todos los elementos más modernos de la época, estaba equipada por un motor eléctrico de corriente continua cuya potencia era de 1.564 CV. La carga que elevaba en suspensión era un *skip* de 20 Tm a una velocidad máxima de 12 metros por segundo y la carga y descarga del *skip* así como su funcionamiento era totalmente automático, aunque precisaba de maquinista que por posibles fallos atendía las maniobras.

La maquinaria con que se había dotado a la mina también era de lo más adelantado en el mercado de la minería. En las explotaciones se utilizaron escudos para la protección de los mineros en posibles hundimientos; estos escudos eran accionados por cilindros hidráulicos y estaban dotados de canal para transportador del carbón que en ese mismo lugar era arrancado mediante rozadora o fresa, siendo muy laborioso todo el montaje practicado por el personal especializado y muy cualificado.

Dicha mina estaba comunicada con la mina Sur, que le servía de auxiliar para la entrada de materiales que no era posible introducir por las jaulas del pozo, etc.

Ante la puesta en funcionamiento de esta mina y a plena producción, el año 1980 se cerró la mina Sur, y en 1981 se paralizó la mina Pozo Sta. Bárbara por orientar la producción por el pozo anterior. La elegante máquina de vapor con la que se extraía el mineral fue recomprada nuevamente por la industria minera que anteriormente la había vendido, con el fin de conservarla como pieza histórica de museo. Otro error cometido por M.F.U., pues para Utrillas hubiera sido un orgullo el haberla conservado allí.

No se tienen noticias del precio, pero seguramente también sería una pequeñez que no merecía la pena, pero el sentimentalismo y el aprecio de algo importante, ambas industrias lo habían demostrado en aquel lugar, y para que cada cual compare y no entrar en temas que habría mucho que detallar, es preferible decir "sin comentarios".

*Cien años de la constitución de la compañía "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A."*



*Portadas de libros de reglamentos varios del ferrocarril. Libros de propiedad del ex ferroviario Pascual Peña.*

Al cerrarse la mina Pozo Sta. Bárbara, seguidamente se paralizó el Lavadero de carbón, y el SLAM almacenado durante tantos años en las balsas iba siendo extraído para su mezclado con el de la mina y el de los desmontes para ser quemado en la central.

Llegados a 1992, el Pozo Pilar seguía gozando de buena perspectiva para seguir con la extracción, pero M.F.U. consideró baja y polémica su rentabilidad y centrando la atención en las explotaciones a cielo abierto, oficialmente, en el mes de junio de este mismo año dio por concluida su función, paralizando la mina con las consiguientes protestas de los mineros. Y sin contemplación alguna, ni sacar del interior buena parte de su valiosa maquinaria, el día 22 de noviembre de 1992 taponó el pozo con una plancha de hormigón con el fin de no bajar jamás.

Con el mencionado cierre en el año 1992, se terminó en M.F.U. toda la actividad minera subterránea, prolongándose inactiva la Compañía hasta el día 2 de noviembre del año 1999 que cesó a todos los efectos, dándose de baja en Industria y otros organismos oficiales, extinguiéndose "Minas y Ferrocarril de Utrillas, S.A." que con referencia al grupo promotor que exigió fueran los accionistas zaragozanos y aragoneses, en este grupo final sólo existía un nombre aragonés, el de Fernando Lozano Blesa, que ha terminado la historia de la más importante empresa aragonesa de principios de siglo.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBERO GRACIA, J., *Memorial del Extinguido F.C. de Utrillas a Zaragoza*, Caja de A. de Zaragoza Aragón y Rioja, Zaragoza, 1981.
- CASTÁN PALOMAR, F., *Aragoneses Contemporáneos, I*, Zaragoza, 1987.
- Centro Cultural "Casa del Rey", *Centenario del tren de Arganda, 1886-1986*, Arganda, 1986.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., *Tres Estudios de Historia Económica de Aragón* (La Industria Minera en Aragón), Zaragoza, 1982.
- GASCÓN Y GUIMBAO, D., *Miscelánea Turolense*, Madrid, 1891-96-98.
- GUERRICOBETIA, J.A., *100 Años de la Cía de los Ferrocarriles Vascongados, S.A. 1882-1982*, Bilbao, 1982.
- LLAURADÓ, F., *Listado de Locomotoras "Orenstein y Koppel"*, 1982.
- M.F.U., S.A., *Explotación Movimiento*, Libro I, Zaragoza, 1921.
- M.F.U., S.A., *Marchas de Trenes Especiales*, Aviso n.º 2, Zaragoza, 1947.

