

CAUDIEL Y EL FERROCARRIL MINERO

- Teodoro López Díaz -

El ferrocarril minero nace de la necesidad de transportar el mineral de hierro que extraía la Compañía Minera de Sierra Menera (constituida el 3 de enero de 1900), ubicada en la cuenca minera de las poblaciones de Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara), para su transporte al Puerto de Sagunto, con destino, vía marítima, al consumo nacional siderúrgico y a la exportación.

En un principio, la Compañía Central de Aragón (nombre que antiguamente recibía la actual línea de Renfe Valencia-Calatayud), apostó fuertemente por llevar a cabo el transporte del mineral; pero un céntimo por peseta en tonelada y kilómetro, sería la causa que impidiera el acuerdo entre ambas compañías. Sierra Menera, considerando que no era competitiva aquella diferencia de precio, decide la construcción y explotación de su propio ferrocarril.

Fue un ferrocarril de propiedad privada y nunca recibió subvención alguna, así como tampoco se le exigió la obligación de prestar servicio a personas y correo, porque ambos ya eran cubiertos por el Central de Aragón, motivo por el cual, todas las estaciones mineras estaban bastante alejadas de los cascos de población.

A raíz del desacuerdo en el transporte del mineral, el Central de Aragón obstaculizó legalmente todo cuanto pudo el proyecto de realización del ferrocarril minero: constantes litigios, recursos, demoras en las concesiones de servidumbre, la no autorización para realizar obras que afectaban a su trazado, y un largo etcétera. Finalmente el ferrocarril minero venció a su hermano mayor, el Central de Aragón.

El Estado aprobó la concesión del ferroca-

rril a la Compañía Minera el 11 de julio de 1903; con mucho retraso y vicisitudes dan comienzo las obras en 1904. Obras en las que no se escatimó esfuerzo alguno, tanto en el trazado de la línea como en la construcción de las estaciones y grandes fábricas como lo eran puentes y túneles. Su parque móvil, locomotoras y vagones, fueron pioneros en el transporte ferroviario, con la única salvedad, por motivos económicos, de que el ancho de la vía sería de un metro, frente a los 1668 milímetros del Central de Aragón. Ambos ferrocarriles circularían en paralelo prácticamente durante todo el recorrido, que era de 204 kilómetros.

Las obras comenzaron por la construcción del puerto embarcadero en Sagunto (el Puerto de Sagunto no existía como tal, era tan sólo una playa abierta, sin más). Con sus talleres, depósitos, cocheras, etc., sería la estación terminal y la más importante de la línea. Con dirección a Aragón seguirían las estaciones de Gilet, Algimia, Segorbe, Jérica, Caudiel, Torás, Barracas, Albentosa, Sarrión, La Puebla de Valverde, El Puerto Escandón, Valdecidro, Teruel, Cella, Santa Eulalia, Almohaja, y Ojos Negros, siendo esta última la segunda en importancia y cabecera de la línea.

Hasta primeros de año de 1905 la obras no llegan a Caudiel. Al año siguiente quedarían concluidas todas las obras de explanación de la línea, excepto el revestimiento y destrozo de los tuneles de Jérica y Caudiel; el tendido de vías se había realizado al completo a lo largo de 88 kilómetros. En muy pocos meses más quedaría instalado el telégrafo morse.

La estación de Caudiel se construyó en 1906. Estaba ubicada en la partida de La Heredad, en el punto kilométrico 144/674, a 636 metros de

altura sobre el nivel del mar. Es un edificio de aproximadamente 138 m², dividido en tres dependencias: las dos primeras fueron las viviendas de los jefes de estación (una para el turno de día, y otra para el de la noche), cada una de ellas consta de dos dormitorios, comedor, cocina y aseo. La tercera dependencia era las oficinas propias de cualquier estación de tren. Completaban las instalaciones, un pequeño almacén para vías y obras y un corral para animales domésticos. Al lado de las balsas tenían una huerta para el consumo familiar.

Era una estación de segunda categoría, con una vía principal, una secundaria y una muerta. La de Caudiel, es una de las siete estaciones que cuenta con instalación de "aguada", es decir, para repostar agua las máquinas de vapor. Consistía en unas balsas con capacidad para 60 m³ y depuradora. Dicha agua procedía del nacimiento de la Fuensantilla, la cual se cedió al ferrocarril el día 8 de febrero de 1908, mediante un documento de cesión que autorizaba a la Compañía Minera un consumo de 136.800 litros diarios de agua.

En la partida del Mas de Aguilar, había una casilla de guardabarreras, más conocida como la "Casilla de Ana". Es un pequeño edificio de 57 m²; consta de dos dormitorios, cocina y aseo. Detrás de ella había un pequeño corral. Al terminar la Guerra Civil, no había servicio de guarda barreras y el día 26 de junio de 1943, a las 5 de la tarde, murió Domingo Moliner Torán, natural de Fuente la Reina y vecino de Benafer. Fue arrollado por el tren, junto con los dos machos que transportaban; "puncha", uno de ellos, también murió. A raíz del accidente nuevamente se puso en servicio el guarda barreras; a principio de los años sesenta se construyó el puente para dar acceso al camino que va a la balsa Nueva. Construido éste, se clausuró la casilla.

Dentro del término municipal de Caudiel, una de las obras de mayor importancia fue la construcción del túnel de 222 metros de longitud, que transcurre desde el Barrio hasta el cruce de los Cuatro Caminos (más conocido como "la boca del túnel"), siendo el quinto más importante de los dieciocho construidos. Le seguía el viaducto sobre el barranco de la Fuensanta; con sus 105 metros era el segundo más largo de todo el ferrocarril, construido sobre ocho arcos de medio punto, y a

una altura de 21 metros, que le hacen el sexto más alto entre los 27 que cuenta la línea.

Otras obras menores, y no menos importantes y necesarias, fueron un buen número de sifones, canalizaciones de agua, alcantarillas, tajeas, pequeños y medianos puentes, terraplenes, trincheras, etc. Todas las construcciones, grandes y pequeñas, se caracterizaron por el exquisito trabajo de mampostería y sillería, los cuales, camino de los cien años, se conservan en un magnífico estado.



Caudiel. Estado de la Estación Minera.

La construcción del tren minero supuso una inyección económica para el pueblo de Caudiel. La maquinaria de obras públicas, tan precaria y escasa en aquella época, dió paso a la necesidad de un gran número de brigadas de hombres trabajando a pico, pala y barreno, al tiempo que una vez construido el ferrocarril, fue una buena oportunidad para encontrar empleo dentro de la Compañía debido al amplio abanico de posibilidades que ella ofrecía: maquinistas, fogoneros, jefes de estación, guarda agujas, guarda frenos, peones, pinches, aprendices, administrativos y un largo etcétera. De hecho así ocurrió; muchas familias de Caudiel vivieron del ferrocarril.

Hay que añadir a todo ello la inauguración, en 1917, de la Sociedad Siderúrgica del Mediterráneo, en el Puerto de Sagunto, con la consiguiente emigración de muchos de nuestros abuelos y padres hacia ese importantísimo centro productivo, que durante muchos años fue el motor de la economía saguntina y de cuantas familias allí se establecieron.

Felizmente las obras terminaron el 22 de junio de 1907, y se abrió oficialmente al servicio el día 27 de julio de ese mismo año. Contaba inicialmente con un parque de 20 locomotoras y 250 vagones tolva, que fueron incrementándose rápidamente a lo largo de los años siguientes. Al cierre del ejercicio de 1907, se había realizado una inversión total de casi 25 millones de pesetas.

Como datos curiosos recogemos los siguientes: en 1930, diariamente había un servicio de ocho trenes descendentes (Ojos Negros - Sagunto) y otros ocho ascendentes (Sagunto - Ojos Negros). Un tren descendente invertía en su recorrido un tiempo de ocho horas cuarenta y siete minutos, a una velocidad media (comercial) de 25 kilómetros/hora; y el ascendente invertía 12 horas y cuarenta y cinco minutos, a una velocidad media de 19 km./h; entendiéndose por velocidad media-comercial, la velocidad media real del tren mas las paradas que debía efectuar en cada una de las estaciones. La composición normal de un tren era de 24 vagones, con 20 Tm de mineral cada uno. Hay que decir que, en Teruel, los trenes se descomponían en dos, para poder salvar el famoso Puerto Escandón.

En 1932, debido a los desórdenes sociales y políticos, Altos Hornos paraliza su producción, y con ella la Compañía Minera. Seguirían cuatro años en los que prácticamente no habría circulación, añadiéndole a todo ello, los cuatro años de Guerra Civil, en cuyo transcurso sufriría graves daños toda la línea; bombardeos, material requisado y casi el levantamiento completo de todos los raíles, que se utilizaron militarmente para la construcción de fortificaciones. Finalizada la contienda, nuevamente comienzan las obras en toda la línea; reparación de puentes, estaciones, tendidos de vías, y como novedad, la instalación del teléfono. El servicio se reanudó en el año 1941.

Las locomotoras más importantes que trabajaron para el servicio de línea fueron: las Mastodonte (adquiridas en 1906), alcanzaban una velocidad de 50 km./h. con 352 CV de potencia y un consumo de carbón de 23 kg. por km.; las Mallet (adquiridas en 1909), alcanzaban una velocidad de 60 km./h., con una potencia de 528 CV, y un consumo de 30 kg. de carbón por km.; y las más potentes de todas, las Garratt (adquiridas en

1930), con una velocidad de 60 km./h. 915 CV de potencia y un consumo de carbón de 35 kg. por km. En el transcurso de un trayecto ascendente o descendente, ennegrecido de pies a cabeza, haga frío o calor, llueva o nieve, un fogonero alimentaba la caldera de la locomotora con siete toneladas de carbón; ello nos dará una idea del esfuerzo humano que debía realizarse.

En 1964, se adquieren las primeras locomotoras diesel. Todo un avance en potencia (1200 CV), pero poco se gana en velocidad, ya que no sobrepasan los 60 km./h. Algunas máquinas de vapor se retiraron, pero otras, la Garratt y las Mastodonte, en 1965, se "fuelizaron", y estuvieron en servicio hasta el cierre del ferrocarril. Muchas personas, confundidas, dicen que hasta última hora vieron pasar por Caudiel las máquinas de carbón; sí, eran las mismas máquinas, pero el combustible empleado era el "fuel".

Tres eran las Brigadas de vías y obras: Ojos Negros-Puerto Escandón, Puerto Escandón-Caudiel, y Caudiel-Puerto de Sagunto. En cada una de ellas trabajaban seis obreros mas un capataz y al frente de ellos un Sobrestante.

El minero llegó a ser tan popular que incluso fue una referencia horaria. La gente cuando oía pasar el tren, sabía poco más o menos la hora que era. Por ejemplo, los trenes "pares" eran descendentes: el número 10 pasaba por Caudiel a las doce de la mañana; el 14 a las tres de la tarde; el 16 a las siete de la tarde, etc. Los ascendentes eran "impares": el número 3 pasaba a las ocho de la mañana; el 5 a las diez; el 7 a la una del mediodía; el 9 a las cinco de la tarde, etc. Lógicamente, debido al servicio, tenían de vez en cuando fluctuaciones, e incluso grandes retrasos, motivados principalmente por accidentes o averías.

A finales de los años sesenta, llegó el declive del tren minero. No ajeno a la evolución técnica, envejeció. La Compañía no puede hacer frente al incremento de tráfico del mineral de hierro necesario, a pesar de haber aumentado en seis vagones más cada tren, con la llegada de las máquinas diesel. O se duplica su capacidad o se debe cerrar. Se optó por la segunda decisión. La crisis es ya patente, y en los últimos años se cierran algunas estaciones, entre ellas la de Caudiel, y cuando es necesario realizar cruces, el Jefe de

Tren a su llegada a la estación de Caudiel tiene que hacer las veces de Jefe de Estación. Aunque parece ser que de forma esporádica, se volvió a abrir alguna que otra vez.

El día 24 de junio de 1970, por Decreto, se autoriza a la Compañía Minera el "levantamiento y supresión" del ferrocarril minero. El levantamiento no fue inmediato; primero, por la fuerte oposición que ejercieron los trabajadores; segundo, porque debía continuar la explotación de la línea mientras se realizaran las obras de enlace con el ancho de vía de Renfe, en Santa Eulalia y Gilet; y tercero, porque el levantamiento definitivo sería cuando estuviesen concluidas las obras de enlace y las correspondientes indemnizaciones a los trabajadores.

El 17 de mayo de 1971, se firma el contrato de transporte entre Renfe y Sierra Menera, contrato que permitió a la vez el transporte desde las minas hasta las plantas siderúrgicas de Vizcaya y Asturias. Un vagón tolva de Renfe cargaba tres veces más que uno del minero; las locomotoras tienen mucha más potencia y velocidad; el trazado de la línea está en mejores condiciones... En los doce años que Renfe transportó el mineral, superó en toneladas a las transportadas por la Compañía Minera en sus 65 años de vida; esto nos dará una idea de la falta de competitividad y la razón de su "levantamiento".

El día 30 de julio de 1972, quedó definitivamente suspendido el servicio del ferrocarril minero. Un dato curioso: la brigada de Caudiel estaba trabajando en el paso a nivel de Jérica (junto al matadero) y a media mañana, la "casillera" les dijo: "¡Dejad de trabajar que el ferrocarril ya ha cerrado, y la última máquina pasará esta tarde...!" Así lo hicieron; los trabajadores se marcharon a casa, no con sorpresa, pues el rumor de cierre ya venía de mucho tiempo atrás.

Efectivamente, a última hora de la tarde de ese día, pasó por Caudiel el último tren, una máquina diesel marca Henschel sin vagones, con destino a las cocheras del Puerto de Sagunto. Fueron despedidos 322 trabajadores, los cuales percibieron las correspondientes indemnizaciones y la percepción del seguro de desempleo.

El 24 de octubre de ese año, Renfe da comienzo a la explotación del transporte de mineral. En 1984 se produce el cierre, casi total, de la

cabecera de Altos Hornos de Vizcaya en Sagunto, principal cliente de Sierra Menera. El 26 de diciembre de 1986 se paraliza el transporte ferroviario de mineral y se suspenden los contratos de trabajo de la Compañía Minera. Ensidesa, último cliente, reduce drásticamente las compras de mineral; ello daría pie al inicio de la disolución y puesta en liquidación de la Compañía Minera de Sierra Menera, el día 19 de septiembre de 1987.

Finalmente decir, que para aquellos que conocimos el tren minero, hoy es sólo un recuerdo; para los que no lo conocieron, sirvan pues, estas líneas como una página más de la historia moderna de CAUDIEL.



Caudiel. Viaductos del Central de Aragón y de la Compañía Minera. En un primer plano el nacimiento de la Fuensanta.

BIBLIOGRAFÍA

- ARCHIVO AYUNTAMIENTO DE CAUDIEL. Documento de Cesión de Aguas.
- ARANGUREN, Javier. El ferrocarril minero de Sierra Menera. Aldaba Ediciones. S.A. Madrid 1988.
- CLEMENTE FERNANDEZ, Eloy. "El tren minero de Ojos Negros a Sagunto". Revista Cuartillas Turolenses. Excm. Diputación Provincial de Teruel. Revista nº 10. Teruel, 1987.
- COMPAÑÍA MINERA DE SIERRA MENERA. Libro conmemorativo del cincuenta aniversario o. Bilbao, 1950.
- GACETA DE MADRID. nº 53 de 22 de febrero de 1908, página 757.