

Ferrocarril de las Minas de Carbón de Castell de Cabres

La primera actuación ferroviaria conocida respecto de las Minas de Castell de Cabres, nos llega por la Ley de 24.12.1903 (Gaceta de Madrid, 25.12.1903) por la que se autorizaba al Gobierno a otorgar la concesión de un ferrocarril de Vía estrecha, por 99 años y sin subvención del Estado, que partiendo de Puebla de Híjar y por Morella terminara en el puerto de Vinaroz, con un ramal para la explotación de la cuenca carbonífera de Utrillas y otro para la de Beceite, declarado de utilidad pública, con un plazo de 4 años para su construcción, sujeta a las prescripciones de la Ley General de Ferrocarriles del 22.11.1877. Esta actuación permitiría acceder a las minas de Castell de Cabres facilitando la salida de carbón. La Gaceta de Madrid del 06.06.1908, haciendo referencia a este ferrocarril, detallaba que su primera sección discurriría entre Vinaroz y Aguaviva contemplando un ramal a las minas de Castell de Cabres.



Tren Renard de las minas de Garrido (Castell de Cabres), en la Vallivana, Fondo : José Sánchez

Las minas disponían de varias galerías: Milagro, Teresa, Malla, Emilia, del Río, Santa Bárbara, San Pedro, Republica, Esperanza. Servidas por una red vías tipo Decauville, sobre la que circulaban vagonetas arrastradas por los propios operarios, en tanto que otras realizaban el arrastre mediante tracción animal.

El carbón tenía una potencia de 7.456 calorías/Kg. Y la producción diaria en un principio, no era muy elevada alcanzando las 60 Tm/día.

El estudio para instalación de un cable aéreo de 16 kms entre las minas de Castell de Cabres y Vallivana, corrió a cargo del ingeniero de minas Antonio Mayorga. Se presentaron tres proposiciones

siendo adjudicada a la casa "Ropeways Limited" (Patria, 15.08.1920). Suscribiendo el 30 de junio de 1920, el contrato de compra por parte de Francisco García Marqués, propietario de las minas. En dicho contrato se detallaba que la instalación se entregaría en ocho meses, con un costo de 800.000 pts.

El proyecto de cable aéreo, previno la instalación de torres sobre las que circularían 316 vagonetas. La instalación contaría con una máquina de vapor de 300 Cv, proyectada para aportar energía suficiente para electrificar todos los servicios mineros (Patria, 10.07.1921). El cable permitiría depositar en Vallivana 15 Tm/hora.. No tenemos constancia de que el cable aéreo se llegara a construir.

La
dirección
de las
minas,



Tren Renard en ruta desde Castell de Cabres, foto fondo : José Sánchez

contempló el proyecto de situar en Vinaroz una fábrica de Briquetas, adquiriendo 16.000 m2 de terreno junto a la estación de Norte en Vinaroz, sociedad que giraría con el nombre comercial de "Carbones de las Hulleras Guadalupe". En Vinaroz, la prensa local difundió la noticia de que Norte estaba interesada en la producción de briquetas (Patria. 06,03,1921)

Todas estas actuaciones de la empresa, coincidían en el tiempo con la promulgación de la Real Orden de 10 de noviembre de 1920, por la que la Sección de Minas del Ministerio de Fomento, estudiaba un plan de transportes mineros entre las minas y la red general de ferrocarriles, y en su defecto con los puertos más adecuados.

Con destino a las minas de Castell de Cabres, se recibió un compresor de 50 Cv destinado a la instalación de aire comprimido. Esto permitiría mecanizar el arranque con el consiguiente ahorro de costo. No obstante en Vinaroz se especuló con la paralización de las extracciones, debido a la competencia del carbón inglés, puesto que el Gobierno de aquel país subvencionaba con 3.000.000 £ semanales la producción dedicada a la exportación, permitiendo mantener competencia con los carbones nacionales.

Con el objeto de relanzar la producción en Castell de Cabres, contando con los sistemas mecánicos de extracción y transporte adecuados, Francisco Garrido se vio forzado a acogerse a la Ley de marzo de 1917 solicitando un préstamo de 1.000.000 pts al Banco de Crédito Industrial

Estas minas tuvieron una aceptable explotación en el periodo de la primera guerra europea, debido a la escasez de combustibles. El coste del transporte de carbón entre Castell de Cabres y Vinaroz era de 60 Pts/Tm y el de Torremiró a Vinaroz de 35 pts/Tm, ofreciendo la compañía una compensación de 2 pts/Tm al termino de los seis meses de duración del contrato (La Voz del Pueblo, 20.07.1918).

Las minas fueron decayendo en interés, puesto que los precios de transporte no eran competitivos, hasta que por la ley de la 2ª Republica de 9 de agosto de 1936, se volvieron a explotar aquellas minas para remediar la escasez de combustibles (Gaceta de la Republica nº 345, 10.12.1936).

La explotación ordenada corrió a cargo del “Comité Antifascista y Frente Popular de Castell de Cabres”, rehabilitando la explotación de las siguientes minas:

Nº	Mina
957	Guadalupe
1135	Primera ampliación a Guadalupe
1423	Pérez Galdós
1497	Precisa
1131	Vicente
1508	Demasia a Precisa
1281	Segunda ampliación de Guadalupe
1310	Bautista
1332	Luz
1449	Verdún
1507	Demasia a 2ª ampliación de Guadalupe (en Herbés)

La Mina Guadalupe fue la más apreciada por sus lignitos