

EL FERROCARRIL DE TUDELA A TARAZONA ("EL TARAZONICA")

Juan José MARTINENA RUIZ

jj.martinena.ruiz@hotmail.com

CRÓNICA DE LA INAUGURACIÓN

Un periódico de la época, el "Lau-Buru", publicó unos días después una crónica bastante detallada, en la que se decía que el día de la inauguración salieron de Tudela dos trenes especiales, en los que viajaban "gran número de personas distinguidas y comisiones del Ayuntamiento, Cabildo y Real Sociedad de Amigos del País, así como una delegación de la prensa local". Las invitaciones las cursó en nombre de la Compañía del Norte el ingeniero M. Richard. Tras un viaje de 50 minutos, se apeaban los expedicionarios en la ciudad aragonesa. "Con gran concurrencia y un inmenso gentío que invadía los alrededores de la nueva estación de Tarazona, se verificó la bendición de las máquinas por el canónigo Sr. Casanova, en delegación del Ilmo. Sr. Obispo de la Diócesis".

Y continuaba el cronista: "El Ayuntamiento de Tarazona recibió cariñosamente a las comisiones de Tudela, les obsequió en cuanto pudo y acordó celebrar un almuerzo en obsequio de las representaciones de esta ciudad". Dicho banquete tuvo lugar el 4 de enero, y en él "reinó gran intimidad, entusiasmo y patriotismo, que se tradujeron luego en elocuentes brindis... Los convidados regresaron a Tudela acompañados galantemente por el Ayuntamiento de Tarazona, cuya corporación visitó el Casino Tudelano y el Círculo Mercantil, donde fue obsequiada con dulces, licores y pastas". El acontecimiento fue sin duda de los que hacen historia.

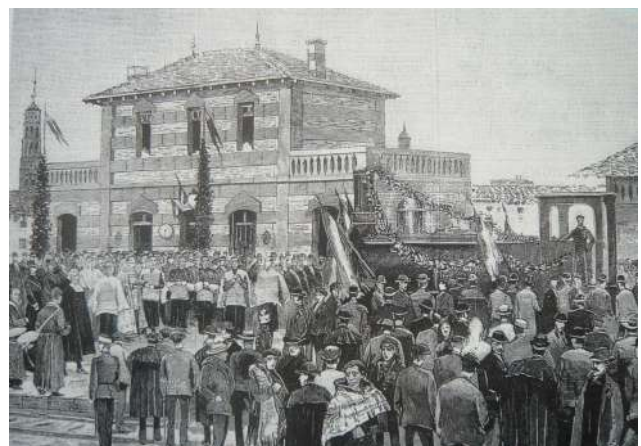
ESTACIONES Y APEADEROS

La nueva línea contaba con cuatro estaciones y dos apeaderos: Tudela (km. 0); Murchante (apeadero, km. 7); Cascante (km. 11); Tulebras (apeadero, km. 13); Malón (km. 16) y Tarazona (km. 22). La vía recorría aproximadamente 13 kilómetros por tierras de Navarra y el resto, incluidas las dos últimas estaciones, por la provincia de Zaragoza. La configuración llana del terreno facilitó el trazado, que por ese motivo no exigía obras de ingeniería dignas de reseñar. En el tramo comprendido entre Tudela y Murchante, cruzaba la carretera de Tudela a Ablitas; en Cascante, la que une este pueblo con Ablitas; pasada la estación de

Tulebras, la carretera a Barillas, y kilómetro y medio más adelante, cruzaba la muga de Zaragoza, donde pasaba sobre el río de la Tercia, aunque casi todo el trayecto iba siguiendo el curso del Queiles.

LA ESTACIÓN DE TUDELA

Contaba el escritor tudelano José María Iribarren, que este pintoresco tren, "en su afán de diferenciarse de todos los demás ferrocarriles, no tiene a su salida de Tudela ni estación, ni reloj de doble esfera, ni campana, ni siquiera esa placa de la altura sobre el nivel del mar en Alicante, tan esencial a todos los andenes. Una vulgar explanadilla, a cuya izquierda se alza un pabellón con Señoras y Caballeros, y a la derecha la rinconada que la trasera del Restaurant del Norte hace con un vallado de traviesas. Típica rinconada llena de jaulas, talabartes, mesas cojas y tiestos, entre matas de evónimos y unas acacias mustias ligadas con alambres, a fin de que el fondista pueda tender las ropas de su prole". Ello se debió posiblemente a que, al tratarse de una línea que, aunque de vía estrecha, pertenecía a la compañía del Ferrocarril del Norte, podía utilizar los servicios de la misma estación de la línea de vía ancha.



*Bendición del ferrocarril en la estación de Tarazona
("La Ilustración Española y Americana")*

No obstante, la memoria de la entidad Explotación de Ferrocarriles por el Estado del año 1944 –dos años después de hacerse cargo de esta línea– decía a este respecto lo siguiente: "Es necesario dotar al ferrocarril, en la estación de Tudela, de las instalaciones necesarias para establecer en debida forma el tras-

bordo de viajeros y equipajes y poder atender al tráfico local, además de las requeridas por los servicios propios del ferrocarril al independizarse de la red de que formaba parte”.

PARQUE MÓVIL. MÁQUINAS Y AUTOMOTORES

Las tres locomotoras con que originariamente contaba este ferrocarril fueron fabricadas en Bélgica en los talleres de Marcinelle y Couillet, numeradas del 31 al 33 y bautizadas con los nombres de “Tarazona”, “Cascante” y “Tudela”. Eran del tipo 0-3-0 T, muy común en los antiguos trenes españoles de vía estrecha, que llevaban el tender con la carga de carbón dentro de la marquesina o cabina de conducción. Su peso en vacío era de 16 toneladas y media -11 más en servicio- y su esfuerzo medio de tracción, de 3.240 kgs. Eran más bien pequeñas, ya que desde el tope delantero hasta el trasero medían algo menos de 7 metros. En 1942, dado el deficiente estado en que se hallaban, se trajeron del ferrocarril de Ferrol a Gijón, como refuerzo, dos locomotoras más modernas y potentes, que llevaban los números 5 y 6.

En los años 1933 y 1934, la compañía del ferrocarril del Norte adquirió cinco pequeños automotores de gasolina, de vía estrecha, que mejoraron notablemente la calidad y la rapidez del servicio ferroviario. Los numeró como WMG 1 al 5 y destinó dos de ellos a esta línea y tres a la de Carcagente-Denia. Eran del modelo conocido como “Zaragoza”, así llamado porque fueron construidos en dicha ciudad, en los talleres Carde y Escoriaza, bajo licencia de la firma Eisenbahn Verkehrsmittel AG de Berlín. Estaban equipados con dos motores Ford de 4 cilindros y 52 caballos de potencia, uno delante y otro detrás, con radiadores como los de los autobuses de entonces, y dos puestos de conducción, para poder circular en las dos direcciones sin tener que girarlos como las locomotoras. Tenían una capacidad de 36 asientos -8 de segunda clase y 28 de tercera, que más tarde pasaron todos a clase única- más 12 trasportines abatibles para cuando había más viajeros. Estaban dotados de calefacción, pero carecían de WC.



Autovía tipo “Zaragoza” saliendo de Tarazona hacia Tudela. Año 1934 (Archivo Javier Aranguren).

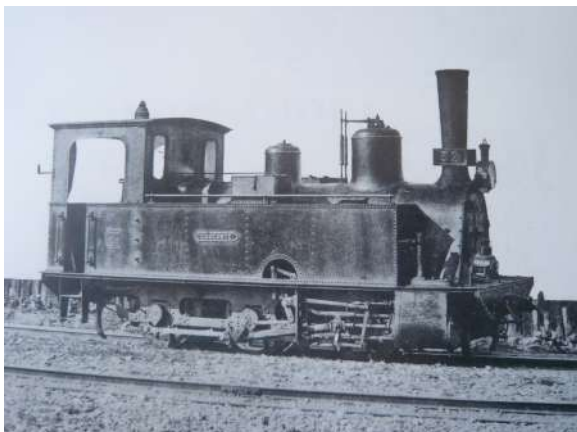
COCHES DE VIAJEROS Y VAGONES DE MERCANCÍAS

De los coches de viajeros decía irónicamente José María Iribarren que, según algunos, descendían de las viejas diligencias y sillas de posta, “pues son a modo de cajones forrados de hojalata color verde botella, y tan bajos que es preciso cuidar, al levantarse, de no romper la lámpara... sufridos vagoncetes que se pasan la vida añorando que un mozo de estación los revise, martillo en mano, propinando a sus ruedas golpecitos auscultadores”. Uno de ellos constaba de tres departamentos -uno de cada una de las tres clases-, donde podían viajar bajo el mismo techo el obispo de Tarazona, el garapitero de Novallas y la huevera de Cascante. Por su parte, los empleados que viajaban en el furgón, aprovechando la ausencia de túneles en el trayecto, tuvieron la peregrina idea de sacar el tubo de la estufa, con su chimenea de cucurucho, atravesando el techo del vagón, que con ello adquirió un pintoresco aspecto de carromato de circo. Otro detalle curioso era que los coches de viajeros carecían de retrete. Ciertamente es que la línea tenía solo 22 kilómetros, pero en cualquier caso “El Tarazonica” pasará a los andes ferroviarios como el único ferrocarril para estreñidos.

Los vagones de mercancías, tanto los cerrados como los abiertos, no ofrecían ninguna particularidad reseñable. Pequeños y de sólo dos ejes, respondían al tipo común que se empleaba en los trenes de vía estrecha de finales del siglo XIX.

HORARIOS Y PRECIOS

En 1913, según la guía de ferrocarriles de ese año, el servicio constaba de cuatro trenes, dos en cada sentido. De Tudela salían dos, uno a las 9.35 y otro a las 18.30, que llegaban a Tarazona a las 10.45 y a las 19.42. Y de Tarazona partía uno a las 6.38 y otro a las 16.26, que llegaban a Tudela a las 7.40 y a las 17.30 respectivamente. El precio del billete entre ambas ciudades era 2'75 en primera clase, 2'10 en segunda y 1'25 en tercera. En 1929, el viaje duraba una hora y cinco minutos y el billete valía 3,20 en 1ª clase, 2,40 en



La N° 32 del Tarazonica, en el álbum de locomotoras de la compañía Note (1909).



2ª y 1,45 en 3ª. En 1946, en vísperas de la modernización de la línea, había cuatro servicios diarios en cada sentido, salvo los jueves, que circulaba uno más. De ellos, uno era tren mixto, dos eran trenes correo y uno, automotor. Este último –del que había dos unidades, que se estrenaron en 1934– hacía el recorrido en 35 minutos, mientras que los trenes con locomotoras de vapor, seguían empleando una hora y 5 minutos. Los precios de Tudela a Tarazona eran 6 pesetas y 5 céntimos en primera clase y 2 pesetas con 55 céntimos en tercera. Por entonces no había segunda clase.

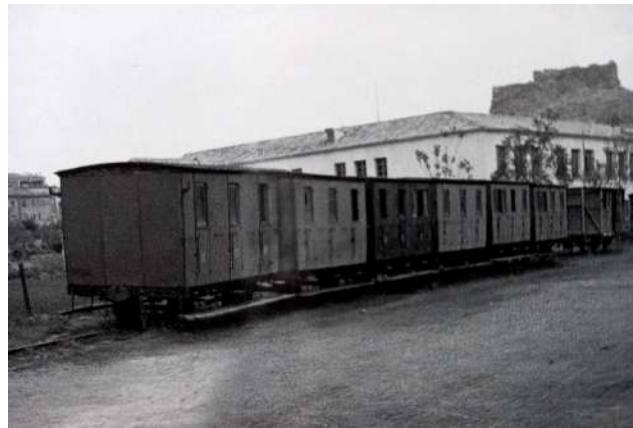
En 1954, con la línea ya de vía ancha e integrada en RENFE, había cinco servicios en cada sentido: un tren mixto –mercancías y tercera clase–, un correo con primera, segunda y tercera, dos ómnibus también con las tres clases y un automotor sólo con segunda clase. El mixto era el más lento, hacía el viaje en una hora y 25 minutos; el correo y los ómnibus empleaban tres cuartos de hora y el automotor, el más rápido, 35 minutos; este último ofrecía además la posibilidad de prolongar el viaje hasta Zaragoza, abonando el llamado suplemento de velocidad.

EL FERROCARRIL PASA A PROPIEDAD DEL ESTADO

Aunque este ferrocarril era propiedad de la compañía del Norte, cuando ésta fue rescatada por el Estado con motivo de la creación de RENFE, la línea, al ser de vía estrecha, no se incorporó a la nueva red nacional, sino que a partir del 10 de enero de 1942 pasó a depender de la empresa Explotación de Ferrocarriles del Estado. El informe de recepción que se redactó entonces exponía que aunque los raíles se habían renovado unos años antes, las traviesas y la explanación se hallaban en muy mal estado “con motivo de tener la compañía propietaria el plan de ensanchar la vía y no haber, en consecuencia, cuidado su conservación”. Las estaciones estaban también en una penosa situación de abandono, así como los almacenes y demás edificios de servicio.

Por otra parte, “el estado del material motor y móvil podría calificarse de desastroso, toda vez que el reducido número de locomotoras de que se disponía estaban en situación de gran reparación, y coches y vagones con las llantas *al máximo* de desgaste y en deplorable estado de conservación sus cajas”. Para mejorar este desolador panorama, el informe anunciaba que “cuando las circunstancias lo permitan –eran tiempos de escasez de combustible–, se pondrán en servicio unos sencillos automotores de gasolina, que circulaban antes de la guerra como complemento de los trenes de vapor”. Este párrafo se refería a los pequeños autovías tipo “Zaragoza”, muy adecuados para este tipo de líneas de poca longitud, que se habían puesto en servicio en 1934. Pero como recoge la memoria presentada por el ingeniero director Alejandro Mendizábal, la primera

medida que hubo que tomar con carácter de urgencia fue traer otras dos locomotoras del ferrocarril de Ferrol a Gijón y efectuar una gran reparación en la número 32, una de las tres que inauguraron la línea.



Coches de viajeros del Tarazonica, apartados en Arnedo en 1957 (Foto: Jeremy Wiseman).

Con ello, el citado año 1942 se pudo prestar un servicio diario de tres trenes de viajeros en cada sentido y uno de mercancías. El déficit de explotación alcanzó la cifra de 169.168'75 pesetas. La memoria lo explicaba no sólo por el coste de las obras que fue necesario acometer, sino también por la carencia de material tractor y el deficiente estado del material móvil. “Los coches de viajeros se encuentran en condiciones tales que sólo una urgencia necesaria y perentoria puede animar a viajar en ellos. Se estudia la forma de reparar los motores de tracción y de dotar a la línea de coches decorosos”. De momento, se habilitó un taller en Tudela, en el que se reparó todo el material: 8 coches de viajeros de dos ejes y 44 vagones de mercancías, de los que 16 eran cerrados, 16 de bordes altos, y 12 plataformas. Dicha reparación tuvo un coste de 75.979 pesetas.

RECONVERSIÓN A VÍA ANCHA E INCORPORACIÓN A RENFE

Mediante un decreto de fecha 19 de julio de 1946, el Ministerio de Obras Públicas ordenó la modernización de este ferrocarril, que pasaría a ser de vía ancha –1'67 metros– y a integrarse en la RENFE. Las obras se iniciaron en 1947 y corrieron a cargo del contratista madrileño Regino Criado. El 6 de julio de 1952, con asistencia del ministro conde de Valledano y de numerosas autoridades de Navarra y Zaragoza, el obispo de Tarazona Dr. Hurtado y García bendijo la renovada línea, y la majestuosa salida del tren inaugural en dirección a Tudela la filmaron orgullosamente para toda España las cámaras del NODO. En la estación tudelana el convoy fue recibido por el Ayuntamiento a los acordes del himno nacional, y tras saludar al ministro y a sus acompañantes, se sirvió un refresco en la propia estación y acto seguido, en el mismo tren especial, ministro y autoridades salieron hacia Pamplona.



Tipo de automotor Renault que circuló en esta línea en los años 60. (Archivo Josep Calvera).

Tras la transformación de la vía al ancho normal español, RENFE puso en servicio en esta línea, aparte de los trenes entonces habituales con locomotoras de vapor, unos pequeños automotores de dos ejes, que eran la versión para vía ancha del modelo "Zaragoza" para vía estrecha, que ya funcionó en esta línea desde 1934 hasta 1947. Procedían de la antigua compañía del Norte y fueron fabricados en 1935. Tenían 48 plazas y estuvieron en servicio hasta 1960-65. Y fue por esos años cuando empezó a circular en esta línea otro modelo de automotor mucho menos conocido, de sólo dos ejes y con 42 asientos de clase general, muy adecuado para recorridos cortos. Era de la marca Renault, con motor diesel de 6 cilindros, 110 caballos de potencia y transmisión mecánica, fabricado en 1935 en Zaragoza, en los talleres de Material Móvil y Construcciones para la antigua compañía ferroviaria MZA. Su velocidad máxima era de 80 kilómetros por hora y su esfuerzo de tracción de 1.000 kg. La serie la formaban cuatro unidades, que en MZA fueron numeradas WM 101 a 104, y cuando en 1941 pasaron al parque de la recién creada RENFE se les asignaron los números 9151 a 9154.

Las viejas máquinas de vapor de vía estrecha fueron destinadas al ferrocarril de Málaga a Fuengirola. Posteriormente, la 31 y la 33 pasaron al de Madrid a Almorox y la 32 terminó en el de Calahorra a Amedillo, que recibió también buena parte de los coches de viajeros y de los vagones de mercancías.

Por entonces, en torno a 1950, se reedificaron de nueva planta las estaciones, almacenes y demás construcciones, lo cual, junto con la modernización del material móvil, mejoró notablemente el aspecto de esta línea, convertida ya de hecho en un ramal de la línea Alsasua-Pamplona-Zaragoza, que por uno de sus extremos conectaba –y sigue conectando hoy– con la línea Madrid-Irún, que enlaza con la que se dirige a París por Hendaya; y por el otro extremo con la importante vía Zaragoza-Barcelona.

CLAUSURA DE LA LÍNEA

Hacia 1965, a pesar de todas estas mejoras, el tren

empezó a soportar un fuerte déficit, debido a la creciente competencia de autobuses y camiones, lo que dio lugar primeramente a la supresión del servicio de mercancías y poco tiempo después a la reducción del de viajeros, que como ya hemos dicho se prestaba con pequeños automotores y últimamente con los populares ferrobuses. El 1 de mayo de 1970, según informaba una nota de prensa, quedaron suprimidos "los cuatro trenes que diariamente venían haciendo el servicio de viajeros y mercancías. De momento se seguirán respetando los cinco automotores exclusivamente de viajeros que circulan en las dos direcciones, aunque no sería de extrañar que alguno de ellos también fuera suprimido". Para las mercancías que llegasen de larga distancia a Tudela con destino a Tarazona se habilitó un tren especial que solamente circulaba los miércoles de cada semana.

Hasta que, dentro de los planes de RENFE para la supresión de las líneas deficitarias, en 1971 se decidió su cierre definitivo y el 31 de diciembre de ese año hizo "El Tarazonica" su último viaje. Lo efectuó un ferrobús, un tipo de automotor que se estrenó en Navarra en junio de 1969 para sustituir a los pequeños trenes de vapor que hacían los trayectos Pamplona-Alsasua y Pamplona-Castejón. En el semanario "La Voz de la Ribera" de 22 de enero, Julián Castillo le dedicó una emotiva despedida: "El último día del año 1971 dejaba de funcionar este tren con tanta historia. A las ocho y unos minutos salía de la estación de Tudela con un puñado de viajeros, el interventor y el chófer mecánico. ¡Qué tristes son estas despedidas! No hay autoridades ni pancartas, como en la inauguración, en las estaciones del recorrido, sólo el silencio campaba". Para cubrir el desplazamiento de viajeros entre Tudela y Tarazona, la Jefatura Nacional de Transportes Terrestres estableció un servicio de autobuses con cuatro salidas diarias en cada sentido, a cargo de la empresa Victorino Echeverría.

Las vías no se levantarían hasta 1995, precisamente cuando EDER, el consorcio de Estrategias de Desarrollo de la Ribera, estaba barajando la posibilidad de crear un tren turístico, aprovechando la infraestructura ferroviaria en desuso. RENFE prefirió la opción más rentable: la venta de los raíles, tomillería y demás material, que en aquel momento sin duda le tuvo que suponer una cantidad bastante considerable.

ALGUNAS ANÉCDOTAS RECOGIDAS POR JOSÉ M^º IRIBARREN

El conocido abogado y escritor tudelano, de cuyo fallecimiento se cumple este año el cincuentenario, dedicó un capítulo de su libro *Retablo de Curiosidades* a este inefable tren, en la época en que era de vía estrecha, cuando se le conocía también con el apodo peyorativo de *El Escachamatas*. "Un tren de máquinas cuelllargas que, según malas lenguas, son apisonadoras jubiladas que la Diputación vendió a la



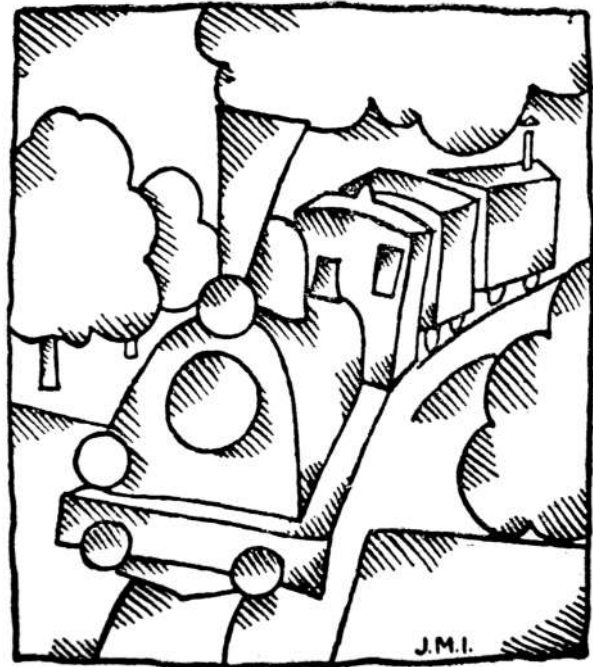
Compañía, procedencia que explica esa afición que sienten por salirse a la carretera...". Y es que hubo un tiempo en el que les dio por descarilar con relativa asiduidad. Se cuenta que una de ellas, por un fallo del freno, arremetió un día contra la valla que bordeaba el andén, plantándose en medio de la carretera ante el asombro de los transeúntes. Y otra deslizo en cierta ocasión la caseta del portadero, y tras romper las tapias, fue a dar con su caldera en el interior del corralón. A raíz de aquel suceso, el ayuntamiento tudelano acordó cambiar de sitio el chabisque del recaudador y contratar en su favor un seguro de vida. Incluso los vagones llegaron a protagonizar incidentes de ese estilo. Cierta día dos de ellos, que estaban detenidos en la estación de Cascante, soltaron el freno y aprovechando la pendiente de la vía, emprendieron una peligrosa carrera, que terminó accidentadamente con su aparatosa caída al fondo de un silo.



Ferrovianos de la compañía hacia 1945 (cortesía de Alfonso Etayo).

Decía Iribarren que parecía que el tren jugaba al escondite con los pueblos del recorrido. Dejaba a Murchante a más de 2 kilómetros de distancia. Lo mismo sucedía con Cascante, aunque aquí las tartanas del cojo Elviro Bazo remediaban el inconveniente. Tulebras también quedaba lejos del apeadero, donde solía salir al paso de los trenes un ciego que entonaba coplas al compás de una guitarra; y finalmente, a Malón, penúltima estación del trayecto, tampoco se atrevía el tren a acercarse

El hecho de que el tren emplease una hora para recorrer 22 kilómetros explica que a veces algún viajero



El Tarazonica, dibujo de José M^a Iribarren.

se bajase en marcha a la Fuente del Zauril, llenase la botella, y volviese a su vagón. Se cuenta también que una tarde un grupo de tudelanos marchaban a los toros a Tarazona, y viendo que entre paradas, resoplidos y estertores de la máquina, iban a llegar al arrastre del sexto, se apearon y arimando el hombro y empujando con fuerza, sacaron el tren por dos veces del atolladero.

En otra ocasión, mientras pasaba junto al campo de fútbol de Tarazona, los viajeros vieron meter nada menos que tres goles al equipo local, aplaudiendo con entusiasmo desde las ventanillas. Tal vez Iribarren exageraba un poco; en algún caso incluso llega a reconocer que el sucedido no era cierto, como el del cartero de Murchante, que cierto día salía, valija al hombro, camino de Tulebras, cuando el maquinista le invitó a subir a la cabina: Espérate, que salimos dentro de un momento. A lo que el de correos contestó, calculando la dudosa ventaja: te lo agradezco, pero no, que hoy voy con prisa. Pero lo que si era algo que se podía ver y constatar todos los veranos era cómo las chispas que arrojaban las máquinas quemaban a menudo los rastrojos y a veces hasta algún campo de trigo. Y en cualquier época del año, cómo el tren espantaba los rebaños, atropellaba burros y otros animales y alborotaba los pollos de los gallineros. La modernización estrenada en 1952 mejoraría notablemente aquel panorama; pero no logró evitar la desaparición del ferrocarril. **PREGON**

El autor es Doctor en Historia, académico de la Real de la Historia y ex-director de Archivo General de Navarra.