

Historia de Samper de Calanda

ALBERTO SABIO ALCUTÉN

De la Historia 141 -142 Comarca del Bajo Martín

Miscelánea Turolense, 10-III-1891

Alfonso XII colocó la primera piedra, pero de momento todo se quedó en eso, en una única piedra. Pasaban los años, entre prórrogas y rehabilitaciones, sin que se colocara un solo raíl. La lenta construcción del Val de Zafán quedó igualmente reflejada en *Mesa Revuelta*, donde puede leerse que «para echar 32 kilómetros de vías han sido precisos 17 años, dos pleitos, auxilios del Estado, obligaciones hipotecarias y tres prórrogas». Las críticas se hicieron extensibles al director gerente de la línea, señor Henrich, «por retardar el pago de la nómina y tener sin concluir dos estaciones, los muelles y otras dependencias» (Eduardo Taboada, 1898, p. 340). Trabajaban cientos de obreros en la vía, pero apenas se colocaban raíles, según seguía informando la *Miscelánea* en 1892. Las cosas iban algo mejor en la línea Zaragoza-Barcelona, aunque tampoco aquí el camino a recorrer fue fácil. Finalmente en junio de 1894, y al parecer aprovechando la presencia del turolense Carlos Castel como director general de Obras Públicas, se abrió el trayecto Puebla de Híjar-Samper de Calanda; cuatro días más tarde, el primero de julio, se hizo operativo el tramo Caspe- se hizo operativo el tramo Caspe-Samper, de unos 39 kilómetros.

Respecto al olvidado Val de Zafán, los diputados de varios distritos, especialmente el de Tortosa como el más directamente interesado en la reanudación de las obras, presionaron durante años al Ministerio de Fomento e intentaron que la compañía concesionaria fuera de absoluta solvencia. Pero tuvieron que pasar muchos años, hasta septiembre de 1941, poco antes de que todas las vías españolas de ancho normal se incorporaran a RENFE, para que el Val de Zafán llegara a Tortosa. Ahí quedaban definitivamente conformados los 129 kilómetros del Val de Zafán, que entre La Puebla y Tortosa se sumergía dentro de 56 túneles, entre ellos el de Valdealgorfa, de dos kilómetros y medio de longitud, marcado en el meridiano de Greenwich como punto de referencia de las horas porque el sol solo lo atraviesa completamente durante los días de solsticio. Había varios tramos sobre el río Martín, salvados con espectaculares puentes de piedra y de hierro como Val Primera,

El Regallo, La Maraga, Valimaña o el Puente Negro en la zona más ancha de la

ribera, algún cruce con el directo a Barcelona y varios pasos inferiores sobre diferentes caminos. La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona construyó los puentes más complicados. Para levantar los terraplenes la gente subía la tierra a capazos, hay noticias de muertos y mutilados en los trabajos de construcción y hasta hubieron de bajar los *burreros* de la sierra para transportar más tierra con sus reatas de animales. El director gerente de la obra fue Nicolás Escoriaza, conocido industrial y empresario zaragozano vinculado también al negocio de los vagones ferroviarios.

Los regeneracionistas turolenses veían en el tren la gran esperanza de futuro y el mejor exponente de los nuevos tiempos de progreso, como documentaban las publicaciones bajoaragonesas de la época y las campañas de promoción. Desde el Bajo Martín, León Cappa soñaba, a mediados del siglo XIX, con un río Ebro navegable y, por tanto, disponible para transportar el carbón de las cuencas mineras turolenses río abajo hacia Cataluña. Efectivamente, muchos años más tarde, el tren minero de la empresa nacional Calvo Sotelo bajaba los carbones de la cuenca minera turolense al Ebro, a través de transportarlos por el río, sino de aprovecharlos para alimentar la central térmica de Escatrón, tras pasar por La Mata, aproximarse a Andorra y recorrer Híjar, Samper, Jatiel y Castelnou. Con esta finalidad se construyó una nueva estación en Samper, en el final de la cuesta de Val de la Chueca, que se inauguró, junto a los terraplenes, los túneles y los tendidos, en junio de 1953. Franco vino a inaugurarlos todo, pero pasó por Samper como *Bienvenido Mr. Marshall*, sin apearse siquiera y sin bajar del tren. Dicen que saludó desde la ventanilla y hasta puede que, con suerte, leyera alguna de las banderas y pancartas sostenidas por camisas azules y boinas rojas del tren. Pero ahora no se trataba, como antaño,

Zaragoza-Barcelona - <http://atafteruel.blogspot.com.es/2013/05/las-lineas-ferroviarias-turolenses.html>

Se trata de la primera línea que llega a la provincia de Teruel.

Su función es conectar las dos principales ciudades de España: Madrid y Barcelona.

Se va inaugurando por tramos así llega en 1879 a La Puebla de Híjar y en 1894 a Samper de Calanda y Caspe. No está claro el porqué de su recorrido por la provincia de Teruel desviándose de su ruta natural que es el cauce del río Ebro. Parece que ello se debe más a razones políticas y de presión de los agentes económicos de la época que veían inminente la construcción de línea

del Val de Zafán desde el Bajo Aragón turolense hasta Tortosa, en cuyo caso, este rodeo de la línea Madrid-Barcelona facilitaría su construcción.

Actualmente es una de las líneas más importantes de Renfe y está dotada de electrificación y Asfa.

Andorra-Escatrón

Las obras de esta línea en ancho Renfe y llevada a cabo por la Empresa Nacional Calvo Sotelo se inician en 1947 y finalizan en 1953.

Su fin es bajar carbón desde Andorra a la central térmica de Escatrón. En 1970 Endesa construye la central térmica "Teruel" en Andorra y pasa a utilizar esta línea para subir carbón procedente del puerto de Tarragona para el abastecimiento de esta central. A lo largo de su historia ha contado con un parque de tracción muy heterogéneo y a pesar de que sigue siendo de titularidad privada hoy en día la explota Renfe con una media de 5-6 trenes diarios de 1200 Tm cada uno que suben en doble tracción desde la estación de Samper de Calanda.